

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA  
FACULDADE DE SERVIÇO SOCIAL  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL**

**Maristela Lucarelli Gonçalves  
Monalisa Aparecida Santos**

**Desemprego, precarização e flexibilização: em prol da inovação tecnológica e  
“qualidade” no transporte coletivo do município de Juiz de Fora**

Juiz de Fora  
2023

**Maristela Lucarelli Gonçalves**

**Monalisa Aparecida Santos**

**Desemprego, precarização e flexibilização:** em prol da inovação tecnológica e  
“qualidade” no transporte coletivo do município de Juiz de Fora

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à Faculdade de Serviço  
Social, na Universidade Federal de Juiz  
de Fora, para obtenção do título de  
Bacharel em Serviço Social.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Ednéia Alves de Oliveira.

Juiz de Fora

2023

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Gonçalves e Santos, Maristela Lucarelli e Monalisa Aparecida.  
Desemprego, precarização e flexibilização: em prol da inovação tecnológica e “qualidade” no transporte coletivo do município de Juiz de Fora / Maristela Lucarelli e Monalisa Aparecida Gonçalves e Santos. -- 2023.  
88 p.

Orientador: Ednéia Alves Oliveira  
Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Faculdade de Serviço Social, 2023.

1. Produtividade social do trabalho. 2. Relações de trabalho. 3. Transporte. 4. Precarização e flexibilização. 5. Desemprego. I. Oliveira, Ednéia Alves, orient. II. Título.



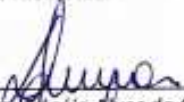
**MARISTELA LUCARELLI GONÇALVES  
MONALISA APARECIDA SANTOS**

**DESEMPREGO, PRECARIZAÇÃO E FLEXIBILIZAÇÃO: EM PROL DA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E  
"QUALIDADE" NO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Política de Ação do Serviço Social, como requisito para obtenção de grau de Bacharel em Serviço Social, na Faculdade de Serviço Social da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Orientador(a): Profa. Dra. Ednéia Alves de Oliveira

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado em 13/12/2023, por banca composta pelos seguintes membros:

  
\_\_\_\_\_  
Profa. Dra. Ednéia Alves de Oliveira

  
\_\_\_\_\_  
Profa. Dra. Isaura Gama de Carvalho Aquino

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Ronaldo Vielmi Fortes

Nota: 100

Juiz de Fora  
Dezembro 2023

## **AGRADECIMENTOS**

Agradecemos aos trabalhadores do transporte coletivo do município de Juiz de Fora-MG que nos concederam as entrevistas, este trabalho com toda certeza se tornou mais rico a partir dos relatos fornecidos.

Agradecemos a professora Ednéia Alves de Oliveira pela troca de conhecimento e compromisso na orientação do trabalho.

Monalisa Santos; Maristela Lucarelli.

Agradeço a minha mãe Maria Márcia de Oliveira, por sempre sonhar junto comigo e me dar forças para persistir nos meus objetivos.

Agradeço a minha irmã Brenda por estar ao meu lado em todos os momentos.

Agradeço ao meu irmão Leonardo, e aos meus sobrinhos Bernardo e Bella por fazerem parte da minha vida, com vocês a vida é melhor.

Agradeço a minha avó Francisca, e aos meus avós que partiram, pensar em vocês me concedeu força para continuar.

Agradeço a minha amiga Maristela, ao Alex e sua família, por terem se tornado a minha família em Juiz de Fora.

Monalisa Santos.

Agradeço à mulher extraordinária que me deu a luz neste mundo, minha mãe Laudilena, seu apoio incansável em todas as decisões da minha vida foi o alicerce que tornou possível transformar meus sonhos em realidade.

Agradeço a minha irmã Esther, pela presença constante e apoio incondicional em minha vida.

Agradeço ao meu Tio João Ernesto, ao meu pai João Batista, e a minha Tia/avó Mariazinha que se foi, por suas presenças, encorajamento e apoio generoso foram um presente inestimável.

Agradeço a minha amiga Monalisa por ser uma confidente e uma fonte constante de inspiração para mim.

Agradeço a todos meus amigos queridos, presentes em Juiz de Fora, que foram a minha família, fazendo-me manter sempre forte para não desistir dessa caminhada.

Maristela Lucarelli.

## RESUMO

Este trabalho teve o objetivo de analisar os impactos da extinção da função de cobradores sobre os trabalhadores rodoviários de transporte coletivo do município de Juiz de Fora-MG, após a implementação do novo sistema de bilhetagem eletrônica. A metodologia utilizada se centrou no estudo bibliográfico, documental e de campo, cujas análises foram quali-quantitativas. Apontamos que os principais impactos para os trabalhadores são o desemprego, a intensificação da precarização e flexibilização do trabalho, além da perda de aproximadamente 1.200 postos de trabalho no município.

**Palavras-chave:** produtividade social do trabalho; relações de trabalho; transporte; precarização e flexibilização; desemprego.

## **ABSTRACT**

The aim of this study was to analyze the impact of the abolition of the job of ticket collector on public transport workers in the municipality of Juiz de Fora, Minas Gerais, after the implementation of the new electronic ticketing system. The methodology used was a bibliographic, documentary and field study, whose analysis was qualitative and quantitative. We found that the main impacts for workers are unemployment, the intensification of job insecurity and flexibilization, as well as the loss of approximately 1,200 jobs in the municipality.

**Keywords:** social productivity of work; work relationships; transport; precariousness and flexibility; unemployment.



## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
1.1 Desenvolvimento da maquinaria e avanço da acumulação, em detrimento do capital variável.....	10
1.2 Transformações do trabalho assente na flexibilização, precarização e inovação tecnológica.....	22
<b>CAPÍTULO 2 - TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA...</b>	<b>35</b>
2.1 Terceirização do transporte público: Consórcio Via-JF e Consórcio Manchester.....	35
2.2 Negociações entre SINTTRO/JF e as empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo no município de Juiz de Fora: flexibilização dos direitos trabalhistas.....	41
2.3 O avanço da tecnologia no transporte público, diante a perda de trabalho e a sobrecarga dos trabalhadores.....	49
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>64</b>
<b>APÊNDICE A - Transcrição Entrevista SINTTRO/JF.....</b>	<b>68</b>
<b>APÊNDICE B - Transcrição da Entrevista nº1.....</b>	<b>77</b>
<b>APÊNDICE C - Transcrição da Entrevista nº2.....</b>	<b>80</b>
<b>APÊNDICE D - Transcrição da Entrevista nº3.....</b>	<b>81</b>
<b>APÊNDICE E - Transcrição da Entrevista nº4.....</b>	<b>82</b>
<b>APÊNDICE F - Transcrição da Entrevista nº5.....</b>	<b>83</b>
<b>APÊNDICE G - Transcrição da Entrevista nº6.....</b>	<b>84</b>
<b>APÊNDICE H - Transcrição das Entrevistas nº7 e nº8.....</b>	<b>86</b>
<b>APÊNDICE I - Transcrição da Entrevista nº9.....</b>	<b>89</b>

## INTRODUÇÃO

O objetivo da pesquisa, destinou-se, a analisar os impactos da extinção da função de cobradores sobre os trabalhadores rodoviários de transporte coletivo do município de Juiz de Fora-MG, frente ao direcionamento das empresas prestadoras do serviço, de implementação do novo sistema de bilhetagem eletrônica<sup>1</sup>.

O interesse por esse objeto, é mediante contato ao longo da graduação, principalmente a partir da inserção em pesquisas de Iniciação Científica, com temas que discutiam sobre trabalho, desemprego, subutilização, modalidades de contratos de trabalho, desalento, e demais questões que atravessam as relações de trabalho capitalistas, como a informalidade, a fome e a pobreza. Com base nisso, a delimitação do objeto ocorreu a partir do movimento de olhar para o real, na qual na contemporaneidade do município de Juiz de Fora-MG, se constata através de notícias, e até mesmo no cotidiano dentro dos ônibus, uma tensão a respeito da retirada dos postos de trabalho dos cobradores de ônibus.

Para alcançarmos esse objetivo, realizamos uma extensa leitura bibliográfica para compreender as transformações nas relações de trabalho nas últimas décadas, com destaque no desenvolvimento progressivo da força produtiva social do trabalho e no processo de produção e acumulação de capital. Assim, foi necessário no Capítulo I, discorrer sobre o desenvolvimento da maquinaria atrelado ao modo de produção capitalista, assimilando categorias como produtividade e composição orgânica do capital. Além, de entender a lei geral do capitalismo, cujo processo de produção e acumulação se desenvolve, dispensa continuamente força de trabalho, produzindo o que Marx chama de exército industrial de reserva, ou seja, uma superpopulação de desempregados e semi-desempregados sempre disponíveis para serem explorados pelo capital.

Ainda, no Capítulo I, foi necessário uma leitura bibliográfica, para entender as mudanças que o aumento da produtividade social provoca nas relações de trabalho, nas últimas décadas. Para tanto, partimos do contexto histórico contemporâneo de mundialização do capital, assente em um projeto neoliberal, na qual discorreremos sobre o processo de acumulação flexível; a centralidade da flexibilização e

---

<sup>1</sup> Este novo sistema permite que os passageiros paguem suas tarifas usando cartões pré-pagos, débito, crédito, pix, QRcode.

precarização na configuração do trabalho atual; e a inovação tecnológica como pilar dessas mudanças.

Em seguimento à investigação, iniciamos o Capítulo II com uma breve contextualização sobre o município de Juiz de Fora, para posteriormente apresentar o funcionamento atual do transporte público coletivo de pessoas na cidade, tanto em âmbito rural e urbano. Para tal intuito, recorreremos à lei municipal nº 3.060 de 1968, que dispõe sobre o serviço, além da análise do Contrato nº 01.2016.088, de concessão para prestação e exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros, firmado entre o Consórcio Via-JF<sup>2</sup> e a prefeitura. Além disso, no mesmo capítulo, discorreremos sobre a análise de 12 (doze) Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho dos últimos três anos, firmados entre as empresas que prestam o serviço e o Sindicato de Transportes Coletivo (SINTTRO/JF), que se encontram no Sistema de Negociações Coletivas de Trabalho - MEDIADOR do Ministério do Trabalho e Emprego.

Caminhando para o final do Capítulo II, foi realizado um estudo de campo, a partir de entrevistas com alguns trabalhadores, como também com o sindicato. A técnica empregada com os trabalhadores foi a entrevista estruturada, com base em um roteiro pré-estabelecido, sendo entrevistados 09 (nove) trabalhadores rodoviários do transporte coletivo de diferentes linhas de ônibus e regiões do município. A escolha dos entrevistados ocorreu independente do período de prestação de serviços à empresa, da idade, gênero e ocupação (cobradores ou motoristas). No que concerne à entrevista com o sindicato, se deu por uma entrevista semi-estruturada, a partir de dois encontros na sede do sindicato, na qual entrevistamos o Secretário, o Diretor e o Vice-presidente.

Averiguamos a partir das análises dos documentos e das entrevistas, a questão da terceirização, intensificação da precarização e flexibilização do trabalho, além da fragilização do sindicato e o desemprego.

---

<sup>2</sup> O consórcio é constituído pelas Sociedades Empresárias: Transporte Urbano São Miguel de Uberlândia Ltda; Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda (Ansal) e Viação São Francisco Ltda. Estas empresas privadas denominadas de concessionária, firmaram contrato de concessão e exploração para prestação e exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros, com o município de Juiz de Fora. No ato representado por seu prefeito Bruno de Freitas Siqueira (CONTRATO Nº 01.2016.088).

## **CAPÍTULO 1 - CAPITALISMO CONTEMPORÂNEO E SUA BUSCA INSACIÁVEL PELA VALORIZAÇÃO DO CAPITAL**

### **1.1 Desenvolvimento da maquinaria e avanço da acumulação, em detrimento do capital variável**

Conforme Marx, (2017a, p. 446) em 1735, John Wyatt anunciou a sua máquina de fiar e, junto a ela, a Revolução Industrial na Inglaterra. O autor alude que qualquer maquinaria é composta por três partes essencialmente distintas, sendo elas, a máquina motriz<sup>3</sup>, o mecanismo de transmissão<sup>4</sup> e a máquina-ferramenta. Esta última componente - a máquina ferramenta- que parte à Revolução Industrial, do século XVIII (MARX, 2017a, p. 447).

A máquina-ferramenta é, assim, um mecanismo que, após receber a transmissão do movimento correspondente, executa com suas ferramentas as mesmas operações que antes o trabalhador executava com ferramentas semelhantes (MARX, 2017a, p. 447-448).

Diante deste desenvolvimento do instrumento artesanal, que a revolução industrial se apodera em um primeiro momento, deixa para a força de trabalho, a função além de vigiar a máquina e, corrigi-la, quando necessário, o exercício puramente mecânico de força motriz (MARX, 2017a, p. 448).

Neste seguimento, após a ferramenta se transformar em máquina de trabalho, tem-se o aumento do seu tamanho e da quantidade de ferramentas que ela opera simultaneamente, precisando então de um motor mais amplo e que não se limite à força humana. Portanto, do mesmo modo, a máquina motriz alcançou uma forma emancipada (MARX, 2017a, p. 450). E a máquina-ferramenta individual, é reduzida a um simples componente da produção mecanizada, pois agora, uma máquina motriz consegue mover muitas máquinas de trabalho ao mesmo tempo (MARX, 2017a, p. 452).

Quando a máquina de trabalho realiza todos os movimentos necessários ao processamento da matéria-prima sem necessitar do auxílio do homem, mas unicamente de sua assistência, dispomos de um sistema automático de maquinaria.

---

<sup>3</sup> É o motor que produz sua própria força motriz. Ex. máquina a vapor; roda hidráulica.

<sup>4</sup> São dispositivos e engrenagens dos mais variados tipos que vão regular o movimento e transformá-lo quando necessário.

E, assim, a produção mecanizada alcança sua forma mais desenvolvida (MARX, 2017a, p. 455). Desse modo, o sistema mecanizado<sup>5</sup>, ao atingir certo grau de desenvolvimento, teve de mudar a base pela qual se ergueu - artesanal e manufatureira - e criar uma nova base, adequada ao seu próprio modo de produção. Em vista disso, a grande indústria se apodera de seu meio característico de produzir, isto é, a própria máquina. E produz máquinas, por meio de máquinas (MARX, 2017a, p. 458).

Conseqüentemente, como maquinaria, o meio de trabalho obtém um modo de existência material que condiciona a força de trabalho humano, por forças naturais e da rotina assente na experiência, pela aplicação consciente da ciência (MARX, 2017a, p. 459).

Na manufatura, a articulação do processo social de trabalho é puramente subjetiva, combinação de trabalhadores parciais; no sistema da maquinaria, a grande indústria é dotada de um organismo de produção inteiramente objetivo, que o trabalhador encontra já dado como condição material da produção (MARX, 2017a, p. 459).

Após esta breve introdução do desenvolvimento da maquinaria, nos atemos agora, a compreender essas transformações atrelado ao desenvolvimento do modo de produção e acumulação capitalista.

Segundo Marx, (2017a, p. 460) “como qualquer outro componente do capital constante, a maquinaria não cria valor nenhum, mas transfere seu próprio valor ao produto, para cuja produção ela serve”. No entanto, a maquinaria entra apenas parcialmente no processo de valorização do produto, em razão do seu próprio desgaste. Havendo uma relevante diferença entre o valor da máquina e a parcela de valor que ela transfere (MARX, 2017a, p. 460).

Dada a proporção de transferência de valor da maquinaria ao produto, quanto menos trabalho a máquina contém em si, menor é o valor que adiciona ao produto. E quanto menos valor transfere, tanto mais produtiva é a máquina e tanto mais seu serviço se aproxima daquele prestado pelas forças naturais. Logo, a produtividade da máquina é medida, pelo grau que ela substitui o trabalhador (MARX, 2017a, p. 463).

---

<sup>5</sup> É uma sequência ligada de diferentes processos gradativos, que são realizados por um conjunto de máquinas-ferramentas diversificadas, mas que são complementares (MARX, 2017a, p. 453).

Em vista disso, a maquinaria é o recurso mais eficiente de ampliar a produtividade do trabalho, ou seja, de encurtar a parte da jornada de trabalho que o trabalhador necessita para si mesmo - trabalho necessário; a fim de prolongar a outra parte de sua jornada, que ele dá gratuitamente para o capitalista - mais-trabalho (MARX, 2017a, p. 475).

Segundo Marx, (2017b, p. 250), há uma lei no modo de produção capitalista que, à medida que este se desenvolve, procede-se uma contração relativa do capital variável em relação ao capital constante e, deste modo, em proporção ao capital total. Isso quer dizer, que a mesma quantidade de trabalhadores, ou seja, a mesma parcela de força de trabalho, movimenta, em efeito dos métodos da produção capitalista, a todo momento, uma massa crescente de meios de trabalho, maquinaria, matérias-primas, no mesmo intervalo de tempo e, conseqüentemente, também um capital constante de volume de valor sempre crescente.

Essa proporção entre a massa dos meios de produção usados e a quantidade de trabalho determinada para seu emprego, é entendida como composição do capital (MARX, 2017a, p. 699). Em vista disso, o aumento do capital constante em detrimento do capital variável é igual ao aumento gradativo da composição orgânica do capital social em sua média. E, da mesma maneira, expressa o desenvolvimento progressivo da força produtiva social do trabalho (MARX, 2017b, p. 250).

Essa lei do modo de produção capitalista, onde cai progressivamente o capital variável que é trocado por força de trabalho, em relação ao capital constante, que é trocado pelos meios de produção (maquinaria, matérias primas, etc.); a produção capitalista produz uma composição orgânica cada vez mais elevada do capital total, que possui como consequência imediata o fato de que a taxa de mais-valor<sup>6</sup>, permanecendo-se constante e ainda aumentando o grau de exploração do trabalho, se manifesta numa taxa geral de lucro sempre decrescente (MARX, 2017b, p.250).

Isso ocorre porque a taxa de lucro é o mais-valor em relação ao capital total adiantado. Sendo o capital total, o capital constante mais o capital variável, se aumentar o capital total e o capital constante em média mais que o capital variável, a consequência imediata é a queda relativa da taxa de lucro.

---

<sup>6</sup> Determinada pela proporção em que a jornada de trabalho se desdobra em trabalho necessário e mais-trabalho (MARX, 2017a, p. 479).

“A tendência progressiva da taxa geral de lucro à queda é, portanto, apenas *uma expressão peculiar ao modo de produção capitalista*, do desenvolvimento progressivo da força produtiva social do trabalho” (MARX, 2017b, 251).

Porém, conforme Marx, a tendência da queda progressiva da taxa de lucro ou da diminuição relativa do mais-trabalho apropriado, em confronto com a massa de meios de produção posta em movimento pela força de trabalho, não descarta, de maneira qualquer, a chance de aumentar a massa absoluta de trabalho colocada em movimento e explorada pelo capital social, como também da massa absoluta do mais-trabalho apropriada pelo capital (MARX, 2017b, p. 254).

[...] tampouco exclui o fato de que os capitais que se encontram nas mãos de diversos capitalistas movimentem uma massa crescente de trabalho e, assim, de mais-trabalho, ainda que não aumente o número dos trabalhadores por eles empregados (MARX, 2017b, p. 254).

Como demonstra Marx, esse movimento não só pode ocorrer, como tem de acontecer necessariamente assim (MARX, 2017b, p. 255).

Desta forma, na medida que se desenvolve a força produtiva social do trabalho, uma massa superior de capital total é necessária para colocar em movimento a mesma quantidade de força de trabalho e absorver a mesma massa de mais-valor (MARX, 2017b, p. 260). Logo, o componente variável, ao invés de crescer na mesma proporção de crescimento do capital total, a sua demanda diminui em progressão acelerada com o crescimento dessa grandeza (MARX, 2017a, p. 704-705).

A proporção cada vez menor de força de trabalho, diz sobre a diminuição relativa do componente variável, acelerada pelo crescimento do capital total, e até maior que o próprio avanço desta riqueza. Todavia, aparece, contrariamente, como um aumento absoluto da população trabalhadora, crescimento que é em todo momento mais acelerado do que o capital variável ou dos meios que este dispõe para ocupar o trabalhador (MARX, 2017a, p. 705).

Da natureza do processo capitalista de acumulação, que não é mais que um aspecto do processo de produção capitalista, segue-se, portanto, que a massa crescente dos meios de produção destinados a converter-se em capital tenha sempre à disposição uma população trabalhadora crescente na mesma proporção, excedente e suscetível de ser explorada (MARX, 2017b, p. 256).

Assim sendo, com o progresso do modo de produção capitalista, o mesmo desenvolvimento da força produtiva social do trabalho se manifesta, por um lado, na tendência à queda progressiva da taxa de lucro e, por outro, no aumento progressivo da massa absoluta do mais-valor ou do lucro apropriado; de forma que, em geral, ao decréscimo relativo do capital variável e do lucro condiz com um aumento absoluto de ambos (MARX, 2017b, 261).

Em seguimento a análise do modo de produção capitalista, Marx demonstra, que se atentarmos ao extenso desenvolvimento das forças produtivas do trabalho, como também considerarmos principalmente a ampla massa de capital constante que entra no processo social de produção em seu conjunto, é necessário que se opere intervenções que o autor denomina de contra-restantes. Tais intervenções evitam que a queda da taxa de lucro seja maior e mais rápida, influenciando na ação da lei geral e a anulando, concedendo-a, somente um caráter de tendência (MARX, 2017b, p. 273). Em vista disso, as causas contra-arrestantes mais gerais são: o aumento do grau de exploração do trabalho; a compressão do salário abaixo do seu valor; o barateamento dos elementos do capital constante; a superpopulação relativa; o comércio exterior; e o aumento do capital acionário (MARX, 2017b, p. 273-279).

O grau de exploração do trabalho, e conseqüentemente, a apropriação do mais-valor, aumenta principalmente através do prolongamento da jornada de trabalho (mais-valor absoluto) e da intensificação do trabalho (mais-valor relativo). Marx expõe alguns fatores de intensificação do trabalho que causam um crescimento do capital constante em relação ao capital variável, ou seja, uma queda da taxa de lucro, por exemplo, quando um trabalhador precisa supervisionar um número maior de máquinas (MARX, 2017a, p. 271).

Em seguida, Marx (2017b, p. 272) aponta que:

É especialmente o prolongamento da jornada de trabalho, essa invenção da indústria moderna, que incrementa a massa do mais-valor apropriado sem alterar essencialmente a relação entre a força de trabalho empregada e o capital constante que ela põe em movimento e que de fato faz diminuir relativamente este último.

O autor afirma, que são essas tendências antagônicas, que torna factível que as mesmas causas que originam um crescimento da taxa de mais-valor, resulta uma diminuição da massa do mais-valor, considerando grandezas dadas de capital total



aplicado (MARX, 2017b, 272). E é esse aumento da taxa de mais valor que faz com que a lei geral atue mais como tendência (MARX, 2017b, 273).

Se um trabalhador é forçado a efetuar o trabalho que racionalmente só poderia ser executado por dois trabalhadores e se isso ocorre em circunstâncias nas quais ele poderia substituir três, esse trabalhador produzirá tanto mais-trabalho quanto antes forneciam dois trabalhadores e, em tal medida, terá aumentado a taxa de mais-valor. Mas ele não produzirá tanto quanto antes produziam três, e desse modo a massa do mais-valor terá diminuído (MARX, 2017b, 274).

Outra causa contra-arrestantes, diz sobre o barateamento dos elementos do capital constante. O autor demonstra, que considerando o capital total, o valor do capital constante não se expande na mesma dimensão que seu volume material. Em linhas gerais, o desenvolvimento da produtividade social do trabalho que aumenta o capital constante em relação ao capital variável, diminui o valor dos seus elementos e, dessa forma, inibe que o valor do capital constante, apesar de estar aumentando continuamente, o faça na mesma proporção que seu valor material (MARX, 2017b, p. 274-275).

No que concerne a superpopulação relativa, essa causa contra-arrestante, tem sua gênese e aumento acelerado, inseparável do desenvolvimento da força produtiva. Por um lado, a superpopulação relativa é o motivo de vários ramos da produção manterem a subordinação parcialmente incompleta do trabalho ao capital, e de que dure mais do que o normal o estágio geral do desenvolvimento. Isso é efeito do barateamento e da enorme quantidade de trabalhadores disponíveis ou liberados, além da resistência de alguns setores de produção ao desenvolvimento do trabalho manual em trabalho mecanizado (MARX, 2017b, p. 275).

Por outro lado, abrem novos ramos de produção, por exemplo, os de consumo de luxo, os quais têm como pilar essa população excedente, que é com regularidade liberada devido ao aumento do capital constante em outros setores de produção. Esses novos ramos de produção se baseiam no predomínio da força de trabalho e só aos poucos realizam o mesmo caminho dos outros ramos de produção (MARX, 2017b, p. 275-276).

Nas duas situações descritas, o capital variável constitui uma parcela considerável do capital total, e o salário está abaixo da média, de maneira que, nesses setores de produção, tanto a massa de mais-valor, quanto a taxa de mais-valor sejam elevadas. E como a taxa geral de lucro é estabelecida por meio da

equalização das taxas de lucro em cada ramo de produção, o mesmo fator que gera a tendência a queda da taxa de lucro, realiza aqui uma compensação a essa tendência (MARX, 2017b, p. 276).

Dando continuidade, Marx coloca que o comércio exterior é também uma causa contra-arrestantes, que age no aumento da taxa de lucro, elevando a taxa do mais-valor e diminuindo o valor do capital constante. Isso ocorre, na medida que o comércio exterior barateia em parte os componentes do capital constante, e em partes os meios de subsistência nos quais se troca o capital variável. Em suma, o comércio exterior age nesse sentido ao possibilitar a ampliação da escala de produção. Dessa forma, acelera a acumulação; como também, acelera o aumento do capital constante em detrimento do capital variável e, com isso, a queda da taxa de lucro.

Caminhando para o final deste capítulo, abordaremos o desenvolvimento de algumas contradições internas da lei.

Segundo Marx, a queda da taxa de lucro e acumulação acelerada só são distintas expressões do mesmo processo enquanto ambas expressam o desenvolvimento da força produtiva. A acumulação acelera a queda da taxa de lucro na medida em que ela concentra os trabalhos em grande escala e, assim, uma composição mais alta do capital. Já a queda da taxa de lucro acelera a concentração do capital e sua centralização através da expropriação dos capitalistas menores. Portanto, a acumulação se acelera na dimensão de sua massa, mesmo que a taxa de acumulação diminua em conjunto com a taxa de lucro (MARX, 2017b, p. 281).

A queda da taxa de valorização do capital total e a taxa de lucro, torna mais devagar a formação de novos capitais independentes, e portanto, apresenta-se como ameaça ao desenvolvimento do processo de produção capitalista; promovendo a superprodução, a especulação, as crises, além da população supérflua (MARX, 2017b, p. 282).

Conforme Marx, estando pressuposto a existência dos meios de produção necessários, a criação de mais-valor, que é o objetivo essencial do modo de produção capitalista, pode encontrar apenas duas barreiras: “a população trabalhadora, se está dada a taxa de mais-valor, isto é, o grau de exploração do trabalho; e o grau de exploração do trabalho, se está dada a população trabalhadora” (MARX, 2017b, p. 283).

Entretanto, essa produção de mais-valor, diz apenas o primeiro momento do processo de produção capitalista. Com o desenvolvimento do processo que se manifesta na queda da taxa de lucro, a massa do mais-valor produzida aumenta consideravelmente. Assim, ocorre o segundo momento do processo, na qual é necessário vender a massa inteira das mercadorias, ou seja, a parte que repõe o capital variável e o capital constante, e a parte que representa o mais-valor. Se o capitalista não conseguir vender o produto total, ou apenas parcialmente, e ainda a preços baixos aos de produção, o trabalhador terá sido explorado, mas essa exploração não se terá consumado como tal para o capitalista, sendo capaz de acarretar a perda parcial ou total de seu capital (MARX, 2017b, p. 283-284).

As condições de exploração direta e as de suas realizações, estão limitadas por alguns processos; umas estão restringidas pela força produtiva da sociedade; outras, pela proporção entre os diferentes setores de produção e pela capacidade de consumo da sociedade. Essa capacidade de consumo está determinada sobre a base de relações divergentes de distribuição, que reduzem o consumo da enorme massa da sociedade a um mínimo só inclinado de variação dentro dos limites mais ou menos próximos. Ademais, a capacidade de consumo está limitada pelo impulso de acumulação, de aumento do capital e da produção de mais-valor em escala ampliada (MARX, 2017b, p. 284).

Essa é uma lei da produção capitalista, lei dada pelas constantes revoluções nos próprios métodos de produção, pela constante desvalorização do capital existente acarretada por essas revoluções, pela luta concorrencial generalizada e a necessidade de melhorar a produção e ampliar sua escala, apenas como meio de autoconservação e sob pena de sucumbir (MARX, 2017b, p. 284).

A contradição interna busca ser compensada pela ampliação do campo externo da produção. “Quanto mais se desenvolve a força produtiva, mais ela entra em conflito com a base estreita sobre a qual repousam as relações de consumo” (MARX, 2017b, p. 284).

Em suma, isso condiciona simultaneamente a concentração do capital, uma vez que as condições de produção impõe o emprego massivo de capital. Além de condicionar também sua centralização, isto é, que os pequenos capitalistas sejam engolidos pelos grandes, como também na descapitalização de muitos capitalistas pequenos (MARX, 2017b, p. 286).

Outra contradição interna da lei diz sobre o conflito entre expansão da produção e valorização. O desenvolvimento da força produtiva social do trabalho se manifesta de duas maneiras distintas. Em primeiro lugar, é evidenciado pela magnitude das forças produtivas já existentes, pela quantidade de valor e pela massa das condições de produção nas quais ocorre a nova produção e pelo tamanho absoluto do capital produtivo já acumulado. Em segundo lugar, é observado na relativa redução da parcela de capital destinada aos salários em relação ao capital total, ou seja, na diminuição relativa do trabalho vivo necessário para reproduzir e valorizar um capital dado, para a produção em grande escala. Esse processo está intrinsecamente ligado à concentração do capital (MARX, 2017b, p. 286).

No que diz respeito à força de trabalho empregada, o desenvolvimento da força produtiva também se manifesta de duas maneiras. Primeiramente, ocorre por meio do aumento da produção de mais-trabalho, ou seja, pela redução do tempo de trabalho necessário para reproduzir a força de trabalho. Em segundo lugar, é refletido na diminuição da quantidade de força de trabalho (ou seja, o número de trabalhadores) empregada em geral para acionar um determinado capital (MARX, 2017b, p. 286).

Ambos esses movimentos não apenas ocorrem simultaneamente, mas também se influenciam mutuamente, representando fenômenos regidos pela mesma lei. No entanto, essas duas tendências operam em direções opostas sobre a taxa de lucro. A massa total de lucro é igual à massa total de mais-valor, e a taxa de lucro é expressa como mais-valor dividido pelo capital total investido (taxa de lucro = mais-valor / capital total). No que diz respeito à massa total de mais-valor, esta é determinada, em primeiro lugar, pela sua taxa e, em segundo lugar, pela quantidade de trabalho empregada a essa taxa, ou seja, pelo tamanho do capital variável (MARX, 2017b, p. 287).

De um lado, temos um fator que aumenta, que é a taxa de mais-valor, e, por outro lado, um fator que diminui, que é o número de trabalhadores. À medida que a parcela paga do trabalho empregado diminui, o desenvolvimento da força produtiva provoca o aumento do mais-valor, uma vez que aumenta sua taxa. No entanto, ao reduzir a quantidade total de trabalho empregada para um capital dado, ele diminui o fator do número que multiplica a taxa de mais-valor para calcular sua massa total (MARX, 2017b, p. 287).

Dois trabalhadores que trabalham 12 horas diárias não podem fornecer a mesma massa de mais-valor que 24 trabalhadores que trabalham apenas 2 horas cada, ainda que pudessem viver de ar e, portanto, não tivessem de trabalhar um só minuto para si mesmos. Por isso, aqui a compensação do menor número de trabalhadores mediante o aumento do grau de exploração do trabalho encontra certos limites insuperáveis; ela pode, portanto, frear a queda da taxa de lucro, mas não a anular (MARX, 2017b, p. 827).

A taxa de lucro decresce, porque, conforme se desenvolve o modo de produção capitalista, a sua massa cresce na proporção do crescimento da massa do capital aplicado. Procedendo de uma taxa dada, a massa absoluta em que aumenta o capital depende da grandeza atual deste último. Sob outro enfoque, dada essa grandeza, a extensão que ele amplia, depende da taxa de lucro. Logo, o desenvolvimento da força produtiva só consegue aumentar diretamente a grandeza do valor do capital se, crescendo a taxa de lucro, ele eleva a parte de valor do produto anual que se transforma em capital. Isso só pode acontecer a partir da força produtiva do trabalho na medida em que se aumente o mais-valor relativo ou se cai o valor do capital constante. Esses dois atos resultam na desvalorização do capital existente, e ambas ocorrem conjuntamente ao aumento do capital constante em relação ao capital variável (MARX, 2017b, p. 287).

Por outro lado, o desenvolvimento da força produtiva do trabalho colabora indiretamente no aumento do valor do capital existente ao expandir a massa e a diversidade de valores de uso nos quais se mostra o mesmo valor de troca e que formam o substrato material, os componentes materiais do capital, os objetos materiais em que equivalem diretamente o capital constante e indiretamente o capital variável. Em vista disso, com o mesmo capital e o mesmo trabalho, geram-se mais coisas a serem transformadas em capital, abstraindo de seu valor de troca. Tais coisas são capazes de servir para absorver trabalho adicional, logo, mais-valor adicional e, desse modo, constituir capital adicional. Assim, ao aumentar a massa do trabalho empregado e, conseqüentemente, do mais-trabalho, cresce em conjunto o valor do capital reproduzido e o mais-valor novo que foi acrescentado (MARX, 2017b, p. 288).

Entretanto, conforme Marx, esses dois fatores implicados no processo de produção e acumulação implicam em uma contradição que se expressa em tendências e manifestações contraditórias. Ao mesmo tempo que ocorre o estímulo para o aumento real da população trabalhadora, estímulo que provém do incremento

da parte do produto social total que atua como capital, agem as forças que criam uma superpopulação apenas relativa; simultâneo a queda da taxa de lucro aumenta a massa dos capitais e, concomitantemente a essa queda acontece uma desvalorização do capital existente, que impede essa queda e confere um estímulo acelerador à acumulação de valor do capital; e juntamente ao desenvolvimento da força produtiva tem um aumento progressivo da composição do capital e a diminuição relativa do capital variável em relação à parte constante (MARX, 2017b, p. 288).

Essas influências diversas podem ser observadas em diferentes momentos no espaço ou no tempo, culminando periodicamente em crises econômicas. Essas crises representam soluções momentâneas e violentas para as contradições subjacentes ao sistema, restaurando temporariamente o equilíbrio perturbado (MARX, 2017b, p. 288).

Em suma, conforme Marx, a contradição inerente ao sistema capitalista reside diretamente em sua tendência para o desenvolvimento absoluto das forças produtivas, em constante conflito com as condições específicas de produção nas quais o capital opera (MARX, 2017b, p. 297).

Não se produzem excessivos meios de subsistência em proporção à população existente, mas, pelo contrário, produz-se muito poucos para atender adequadamente à massa da população de maneira digna e humana.

Da mesma forma, não se produzem excessivos meios de produção para empregar a parte da população capaz de trabalhar. Pelo contrário, produz-se uma parte demasiadamente grande da população que não está em condições de trabalhar e que, pela situação, depende da exploração do trabalho de outrem ou de ocupações que só se podem levar em conta como trabalho no interior de um modo de produção miserável. Além disso, não se produzem meios de produção em quantidades suficientes para que toda a população apta ao trabalho possa fazê-lo sob as circunstâncias mais produtivas, onde o tempo de trabalho seja reduzido pela eficiência do capital constante (MARX, 2017b, p. 297).

O que acontece é que se produzem regularmente meios de trabalho e meios de subsistência em uma quantidade exagerada, com o intuito de serem utilizados como meios de exploração dos trabalhadores a uma taxa de lucro determinada. Produzem-se excessivas mercadorias para realizar o valor e o mais-valor contidos nas mercadorias conforme as condições de distribuição e consumo determinadas

pelo modo de produção capitalista e transformá-los em novo capital (MARX, 2017b, p. 297).

O limite do modo de produção capitalista são evidenciados por dois pontos: Primeiro, o desenvolvimento das forças produtivas do trabalho, quando combinado com a queda da taxa de lucro, gera uma lei que se opõe hostilmente ao desenvolvimento das forças produtivas e que requer ser constantemente superada por meio de crises. Segundo, a decisão de expandir ou restringir a produção está baseada na apropriação de trabalho não pago, na proporção entre esse trabalho não pago e o trabalho objetivado em geral (lucro e sua relação com o capital empregado, ou seja, a taxa de lucro), em vez de estar relacionada com a produção em função das necessidades sociais de seres humanos desenvolvidos socialmente. Assim, a produção encontra limitações não pela satisfação das necessidades, mas pela busca de lucros (MARX, 2017b, p. 298).

Todo esse processo exposto até o momento é um movimento articulado da acumulação, e das composições que o capital sofre durante o processo.

Conforme Marx (2017a, p. 689),:

O crescimento do capital implica o crescimento de seu componente variável, ou seja, daquele componente que se converte em força de trabalho. Uma parte do mais-valor transformada em capital adicional tem de se reconverter sempre em capital variável ou fundo adicional de trabalho.

Entretanto, no decorrer da acumulação, atinge-se sempre um ponto em que o desenvolvimento da produtividade do trabalho social torna-se na mais poderosa alavanca da acumulação. E como já exposto, a produtividade crescente do trabalho se expressa no volume crescente dos meios de produção em comparação com a força de trabalho nelas incorporadas.

Em vista disso:

A acumulação capitalista produz constantemente, e na proporção de sua energia e seu volume, uma população trabalhadora adicional relativamente excedente, isto é, excessiva para as necessidades médias de valorização do capital e, portanto, supérflua (MARX, 2017a, p. 705).

Essa população trabalhadora excedente é uma peça necessária da acumulação ou do desenvolvimento da riqueza no capitalismo, onde ela se converte, por outro lado, em alavanca da acumulação, e, numa condição de existência do modo de produção capitalista. Desse modo, a superpopulação está sempre à

disposição para fornecer a sua força de trabalho ao capital, independentemente dos limites naturais do aumento populacional (MARX, 2017a, p. 707).

A composição do capital só se modificava gradualmente, e à sua acumulação correspondia, no geral, um crescimento proporcional da demanda de trabalho. Tal crescimento, tão lento quanto o progresso da acumulação do capital - se comparado com o da época moderna -, chocava-se com barreiras naturais da população trabalhadora explorável, as quais só podiam ser removidas pelos meios violentos [...] (MARX, 2017a, p. 708).

Por conseguinte, Marx demonstra, que a indústria moderna tem essa característica própria, na qual a expansão repentina e descontínua da escala de produção é o motivo da sua contração súbita. E essa contração, ocasiona uma nova expansão, a qual não seria possível se não houvesse força de trabalho de prontidão para ser explorado pelo capital. Esse crescimento absoluto da população trabalhadora é gerada pelo processo que dispensa constantemente parcela do capital variável, através de mecanismos que reduzem o número de trabalhadores ocupados em relação à produção aumentada (MARX, 2017a, p. 708). Logo, em concordância com Marx (2017a, p. 708), “toda forma de movimento da indústria moderna deriva, portanto, da transformação constante de uma parte da população trabalhadora em mão de obra desempregada ou semiempregada”.

Diante do exposto, a tendência do capital é economizar força de trabalho viva e investir sempre mais em capital constante, manifestando sua vontade em obter maiores lucros e conseqüentemente acumular maior riqueza, tal fato pode ser comprovado pelas mudanças no interior do processo produtivo e nas relações produtivas como veremos no próximo item.

## **1.2 Transformações do trabalho assente na flexibilização, precarização e inovação tecnológica**

No intuito de conseguirmos compreender as mudanças que o aumento da produtividade social ocasiona nas relações de trabalho e no processo de produção, nos concentramos neste momento em expor as transformações do trabalho nas últimas décadas. Conforme Druck (2011, p.37), na passagem do século XX para o século XXI, o mundo do trabalho contemporâneo, experimenta diversas



transformações, e sua complexidade só pode ser desvelada através de uma perspectiva histórico-dialética.

As contradições histórico-sociais do trabalho não permitem conclusões apressadas ou definitivas sobre rupturas e novas formas de trabalho ou de relações sociais, pois, ao lado de novas condições e situações sociais de trabalho, velhas formas e modalidades se reproduzem e se reconfiguram, num claro processo de metamorfose social (DRUCK, 2011, p. 37).

Partimos do momento histórico contemporâneo, em que o trabalho admite uma determinada configuração que se transformou hegemônica no mundo há, mais ou menos, quatro décadas. Esse contexto histórico é identificado como a mundialização do capital, assente em um projeto político e econômico neoliberal e que se realizou principalmente, por meio de uma reestruturação intensa e longa da produção e do trabalho (DRUCK, 2011, p. 41).

O processo de mundialização do capital é um processo de acumulação sem limites de capital, onde se tem uma procura insaciável por lucro e pela produção de mais-valor, progressivamente mais propiciada pela concorrência intercapitalista no contexto mundial. Um processo que separa o capital dos valores de uso, atribuindo-lhes um caráter abstrato, cuja valorização mediante o trabalho excedente assegura a continuidade da acumulação (DRUCK, 2011, p. 41).

Em vista disso, parte-se do entendimento, que essa nova fase do capitalismo atual, denominada de flexível (DRUCK, 2011, p.41, apud Sennett, 1999) ou de acumulação flexível (DRUCK, 2011, p.41, apud Harvey, 1995), realizou transformações relevantes no modo de produção capitalista - principalmente no mundo do trabalho e nas lutas dos trabalhadores. Entretanto, é fundamental pontuar, que apesar desta transformação, o sistema capitalista mantém a sua essência, cujas relações sociais se baseiam sobre o trabalho assalariado, isto é, pela apropriação do trabalho pelo capital, mediante a venda e compra da força de trabalho (DRUCK, 2011, p. 41).

A acumulação flexível tem sua gênese na procura de superar um contexto de crise de outro padrão de desenvolvimento capitalista, estabelecido pelo fordismo e por um regulamento que ocorreu de maneira mais completa nos países que puderam implementar o Estado de bem-estar social. Há um consenso na análise da crise do fordismo que indicava um cenário de saturação da produção em massa,

com queda no progresso da produtividade nos países dominantes e queda da lucratividade (DRUCK, 2011, p. 42).

Essa crise do taylorismo/fordismo, emergiu no final dos anos 60 e início dos anos 70, fazendo com que o capital provocasse um grande processo de reestruturação produtiva, com a finalidade de recuperação do ciclo produtivo. E, simultaneamente, de reposição de seu projeto de hegemonia, que foi confrontado pelos trabalhadores, principalmente em 1968, que indagaram algumas das bases da sociedade capitalista e de seus aparelhos de controle (ANTUNES; DRUCK, 2015, p.21, apud Antunes 2010).

O capital deflagrou, então, várias transformações no próprio processo produtivo, através da constituição das formas de acumulação flexível, do downsizing<sup>7</sup>, das formas de gestão organizacional, do avanço tecnológico, dos modelos alternativos ao binômio taylorismo/fordismo, onde se destaca especialmente o toyotismo ou o modelo japonês (ANTUNES; DRUCK, 2015, p. 21).

A acumulação flexível se alicerça num padrão produtivo organizacional, influenciado pela experiência japonesa no período pós-guerra e relacionado com o avanço tecnológico, consequência da inserção de técnicas de gestão da força de trabalho, características da fase informacional, como também da introdução larga dos computadores no ciclo produtivo e de serviços. Evolui-se, em um processo produtivo mais flexível, mediante a desconcentração produtiva, das empresas terceirizadas, do salário flexível, do trabalho em equipe, do trabalhador polivalente, qualificado, [...] (ANTUNES; DRUCK, 2015, p.22).

Reengenharia, lean production, team work, eliminação de postos de trabalho, aumento da produtividade, qualidade total, envolvimento, terceirização ampliada, tudo isso passa a integrar a pragmática da empresa flexível. Como paralelo, vale a referência: se no apogeu do taylorismo/fordismo a pujança de uma empresa mensurava-se pelo número de operários que nela exerciam sua atividade laborativa – a era do operário-massa – pode-se dizer que, na era da acumulação flexível e da “empresa enxuta”, são merecedoras de destaque as empresas que mantêm menor contingente de trabalhadores e, apesar disso, aumentam seus índices de produtividade (ANTUNES; DRUCK, 2015, p.22).

Antunes & Druck (2015, p. 22-23), expõe de modo geral, as principais diferenças do toyotismo e acumulação flexível com o fordismo, algumas delas são: uma produção propriamente ligada à demanda, e não vinculada a uma produção em

---

<sup>7</sup> redução (tradução nossa).

série e de massa do fordismo/taylorismo; precisa do trabalho em equipe, com variedades de funções, cessando com o caráter fragmentado do fordismo; se organiza num ciclo produtivo flexível, que proporciona o trabalhador operar ao mesmo tempo diversas máquinas; possui como regra a realização da produção no menor tempo possível; desenvolve-se o sistema de kanban, isto é, senhas de ordem para reposição de estoque e peças, pois os estoques no toyotismo são os menores possíveis; as empresas do conjunto produtivo toyotista possuem uma organização horizontal, ou seja, apenas 25% da produção é realizada no interior da fábrica, o restante da produção depende da terceirização/subcontratação; e por fim, desenvolve a geração de círculos de controle de qualidade, com o objetivo de aprimorar a produtividade das empresas e possibilitar a elas, apoderar-se do “saber fazer” intelectual e cognitivo do trabalho.

As mudanças na suspensão com o padrão fordista, que também eram muito precárias, são exigências do processo de financeirização da economia, que possibilitaram a mundialização do capital de tal maneira nunca antes atingido. Nesse sentido, ocorreu um avanço na esfera financeira, que passou a ordenar todos os outros empreendimentos do capital, dominando a esfera produtiva e contagiando todos os meios de produção e os modos de gestão do trabalho. Tais impregnações, aconteceu primordialmente apoiado numa nova configuração do Estado, que passa a atuar em favor da desregulamentação dos mercados, principalmente no âmbito do trabalho e no financeiro (DRUCK, 2011, p. 42).

Conforme Druck (2011, p. 42), essa hegemonia da esfera financeira, excede o campo puramente econômico do mercado e invade todos os setores da vida social, dando matéria a um novo modo de trabalho e de vida. Refere-se a uma velocidade única do tempo social, amparado na efemeridade, volatilidade e descartabilidade sem limites de tudo o que se produz e, sobretudo dos trabalhadores que produzem, ou seja, aqueles que só possuem sua força de trabalho para vender. É esse caráter que dá um conteúdo inédito à flexibilização e à precarização do trabalho “que se metamorfoseiam, assumindo novas dimensões e configurações”.

O curto prazo – como elemento central dos investimentos financeiros – impõe processos ágeis de produção e de trabalho, e, para tal, é indispensável contar com trabalhadores que se submetam a quaisquer condições para atender ao novo ritmo e às rápidas mudanças (DRUCK, 2011, p. 42).

Desse modo, não é mais o padrão de desenvolvimento do pleno emprego, porém uma sociedade de desempregados e de formas precárias de trabalho, de vida e de emprego. Esse padrão passa a imperar também onde se tinha alcançado um elevado índice de desenvolvimento econômico e social, a título de exemplo, os países que viveram as experiências do estado de bem-estar (DRUCK, 2011, p. 43). Significa a precarização do trabalho como componente indispensável da nova dinâmica do desenvolvimento do capital, concebendo um processo social que altera as condições de trabalho assalariado estável, que antes era hegemônico na conjuntura da denominada sociedade salarial ou fordista (DRUCK, 2011, p. 43, apud Castel, 1998).

A perda da condição de estabilidade no emprego ou a perda do emprego, causa uma condição de insegurança e de um estado de vida e trabalhos precários, tanto de maneira objetiva quanto subjetiva (DRUCK, 2011, p. 43).

Uma fenomenologia preliminar dos “modos de ser” da precarização demonstra a ampliação acentuada de trabalhos submetidos a sucessivos contratos temporários, sem estabilidade, sem registro em carteira, trabalhando dentro ou fora do espaço produtivo das empresas, quer em atividades mais instáveis ou temporárias, quando não na condição de desempregado. Crescentemente, a busca da “racionalidade instrumental” do capital vem impulsionando as empresas à flexibilização das relações de trabalho, da jornada, da remuneração, reintroduzindo novas relações e formas de trabalho que frequentemente assumem feição informal<sup>8</sup> (ANTUNES; DRUCK, 2015, p. 24).

Dizer que a precarização social do trabalho é essencial na dinâmica da acumulação flexível, denota também compreendê-la como uma estratégia de dominação, utilizando a força e o consentimento para viabilizar essa fase do capitalismo, de acumulação sem limites morais e materiais. A dominação pela força se realiza primordialmente na imposição de condições de emprego e de trabalho precárias, frente ao medo constante do desemprego estrutural, produzido pelo capitalismo (DRUCK, 2011, p. 43).

Aplica-se aqui, de forma generalizada, o que Marx e Engels elaboraram acerca da função política principal do “exército industrial de reserva”, qual seja: a de criar uma profunda concorrência e divisão entre os próprios trabalhadores e, com isso, garantir uma quase absoluta submissão e subordinação do trabalho ao capital,

---

<sup>8</sup> A informalidade não é sinônimo de precariedade, mas a sua vigência expressa formas de trabalho desprovido de direitos e, por isso, encontra clara sintonia com a precarização (ANTUNES; DRUCK, 2015, p. 24-25).

como única via de sobrevivência para os trabalhadores (DRUCK, 2011, p. 43).

Em relação ao consenso, este se gera desde o instante em que os próprios trabalhadores, instigados por seus dirigentes sindicais e políticos, passam a crer que as mudanças no trabalho são inevitáveis e, com isso, passam a ser fundamentadas como fruto de uma nova época ou de um “novo espírito do capitalismo<sup>9</sup>” (DRUCK, 2011, p. 43).

Segundo Druck (2011, p. 43), esse “novo espírito” insiste em eliminar os valores construídos no momento histórico anterior, fazendo cair por terra a convicção no progresso, e nas alternativas de emprego e de direitos sociais de longo período e num Estado protetor. Em prol de uma única possibilidade, determina um conjunto de transformações, que passam a ser fundamentadas no âmbito intelectual e material, como uma força da natureza e, por isso, ausente de alternativas. Entretanto, a precarização é um regime formado por vontades - ativas ou passivas - de poderes políticos e, sendo assim, não pode ser expressa por “leis inflexíveis” de um regime econômico, porém, por escolhas políticas, direcionadas para conservar a dominação paulatinamente mais completa dos trabalhadores e do trabalho (DRUCK, 2011, p. 43, apud Druck, 2007).

Seguindo a análise, Druck (2011, P. 44) expõe, a partir de estudos da Organização Internacional do Trabalho (OIT), uma contextualização do trabalho na América Latina e no Brasil.

Nos anos de 1990, o cenário social e do trabalho no Caribe e na América Latina, apresentou grandes problemas em consequência das reformas e políticas usadas pelos governos, com uma baixa produtividade do trabalho e uma expansão da informalidade e do desemprego. Tais problemas, ocorreram com relevo para os países que flexibilizaram suas legislações, consentindo as formas de contratos e demissões; diminuindo ou suspendendo meios de proteção social, como aposentadorias, pensões, saúde, acidentes e doenças ocupacionais (DRUCK, 2011, p. 44, apud OIT, 2006).

Essas medidas, eram justificadas por uma necessidade de eliminar a rigidez dos sistemas de proteção e de relações de emprego, com a finalidade de viabilizar o aumento do emprego formal, com a diminuição dos custos do trabalho para o

---

<sup>9</sup> (DRUCK, 2011, p. 43, apud Boltanski; Chiapello, 2009).

empresariado (DRUCK, 2011, p. 44). Entretanto, conforme o diagnóstico da OIT, os resultados dessas reformas não comprovaram as justificativas dada pelos governos (DRUCK, 2011, p. 44, apud OIT, 2006).

A partir dessa sistematização e análises da OIT, Druck (2011, p.45) afirma, que a década de 90 - marcada pela mundialização do capital, sob políticas de cunho neoliberais, pela hegemonia do setor financeiro e pela flexibilização e precarização do trabalho como estratégias cruciais - teve seu seguimento nos anos 2000, sem sofrer desvio ou interrupção no cenário mais geral do trabalho no mundo. Inclusive, considerando os poucos resultados, como a queda das taxas de desemprego e diminuição de índices de pobreza para alguns países, como o Brasil, eles não se firmaram como tendências fixas. “[...], pois a crise mundial que se abriu em 2008, em meses, colocou por terra alguns avanços localizados, evidenciando a permanência de uma profunda vulnerabilidade social” (DRUCK, 2011, p. 45, apud, Druck; Oliveira; Silva, 2010).

Nesse contexto, Druck (2011, p. 46-54, apud, Franco e Druck, 2009), apresenta uma tipologia da precarização, para agrupar alguns indicadores escolhidos para a realidade brasileira. O primeiro tipo de precarização do trabalho, remete a fragilidade das formas de inserção e desigualdades sociais, na qual as maneiras de venda da força de trabalho, geraram um mercado de trabalho diverso e segmentado, assinalado por uma vulnerabilidade estrutural e com contratos de trabalhos precários, sem proteção social.

O segundo tipo de precarização do trabalho, diz sobre a intensificação e terceirização, que são encontrados nos padrões de gestão e organização do trabalho. A intensificação do trabalho, através de imposição de metas inalcançáveis, prolongamento da jornada de trabalho, polivalência, entre outros, tem conduzido o trabalho e o trabalhador a condições extremamente precárias. Essa intensificação é corroborada na gestão pelo medo, na distinção criada pela terceirização, que tem se alastrado, e nas formas de abuso de poder, mediante ao assédio moral (DRUCK, 2011, p. 48).

Conforme Druck (2011, p. 49, apud Druck, 2011b), a terceirização condiz como nenhum outro tipo de gestão as exigências da acumulação financeira, que requer total flexibilidade em todos os níveis, estabelecendo uma nova modalidade de precarização, que passa a conduzir a relação entre trabalho e capital em todas as suas dimensões. Em vista disso, exige e transfere aos trabalhadores a pressão pela

maximização do tempo, pelas elevadas taxas de produtividade, pelo encolhimento dos custos com o trabalho e pela inconsistência nas formas de contratos e inserção.

Para Antunes e Druck (2015, p. 25), dentre as novas modalidades de modos de ser da precarização, a terceirização tem sido um dos componentes mais essenciais.

Na indústria do petróleo, no período 2000-2013, o número de terceirizados cresceu 631,8%, enquanto os funcionários próprios aumentaram em 121%. No setor elétrico, entre 2003 e 2012, os terceirizados cresceram em 199%, enquanto os funcionários próprios aumentaram em apenas 11%. Nos petroquímicos, o aumento do número de terceirizados no período 2009-2012 foi maior do que as contratações diretas para 6 de 10 empresas que forneceram informações, chegando a diferenças percentuais muito grandes, como 128% a 15%, 157% a 43% ou 102% a 15% (ANTUNES; DRUCK, 2015).

As pesquisas expostas pelos autores, demonstram que os terceirizados são os que mais sofrem com as diferenças salariais; que possuem as piores condições de trabalho, com jornadas mais longas; maior rotatividade e menor acesso a benefícios; que sofrem o maior número de acidentes de trabalho e estão expostos aos riscos; e é a modalidade de trabalho que mais cresce em relação aos demais trabalhadores (ANTUNES; DRUCK, 2015, p. 25-31).

Em continuidade, a insegurança e saúde no trabalho é o terceiro tipo de precarização social, consequência dos padrões de gestão, que desconsideram a necessária capacitação, as informações referente aos riscos, as normas de prevenção coletiva, entre outras (DRUCK, 2011, p. 49).

Nessa esteira, além dos acidentes de trabalho, de caráter físico, ocorre o impacto na saúde mental do trabalhador, resultado da violência no local de trabalho, ocasionada pela exigência da busca de excelência como valores da perfeição humana, que impele os trabalhadores, desconsiderando suas dificuldades e limites. Isso, em conjunto a uma implacável defesa e concretização da flexibilização como regra da contemporaneidade. Para isso, impõe uma adaptação constante a transformações e novos requisitos de polivalência, de um trabalhador flexível, ou seja, volátil, sem vínculos e sem caráter (DRUCK, 2011, p. 49).

Tal situação é agravada por aditivos necessários aos padrões modernos de organização de empresas, dentre eles, a competitividade intensa, a rapidez e agilidade sem restrições. O que cria um quadro de adoecimento mental com

manifestações distintas, como o suicídio (DRUCK, 2011, p. 49, apud Seligmann-Silva, 2001; Franco; Druck; Seligmann-Silva, 2010).

A quarta precarização social, alude a perda das identidades individual e coletiva. Ela está relacionada à condição de desemprego e ao medo constante da perda de emprego, que têm se estabelecido numa grande estratégia de dominação no local de trabalho. O isolamento, bem como a ausência de vínculo, de raiz, de uma concepção de identidade coletiva, efeito da descartabilidade, da eliminação e da desvalorização, são condições que prejudicam expressamente a solidariedade de classe. Sendo arruinada pela cruel concorrência que se inicia entre os próprios trabalhadores (DRUCK, 2011, p. 50, apud Druck; Oliveira; Silva, 2010).

A fragilização da organização dos trabalhadores é o quinto tipo de precarização do trabalho, e seu enfraquecimento pode ser marcado pelos obstáculos de organização sindical e nas formas de luta e representação dos trabalhadores, resultantes da brutal concorrência entre os trabalhadores, da divisão de trabalho e sua heterogeneidade. Provocando uma destruição dos sindicatos, originada, essencialmente, pela terceirização. Essa precarização pode ser entendida na conjuntura da “perplexidade ideológica”<sup>10</sup> (DRUCK, 2011, p. 50).

Em vista disso, assente em algumas literaturas, Druck (2011, p. 50, apud Anderson, 1995), expõe um dos principais argumentos em defesa da doutrina neoliberal que foi a responsabilização dos sindicatos pela crise dos anos 70, em razão do seu exagerado e danoso poder. Que ao influenciar a organização dos trabalhadores em suas reivindicações por aumentos salariais e por políticas de bem-estar social, acabaram por prejudicar as bases da acumulação do capital, como também a insustentabilidade de um estado com elevados gastos sociais.

Tal fundamento, foi, gradualmente, nos países em que a experiência do Estado de bem-estar foi mais notável, alcançando a concordância de governos, dirigentes sindicais e lideranças políticas (DRUCK, 2011, p. 50).

É como se houvesse uma mea culpa por parte dos sindicatos, que passaram a reconhecer os limites ou mesmo o fim daquela “era dos 30 anos gloriosos” e que, perplexos diante da ofensiva do capital – nos planos material e ideológico –, não conseguem reagir e oferecer

---

<sup>10</sup>“Para Boltanski e Chiapello (2009), [...], identifica-se uma “perplexidade ideológica” que atinge todos os segmentos críticos da sociedade (intelectuais, sindicatos, partidos) que, em nome de um “fatalismo dominante”, não dão vazão à sua indignação e acabam por se resignar diante dessa “força avassaladora” do capitalismo flexível” (DRUCK, 2011, p.43).



alternativas ao novo padrão de desenvolvimento capitalista que se globaliza (DRUCK, 2011, p. 50).

Na particularidade brasileira, que não houve um pacto social-democrata nem um Estado de Bem-estar social, a desgraça neoliberal decerto tenha sido mais firme ainda, haja vista que anterior a procura de efetuar essa experiência no país, a maior parte dos sindicatos, principalmente a partir dos anos de 1990, passaram a crer ser algo impossível frente à globalização ou da chamada modernidade empresarial. A reestruturação produtiva passou a ser entendida como um processo natural e sem saída (DRUCK, 2011, p. 50-51).

A brutalidade da ofensiva liberal, na circunstância da globalização, foi de caráter material e simbólico. A reestruturação produtiva e do trabalho, mediante demissões, terceirização, polivalência, moveu no campo objetivo, a condição de enfraquecimento dos trabalhadores, e no âmbito subjetivo, na defesa de uma política e uma intervenção sindical conforme os limites da ordem neoliberal, aniquilando a escolha política coletiva, na direção de resistir e procurar romper com essa nova ordem (DRUCK, 2011, p. 51).

O sexto tipo de precarização social do trabalho é trazido a partir da fetichização do mercado<sup>11</sup>, que tem compondendo e deliberando a condenação e o abandono do Direito do Trabalho. Tal ação se expressa no ataque às regulamentações do Estado, na qual as leis sociais e trabalhistas têm sido cruelmente atacadas pelo projeto liberal, de apoio à flexibilização (DRUCK, 2011, p. 52).

A autora expõe, um debate que divide opiniões entre os profissionais e especialistas. Por um lado, há aqueles que defendem o Direito do Trabalho e seu princípio protetor, reivindicando por mais direitos e proteção social; por outro lado, há os que defendem os princípios liberais, alegando o respeito a individualidade do trabalhador, que para desenvolver as suas características livremente no trabalho, não podem precisar do Estado, ou seja, dos direitos sociais. No Estado brasileiro, as mudanças já efetuadas na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), nos anos

---

<sup>11</sup> “Aqui, a fetichização é usada no sentido marxista, quando o mercado e as mercadorias”assumem vida própria”, autonomizando-se em relação aos sujeitos sociais, e dessa forma, querem prescindir de qualquer limite à sua autonomia e liberdade, especialmente a liberdade de exploração do trabalho que, em tempos neoliberais, impõe a desregulamentação do estado e a retirada dos direitos” (DRUCK, 2011, p. 52).

1990, e o apoio a uma reforma trabalhista, insere-se na segunda defesa dos princípios liberais (DRUCK, 2011, p. 52).

Somando a discussão realizada até aqui, Braga (2012) desenvolve uma discussão sobre a política do precariado, que auxilia na compreensão das relações trabalhistas no Brasil. A política do precariado, conforme o autor, “é a prática política do proletariado precarizado em condições capitalistas periféricas”.

Segundo Braga (2012), o precariado, é um conceito da sociologia francesa, ressignificado por ele, que refere-se ao abrangente número de trabalhadores que, devido às condições de pouca qualificação, são empregados e demitidos muito rapidamente pelas empresas; ou localizam-se na informalidade; ou ainda, são jovens em procura do primeiro emprego; ou se encontram inseridos em ocupações muito degradantes, com baixas remunerações e condições precárias, que sucedem em uma reprodução fora do normal da força de trabalho.

Em países como o Brasil, considerados países capitalistas periféricos, o precariado forma uma parcela significativa da classe trabalhadora, constantemente esmagada entre a crescente exploração econômica e o medo da exclusão social (BRAGA, 2012). Conforme o autor, em termos teóricos, ele retirou do precariado, a população precarizada, como as pessoas inapta para o trabalho, envelhecida e acidentada, como também aquilo que Marx denominou de lumpemproletariado; além dos trabalhadores com qualificações, que recebem um salário melhor e mais estável (BRAGA, 2012). Desse modo, para Braga (2012), o que caracteriza a reprodução do capitalismo periférico é a existência de um enorme precariado e não de um amplo contingente empobrecido.

Assim, busquei caracterizar sociologicamente a prática política desse precariado após a industrialização fordista no país por meio da análise do que eu chamei de “classismo em estado prático”, ou seja, uma relação política baseada em interesses materiais enraizados na estrutura de classes, ainda que carente de recursos organizativos, ideológicos e políticos. Tendo em vista os estreitos limites impostos pelo modelo de desenvolvimento periférico às concessões trabalhistas, assim como a existência de condições sempre precárias de reprodução da força de trabalho, esta prática vê-se obrigada a politizar rapidamente suas reivindicações, radicalizando suas iniciativas. A meu ver, o classismo prático traduz empiricamente um reformismo plebeu instintivamente anticapitalista, sindicalmente refratário à colaboração com as empresas e politicamente orientado pela crença no poder de decisão das bases (BRAGA, 2012).

Na contemporaneidade, Braga (2012) sintetiza a política do precariado como a proximidade do proletariado precarizado com a regulação lulista e com as políticas públicas que incentivaram a desconcentração de renda entre os trabalhadores que vivem dos rendimentos da venda da força de trabalho, ligada a inquietação social com os baixos salários, com a precarização do trabalho, bem como com a ampliação do endividamento das famílias, resultante do atual regime de acumulação financeira.

A precariedade é inevitável no processo de compra e venda da força de trabalho, pois ela é uma característica da própria relação entre capital e trabalho. Na relação com o capital, a única coisa que o trabalhador possui é sua força de trabalho, que ele precisa vender para poder viver, logo, a insegurança caminha junto com o trabalhador desde o início de sua estrada como assalariado (BRAGA, 2012).

Historicamente, o desenvolvimento das lutas de classes criou instituições capazes de diminuir essa insegurança, como a previdência social ou o seguro desemprego. No entanto, em momentos de crise econômica, como o que estamos vivendo hoje na Europa, essas conquistas tendem a ser enfraquecidas pela reação das classes dominantes que procuram restabelecer condições “ótimas” para o consumo da mercadoria força de trabalho, com a diminuição forçada dos “custos” de reprodução e do preço da força de trabalho. Isso significa, em termos práticos, atacar os direitos sociais que marcaram a expansão capitalista no segundo pós-guerra. Evidentemente, esses ataques aos direitos significam um aumento da insegurança social e um aprofundamento da precariedade laboral (BRAGA, 2012).

Em vista do que foi evidenciado até o momento e do objetivo da pesquisa, devemos nos ater à questão da revolução tecnológica, haja vista que a inovação tecnológica é um dos alicerces das mudanças do modo de produção capitalista, que impacta o mundo do trabalho, e conseqüentemente a vida do trabalhador.

Conforme Mandel (1982, p.133), de 1940 (1945) a 1965, ocorreu a passagem para a terceira “onda com tonalidade expansionista”, ou seja, a terceira revolução tecnológica. Esse novo período, entre outras características, se identificou pelo motivo de que, em conjunto com os bens de consumo industriais feitos por máquinas, bem como das máquinas de fabricação mecânica, defrontamos com matérias-primas e gêneros alimentícios produzidos por máquinas. De acordo com o autor, pela primeira vez, todos os setores da economia se encontram inteiramente industrializados (MANDEL, 1982, p. 133).

Essa expansão estabeleceu, simultaneamente, um nivelamento geral da produtividade média do trabalho nas esferas fundamentais da produção. Tal

nivelamento, é parte da natureza da automação, haja vista que sendo possível empregar o princípio dos processos inteiramente automatizados à produção em massa, eles são capazes de ser aplicados, do mesmo modo à produção de massa de matérias primas e bens “leves” de consumo (MANDEL, 1982, p. 134).

A partir disso, Mandel (1982, p. 134), expõe duas conclusões:

1) Em primeiro lugar, as diferenças regionais ou internacionais em níveis de produtividade deixam de representar a fonte principal para a realização de superlucros [...]. 2) Desenvolve-se assim uma pressão permanentemente para acelerar a inovação tecnológica, pois a redução de outras fontes mais-valia resulta inevitavelmente numa busca contínua de “rendas tecnológicas”<sup>12</sup> que só podem ser obtidas através da incessante renovação tecnológica [...] (MANDEL, 1982, p. 134-135).

A possibilidade técnica da automação deriva da economia armamentista, ou das necessidades técnicas condizentes ao grau peculiar de desenvolvimento atingido pela economia armamentista (Mandel, 1982, p. 135). Ademais, a aplicação dessa nova tecnologia iniciou nos ramos da indústria química, com o intuito de barateamento do capital constante circulante. No início da década de 50, se propagou paulatinamente por um número crescente de setores, com a finalidade primordial de reduzir os custos salariais, ou seja, tirar a força de trabalho do processo de produção (MANDEL, 1982, p. 135).

Na análise de Mandel (1982, p. 136), ele destaca, em termos econômicos, algumas características principais da terceira revolução tecnológica. Dentre elas, a aceleração qualitativa da expansão na composição orgânica do capital, ou seja, da substituição do trabalho vivo para o trabalho morto; transferência de força de trabalho, ainda associada ao processo de produção, do tratamento efetivo das matérias primas para atribuições relacionadas à preparação e supervisão; mudança drástica na proporção entre as duas funções da força de trabalho nas empresas automatizadas, isto é, nas empresas plenamente automatizadas, a criação de valor não é a função mais importante, mas sim a preservação do valor; transformação radical na proporção entre a criação de mais-valor na própria empresa e a

---

<sup>12</sup> “As rendas tecnológicas são superlucros derivados da monopolização do progresso técnico - isto é, de descobertas e invenções que baixam o preço de custo de mercadorias mas não podem (pelo menos a médio) prazo ser generalizadas a determinado ramo da produção e aplicadas por todos os concorrentes devido à própria estrutura do capital monopolista [...]” (MANDEL, 1982, p. 135).

apropriação de mais-valor produzido em outras empresas (MANDEL, 1982, p. 136-137).

Em seguimento às características, têm-se uma alteração entre os custos de produção e o gasto com a aquisição de novas máquinas na estrutura do capital constante fixo, e de modo conseqüente nos investimentos industriais; redução do tempo de produção, alcançada mediante a produção contínua, e da aceleração drástica do trabalho de preparação e instalação, como também uma pressão para encurtar o período de circulação, por meio do planejamento de estoques, pesquisa de mercado, etc.; inclinação para acelerar a inovação tecnológica e intenso aumento nos custos de “pesquisa e desenvolvimento”; vida útil mais curta do capital constante fixo, principalmente da maquinaria; o resultado conjunto dessas características é uma acentuação de todas as contradições do modo de produção capitalista (MANDEL, 1982. p. 137-138).

Aprendemos na contemporaneidade da cidade de Juiz de Fora, - município localizado no sudeste do estado de Minas Gerais -, a tendência a esse processo de inovação tecnológica no transporte público rodoviário. A partir da análise de documentos, e do estudo de campo, constatamos algumas mudanças nas relações de trabalho e na vida do trabalhador que esse desenvolvimento histórico do modo de produção capitalista ocasiona, assente na flexibilização e precarização. Demonstraremos a seguir, a terceirização do transporte público; a flexibilização dos direitos dos trabalhadores rodoviários; a fragilidade do sindicato, e principalmente, o descarte da força de trabalho e a polivalência do motorista.

## **CAPÍTULO 2 - TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE JUIZ DE FORA**

### **2.1 Terceirização do transporte público: Consórcio Via-JF e Consórcio Manchester**

Conforme destacado no capítulo anterior, o avanço da tecnologia e da maquinaria, a partir da Revolução Industrial, transforma o modo de produção capitalista, as relações sociais de trabalho, de vida, e, simultaneamente, impulsiona a acumulação do capital. No entanto, ele ocorre por meio de uma constante

alternância de trabalhadores ora ocupados, para força de trabalho desempregada ou semi empregada. Além disso, envolve o prolongamento e a intensificação da jornada de trabalho para aqueles que permanecem empregados. Nesse sentido, na contemporaneidade da cidade de Juiz de Fora, podemos identificar a crescente adoção da automatização em detrimento da força de trabalho humano no setor de transporte público rodoviário.

Segundo o último censo do IBGE (2022), Juiz de Fora tem uma população de mais de 540 mil habitantes e área territorial de 1.435,749km<sup>2</sup>. No que concerne à renda, no ano de 2021, a média mensal do salário de trabalhadores formais foi de 2.3 salários mínimos, e os domicílios com rendimentos mensais em 2010, de até meio salário mínimo per capita, foi referente a 29.9%. Ademais, a proporção de pessoas ocupadas<sup>13</sup>, no ano de 2020, em relação à população total, foi de 28.8%, ou seja, 165.113 pessoas. Referente a economia, em 2020, o Produto Interno Bruto (PIB) chegou a R \$29.424,88.

Após essa breve caracterização de Juiz de Fora, nosso objeto de interesse diz do transporte coletivo da cidade, mais precisamente sobre os impactos aos trabalhadores rodoviários, mediante a implementação do novo sistema de bilhetagem eletrônica nos ônibus. Se faz necessário uma contextualização de todo o processo, bem como um entendimento de como funciona hoje o transporte urbano e rural no município.

Conforme o art. 1º da Lei Municipal nº 3060 (JUIZ DE FORA, 1968), que dispõe sobre o serviço de transporte coletivo no município de Juiz de Fora:

O transporte coletivo no Município de Juiz de Fora constitui serviço de utilidade pública e será explorado diretamente pelo Poder Público, por concessão ou outorga a sociedade de economia mista (JUIZ DE FORA PREFEITURA, 1968).

E no Art. 8º:

A exploração do serviço de transporte coletivo urbano poderá ser concedido a empresas, individuais ou coletivas, legalmente constituídas, bem como a conjunto de empresas, para a exploração da mesma linha, por contrato precedido de concorrência pública que se processará nos termos desta lei (JUIZ DE FORA PREFEITURA, 1968).

---

<sup>13</sup> Para o IBGE pessoas ocupadas na semana de referência são as que trabalharam pelo menos uma hora completa em trabalho remunerado em dinheiro, produtos, mercadorias ou benefícios (moradia, alimentação, roupas, treinamento etc.), como também em trabalho sem remuneração direta em ajuda à atividade econômica de membro do domicílio ou, ainda, as pessoas que tinham trabalho remunerado do qual estavam temporariamente afastadas.

Nesta perspectiva, conforme o Contrato Nº 01.2016.088 (JUIZ DE FORA PREFEITURA, 2016a), os serviços de transporte coletivo de passageiros no município, é realizado pelo Consórcio Via-JF, que é constituído pelas Sociedades Empresárias: Transporte Urbano São Miguel de Uberlândia Ltda; Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda e Viação São Francisco Ltda. Estas empresas firmaram acordo de concessão com a prefeitura, para prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros. O contrato entre as partes, teve início em setembro de 2016, representado pelo então prefeito Bruno de Freitas Siqueira, para a prestação do serviço até 2026, podendo ser prorrogado por igual período.

Cláusula 1ª - O presente instrumento contratual tem por objeto a concessão da exploração e prestação de serviço regular de transporte coletivo de passageiros por ônibus e por veículos de pequeno porte adaptados para pessoa com deficiência física no Município de Juiz de Fora, denominado STCO/JF, englobando toda a área urbana e rural do município, referente ao Lote 1, por conta e risco da CONCESSIONÁRIA, cuja exploração será realizada em caráter de exclusividade, conforme estabelece este instrumento, o Edital de Concorrência nº 005/2014 e as normas e procedimentos editados pelo CONCEDENTE (JUIZ DE FORA PREFEITURA, 2016a).

Na mesma ocasião, o Contrato Nº 01.2016.087 (JUIZ DE FORA PREFEITURA, 2016b), denominado de Consórcio Manchester, foi assinado entre a prefeitura e as sociedades empresárias: Transporte Urbano São Miguel Ltda - TUSMIL e Goretti Irmãos Ltda- GIL. Com a mesma finalidade do Consórcio Via-JF, ou seja, prestar e explorar os serviços de transporte coletivo de passageiros, até 2026. Contudo, conforme o Juiz de Fora Prefeitura (2022a), a Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU), decidiu em março/2022 pela rescisão do contrato com o Consórcio Manchester, devido ao não cumprimento das obrigações contratuais. Até chegar nessa decisão, houve a abertura de um processo administrativo, iniciado em janeiro do mesmo ano, para que o Consórcio Manchester e Via-JF, assumissem de imediato, ações para retificar os erros na prestação do serviço à população. Após o prazo de retorno das empresas, as justificativas apresentadas foram ponderadas como insuficientes, não havendo indício de providências a serem realizadas.

Em junho de 2022, foi assinado o Decreto nº 15312/2022, informando o rompimento com o Consórcio Manchester, após o relatório da comissão processante

(JUIZ DE FORA PREFEITURA, 2022b). A partir disso, todas as linhas foram remanejadas para o Consórcio Via-JF.

Voltando ao funcionamento do transporte público do município, segundo o Contrato Nº 01.2016.087 (JUIZ DE FORA PREFEITURA, 2016a), o serviço de transporte coletivo de passageiros, se constitui como serviço público essencial, que deve estar permanentemente à disposição do usuário, tendo que ser prestado de forma contínua e em condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas. Ademais, a concessionária contará com seu serviço organizado em linhas, horários e frota<sup>14</sup>, definido pela Secretaria de Transporte e Trânsito - SETTRA, (JUIZ DE FORA PREFEITURA, 2016a), hoje, intitulada de Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU),<sup>15</sup> haja vista que é a responsável pela gestão do serviço.

Em relação aos trabalhadores do transporte público, as empresas que prestam o serviço são os responsáveis pela contratação e treinamento dos seus empregados; a tarifa é definida pelo Executivo Municipal<sup>16</sup>; as formas de pagamento são os passes comuns, os passes específicos, vales-transportes, bilhetes e outros meios de pagamento considerados pela prefeitura ou por instituições delegado pelo governo municipal, contanto que, estejam dentro do prazo de validade, fixados em normas específicas; ademais, as empresas contará como remuneração dos serviços prestados, o valor total que arrecadar através da cobrança da tarifa (JUIZ DE FORA PREFEITURA, 2016a).

Além dessas informações mais gerais, referente ao serviço de transporte coletivo público em Juiz de Fora, é interessante sinalizar, que a Associação Profissional das Empresas de Transporte de Passageiros de Juiz de Fora (Astransp), é a representante das necessidades de ação comum das empresas que prestam o serviço. Sendo responsável por comercializar os créditos de cartões eletrônicos e produzir os cartões de gratuidade, bem como investir em quadro de

---

<sup>14</sup> Pontuamos que não conseguimos encontrar informações atualizadas do número de linhas e frotas no município de Juiz de Fora.

<sup>15</sup> A Secretaria de Mobilidade Urbana (SMU) é um órgão da Administração Direta, subordinada diretamente ao Chefe do Poder Executivo. A pasta tem autonomia a direção, a coordenação, a execução, a delegação, o controle e a fiscalização da prestação dos serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, além do tráfego, trânsito e sistema viário municipal (JUIZ DE FORA PREFEITURA, [2021]) .

<sup>16</sup> Hoje a tarifa no município está no valor de R \$3,75 (três reais e setenta e cinco centavos) (TRIBUNA DE MINAS, 2022).



pessoal, tecnologia, frota, informação, segurança e meio ambiente no que diz respeito ao setor (ASTRANSP, 2023).

A Astransp [...], funciona através de um Conselho, sob orientação dos diretores representantes as empresas e os consórcios, que decide sobre investimentos, operações e aplicação de valores e objetivos comuns a todo o sistema. A administração de cada empresa é independente e a cobrança operacional pelo órgão público concessionário é direcionado a cada operadora. Em comum, a Astransp administra a responsabilidade sobre: Bilhetagem Eletrônica; Sistema de monitoramento por câmeras; GPS em toda a frota; Citta Mobi - aplicativo de localização; Wi-fi nos ônibus; Operação do Bilhete Único; Sistema de Biometria Facial (ASTRANSP).

É importante pontuar que o transporte coletivo de passageiros no município de Juiz de Fora-MG já vem há alguns anos sendo problematizado pela sua precarização, principalmente após a pandemia do Covid-19.

Ao longo dos anos, têm sido observados diversos problemas e desafios relacionados à qualidade e eficiência do serviço. Um dos principais aspectos da precarização do transporte público é em relação à infraestrutura dos ônibus e da frota. Muitos veículos utilizados no transporte coletivo apresentam condições precárias, com problemas mecânicos, falta de manutenção adequada e desconforto para os passageiros. Além disso, a idade avançada da frota também contribui para a insegurança e a irregularidade na prestação do serviço; ainda, a frequência e a pontualidade dos ônibus são frequentemente criticadas pela população. Os atrasos e a falta de regularidade dos horários prejudicam a mobilidade urbana e dificultam o planejamento dos usuários, gerando transtornos e atrasos em suas atividades diárias.

Conforme reportagem do G1 Zona da Mata (2022a), a prefeitura da cidade, relatou que em 2021, foram diversas reclamações de usuários a respeito de descumprimento de horário, número de ônibus em circulação, manutenção da frota, bem como coletivo com idade de uso acima do permitido pela legislação. Sendo emitidas 581 autuações ao Consórcio Manchester e 521 autuações ao Consórcio Via JF. No ano de 2022, até meados de fevereiro, foram emitidas 299 autuações ao Consórcio Manchester, equivalente a uma média de 5,53 por dia, e 58 autuações ao Consórcio Via JF, uma média de 1,07 por dia.

Além da precarização dos serviços de ônibus que afetam os passageiros e os trabalhadores rodoviários, nos últimos anos também foi possível observar inúmeras

contestações e insatisfação dos trabalhadores rodoviários. Havendo greves e paralisações, devido a precarização do trabalho e ao não cumprimento dos seus direitos. Isto pode ser constatado na reportagem do Esquerda Diário (2020), que expõe a greve realizada pela categoria, após uma das ex-empresa prestadora do serviço de transporte, GIL, do Consórcio Manchester, não ter realizado o pagamento da parcela salarial acordada com os trabalhadores.

Nesse contexto, hoje, além dessa crise no transporte coletivo que o município de Juiz de Fora vêm passando, uma das principais discussões a respeito desse serviço, diz respeito a possível extinção da função de cobrador na cidade. De acordo com notícia do G1 Zona da Mata (2022b), no final do ano de 2022, havia uma periodicidade de reclamações dos usuários em relação a ausência de cobradores em algumas linhas de ônibus. O G1, em contato com o Consórcio Via JF, relata a confirmação do fato, na qual as empresas afirmam ser uma mudança nas linhas de menor demanda, e que se iniciou em novembro do mesmo ano.

Uma das formas de oposição dos trabalhadores a esse processo, foi a paralisação das atividades em maio de 2023, após o Consórcio Via JF informar que todos os veículos da frota iriam circular sem os cobradores aos domingos (G1 ZONA DA MATA, 2023).

Enquanto, para os cobradores a implementação do novo sistema é enxergado como uma possível perda do posto de trabalho, bem como na sobrecarga dos motoristas. Para as empresas, esse novo modelo tem o objetivo de modernização dos meios de pagamentos, acarretando em diversos benefícios para o serviço de transporte, como agilidade nos embarques, seguranças para os passageiros, facilidade de recarga, entre outras ditas melhorias (TRIBUNA DE MINAS, 2022).

Considerando o exposto, independente das possíveis melhorias oriundas do novo sistema de bilhetagem eletrônica, sua implementação é passível de questionamentos, primordialmente no impacto que essa ação têm sobre os trabalhadores rodoviários. Haja vista que, a extinção da função de cobradores, além de deixar uma parcela significativa de trabalhadores desempregados, ocasiona uma perda de postos de trabalho na cidade. Além, do impacto sobre o motorista, podendo acarretar em um desgaste mental maior, devido a própria sobrecarga no trabalho.

Por conseguinte, a substituição dos cobradores por sistemas eletrônicos de cobrança, tem sido uma tendência no transporte público, como já é realidade de

diversos países e cidades brasileiras, na qual visa aumentar a eficiência operacional, agilizar o fluxo de passageiros, reduzir custos e expandir a acumulação. Desse modo, antes de analisar os impactos que esse modelo de cobrança em Juiz de Fora tem gerado nos trabalhadores rodoviários, especialmente para os cobradores que temem a perda de emprego. Veremos no próximo item, se há negociações entre o SINTTRO/JF e o Consórcio Via-JF, referente a retirada dos cobradores, bem como algumas condições de trabalho dos rodoviários.

## **2.2 Negociações entre SINTTRO/JF e as empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo no município de Juiz de Fora: flexibilização dos direitos trabalhistas**

Conforme indicado no início deste trabalho, um dos procedimentos metodológicos da pesquisa foi a análise dos acordos e convenções firmados entre as empresas que prestam o serviço e o sindicato SINTTRO/JF, representante da categoria dos trabalhadores de transporte. Em vista disso, analisamos 05 (cinco) Acordos coletivos de trabalho, 04 (quatro) Termos aditivos de acordo, e 03 (três) Convenções coletivas de trabalho, referente aos anos 2021-2023.

Segundo o Decreto-Lei, nº 5.452 de 1 de maio de 1943, Art. 611, § 1º:

Convenção Coletiva de Trabalho é o acordo de caráter normativo, pelo qual dois ou mais Sindicatos representativos de categorias econômicas e profissionais estipulam condições de trabalho aplicáveis, no âmbito das respectivas representações, às relações individuais de trabalho.

§ 1º É facultado aos Sindicatos representativos de categorias profissionais celebrar Acordos Coletivos com uma ou mais empresas da correspondente categoria econômica, que estipulem condições de trabalho, aplicáveis no âmbito da empresa ou das acordantes respectivas relações de trabalho.

Em vista disso, abordaremos algumas informações que consideramos importantes em pontuar, segundo o objetivo da pesquisa. Antes de expor os dados, ao analisar todos os acordos coletivos de trabalho, é possível perceber que das 05 (cinco) empresas que fazem parte do Consórcio Via-JF e do Consórcio Manchester, apenas a empresa Transporte Urbano São Miguel de Uberlândia Ltda, que não aparece envolvida em nenhuma negociação.

De todas as negociações analisadas, apenas (03) três acordos coletivos de trabalho contém alguma cláusula referente a extinção da função de cobrador. Ademais, no momento atual, todas as negociações desses acordos já estão com as vigências expiradas. Dentre eles, o Acordo Coletivo de Trabalho 2020/2021<sup>17</sup> (MEDIADOR, 2020a), negociou na sua cláusula quinquagésima quinta - “Posto de Cobrador e Eventual Alteração TCU” o seguinte:

Comprometem-se as empresas a manter a função de cobrador após a implantação da bilhetagem eletrônica.

55.1- As categorias econômica e profissional reabrirão a negociação coletiva em abril de 2021, para implementação do plano de ação para eventual extinção desta cláusula em comum acordo com o sindicato (MEDIADOR, 2020a).

Esse acordo teve vigência de 01/07/2020 a 30/06/2021, após essa negociação, apenas um ano depois, que houve uma cláusula referente a função de cobradores nas negociações.

Na cláusula quinquagésima oitava - “Bilhetagem Eletrônica e a Função de Cobrador”, do Acordo Coletivo de Trabalho 2021/2022<sup>18</sup> (MEDIADOR, 2021a), temos:

Pactum as categorias que darão continuidade a partir de março de 2022, à negociação coletiva da clausula que trata da manutenção da função de cobrador após a implantação da bilhetagem eletrônica ficando garantida a data base em 01.07.2021 para todos os fins de direito (MEDIADOR, 2021a).

E na cláusula quinquagésima nona - Suspensão Cláusula intitulada “Bilhetagem Eletrônica e a Função de Cobrador” afirma:

Pactum as categorias em permanecer negociando o objeto da cláusula constante do ACT anterior, intitulada “Bilhetagem Eletrônica e Função de Cobrador”, que tinha a seguinte redação: “Comprometem-se as empresas a manter a função de cobrador após a implantação da bilhetagem eletrônica” (MEDIADOR, 2021a).

Do mesmo modo do anterior, esse acordo teve vigência de 01/07/2021 a 30/06/2022, com a próxima negociação ocorrendo apenas um ano depois, com o

---

<sup>17</sup> Envolvidos: Astransp/ Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda (Con. Via-JF)/ Viacao Sao Francisco Ltda (Con. Via-JF)/ Goretti Irmãos Ltda (Con.Manchester)/ Transporte Urbano São Miguel Limitada (Con.Manchester)/ SINTTRO.

<sup>18</sup> Envolvidos: Astransp/ Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda (Con. Via-JF)/ Viacao Sao Francisco Ltda (Con. Via-JF)/ Transporte Urbano São Miguel Limitada (Con.Manchester)/ SINTTRO.

Acordo Coletivo de Trabalho 2022/2023<sup>19</sup> (MEDIADOR, 2022a), com vigência de 01/07/2022 a 30/06/2023, que dispõe na cláusula quinquagésima sétima - “Bilhetagem Eletrônica e a Função de Cobrador”:

Pactum as categorias que darão continuidade a partir de outubro de 2022, à negociação coletiva da cláusula que trata da manutenção da função de cobrador após a implantação da bilhetagem eletrônica ficando garantida a data base em 01.07.2022 para todos os fins de direito (MEDIADOR, 2022a).

Na cláusula quinquagésima oitava - Suspensão Cláusula intitulada “Bilhetagem Eletrônica e a Função de Cobrador”:

Pactum as categorias em permanecer negociando o objeto da cláusula constante do ACT anterior, intitulada “Bilhetagem Eletrônica e Função de Cobrador”, que tinha a seguinte redação: “Comprometem-se as empresas a manter a função de cobrador após a implantação da bilhetagem eletrônica”.

Nessa esteira, é possível constatar algumas indagações. No acordo coletivo de 2020/2021 as empresas envolvidas se comprometem em manter a função de cobrador após a implementação da bilhetagem eletrônica. Porém, em seguida, na mesma cláusula negocial, as categorias econômica e profissional pactuam em implementar um plano de ação caso essa cláusula seja extinta. Demonstrando a flexibilização das relações trabalhistas e ausência de força do sindicato. Em sequência, os dois próximos Acordos Coletivos de Trabalho 2021/2022 e 2022/2023, retrocede o pouco que nem tinha, haja vista que as empresas não se comprometem em manter a função dos cobradores, e basicamente afirma nos acordos um “estamos negociando, continuar negociando”.

Além destas únicas cláusulas referente a função de cobrador e bilhetagem eletrônica, em geral os Acordos Coletivos de Trabalho e Convenção Coletiva de Trabalho acabam (re)negociando as mesmas questões. A título de exemplo, citamos algumas: piso salarial; reajuste, aumento e/ou correção salarial; auxílio alimentação (ticket); cesta básica; passe livre para os trabalhadores; plano de saúde; seguro de vida; tempo de contrato de experiência; dupla função; duração da jornada de trabalho; hora extra excedente; intervalo para repouso e alimentação; auxílio morte/funeral; garantia de emprego à gestante; disponibilização de água potável e banheiros; garantia de irredutibilidade nas transferências de contrato; garantia de

---

<sup>19</sup> Envolvidos: Astransp/ Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda (Con. Via-JF)/ Viacao Sao Francisco Ltda (Con. Via-JF)/ SINTTRO.

emprego; reclamações feitas às empresas; contribuição ao sindicato; entre outras. Nos atemos em algumas.

Uma das cláusulas que se relaciona com o nosso objetivo, são as negociações sobre a dupla função, haja vista que é uma preocupação dos motoristas, a partir da retirada do posto e função de cobrador. Em síntese, como podemos perceber no Acordo Coletivo de Trabalho 2022/2023<sup>20</sup> (MEDIADOR, 2022a), as negociações estabelecem que as empresas não podem impor, que o trabalhador realize uma função diferente da qual foi contratada, a menos que haja acordo entre funcionário e patrão. Caso o empregado desempenhe outra função por tempo determinado, deve receber o salário correspondente a essa função e não a que esteja registrada na carteira de trabalho. Ademais, caso ocorra a promoção/substituição definitiva, a empresa deve pagar o salário do novo cargo desde o início de seu exercício e mudar a função na carteira de trabalho do empregado no prazo de até 60 (sessenta) dias.

A partir da leitura desta cláusula, compreendemos que essa negociação se refere unicamente ao caso em que um trabalhador x, contratado na função de motorista, por exemplo, não pode exercer outra função diferente da que está na sua carteira, a não ser que este faça um acordo com o empregador. Logo, a cláusula não abrange o que vem acontecendo com os trabalhadores rodoviários no município, na qual com a retirada dos cobradores, os motoristas estão realizando uma dupla função, que é dirigir e cobrar. Isto pode ser constatado com a circulação dos micro-ônibus na cidade, sem os cobradores (G1 ZONA DA MATA, 2022b).

Em relação ao salário dos trabalhadores, não é possível afirmar de maneira generalizada qual o piso salarial, reajuste e correções de toda a categoria cobrador e motorista, pois vai depender da empresa que este está empregado, e qual acordo a empresa realizou. Entretanto, a título de informação, demonstraremos alguns valores e algumas indagações.

No Acordo Coletivo de Trabalho 2020/2021<sup>21</sup> (MEDIADOR, 2020a), com vigência de 07/2020 a 06/2021, o piso salarial do motorista foi de R \$2.154,98 e do cobrador de R \$1.077,49. Lembrando que o piso salarial é um valor mínimo de

---

<sup>20</sup> Envolvidos: Astransp/ Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda (Con. Via-JF)/ Viacao Sao Francisco Ltda (Con. Via-JF)/ SINTTRO.

<sup>21</sup> Envolvidos: Astransp/ Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda (Con. Via-JF)/ Viacao Sao Francisco Ltda (Con. Via-JF)/ Goretti Irmãos Ltda (Con.Manchester)/ Transporte Urbano São Miguel Limitada (Con.Manchester)/ SINTTRO.

remuneração necessariamente maior que o salário mínimo em vigor no país. Nessa esteira, logo em seguida a esse acordo, a empresa Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda, realizou um Acordo Coletivo de Trabalho 2020/2022 (MEDIADOR, 2020b) com vigência de 07/2020 a 06/2022, de aumento salarial do motorista de R \$2114,17. Valor este menor do que o piso salarial realizado no acordo anterior, com piso de R \$2.154,98, demonstrando a fragilidade dessas negociações entre patrão e empregados, representados pelo sindicato SINTTRO/JF.

Após esses acordos, a próxima negociação de salário ocorreu mediante uma Convenção Coletiva de Trabalho 2021/2021 (MEDIADOR, 2021b), com vigência de 01/2021 a 12/2021 entre a SINTTRO/JF e o Sindicato das Empresas de Asseio e Conservação, Prestação de Serviços Condominiais e Mão de Obra Especializada e Não Especializada de Juiz de Fora (SIEPS). A negociação estabeleceu um reajuste salarial a toda categoria profissional, com uma aplicação de 8,86% sobre os salários pagos e devidos em dezembro de 2019 e referente ao valor acumulado 2020/2021, uma vez que o instrumento coletivo de 2020, não foi celebrado devido a pandemia da Covid-19. Ademais, ficou estabelecido que nenhuma categoria profissional ali representada, poderia receber um salário inferior aos pisos mínimos discriminados, dentre as categorias, havia os motoristas com um piso de R \$2.847,10. Nessa convenção não estabeleceram um piso para os cobradores.

No mesmo movimento anterior, a empresa Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda, após alguns meses, mediante o Termo aditivo de Acordo Coletivo 2021/2022 (MEDIADOR, 2021c), com vigência de 07/2021 a 06/2022, negocia um aumento salarial 10,04%, resultando no valor para o motorista de R \$2.326,39, ficando abaixo mais uma vez do piso salarial negociado na Convenção Coletiva de Trabalho 2021/2021. Percebemos essa tendência ao longo da análise dos instrumentos coletivos referente ao salário. As categorias econômica e profissional, estabelecem um acordo ou uma convenção, negociando um valor, e logo em seguida, principalmente a empresa Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda antes do término da vigência do instrumento, pactuam uma nova negociação, abaixo do valor que foi estabelecido primordialmente em convenção.

Outro dado também em relação ao salário, é o piso salarial do cobrador, que tem quase o mesmo valor do salário mínimo, valor basicamente irrelevante. Conforme o último Acordo Coletivo de Trabalho 2022/2023 que negociou o valor do piso salarial do cobrador (MEDIADOR, 2022a), o piso estabelecido em janeiro de

2023 foi de R \$1.356, 47, apenas R \$36,47 a mais do que o salário mínimo<sup>22</sup>. Ademais, apreendemos que a maioria das negociações de piso salarial, reajuste, aumento, mesmo que muito aquém do necessário para um trabalhador, são voltados para os motoristas, o que nos possibilita o questionamento se as demandas mínimas dos cobradores estão sendo levadas em consideração pelo sindicato.

Por fim, embora haja aumentos e reajustes nos salários ao longo do tempo, é importante avaliar que são valores insuficientes para manter os trabalhadores, especialmente considerando que é um trabalho com um desgaste de saúde mental grande. Ademais os aumentos e reajustes, principalmente para a função de cobrador, são bem pequenos ao longo dos anos.

No que tange a jornada de trabalho, percebemos que todos os acordos estabelecem sempre a mesma negociação, ou seja, será pago com o acréscimo de 50% (cinquenta por cento), como hora extraordinária, as horas excedentes de 44 horas semanais, considerando o período de segunda-feira a domingo, ou excedente de 220 horas mensais. Ainda, se estabelece a não compensação de horas trabalhadas com folgas extras (MEDIADOR, 2020a). Outra cláusula pactuada, diz sobre o aumento da hora extra para além de 02 (duas horas), conforme o Acordo Coletivo de Trabalho 2021/2022, dispõe:

Considerando as normas legais introduzidas na CLT pela Lei 13.467/17, notadamente no que refere à possibilidade de flexibilizar direitos afetos à jornada laboral, tal o disposto no artigo 611-A, I, e parágrafo único do artigo 611-B, ambos da CLT; 30.1 - Considerando, ainda, as peculiaridades do serviço de transporte de passageiros, que tem caráter essencial, pactuam as partes que, respeitada a jornada mínima de 7h20min, a jornada diária poderá ser aumentada em até 03 (três) horas suplementares, sendo que as duas primeiras horas extras serão pagas com o adicional de 50% (cinquenta por cento), e a terceira, com o adicional de 100% (cem por cento), sendo que a terceira hora não poderá ser objeto de compensação (MEDIADOR, 2021a).

Cabe destacar, sobre o intervalo para repouso e alimentação. Nos acordos se negocia que a jornada de trabalho dos funcionários pode ocorrer sem concessão de intervalo direto, porém, com redução/fracionamento, através da permissão de pequenos intervalos nos pontos finais. Entretanto, também pode ocorrer a concessão com intervalo direto superior a duas horas, adequado ao atendimento da escala e horários. Esses intervalos, como colocado na cláusula, não serão

---

<sup>22</sup> “Art. 2º O valor do salário mínimo será de R\$ 1.320,00 (mil trezentos e vinte reais) a partir de 1º de maio de 2023” (BRASIL, 2023),



computados na duração do trabalho, tendo em vista do §2º do art. 71 da CLT (MEDIADOR, 2021a).

Em seguimento, é pactuado, que no caso da jornada superior a 06 horas, o intervalo para repouso e alimentação poderá ser reduzido para 30 (trinta) minutos, e quando se tratar por exemplo de motoristas e cobradores, o tempo de trinta minutos será fracionado, com pequenas paradas nos pontos finais das linhas de ônibus em qual trabalham (MEDIADOR, 2020a).

Em relação ao benefício de ticket/alimentação, apreendemos que no Acordo Coletivo de Trabalho 2020/2021, realizado por algumas empresas<sup>23</sup>, o valor do vale era de R \$370,00, com desconto nos contracheques dos empregados beneficiados, o valor de R \$37,00, equivalente a 10% (dez por cento) (MEDIADOR, 2020a). Ademais, é interessante destacar, que fica estabelecido, em razão da pandemia e da crise financeira das empregadoras, cuja primeira parcela paga em julho de 2020, do auxílio refeição, poderia ser parcelada em até três vezes. Evidenciando uma adaptação da negociação, às circunstâncias econômicas, em proveito das empresas e em detrimento do trabalhador, que naquele momento poderia depender do pagamento integral.

No mesmo período, a empresa Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda, que fazia parte do acordo anterior, realizou uma negociação mediante o Acordo Coletivo de Trabalho 2020/2022, com o valor do auxílio refeição de R \$200,00 (MEDIADOR, 2020b), bem abaixo do negociado.

Em seguimento, na Convenção Coletiva de Trabalho 2021/2021, ficou estabelecido na cláusula décima segunda, que as empresas são obrigadas a conceder ticket alimentação/refeição, no valor mínimo de R\$18,12 por dia trabalhado. Permitindo às empresas descontar até 20% do benefício em folha (MEDIADOR, 2021b). Esse valor do ticket mensal seria cerca de R\$434,00, considerando o trabalho de escala 6x1.

Em relação ao ano de 2022, as mesmas empresas do acordo anterior, exceto as empresas do Consórcio Manchester, realizaram uma negociação referente ao auxílio alimentação, no valor de R \$440,00, com desconto de 5% no pagamento dos beneficiados (MEDIADOR, 2022a). No mesmo movimento anterior,

---

<sup>23</sup> Auto Nossa Senhora Aparecida Ltda (Con. Via-JF)/ Viacao Sao Francisco Ltda (Con. Via-JF)/ Goretti Irmãos Ltda (Con.Manchester)/ Transporte Urbano São Miguel Limitada (Con.Manchester).

concomitantemente, a empresa Auto Nossa Senhora Ltda, a partir do Acordo Coletivo de Trabalho 2022/2023 pactuou o auxílio refeição no valor de R \$240,00 (MEDIADOR, 2022b). Por fim, na última Convenção Coletiva de Trabalho 2023/2023, que está vigente até dezembro do mesmo ano, o ticket alimentação/refeição, tem como valor mínimo de R \$20,74 por dia trabalhado. Com desconto na folha de pagamento do empregado beneficiado de 20% (vinte por cento) (MEDIADOR, 2023). Esse valor do ticket mensal, seria próximo a R\$497,00, considerando o trabalho de escala 6x1.

É possível apreender que o benefício de refeição/alimentação, aumenta bem pouco ao longo dos anos, e com descontos consideráveis. Como podemos perceber, na última convenção, ficou estabelecido, um desconto na folha de pagamento de 20% (vinte por cento), o que equivale próximo a R \$99,00. Ademais, é factível questionar se os valores estabelecidos são condizentes com as necessidades reais dos trabalhadores, considerando fatores como o custo de vida, a inflação e as práticas de mercado.

Além disso, o auxílio refeição, como a cesta básica, que as empresas negociam nos acordos e convenções, demonstram que o salário pago ao trabalhador não atende suas necessidades vitais básicas, nem de sua família. Segundo dados do Dieese (2023), em outubro, o salário mínimo necessário para uma família composta por dois adultos e duas crianças para atender suas necessidades vitais básicas como moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com correções constantes que lhe garantem poder de compra, era de R \$6.210,11.

A partir da análise dos acordos e convenções coletivas de trabalhos, podemos constatar que não há negociações fortes e efetivas para a manutenção da função de cobrador, demonstrando uma fragilidade do sindicato, e conseqüentemente, da organização dos trabalhadores. Ademais, pontuamos que o serviço de transporte é terceirizado, ou seja, a prefeitura contra determinadas empresas para realizar um serviço público. Nessa esteira, como discorreremos no capítulo anterior, a partir de Druck e Antunes (2015), a terceirização é uma peça fundamental do contexto contemporâneo de mundialização do capital, na qual os trabalhadores terceirizados são os que mais sofrem com a flexibilização e precarização do trabalho.

Percebemos nas negociações a precariedade do trabalho, com salários baixos, sendo necessário auxílio alimentação e cestas básicas, que também são insuficientes para uma vida de qualidade; aprendemos a flexibilidade e perda de direitos trabalhistas, mediante redução do tempo de repouso e alimentação para 30 min e ampliação das horas extras para além de duas horas. Ambas medidas oriundas da “reforma” trabalhista do governo Temer, de cunho neoliberal, e que vai de encontro com a reestruturação produtiva. Ainda, essa redução do tempo de repouso e alimentação, bem como a questão das horas extras, são de prolongamento (mais-valia absoluta) e intensificação (mais-valia relativa) da jornada de trabalho, medidas fundamentais para compensar a retirada de força de trabalho, como demonstra Marx (2017a).

Além do mais, destacamos a questão da negociação entre empregador e trabalhador, na qual essa flexibilização da lei trabalhista, pode permitir que as empresas imponham as mudanças sobre os trabalhadores a depender do poder de barganha do mesmo. Ademais, em razão do desemprego estrutural, produto do modo de produção capitalista, o empregado pode acabar se submetendo a vontade do seu patrão, principalmente frente a fragilização e cooptação das organizações sindicais.

Frente ao que foi discutido e constatado até o presente momento do trabalho, iremos apresentar a partir de entrevistas realizadas com os próprios funcionários do transporte coletivo de passageiros do município de Juiz de Fora, como também com o SNTTRO/JF, o processo de automatização dos ônibus, mediante a implementação do novo sistema de bilhetagem eletrônica.

### **2.3 O avanço da tecnologia no transporte público, diante a perda de trabalho e a sobrecarga dos trabalhadores**

Toda a discussão realizada no Capítulo I deste trabalho se materializa no que vem ocorrendo nos últimos anos no serviço de transporte coletivo de passageiros do município de Juiz de Fora-MG. As empresas que prestam e exploram o serviço de transporte público na cidade, se direcionam para a extinção da função de cobrador, isto é, de força de trabalho humana, em favor da implementação de um novo sistema automático de bilhetagem eletrônica. Nessa direção, iremos apresentar a

partir de entrevistas realizadas com alguns trabalhadores, como também com o sindicato que representa a categoria, os impactos que esse processo acarreta.

Conforme entrevista do SINTTRO/JF (2023), representado pelo vice-presidente, diretor e subsecretário, há onze anos já se discute sobre a retirada da função de cobrador no município, e nos últimos acordos, a cláusula referente a Bilhetagem Eletrônica e Função de Cobrador não foi assinada, não havendo um acordo entre as partes. De acordo com o vice-presidente do sindicato, nas negociações eles tentaram manter a cláusula de forma anual, mas não conseguiram (SINTTRO/JF, 2023). Em nossa análise dos acordos e convenções, confirmamos que nos anos 2022-2023 a cláusula de manutenção da função de cobrador foi suspensa.

Segundo o diretor do sindicato, a cláusula sobre a função do cobrador poderia ir para a justiça, porém, o sindicato entendeu que era melhor negociar, que seria menos doloroso, em vista das atrocidades que estão vendo acontecer. Ainda, o subsecretário completa, que caso fosse para a justiça as empresas poderiam mandar todo mundo embora, e como o sindicato conhece o lado do patrão e conhece o lado dos trabalhadores, foi proposto um acordo (SINTTRO/JF, 2023). A negociação proposta, mas que ainda não há registro oficial desse acordo, seria as empresas manterem os trabalhadores que estão hoje na função de cobrador, evitando a demissão em massa, através da realocação para outras funções.

Sob tal perspectiva, a escolha do sindicato frente a retirada da função de cobrador é a qualificação do trabalhador. Conforme o subsecretário do sindicato, os cobradores terão a possibilidade de se qualificar e serão promovidos a outros cargos (SINTTRO/JF, 2023). Fica explícito na fala dos entrevistados, que o trabalhador tem que querer estudar e tentar se dar bem, para ser realocado dentro da empresa. “[...] o funcionário que quiser se qualificar e que tem vontade de pegar o caderno de novo e começar a estudar ele vai se qualificar e vai se dar bem ali<sup>24</sup>” (SINTTRO/JF, 2023).

Questionamos se as empresas terão vagas para realocar todos os cobradores, a resposta dada pelo diretor é que isso não é mais com o sindicato, pois assim que o acordo for assinado, não pode haver nenhuma demissão, ficando a cargo da empresa arrumar o serviço em algum lugar (SINTTRO-JF, 2023).

Em seguimento na exposição da entrevista com o SINTTRO/JF, um ponto recorrente na conversa foi às considerações do sindicato frente a prefeitura de Juiz

---

<sup>24</sup> transcrição da fala do vice-presidente do sindicato.

de Fora representada no momento pela prefeita Margarida Salomão e pelo vice-prefeito Kennedy Ribeiro. De acordo com o diretor do sindicato, com o fim da função de cobrador, o município está perdendo 1.200 postos de trabalho, e culpabiliza a prefeita da cidade por isso (SINTTRO/JF, 2023). Ainda, em vários momentos na fala dos entrevistados, fica claro que para eles a escolha política da prefeita é deixar acontecer o fim da função de cobrador, pois bastaria um decreto municipal, uma lei municipal que impedisse os ônibus de circularem sem os cobradores (SINTTRO/JF, 2023).

A prefeita está fazendo a passagem a R\$3,75, quem é que paga a maior parte de R\$3,75? Da onde que sai? Quem paga o maior valor ali? É o empresário da indústria, do comércio que paga o funcionário R\$3,75, então ela não tá beneficiando o usuário direto. Direto ela está atendendo apenas 20%, é o empresário da indústria, comércio e outros que paga o vale transporte do trabalhador. Sabe quando os funcionários são atingidos? Pela qualidade, a demora para chegar, de ir para casa, é na qualidade. Péssima qualidade, o motorista fica aborrecido daqui a pouco sem cobrador, então perde na qualidade do serviço. [...] <sup>25</sup> (SINTTRO/JF, 2023).

Em síntese, a partir da entrevista realizada com o SINTTRO/JF, apreendemos que o sindicato já encontra dado a extinção da função de cobrador e tem como única possibilidade a realização de acordo, com o intuito de realocação dos cobradores para outras funções, evitando dessa forma, a demissão em massa. Entretanto, não encontramos nenhum Acordo Coletivo de Trabalho ou Convenção Coletiva que traga alguma negociação de não demissão e qualificação dos cobradores. Assim sendo, partimos para as entrevistas realizadas com alguns trabalhadores.

As entrevistas com os trabalhadores contaram com as seguintes perguntas: 1) ocupação; 2) tempo na empresa; 3) o que você pensa sobre o processo de retirada dos cobradores de ônibus; 4) Você se lembra quando começou essa discussão; 5) qual foi a justificativa dada pela empresa; 6) quais os impactos que você vê sobre o trabalhador; 7) como você se sente com esta situação; 8) o que a empresa coloca como resposta para evitar o desemprego dos cobradores; 9) quais os benefícios/salários a mais para a dupla função; 10) o que você pensa sobre a atuação do sindicato sobre a questão.

Conforme a Entrevistada 1 (2023), ela se encontra na função de cobradora a seis meses e relata que cedo ou tarde vai ocorrer a retirada dos cobradores, pois a

---

<sup>25</sup> transcrição da fala do diretor do sindicato.

tendência é de informatizar. Para ela, o importante é a forma que deve ser feito esse processo, evitando a demissão em massa. Questionamos se a empresa que ela se encontra está demitindo alguns funcionários, segundo a entrevistada, estão sendo realizadas algumas demissões, mas não em função disso, e sim por problemas internos no modo de trabalho. Ademais, a Entrevistada 1 afirma que a empresa tem até 2026 para fazer a troca do cobrador, e que esta se comprometeu, que dentro do possível vai realocar os trabalhadores para outras funções. No entanto, a entrevistada diz, que após o fim da função dos cobradores, os funcionários de outras funções também serão mandados embora, como por exemplo os administrativos, pois com menos trabalhadores, terá menos demanda (ENTREVISTADA 1, 2023).

Em relação a justificativa dada pela empresa, a Entrevistada 1 (2023) alega que é para poder economizar e investir na qualidade dos ônibus, pois tendo mais funcionários, têm mais gastos e, conseqüentemente, não conseguem melhorar a qualidade do transporte. Sobre os impactos que vê sobre o trabalhador, a Entrevistada 1 diz ser confeitadeira profissional e que por escolha, quis dar um tempo na área, logo não vê dificuldade de se inserir no mercado de trabalho. No entanto, se ocorresse uma demissão em massa, seria um caos, mas acredita que isso não vai acontecer. Além disso, nesse momento, a entrevistada alega que a paralisação realizada pelos trabalhadores em maio de 2023<sup>26</sup>, foi muito válida, pois acabou realizando uma pressão para a volta dos cobradores no domingo, haja vista que os motoristas não estão preparados para trabalharem sozinhos, nem a população têm o hábito de usar cartão como nas capitais (ENTREVISTADA 1, 2023).

No que concerne a dupla função, a entrevistada afirma ser totalmente contra, e relata que estão pagando apenas R \$200,00 a mais para o motorista circular sem o cobrador. Conforme a Entrevistada 1, pelo desgaste que o motorista tem, esse valor não vale a pena, desse modo, como cobradora, ela vê que um movimento errado ele pode fechar a porta em uma pessoa, ou na hora de arrancar com o ônibus causar um atropelamento do passageiro, dependendo muito do auxiliar de viagem (ENTREVISTADA 1, 2023).

A respeito do sindicato, a entrevistada afirma não fazer parte da organização, mas o que ela escuta é que o sindicato foi comprado e é a favor das empresas. Ao final, perguntamos se a entrevistada tinha algo a mais para agregar, logo, relata que não queria que ocorresse o fim da função de cobrador, é muito emprego perdido.

---

<sup>26</sup> Ver reportagem (G1 ZONA DA MATA, 2023).

Ademais, diz ter benefícios muito bons para a família, como cesta básica, ticket alimentação, plano de saúde, entre outros. No entanto, alega que as empresas eram boas, mas como agora é só uma, estão querendo enxugar os benefícios, pois não tem mais competição uma com a outra (ENTREVISTADA 1, 2023).

Conforme a Entrevistada 2 (2023), quando a empresa X faliu, a empresa Y contratou alguns trabalhadores e foi quando ela entrou para a função de cobradora, fazendo sete meses que está na empresa. Ademais, a entrevistada alude que a empresa X não contratava trabalhadores mulheres para determinados cargos, como de cobradora. Para a entrevistada, a empresa está sendo egoísta em retirar os cobradores, deixando-os sem emprego, e não acredita que vai ocorrer a realocação dos trabalhadores para outras funções. Além disso, segundo ela, a empresa não deu nenhuma justificativa sobre a retirada, alegando que desde de dezembro de 2022 começou a ouvir sobre o processo de retirada da função dos cobradores (ENTREVISTADA 2, 2023).

Em seguimento, questionamos como ela se sente com essa situação, e diz se sentir coagida, relatando não ter planos para o futuro e que se for mandada embora vai ficar até o último momento (ENTREVISTADA 2, 2023). A respeito do que a empresa coloca como resposta para evitar a demissão dos cobradores, a entrevistada cita que a empresa não tem oferecido nada, e que como trabalha o dia todo não tem tempo para fazer um curso. Ainda, a cobradora informa não saber sobre a questão da dupla função, mas aponta ser uma sacanagem com os motoristas. Por fim, alega não conhecer o sindicato e conseqüentemente qual a posição deles, mas que deveriam se posicionar a favor da família (ENTREVISTADA 2, 2023).

O Entrevistado 3 está na função de cobrador e possui cerca de um mês na empresa (ENTREVISTADO 3, 2023), de acordo com ele é um absurdo todo esse processo de retirada dos cobradores, haja vista que muitos são pais de famílias, que pagam aluguel. Sobre a justificativa dada pela empresa, o cobrador diz que é para o bem-estar da população, para baixar o preço da passagem, para melhorias. Nessa direção, o entrevistado alega estar tentando enxergar esse bem-estar, afirmando que dúvida que “estes bilhões/milhões que serão economizados” vão ser direcionados para o serviço (ENTREVISTADO 3, 2023).

A respeito de como se sente com tal situação, o entrevistado afirma estar muito desanimado e que já está distribuindo currículos em outros lugares. Ademais,

menciona que a empresa está fazendo o que pode para prejudicar o trabalhador, a título de exemplo, a empresa alegou que a paralisação dos trabalhadores que ocorreu no dia 16/05/2023, reivindicando a volta dos cobradores deu muito prejuízo, logo o empregador queria atrasar o pagamento do vale (ENTREVISTADO 3, 2023).

Em seguimento, o cobrador relata que os motoristas estavam muito ansiosos e nervosos com todo o processo de dupla função. Entretanto, conforme o entrevistado, após a paralisação dos ônibus, os motoristas ficaram mais tranquilos, uma vez que a reivindicação garantiu a permanência dos cobradores, inclusive no domingo, até serem realizadas novas conversas e reuniões (ENTREVISTADO 3, 2023). Outro ponto trazido na entrevista, diz sobre a tentativa da empresa em burlar o contrato de prestação e exploração de serviço firmado com a prefeitura, na qual impossibilita a retirada dos cobradores até 2026 (ENTREVISTADO 3, 2023).

Segundo o Entrevistado 3 (2023), a zero atuação do sindicato, na qual aponta a omissão da organização e da prefeitura, ainda afirma que o sindicato e a prefeitura estão “comprados” e que os trabalhadores estão sozinhos. Além disso, o entrevistado alega a necessidade da população reclamar do sucateamento do transporte e do processo de retirada dos cobradores (ENTREVISTADO 3, 2023). Por fim, o entrevistado coloca que há muitas cobradoras mulheres, que na sua maioria são mães solteiras, na qual estão desesperadas frente ao desemprego. Ainda, afirma, que no primeiro domingo que os motoristas foram trabalhar sem cobradores, muitos se recusaram a trabalhar, sendo mandado embora cerca de 40 motoristas (ENTREVISTADO 3, 2023).

A Entrevistada 4 está há 11 anos na função de cobradora, (ENTREVISTADA 4, 2023), de acordo com ela não foi uma surpresa este processo da retirada dos cobradores, pois em outras cidades já não existe essa função, dando o exemplo do Rio de Janeiro. Ademais, a entrevistada aponta que desde a pandemia quando foi feita a licitação entre o Consórcio Via JF<sup>27</sup> vem sendo falado sobre o processo de retirada, na qual a resposta dada pela empresa seria para a melhoria no transporte público. Todavia, indica a importância da função do cobrador no auxílio ao motorista, principalmente quando o ônibus está lotado, conta que o motorista do ônibus que ela auxilia, já trabalhou na cidade do Rio de Janeiro, onde não tem cobrador, ele relata haver muitos acidentes por conta dessa situação (ENTREVISTADA 4, 2023).

---

<sup>27</sup> Estamos expondo as informações conforme entrevistas, mas apontamos que a licitação com o Consórcio Via-JF foi realizada em 2016, e não desde a pandemia.



Em seguimento, a entrevistada indica que a empresa coloca como resposta ao desemprego dos funcionários a disponibilização de cursos para almoxarifado e informática básica, sendo realocados na empresa ou em outra<sup>28</sup>, a partir da demanda. Questionamos sobre a participação do sindicato e a resposta foi como as outras “infelizmente o sindicato não trabalha para nós, não podemos contar com o sindicato” (ENTREVISTADA 4, 2023). A respeito sobre como se sente em relação a retirada da categoria, relata se sentir mal (ENTREVISTADA 4, 2023).

No que concerne ao Entrevistado 5, tem 1 ano e 1 mês que está na empresa X na a função de motorista, entretanto, diz que na outra empresa de ônibus ele trabalhou durante 20 anos (ENTREVISTADO 5, 2023). Segundo o entrevistado, na pergunta sobre o que você pensa a respeito do processo de retirada dos cobradores, ele afirma que “a empresa coloca que é evolução, mas no meu pensar está andando para trás, pois vai ter muito desemprego, assim a qualidade do transporte também cai muito” (ENTREVISTADO 5, 2023). Além disso, ele relata que essa discussão ocorre há alguns anos, cerca de 06/07 anos, na qual se intensificou no último ano (ENTREVISTADO 5, 2023).

No desenrolar da entrevista, questionamos se houve alguma mudança com a paralisação realizada por alguns trabalhadores sem a participação do sindicato, que ocorreu em maio/2023. Ele menciona que deu uma segurada, pois eles queriam tirar de vez os cobradores, mas acredita que a recente implementação da gratuidade aos fins de semana foi uma “manobra” que visa acostumar os motoristas a trabalhar sem cobradores (ENTREVISTADO 5, 2023).

Sobre a justificativa dada pela empresa para a retirada do cobrador, o entrevistado afirma que a explicação é a evolução, é a tecnológica, mas ele critica quando essa evolução resulta em perda de empregos, apontando que “tecnologia é bom para agregar” (ENTREVISTADO 5, 2023). Em continuidade, no que concerne ao impacto que vê sobre o trabalhador, o entrevistado destaca a importância da presença do cobrador para a segurança deles, além da qualidade no atendimento aos usuários, evidenciando a vulnerabilidade do passageiro com apenas o motorista.

Segurança, pois quando tem o motorista e o cobrador já coloca mais respeito, pois são 2 pessoas e também a qualidade para o usuário. O usuário fica muito à deriva, porque o cobrador acaba ajudando a pegar uma sacola, auxilia uma pessoa com criança, cadeirante, vários aspectos, mas aí só o motorista o usuário vai ficar bem

---

<sup>28</sup> Na entrevista ela não especifica qual seria a outra empresa (grifos nossos).

vulnerável, ele já está em relação a qualidade do transporte, né? (ENTREVISTADO 5, 2023).

Quando questionado sobre seus sentimentos em relação à retirada da categoria, expressa decepção com o transporte e os empresários. Ainda, referente ao posicionamento da empresa diante o desemprego da categoria, o entrevistado aponta que colocam alguns anúncios de vaga, porém é uma outra vaga, pela quantidade de cobradores (ENTREVISTADO 5, 2023).

Durante a conversa, o entrevistado expôs que percebe estar havendo muita demissão, principalmente de cobradores, e aponta a falta de transparência nos motivos da demissão (ENTREVISTADO 5, 2023). Ademais, no que concerne a dupla função, ele revela que quando os motoristas estavam rodando sem os cobradores, os funcionários receberam um aumento de R\$200,00 no ticket alimentação, mas sem aumento no salário, não impactando o seguro-desemprego nem o fundo de garantia (ENTREVISTADO 5, 2023). Por fim, quando questionado sobre a atuação do sindicato, o entrevistado critica a organização, classificando-a como "péssima e omissa", alegando que o sindicato está alinhado com os interesses dos empregadores (ENTREVISTADO 5, 2023).

Dando sequência, a Entrevistada 6, está há 8 meses na empresa, na função de cobradora (ENTREVISTADA 6, 2023). Segundo ela, a retirada dos cobradores impacta negativamente em muitas famílias, especialmente aquelas chefiadas por mães solo, que acabam sendo mãe e pai para seus filhos. Expressa preocupação com as consequências financeiras para essas famílias, destacando que alguns trabalhadores dependem desse emprego para sustentar seus lares. A entrevistada compartilha sua própria experiência como mãe solo, relatando que teve a partir do trabalho como cobradora, uma oportunidade de se inserir no mercado de trabalho (ENTREVISTADA 6, 2023).

Por exemplo, é uma porta que eu tive, sendo mãe de família, sendo mãe e pai da minha família. Hoje encontrei uma pessoa que me ajuda pra caramba, casei com ele tem 3 meses, mas mesmo assim eu não me vejo desempregada, porque vai ser difícil correr atrás de tudo de novo. A cidade de Juiz de Fora está um escasso de trabalho, pois não está tendo direito. Se você tem o seu tem que segurar, mas se eles resolverem tirar tudo o que vai fazer? Você vai se matar? Você só vai brigar pelo seu direito (ENTREVISTADA 6, 2023).

Questionada sobre saber do processo de retirada, a entrevistada destaca que já sabia da situação antes de ingressar na empresa, mas arriscou pois fazia 3 meses

que estava desempregada. Além disso, aponta os benefícios oferecidos, que naquele momento seriam úteis para ela e seus filhos, haja vista que estava com um bebê de alguns meses de vida (ENTREVISTADA 6, 2023). A respeito da justificativa dada pela empresa diante a retirada da função de cobrador, ela destaca a falta de esclarecimentos concretos, com apenas menções genéricas sobre abrir oportunidades dentro da empresa. Ademais, ela expressa incerteza sobre a garantia de permanência, pois mesmo que sejam realocados para outras funções, tem o período de experiência de 90 dias, logo, após esse período “quem garante que você vai ficar? [...], então não tem justificativa, ainda não, eu não vejo” (ENTREVISTADA 6, 2023).

Ao abordar os impactos sobre o trabalhador, a entrevistada ressalta a questão do desemprego, aludindo a possibilidade de aproximadamente duas mil pessoas ficarem desempregadas. Em consequência, ela traz o exemplo de cobradores que possuem mais de 20 anos de casa, que são de idade, destacando a dificuldade que eles terão de encontrar novas oportunidades (ENTREVISTADA 6, 2023). Ainda, destaca que os jovens conseguem correr atrás de algo, mas ressalta novamente a dificuldade de encontrar postos de trabalho disponíveis na cidade (ENTREVISTADA 6, 2023).

Em continuidade, a entrevistada diz se sentir péssima com a retirada da categoria e menciona a preocupação em relação à segurança nos ônibus, enfatizando a colaboração entre cobradores e motoristas em situações complicadas (ENTREVISTADA 6, 2023).

O que eles vão ganhar em troca trabalhando sozinhos? Porque se você for olhar o ônibus não é só ir ali dar o troco e liberar catraca, quem vai tá junto com o motorista na hora de uma confusão dentro do ônibus? Eu já fui uma que entrei na confusão do meu antigo motorista, quem vai tá lá para ajudar? Quem vai tomar frente no ônibus lotado? Como o motorista vai saber se tá no momento certo de fechar uma porta? Como ele faz para liberar a roleta e depois subir um cadeirante? Eu penso nessa parte, então acho bem complicado (ENTREVISTADA 6, 2023).

Ao ser questionada sobre a dupla função do motorista, a cobrada relata que os motoristas informaram um aumento de R \$400,00; e por último ressalta que a percepção geral entre motoristas e cobradores é que o sindicato não favorece em nada, sendo visto apenas como um enfeite (ENTREVISTADA 6, 2023).

Nossa próxima entrevista ocorreu entre a dupla de motorista (Entrevistado 7) e cobrador (Entrevistado 8) da mesma linha. Segundo o Entrevistado 7, sua função é de motorista e tem onze anos que está na empresa. A respeito do processo de retirada da função de cobrador do transporte, ele relata uma falta de consciência do patrão, aludindo que compreende a parte de ambos, do empresário e do trabalhador, pois quanto mais ele tirar a mão de obra, melhor para ele, pois terá mais lucro; mas em compensação está tirando o sustento de um pai de família (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

Já o Entrevistado 8 (2023), que está na função de cobrador a um ano e quatro meses, diz que a retirada vai acontecer e deve acontecer, mas tem que ter uma preparação antes, como infraestrutura. Ele cita como exemplo a cidade do Rio de Janeiro e Belo Horizonte, na qual é necessário colocar terminal, parada obrigatória, um ponto como BRT (Bus Rapid Transit)<sup>29</sup>, entre outras melhorias (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

Por exemplo, em todas as cidades que não tem cobrador o ônibus não é o meio de transporte principal, no Rio de Janeiro o meio principal é BR em que pega e roda todos os bairros ali na porta, o ônibus só serve para quem mora dentro dos bairros e vai descer. Em São Paulo que não tem cobrador também o meio de transporte principal se eu não me engano é o metrô, em Belo Horizonte é o bonde e o metrô. A maioria dos lugares que não tem cobrador, o ônibus não é o meio de transporte principal (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

Em vista do que o cobrador colocou, o Entrevistado 7 quis completar a respeito da sobrecarga do motorista. Conforme o Entrevistado 7, o município de Juiz de Fora possui muito morro, logo, ele questiona em como o motorista vai manter um transporte de dezessete toneladas, com mais passageiros dentro, em um morro, precisando descer para colocar a pessoa com cadeira de rodas dentro do veículo (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023). Além, de olhar a porta e passar troco, tendo em vista que o motorista já anda estressado e vai ficar mais ainda se isso acontecer. Sob essa perspectiva, ambos trouxeram sobre a questão do infarto, relatando o aumento do número e a ausência de divulgação (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

Em continuidade, sobre o processo de retirada, o Entrevistado 7 relata já ter uns bons anos que se fala sobre, mas a retirada de fato foi nos últimos anos; já o

---

<sup>29</sup> Trânsito rápido de ônibus (tradução nossa).

Entrevistado 8, diz que a partir de 2021 deseja efetivamente acabar com a função, mas o assunto ocorre desde 2016 (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023). Relativo a justificativa da empresa, o Entrevistado 8 alude que após a mobilização dos trabalhadores, o que foi trazido é de quererem se espelhar no modelo de São Paulo, visto que lá já não tem cobrador há muito tempo. De acordo com o Entrevistado 7, a justificativa é devido a tecnologia, e que a retirada dos cobradores só não ocorreu em virtude de uma lei federal que não permite a retirada, “mas vai acabar tirando, pois a máquina está aí” (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

No que concerne ao impacto sobre o trabalhador, o Entrevistado 7 e 8, afirmam que o impacto maior é sobre o motorista, devido a sobrecarga de trabalho, ademais, citam que pode ocorrer um aumento do intervalo de um ônibus para o outro, bem como o desemprego. Nesse contexto, o Entrevistado 7 diz se sentir desvalorizado e desanimado da empresa; já o Entrevistado 8 relata já ter entrado no cargo sabendo o que iria acontecer (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

Em concordância com o Entrevistado 8, a empresa coloca que o cobrador vai poder trocar de função, fazendo cursos por meio do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC) e Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI); oferecem curso para manobrista; e auxilia na retirada da carteira de motorista. Ainda, ele alude que dentro da empresa tem funções para faxineiro, mecânico, eletricista e fiscal (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023). Indagamos se isso já vem ocorrendo, e se há vagas para todos, segundo o Entrevistado 8, já está acontecendo e que no momento não tem vagas para todos, mas acredita que mais adiante terá (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

Em relação à habilitação de motorista, ambos os entrevistados relataram que a empresa realizou parceria com auto-escolas e o valor da habilitação é descontado no contracheque do trabalhador. Ademais, para poder tirar a carteira, o funcionário precisa ter no mínimo um ano de casa, e conforme eles, as vagas disponíveis já foram preenchidas (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

Caminhando para o final da entrevista, a respeito da dupla função, o Entrevistado 8 fica confuso entre o valor a mais que o motorista recebe, alude que os motoristas no início estavam recebendo R \$400,00 a mais no ticket e que agora é R \$200,00. O Entrevistado 7 afirma que é proporcional aos dias que o motorista trabalha, se ele trabalhar um mês, recebe os R \$400,00 (ENTREVISTADO 7;

ENTREVISTADO 8, 2023). Sobre o sindicato, o Entrevistado 8 coloca que a organização não faz nada, está do lado dos empregadores e somente cobra, cita que inclusive a paralisação que ocorreu foi por iniciativa dos trabalhadores sem o sindicato (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

Ao final, questionamos se a empresa tem mandado funcionário embora, segundo o Entrevistado 7: “É uma tática que tava assim, contratavam por 3 meses e logo mandava embora, obrigando o cobrador a trabalhar apenas no período de experiência”. E o Entrevistado 8: “Sobre isso tem duas coisas: primeiro eles contratam para o período de experiência e mandam embora, segundo, os antigos de casa que pediram rescisão, pois viram que o barco estava afundando, entraram em rescisão indireta por perseguição” (ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8, 2023).

Iniciando a nossa última entrevista, conforme o Entrevistado 9 (2023), ele exerce a função de motorista, tem um ano na empresa, mas ficou seis anos na empresa anterior. Segundo o entrevistado, ele está sem o cobrador desde novembro, e diz que o processo de retirada dos cobradores é péssimo, na qual começaram a mencionar a retirada da função recentemente, sem nenhuma justificativa. Ainda, sobre o impacto que esse processo tem no trabalhador, ele cita a dupla função, o desgaste, cansaço, atraso dos ônibus, possibilidade de causar acidentes, uma vez que precisa se atentar a porta, ao retrovisor, pisca alerta, entre outros (ENTREVISTADO 9, 2023).

Referente a como se sente, o entrevistado relata estar triste e que são obrigados a fazer isso, pois não se tem escolha, diz encontrar-se cansado. Ademais, afirma que a empresa não coloca alternativas, e que o motorista recebe R \$200,00 a mais no ticket para realizar a dupla função, não conta no fundo de garantia, e nem nas férias. Em conclusão, declara que o sindicato não faz nada, e que após sair da empresa x para empresa y, o salário baixou, mantendo a cesta básica e o ticket (ENTREVISTADO 9, 2023).

A partir das entrevistas, conseguimos apreender, que de forma geral, a justificativa dada pelas empresas diz sobre a inserção da tecnologia com a finalidade de melhorias e qualidade no transporte público. Essa afirmação encobre a realidade do processo, visto que objetivo do empregador em uma sociedade de classe, não é aprimorar e dar maior qualidade ao serviço. A finalidade única é a produção, apropriação e acumulação de mais-valor, ou seja, no linguajar popular o objetivo é o lucro. Conforme Marx (2017a), chega-se a um ponto no modo da produção

capitalista, que a produtividade social do trabalho se torna na maior alavanca da acumulação. Em outras palavras, à medida que o capitalismo se desenvolve, se dispensa constantemente força de trabalho em substituição por máquinas, como observado no transporte público do município de Juiz de Fora.

Em contrapartida, para os trabalhadores, a retirada dos auxiliares de viagem demonstra a precarização do serviço e a ausência de segurança, tanto para o motorista, quanto para os passageiros. Ademais, destacamos que os principais impactos expostos pelos trabalhadores, dizem sobre o desemprego para o cobrador e a sobrecarga para o motorista. Em vista disso, observamos, na concretude, o que os autores Antunes e Druck (2015), expõem a respeito da reestruturação produtiva, um desenvolvimento que impacta e transforma principalmente as relações de trabalho e de luta. Estabelecendo uma sociedade de desempregados e de formas precárias de trabalho e vida.

Em seguimento, sublinhamos que em todas as entrevistas é possível constatar a fragilização do sindicato, na qual os trabalhadores entrevistados consideram a organização cooptada pelo empresariado. Ademais, compreendemos tanto pela entrevista concedida pelos trabalhadores, quanto pelo sindicato, que há um consenso de que o processo da retirada definitiva vai acontecer, cedo ou tarde. Conforme Druck (2011), o consenso se constitui no momento que os próprios dirigentes sindicais e políticos, passam a acreditar que as mudanças são inevitáveis.

Em relação à coerção, percebemos na fala do Entrevistado 9 (2023) “Triste, somos obrigados a fazer isso, não temos escolha [...]”, o que Marx (2017a) aponta a respeito do exército industrial de reserva. Conforme o processo de produção e acumulação se desenvolve, produz-se continuamente uma superpopulação de desempregados e semi-desempregados, que estão sempre disponíveis a serem explorados. Essa superpopulação estabelece uma constante concorrência e divisão entre os trabalhadores, o que incita o trabalhador a se submeter a condições precárias de trabalho, como única forma de sobreviver.

Pontuamos ainda, a questão da dupla função do motorista, como uma medida de aumento no grau de exploração do trabalhador, em resposta a contradição estabelecida com a dispensa constante de força de trabalho. De acordo com Marx (2017b), quando um trabalhador é forçado a realizar um trabalho que só poderia ser desempenhado por dois trabalhadores, esse trabalhador irá produzir tanto mais-valor quanto antes forneciam dois trabalhadores.

### 3 CONCLUSÃO

Em virtude do que foi apresentado, concluímos que a implementação do novo sistema de bilhetagem eletrônica no transporte coletivo do município de Juiz de Fora-MG, materializa o que Marx (2017a) tão brilhantemente expôs. No desenvolvimento da produção e acumulação, chega-se sempre a um momento que o avanço da produtividade social do trabalho social, torna-se na mais poderosa alavanca da acumulação. Nessa esteira, a implementação da bilhetagem eletrônica dispensa a necessidade de força de trabalho, aqui representada pelo cobrador, na qual passará a compor o contingente de desempregados e semi-empregados. Por conseguinte, os principais impactos apreendidos, são o desemprego, a perda de 1200 postos de trabalho no município de Juiz de Fora/MG, o aumento e intensificação da precarização e flexibilização do trabalho.

A partir das entrevistas com os trabalhadores, fica explícito a falta de clareza e consenso entre os trabalhadores a respeito das alternativas para realocações de todos os cobradores para outras funções, principalmente de haver permanência após o período de experiência. Em relação à entrevista com o SINTTRO/JF, a organização coloca sobre a negociação com as empresas de não haver nenhuma demissão, enfatizando a possibilidade de realizar cursos para realocações. Entretanto, não há nenhum acordo até o presente momento, além, como podemos concluir na análise dos acordos coletivos de trabalho e convenções, não existe uma negociação a respeito da função de cobrador, haja vista que nos dois últimos acordos, de 2022 e 2023, a cláusula sobre a permanência da função de cobrador foi suspensa.

Fora o desemprego para os cobradores, serão menos 1.200 postos de trabalho no município. Afirmamos, que o problema é consequência da tecnologia ou da inovação tecnológica, mas sim do modo de produção capitalista, que possui como única finalidade a produção e acumulação de mais-valor. Logo, a utilização da tecnologia, ciência, desenvolvimento e inovação, serão empregados pelo capital com esse objetivo, não de forma a beneficiar a todos.

Outro impacto diz sobre a intensificação da precarização e flexibilização do trabalho. Após análise, é perceptível nas entrevistas com os trabalhadores, relatos sobre a importância do cobrador no auxílio aos motoristas, para além da cobrança



de passagem. Dentre eles, ajuda na mobilidade para pessoas com deficiência; atenção para fechar a porta; segurança dentro ônibus, entre outras.

Sob essa perspectiva, sem o cobrador, o motorista acaba realizando a dupla função, de dirigir e realizar a cobrança de passagem, visto que ainda uma parcela significativa dos passageiros utilizam o dinheiro como pagamento. Ademais, soma-se a isso, ter que realizar todas as outras ações que antes o cobrador realizava. Nessa esteira, constatamos um aumento da precarização e flexibilização do trabalho, que está presente nas relações de trabalho capitalistas, além da intensificação e prolongação da jornada de trabalho; a polivalência; a perda da identidade individual e coletiva; que levam o trabalhador a condições extremas, acarretando na sua saúde física e psicológica.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTUNES, Ricardo; DRUCK, Graça. A terceirização sem limites: a precarização do trabalho como regra. **O Social em Questão**, Rio de Janeiro, v. 34, n. 18, p. 19-40, dez. 2015. Disponível em:  
<http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?infoid=427&sid=48>. Acesso em: 30 out. 2023.
- ASTRANSP. Como a Astransp atua. Juiz de Fora: **Astransp**, 2023. Disponível em:  
<https://www.astransp.com.br/conteudos.aspx?categoria=Como%20a%20Astransp%20atua>. Acesso em: 08 nov. 2023.
- BRAGA, Ruy. A política do precariado e a mercantilização do trabalho. [Entrevista concedida a] Márcia Junges e Graziela Wolfart. **IHU On-Line**, São Leopoldo, ed. 411, dez. 2012. Disponível em:  
<https://www.ihuonline.unisinos.br/artigo/4823-ruy-braga-1>. Acesso em: 02 nov. 2023.
- BRASIL. LEI Nº 14.663, DE 28 DE AGOSTO DE 2023. Define o valor do salário mínimo a partir de 1º de maio de 2023; [...]. Brasília: **Casa Civil**, 2023. Disponível em:  
[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2023/lei/L14663.htm#:~:text=Art.%202%C2%BA%20O%20valor%20do,1%C2%BA%20de%20maio%20de%202023](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/lei/L14663.htm#:~:text=Art.%202%C2%BA%20O%20valor%20do,1%C2%BA%20de%20maio%20de%202023). Acesso em: 17 nov. 2023.
- DIEESE. Pesquisa Nacional de Cesta Básica de Alimentos: salário nominal e necessário. São Paulo: **Dieese**, 2023. Disponível em:  
<https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html>. Acesso em: 22 nov. 2023.
- DRUCK, Graça. TRABALHO, PRECARIZAÇÃO E RESISTÊNCIAS: novos e velhos desafios? **Caderno Crh**, Salvador, v. 24, n. 01, p. 37-57, 2011. pdf.
- ENTREVISTADA 1. Transcrição da Entrevista nº1. [Entrevista concedida a] Maristela Lucarelli; Monalisa Santos. **Apêndice B**. Juiz de Fora, 2023. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice B desta monografia].
- ENTREVISTADA 2. Transcrição da Entrevista nº 2. [Entrevista concedida a] Maristela Lucarelli; Monalisa Santos. **Apêndice C**. Juiz de Fora, 2023. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice C desta monografia].
- ENTREVISTADO 3. Transcrição da Entrevista nº 3. [Entrevista concedida a] Maristela Lucarelli; Monalisa Santos. **Apêndice D**. Juiz de Fora, 2023. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice D desta monografia].
- ENTREVISTADA 4. Transcrição da Entrevista nº 4. [Entrevista concedida a] Maristela Lucarelli; Monalisa Santos. **Apêndice E**. Juiz de Fora, 2023. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice E desta monografia].
- ENTREVISTADO 5. Transcrição da Entrevista nº 5. [Entrevista concedida a] Maristela Lucarelli; Monalisa Santos. **Apêndice F**. Juiz de Fora, 2023. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice F desta monografia].

ENTREVISTADA 6. Transcrição da Entrevista nº 6. [Entrevista concedida a] Maristela Lucarelli; Monalisa Santos. **Apêndice G**. Juiz de Fora, 2023. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice G desta monografia].

ENTREVISTADO 7; ENTREVISTADO 8. Transcrição da Entrevista nº 7 e 8. [Entrevista concedida a] Maristela Lucarelli; Monalisa Santos. **Apêndice H**. Juiz de Fora, 2023. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice H desta monografia].

ENTREVISTADO 9. Transcrição da Entrevista nº9. [Entrevista concedida a] Maristela Lucarelli; Monalisa Santos. **Apêndice I**. Juiz de Fora, 2023. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice I desta monografia].

ESQUERDA DIÁRIO. Rodoviários de Juiz de Fora entram em greve contra ataques dos patrões. [Minas Gerais]: **Mundo operário**, 2020. Disponível em: <https://www.esquerdadiario.com.br/Rodoviaros-de-Juiz-de-Fora-entram-em-greve-contra-ataques-dos-patroes>. Acesso em: 03 jul. 2023.

G1 ZONA DA MATA. Passageiros de ônibus em Juiz de Fora precisam descer de coletivo após veículo não conseguir subir rua. Juiz de Fora: **Globo Notícias**, 2022a. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2022/03/10/passageiros-de-onibus-em-juiz-de-fora-precisam-descer-de-coletivo-apos-veiculo-nao-conseguir-subir-rua.ghtml>. Acesso em: 03 jul. 2023.

G1 ZONA DA MATA. Novos ônibus do transporte público circulam sem cobradores em Juiz de Fora. Juiz de Fora: **Globo Notícias**, 2022b. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2022/12/30/novos-onibus-do-transporte-publico-circulam-sem-cobreadores-em-juiz-de-fora.ghtml>. Acesso em: 03 jul. 2023.

G1 ZONA DA MATA. Trabalhadores do transporte público paralisam atividades contra extinção da função de cobrador em Juiz de Fora. Juiz de Fora: **Globo Notícias**, 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2023/05/16/trabalhadores-do-transporte-publico-paralisam-atividades-contra-extincao-da-funcao-de-cobrador-em-juiz-de-fora.ghtml>. Acesso em: 03 jul. 2023.

IBGE. IBGE CIDADES. Brasília: **IBGE**, v4.6.52, 2023. Disponível em: [cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/juiz-de-fora](https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/juiz-de-fora). Acesso em: 03 jul. 2023.

MANDEL, Ernest. A Natureza Específica da Terceira Revolução Tecnológica. In: MANDEL, Ernest. **O capitalismo tardio**. São Paulo: Cultural e Industrial, 1982. p. 129-156. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5499627/mod\\_resource/content/1/Ernest%20Mandel%20-%20O%20capitalismo%20tardio.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5499627/mod_resource/content/1/Ernest%20Mandel%20-%20O%20capitalismo%20tardio.pdf). Acesso em: 09 jul. 2023.

MARX, Karl. A maquinaria e a indústria moderna. In: MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017a. Cap. 13, p. 445-574.

MARX, Karl. A lei geral da acumulação capitalista. In: MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017a. Cap. 23, p. 689-784.

MARX, Karl. A lei da queda tendencial da taxa de lucro. In: MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política: livro III: o processo global da produção capitalista. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2017b. Seção III, p. 249-306.

MEDIADOR. Acordo Coletivo de Trabalho 2020/2021. Brasília: **Ministério da Economia**, 2020a. nº de registro MG002081/2021. Disponível em: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR045865/2020>. Acesso em: 07 nov. 2023.

MEDIADOR. Acordo Coletivo de Trabalho 2020/2022. Brasília: **Ministério da Economia**, 2020b. nº de registro MG003393/2021. Disponível em: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR055307/2021>. Acesso em: 07 nov. 2023.

MEDIADOR. Acordo Coletivo de Trabalho 2021/2022. Brasília: **Ministério da Economia**, 2021a. nº de registro MG001234/2022. Disponível em: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR005146/2022>. Acesso em: 07 nov. 2023.

MEDIADOR. Convenção Coletiva de Trabalho 2021/2022. Brasília: **Ministério da Economia**, 2021b. nº de registro MG003004/2021. Disponível em: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR052623/2021>. Acesso em: 08 nov. 2023.

MEDIADOR. Acordo Coletivo de Trabalho 2022/2023. Brasília: **Ministério da Economia**, 2022a. nº de registro MG000015/2023. Disponível em: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR057018/2022>. Acesso em: 08 nov. 2023.

MEDIADOR. Acordo Coletivo de Trabalho 2022/2023. Brasília: **Ministério da Economia**, 2022b. nº MG003704/2022. Disponível em: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR058316/2022>. Acesso em: 22 nov. 2023.

MEDIADOR. Convenção Coletiva de Trabalho 2023/2023. Brasília: **Ministério da Economia**, 2023. nº MG002945/2023. Disponível em: <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?NrSolicitacao=MR046471/2023>. Acesso em: 22 nov. 2023.

JUIZ DE FORA. Lei nº 3060, de 12 de outubro de 1968. Dispõe sobre o serviço de transporte coletivo no município de Juiz de Fora e dá outras providências. Juiz de Fora: **Câmara Municipal**, 1968. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/j/juiz-de-fora/lei-ordinaria/1968/306/3060/lei-ordinaria-n-3060-1968-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-coletivo-no-municipio-de-juiz-de-fora-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 08 nov. 2023.

JUIZ DE FORA PREFEITURA. Contrato nº 01.2016.088. Contrato de concessão para prestação e exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros que entre si celebram, de um lado, o município de Juiz de Fora, e de outro lado, o Consórcio Via JF. Juiz de Fora: **SETTRA**, 2016a. Disponível em: [https://www.pjf.mg.gov.br/transparencia/contratos/integra/2016/junho/arquivos/adm\\_direta/pdf/01.2016.088.pdf](https://www.pjf.mg.gov.br/transparencia/contratos/integra/2016/junho/arquivos/adm_direta/pdf/01.2016.088.pdf). Acesso em: 01 jul. 2023.

JUIZ DE FORA PREFEITURA. Contrato nº 01.2016.087. Contrato de concessão para prestação e exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros que entre si celebram, de um lado, o município de Juiz de Fora, e de outro lado, o Consórcio Manchester de transporte coletivo. Juiz de Fora: **SETTRA**, 2016b. Disponível em: [https://www.pjf.mg.gov.br/transparencia/contratos/integra/2016/junho/arquivos/adm\\_direta/pdf/01.2016.087.pdf](https://www.pjf.mg.gov.br/transparencia/contratos/integra/2016/junho/arquivos/adm_direta/pdf/01.2016.087.pdf). Acesso em: 01 jul. 2023.

JUIZ DE FORA PREFEITURA. Institucional: apresentação. Juiz de Fora, **SMU**, [2021]. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/smu/index.php>. Acesso em: 08 nov. 2023.

JUIZ DE FORA PREFEITURA. SMU decide pela caducidade de contrato do Consórcio Manchester. Juiz de Fora: **Portal de notícias**, 2022a. Disponível em: <https://pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=74556>. Acesso em: 01 jul. 2023.

JUIZ DE FORA PREFEITURA. Prefeitura de Juiz de Fora decreta a caducidade do contrato com o Consórcio Manchester. Juiz de Fora: **Portal de notícias**, 2022b. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=75720>. Acesso em: 01 jul. 2023.

SINTTRO/JF. Transcrição da entrevista SINTTRO/JF. [Entrevista concedida a] Maristela Lucarelli; Monalisa Santos. **Apêndice A**. Juiz de Fora, 2023. [A entrevista encontra-se transcrita no Apêndice A desta monografia].

TRIBUNA DE MINAS. Empresas de ônibus de JF estudam ampliação de pagamento eletrônicos. Juiz de Fora: **Tribuna**, 2022. Disponível em: <https://tribunademinas.com.br/noticias/economia/04-01-2022/empresas-de-onibus-de-jf-estudam-ampliacao-de-pagamento-eletronicos.html>. Acesso em: 01 jul. 2023.

TRIBUNA DE MINAS. Tarifa de ônibus urbano em Juiz de Fora não terá reajuste em 2023. Juiz de Fora: **Tribuna**, 2022. Disponível em: [https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/23-12-2022/tarifa-de-onibus-urbano-de-juiz-de-fora-nao-tera-reajuste-em-2023.html#:~:text=A%20tarifa%20dos%20C3%B4nibus%20urbanos,Juiz%20de%20Fora%20\(PJF\)](https://tribunademinas.com.br/noticias/cidade/23-12-2022/tarifa-de-onibus-urbano-de-juiz-de-fora-nao-tera-reajuste-em-2023.html#:~:text=A%20tarifa%20dos%20C3%B4nibus%20urbanos,Juiz%20de%20Fora%20(PJF)). Acesso em: 08 nov. 2023.

## APÊNDICE A - Transcrição Entrevista SINTTRO/JF

A entrevista foi realizada no dia 17 de abril de 2023, com o Vice-Presidente, o Subsecretário e o Diretor do Sindicato de Transportes Coletivo (SINTTRO/JF) em uma sala privada na sede do sindicato, localizado na Avenida dos Andradas nº 75, Juiz de Fora, MG, 36035-120.

Em primeira instância as entrevistadoras perguntaram sobre os acordos coletivos realizados junto ao sindicato.

**Vice-presidente:** Os acordos são renovados todos os anos, existiu a cláusula sobre a função de cobradores e motoristas que se baseia em uma lei municipal (Lei 13.838, que proíbe que as empresas de transporte atribuam a motoristas o acúmulo da função de cobrador nos ônibus urbanos). Essa lei partiu da câmara municipal, para o poder legislativo e para o executivo. Logo, nessa negociação tentaram manter de forma anual a cláusula do cobrador no acordo e não conseguiram. Nesse ano não assinaram, a 2 anos atrás a cláusula sofreu modificações pequenas, logo após a pandemia foi assinado um acordo que houve um prejuízo para a classe. Atualmente a mesma sofreu uma modificação grande, com a exigência da empresa, sem ela não andam com o acordo coletivo, pois o acordo é uma negociação de salários e benefícios que a classe tem que ter, essa é negociada sempre com o patrão de forma anual.

**Entrevistadora 1:** É negociada então todo ano?

**Vice-presidente:** Cada cláusula do acordo coletivo é negociada todo ano com o dono da empresa.

Isso depois da rotatividade, que foi a lei de rotatividade, o negociado vale mais que o legislado. Não conseguimos mais manter o mesmo acordo coletivo para sempre tem que ser feito todo ano.

**Diretor:** Todas as cláusulas feitas no acordo coletivo são passadas por uma assembleia.

**Vice-presidente:** A assembleia é divulgada para aqueles que queiram participar. E há uma votação para ver se é aprovada ou não, se aprovam ou não.

**Diretor:** É assim um jogo de barganha. O patrão tem que te dar um aumento todo ano, ne? A gente vai lá pedir, batemos na porta dele para pedir um aumento para a categoria e ele quer sempre ganhar alguma coisa, “eu te dou um aumento, mas eu

quero isso, eu quero aquilo” é negociação, ne? e fica nesse leva e trás, a gente ouve do patrão, passa para a categoria fazer a votação, e com a categoria se for aprovada ou não e ....

**Vice-presidente:** Nossa assembleia é bem divulgada.

**Diretor:** e a mais de 10, 12 ... vai fazer 11 anos, né? que estamos no sindicato ....

**Secretário:** Já houve discussão ano passado... sobre o cobrador, sentamos em negociação com eles e toda vez batemos na tecla do cobrador.

**Diretor:** ... a 11 anos eles têm falado sobre o cobrador, da retirada..

**Vice-presidente:** A gente já chegou falando, mas esquecemos de perguntar para vocês qual é o objetivo da pesquisa. O que querem saber realmente, se é isso que estamos falando. Já fomos logo entrando nesse assunto.

**Entrevistadora 1:** É importante entendermos todo o processo, tudo o que está acontecendo. Quando começou esse processo, de movimentação da retirada dos cobradores, como que foi. E nosso objetivo da pesquisa é saber os impactos que vão ter sobre os cobradores ...

**Subsecretário:** Impacto nenhum, eles vão ser promovidos, irão fazer cursos. Só quem está fora não vai entrar, o cobrador não vai acabar, vai acabar a função no município, perdendo 1200 postos de trabalho, e é culpa da nossa prefeita.

**Entrevistadora 1:** Ele passou esse dado para gente ...

**Subsecretário:** É da universidade né? Pode colocar aí ‘o sindicato alega que o município está perdendo 1200 postos de trabalho no transporte público por função da prefeitura não fazer um decreto municipal, uma lei municipal. A culpa é toda da gestora’.

**Vice-presidente:** Se a lei partisse da prefeita, para a câmara municipal, ela seria aprovada e teria uma lei que mantinha os cobradores no município, pois teria uma lei municipal que os manteriam. Mas como não há, o sindicato alega que com muita luta conseguiram qualificar esses cobradores. E que o funcionário que quiser se qualificar e que tem vontade de pegar o caderno de novo e começar a estudar ele vai se qualificar e vai se dar bem ali.

**Subsecretário:** O sindicato não está deixando os cobradores serem mandados embora, a empresa tinha esse interesse e o sindicato foi e propôs uma acordo ...

**Diretor:** Aí resolveram negociar, para que não haja demissão em massa ....

**Vice-presidente:** e não pode ter demissão ....

**Diretor:** Aí eles vão, mandar todo mundo embora, deixar o circo pegar fogo para ver o que dá, pois tem o aval da gestora, da patroa deles que é a prefeita, que detém o aval e que concedem a eles .... Aí estamos negociando, quanto tempo mais de 11 anos. Todos anos eles vêm batendo na tecla, retirar o cobrador ... tirar o cobrados ....

Mas aí chegou a pandemia, não conseguiram retirar o cobrador, mas foi retirado da categoria cesta, tick, o salário foi limitado. Passou a pandemia um sufoco muito grande, aí a empresa ficou fora da cidade, ficou muito fácil para eles e cômodo ....

**Vice-presidente:** O que foi perdido na pandemia o sindicato tentou recuperar de novo. Ao tentar recuperar a metade da cesta básica que retiraram, eles conseguiram recuperar e assim foi ... como também a valorização do ticket alimentação, que foi bem valorizado nesse período, tudo graças a negociação.

**Diretor:** A cláusula do cobrador é bem resumida 'após a bilhetagem eletrônica o cobrador é mantido' simples e certo. Mas após a negociação foi se mexendo devagar até chegar na atual que está. E que ano passado a empresa não quis assinar o que foi proposto, acertamos tudo, salário, pagamento ... porém a cláusula do cobrador ficou em suspenso.

**Vice-presidente:** O acordo coletivo tem que ser anualmente, se não assinar durante o regimento do ano, não é garantido todas as cláusulas que estão no acordo, por exemplo, plano de saúde, cesta básica e ticket alimentação, são itens importantes para o trabalhador que não estão garantidos, pois não assinaram, não havendo o acordo e assim seguindo de forma judicial.

**Diretor:** Indo pra justiça e assim é decidido. A cláusula do cobrador poderia ir pra justiça, porém o sindicato entendeu que é melhor negociar e que será menos doloroso, pois estão vendo a atrocidade que está acontecendo e Juiz de Fora não vai ser diferente.

**Subsecretário:** Se caso fosse pra justiça, enquanto estiver discutindo, poderia mandar todo mundo embora. Como conhecemos o lado do patrão, da empresa, e conhecemos o lado da categoria, conversamos com o patrão e foi proposto um acordo, eles estudaram com a categoria e assim assinam e propõem o acordo....

**Vice-presidente:** Eles conseguiram ter uma facilidade de ter acesso a cursos tipo o sest senat que que é totalmente gratuito pro trabalhador e assim o sindicato procurou fazer essa parceria também.



**Subsecretário:** Se vocês estivessem no mesmo lugar, vocês não proporião um acordo para evitar demissão... todo mundo que estivesse aqui pensaria assim afirma.

**Diretor:** Todos vão perder ... a categoria vai perder, sindicato vai perder ... mas vamos perder por menos, entrando no campo para perder por menos, pois se entrasse na justiça seria ponto de interrogação.

**Subsecretário:** A empresa tem uma liminar lá de Belo Horizonte que pode tirar o cobrador na hora que quiser. E tem uma outra lei da nova reforma trabalhista que não tem muita função no mesmo sentido, o sindicato colocou uma ação na justiça por causa da dupla função para segurar o cobrador. Que se impedisse a dupla função manteria o cobrador. O cobrador já era causa perdida, assim buscam alternativa para a dupla função do motorista. Porém com a nova reforma trabalhista e as leis que saíram para favorecimento de patrão aí, que cobrar e dirigir é compatível.

**Entrevistadora 1:** A reforma trabalhista no governo Temer que trouxe muito sobre essa questão do acordo, né?

**Vice Presidente:** Sim, mexeu muito ...

**Subsecretário:** Principalmente para atrapalhar o sindicato ....

**Entrevistadora 1:** Exatamente, e o acordo coletivo tem mais forças hoje do que judicialmente.

**Vice-presidente:** Esse acordo tem que ser assinado pelas duas partes. O negociado vale mais que o legislado.

**Diretor:** Ele tem que ser negociado pelas duas partes, as duas partes tem que aceitar, o patrão e nós, mas só nós assinar é moleza, mas vê se eles querem assinar ?

**Entrevistadora 1:** E sobre a questão que vocês falaram .. são 1200 cobradores hoje,né? E nenhum vai ser mandado embora certo? e aí dentro da empresa tem vaga para todos eles ?

**Diretor:** Aí já não é mais com nós, pois o que assinamos é que não terá demissão nenhuma e que terá critérios de manter os cobradores, arrumando serviço em outro lugar, vai ter que dar um destino para ele. Menos demissão, não aceitaremos, só apenas se for de justa causa, sendo culpa do trabalhador, exemplo de mexer em coisas erradas dentro da empresa, isso é indiscutível.

**Vice-presidente:** Inclusive a prefeita fez um decreto mantendo os cobradores sem demissão...

**Subsecretário:** Deve haver remanejamento interno.

**Diretor:** O acordo vale mais que a lei, se assinou que não manda ninguém embora, terá que cumprir. Foi aquilo que falamos a cidade está perdendo 1200 postos de trabalho, é menos 1200 locais de trabalho onde poderia procurar serviço nessa área não terá mais.

**Subsecretário:** Isso não cabe ao sindicato segurar, é uma questão da gestora da cidade, pois quem cria a vaga é a gestora, mas ela está ajudando a acabar. O transporte público está na mão dela, pois ela é dona do negócio, dona do contrato e pode colocar o que ela quer sobre o transporte coletivo e a empresa assim cumprir.

**Vice-presidente:** Como a prefeita é a dona, entre aspas do contrato coletivo, ela pode colocar e determinar o que ela quer. Tem o poder de falar que pagará a empresa com o cobrador e pagará o serviço.

Passando isso pra Câmara chegando através de projeto de lei ela é aprovada e acabou. Pois o cobrador estando ali ele não só cobra as passagens, ele também auxilia a pessoa a passar na roleta, ajuda a auxiliar nas demandas do motorista no dia a dia, no trânsito. E isso está na mão dela ...

**Entrevistadora 1:** Mas já começa errado com a questão da terceirização, passar o serviço público para uma outra empresa. Você já tem o dinheiro que é do governo que você passar para uma empresa privada prestar o serviço o problema começa aí, compreendemos essa propriedade.

**Entrevistadora 2:** E o sindicato não faz pressão em cima da prefeita? Para fazer uma organização junto com o trabalhador para poder requisitar melhores acordos a serem aprovados, uma mobilização ...

**Vice-presidente:** Então já fizemos umas 3 reuniões para fazer pressão, 2 passeatas, já chegou na Câmara que vemos que ela tá impotente, pois não consegue passar um projeto de lei para o executivo no caso. Então conversamos e tudo e não chega a lugar algum. Igual quando Subsecretário foi ter uma reunião com os vereadores e não deu em nada.

**Diretor:** Você vai para o enfrentamento e tem várias variantes, enfrenta patrão, prefeita, sistema e tudo ou faz um acordo. Fazer uma passeata, fazer uma greve é um enfrentamento são duas variantes, ou faz enfrentamento ou faz o acordo.

**Vice-presidente:** Você vê o benefício de um risco e faz o enfrentamento, isso já fizemos, não foi satisfatório e aí conversamos com a categoria e o que a categoria decidiu? Vamos fazer o acordo. Muitos estão satisfeitos, tem alguns, a maioria, pois ninguém quer perder direitos. Muitos não querem fazer o que vocês fazem, de sentar em uma cadeira e estudar, pois vai precisar estudar, o que mexe na mecânica tem que estudar, eletricitista também.

**Subsecretário:** Com esse trabalho que vocês tão fazendo poderá ser utilizado na próxima licitação de 2026, pode já começar a criar detalhismo de proposta para o novo sistema, pois estão montando um novo sistema ainda que não está pronto, e que isso poderia fazer parte, até 2026 vai ter.

Quem perde com tudo, não é motorista e cobrador, até porque um dia vai ser apenas cartão dentro do ônibus, o motorista lida com a dupla função, mas quem perde mais é a população, o usuário, pela qualidade do serviço prestado pelo profissional, tá perdendo 1200 postos de trabalho é a população, o município. O sindicato segurou os que estão na empresa, mas os que vão entrar não vai ter como, a cidade está perdendo. É o resumo de tudo.

**Entrevistadora 2:** É que o motorista tem a função de dupla função, além de ajudar no embarque de pessoas, já o cobrador nessa função ajuda, só o motorista tem uma lentidão.

**Subsecretário:** Mas você como empresário pagaria um cobrador só para levar e ajudar no auxílio do embarque de pessoas? Pois 99% das passagens vão ser por cartão o sistema de passagem vai modernizar, vai ser paga em cartão ou aplicativo pelo celular e você acha que o empresário vai pagar por isso, só para ajudar a embarcar?

**Entrevistadora 2:** Explicamos que tem parte da população que não tem acesso a app pelo celular e cartão.. a informação mesmo sobre o sistema.

**Subsecretário:** Tem que começar a comunicar a população que se iniciará o novo sistema radical da empresa com a prefeitura que está na gestão hoje e a população tem que ter um incentivo na televisão com propaganda.

**Entrevistadora 1:** Entendemos que a empresa vai lucrar com isso, sabemos que com a evolução da maquinaria é mais vantajoso para a empresa. Só que para o trabalhador e usuário não é.

Todos da salam concordam.

**Vice-presidente:** O poder, e o capitalismo é isso mesmo, lucro para ele e ferro para nós e vai tirar.

**Entrevistadora 1:** Entendemos que a questão não é a tecnologia, mas a forma como ela é usada. Damos exemplo de que a tecnologia pode ser utilizada para diminuir a jornada do trabalhador e não necessariamente diminuir o salário dele, só que isso vai contra a lógica empresarial.

Acho que poderia ter feito também esse movimento que você falou (subsecretário) com a população, pois tem um pressionamento maior tanto com a prefeitura...

**Diretor:** O pressionamento da população é a passagem, pois quando a passagem aumentou conseguiu diminuir a passagem, mas quando é para manter o cobrador ela pula fora, infelizmente é assim. A passagem se mantém por pressão de política

**Vice-presidente:** E hoje a passagem se mantém a 3 anos a 3,75, isso é política.

**Diretor:** é política.

**Vice-presidente:** O patrão fez um investimento de cada aparelho do sistema novo de bilhetagem do ônibus, que seria de 7 mil cada. Um em cada carro, você imagina. Em 3 meses o cobrador tira isso.

**Diretor:** A gestora do município teve a política de manter a tarifa de manter durante esses 4 anos decisão dela, decisão na política deles para refletir na população, para pagar uma passagem mais barata e ao mesmo tempo deu a liberdade do patrão trabalhar dentro da empresa dele, e o que seria isso ?

Diminuir os gastos, e onde ele diminui é nos acordo salarial, em que parte de 60% dos lucros dele. Isso foi decisão política econômica, passou pelo dinheiro. Se tivesse aí uma tarifa a 5 e pouco daria talvez para o cobrador estar aí.

**Subsecretário:** Se tivesse uma gestão que fosse voltada para o trabalhador, que defendesse o trabalhador, era para ter uma lei municipal que deixasse uma tarifa baixa das passagens, pois aí teria uma barreira para o patrão. A mulher é do PT e mesmo assim não coloca a bandeira em campo ... Aí é subsídio, é dinheiro público...

**Diretor:** É dinheiro, money, é isso ... capital.

Subsecretário: Mas é ... eu vejo o lado da universidade, do estudante, que quer ver o futuro do país, quer gerar emprego ... olha, a mulher é do PT, eu to criticando ela, porque votei nela, mas ela foi uma decepção para nós, ela do PT defende a bandeira do trabalhador, está no comando da cidade, mas na gestão dela, deixar acontecer isso? Aí chegamos e falamos para ela fazer um projeto de lei municipal e

ela disse que não, não pode fazer .... posso trabalhar a evolução não, o cobrador vai se qualificar, vai virar um profissional. Vocês já conversaram com a empresa para manter o cobrador e vão se qualificar, já não vai mais ser mandado embora, então vocês já estão trabalhando, mas questão de segurar a tecnologia não posso. Então é assim ... o que vocês pensam?

**Entrevistadora 1:** Não somos do PT, não estamos por dentro da questão de como foi, mas compreendemos, estamos contra a sociedade capitalista, entendemos que independente do partido que esteja lá, vão apoiar empresário, isso é fato. Entretanto, entendemos a crítica por ser um partido que se diz apoiador da classe trabalhadora.

**Subsecretário:** Se tivesse quem apoiasse, o empresário não teria vez lá dentro.

**Diretor:** A prefeita está fazendo a passagem a R\$3,75, quem é que paga a maior parte de R\$3,75? Da onde que sai ? Quem paga o maior valor ali ? É o empresário da indústria, do comércio que paga o funcionário R\$3,75, então ela não tá beneficiando o usuário direto. Direto ela está atendendo apenas 20%, é o empresário da indústria, comércio e outros que paga o vale transporte do trabalhador. Sabe quando os funcionários são atingidos? Pela qualidade, a demora para chegar, de ir para casa, é na qualidade. Péssima qualidade, o motorista fica aborrecido daqui a pouco sem cobrador, então perde na qualidade do serviço. E o motorista que tá sem cobrador vai demorar demais em relação a ter o cartão e a demora para exercer a função.

**Subsecretário:** Ela poderia ter feito isso antes das empresas acabarem, pois os empresários choravam na frente da prefeita pedindo para que aumentasse a passagem, se aumentassem manteriam o cobrador, teria uma melhora na qualidade do serviço prestado, mas ela colocava que não poderia, por conta da política. Agora ela fez um monopólio do transporte está sendo criticada, ninguém está contente e se tivesse mantido as outras empresas teria feito a política certa.

**Diretor:** E o transporte nunca vai até 100%, trabalho a 25 anos no ramo de transporte e nunca está 100% bom. Não adianta ter 4 a 5 empresas que não dão conta, sabe por que? Horário de pico sempre vai faltar ônibus, vai atrasar ou o ônibus vai está cheio. Sempre tem alguma coisa.

**Subsecretário:** É a urbanização.

**Diretor:** Não resolver se mudar de empresa para outra, vai ter problemas. Retornamos ao assunto da demissão dos cobradores.

**Entrevistadora 1:** Então é isso .. a gente pode afirmar que os 1200 trabalhadores não vão ser mandados embora?

**Diretor:** Não, não temos acordo assinado ainda.

**Diretor:** Não há um acordo assinado ainda para manter a categoria de cobrador, estão construindo, mas pelo sindicato afirmam que vai ser a primeira cláusula que terá no acordo com eles é essa.

**Subsecretário:** Já tem a palavra do sindicato. E assim o patrão está até recontratando os que foram mandados embora, cumprindo de boa o que foi acordado com o acordo coletivo. O motorista que terá as duas funções terá que ter uma melhora e o sindicato está tentando com isso, pois não aceita ter uma mixaria, tem que ter uma melhora e o sindicato está esperando por isso. Está faltando isso apenas, de a dupla função ter uma melhora nos benefícios.

**Diretor:** Mas a primeira cláusula é essa demissão zero, não vai ter demissão, é o que o sindicato apoia. A não ser que ele queira sair ou por justa causa, o que constará no acordo.

**Entrevistadora 1:** Tem previsão?

**Diretor:** Agora tá sendo aquela briga de forças, ele quer empurrar pela goela abaixo e não vamos aceitar, mas deixa o patrão fazer, ele está agindo, mas não tem um documento.

**Subsecretário:** Ele tá agindo, mas tá agindo errado. Enquanto ele tem um acordo com o sindicato qualquer um que entrar na justiça rebenta ele, até nós também..

**Diretor:** mas queremos o acordo, mas não escapa da justiça, não descarta ir para rua, fazer greve, abrir a boca, entendeu? Mas realmente preferimos o acordo. Mas do jeito que tá não está dando. Satisfazendo não está, e nunca vai, pois queríamos o cobrador, mas pelo menos, né?

Assim, encerramos a entrevista, perguntando sobre a disponibilização dos acordos coletivos, termos aditivos e convenções coletivas e foram nos disponibilizados como encontrar a disponibilidade dele na internet no site [www.mte.gov.br](http://www.mte.gov.br).

## APÊNDICE B - Transcrição da Entrevista nº1

A entrevista 1 foi realizada no dia 18 de abril de 2023.

### Entrevista nº 1

1- Cobradora.

2- 6 meses na ocupação do cargo.

3- A retirada vai acontecer mais cedo ou mais tarde, a tendência é essa de informatização. O importante que deve ser averiguado é a forma que deve ser feita, não é mandando todo mundo embora de uma vez só.

**Entrevistadora:** E a empresa tem feito isso ?

**Resposta:** Não, foram feitas algumas demissões, mas não em função disso, pelo o que tenho acompanhado, pois sou questionadora, acontecem por problemas internos, no modo de trabalho realizado. A demissão não vai ser toda de uma vez, no mesmo dia, pois os patrões têm até 2026 para fazer essa troca do cobrador. A empresa comprometeu que de acordo com o que der, vai ser introduzido todo mundo dentro da empresa em outras funções. Entretanto, do mesmo jeito que estão mandando os cobradores embora e com essa diminuição desses, vão ter outros funcionários dentro da empresa que fazem administrativo desses funcionários, como terá menos não tem necessidade deste cargo, assim vão ser demitidos, por ter menos demanda.

As pessoas são educadas para essa informatização, pois não há muita circulação de dinheiro, a maioria usa cartão e quando entram no meio do ônibus já vão direto pagar a passagem na roleta. A informatização tem seus prós e contras.

**Entrevistadora:** Sobre a questão do andamento sobre a garantia de emprego, tem em reportagens a questão da formação dos trabalhadores, estão garantindo que já estão tendo capacitação.

**Resposta:** Já está tendo, há concursos internos para quem já tem mais de 3 meses na empresa, para quem quiser se candidatar. Voltou com os cobradores no dia de domingo, pois tinha sido abolido. Coloca que muitos estão sendo cortados por má conduta da empresa, como estão cortando mesmo as pessoas, se não vai ao trabalho, está fora, estão fazendo uma peneira, se está dando problema vai ser

mandado embora. Não defendo a empresa, pois tem que trabalhar, mas tem que ser justa em todos os olhos. Não há como colocar todos os cobradores dentro da empresa, pois não há ocupação para todos, mas há muitas oportunidades internas.

**4-** Como tenho pouco tempo na empresa, só ouvi falar dessa movimentação agora, por estar mais intensa.

**5-** Seria mais a informatização mesmo, poder economizar para investir na qualidade dos ônibus também, pois tendo mais um funcionário alegam que têm mais gastos e não pode melhorar a qualidade do transporte, virando um ciclo vicioso.

Os funcionários deixam a desejar ' dando um tiro no próprio pé' as pessoas que trabalham errado estão fazendo isso. Na empresa há muitos funcionários que reclamam, mas a empresa dá muitos benefícios, como por exemplo um bom salário e plano de saúde, diferente do comércio de Juiz de Fora. Eu uso todos os benefícios que ela oferece, sei que vai acabar mas vai saber o que tem lá na frente, não sabe, pois não consigo ter essa visão, não somos mentes que consegue enxergar lá na frente o que vai acontecer, só que a informalização é certa.

**6-** Sou confeiteira profissional, mas quis parar um pouco nessa área. Penso que é fácil, pois não vai deixar de comer, ou seja, é fácil se colocar novamente no mercado de trabalho. Se fosse uma demissão em massa com certeza ia ser um caos, não tem como negar, acredito que isso não vai acontecer, não vai ser todas as linhas de uma vez, tem toda uma adaptação dos ônibus, de colocar mais linhas e tem tempo pela frente. Acho que a paralisação é muito válida, que fez uma pressão na volta dos cobradores trabalharem no domingo, pois os motoristas não estão preparados também, a população não tem o hábito de usar cartão como nas capitais de Belo Horizonte e Rio De Janeiro.

Nesse momento a entrevistadora pontua que a estrutura tem que estar adaptada para receber apenas o cartão como forma de pagamento das passagens. A entrevistada coloca que para arrumar vai ter que desarrumar, que vai ter confusão, mas que vai ser tudo aos poucos. Diz falar que gosta de trabalhar e gosta muito do que faz.

**9-** Sou totalmente contra a dupla função, Juiz de Fora não tem estrutura alguma para isso, não há como fazer isso dentro de 6 meses, estão apenas pagando 200 reais a mais para os motoristas trabalharem 4 vezes no mês, uma vez na semana, exercendo essa função, sendo um valor que não agrega e que a maioria é contra



essa dupla função com o sistema que ta agora, nem a população está habituada a isso.

Não tem como aceitar 200 reais pelo desgaste que o motorista já tem, não vale a pena. A lei coloca que o motorista não pode assumir dupla função e que isso vai contra a legislação não pode haver a ausência de cobrador.

Meu namorado trabalhava na Y e eu acompanhava como era a atividade, pois antigamente não podia conversar com o motorista, pois causa distração e tira a atenção, e como cobradora vejo que o motorista tem que ficar por conta da estrada, uma movimentação errada ele pode fechar a porta em uma pessoa, na hora de arrancar com o ônibus pode causar atropelamento do passageiro. Assim, o motorista depende muito do auxílio do cobrador.

**10-** Não estou muito por dentro do sindicato, não sei dar esse tipo de informação. Só escuto os outros trabalhadores da categoria, parece que ele está culpando a empresa, porém só escuto falar, não é minha opinião, não estou informada disso. Como tem pouco tempo de empresa não sei pontuar. Só escuto falar que o sindicato foi comprado e que o sindicato é a favor da empresa.

**Entrevistadora:** Acha que tem mais algo a agregar na entrevista ?

**Resposta:** A verdade é que não quero que acabe essa função de cobrador. Considero ser muitos postos de trabalho, tem muitos benefícios, é muito bom para a família e não só para o cobrador, como cesta básica, tíquete de alimentação, plano de saúde que inclui o filho as natas e a família social, tem direito a casa de praia por 250 reais 10 dias, tem advogado no sindicato, tem dentista tudo gratuito. Não só a parte financeira, mas as empresas eram boas e assim juntou e como agora é uma só estão querendo enxugar esses benefícios, pois não há mais competição uma com a outra.

**Entrevistadora:** O que você acha do posicionamento da prefeitura?

**Resposta:** A Margarida é a favor do Consórcio Via JF é só sobre pressão que ela voltou atrás dos cobradores, pois o prejuízo foi enorme na paralisação ocorrida na terça feira dia 16 de maio de 2023, foi um caos enorme.

**Entrevistadora:** E como foi a reunião com a empresa, você sabe ?

**Resposta:** Foram duas cobradoras que participaram e o Rafael diretor da empresa ficou muito nervoso tanto que ele concordou com tudo que foi pedido e a Margarida foi sob pressão mesmo mais para abaixar a poeira. Os cobradores não souberam argumentar, motorista não abraça cobrador. A paralisação foi muito rápida, formaram

o grupo segunda-feira e na terça já paralisaram e quando chegaram lá não tiveram argumentação. Como não estão confiando no sindicato não quiseram, a movimentação não comunicou a polícia militar, causando uma confusão na terça-feira, dizendo que foi tudo “feito nas coxas”. “Não foram com argumento fundado sem sobressalto, não tem ninguém por trás.”

**Entrevistadora:** Recorda das outras empresas? Você se recorda de algo?

**Resposta:** A Empresa Y faliu, assim os funcionários foram mandados para a empresa X. Antes tinha 5 empresas e agora só permaneceu uma a Ansal. Concorde que a política que eles atuam hoje, sempre foi assim, ou seja, contra o trabalhador. Tinham empresas com boa relação com os funcionários, a empresa Y. Hoje os trabalhadores se implicam entre si “...hoje é um querendo engolir o outro”. Gerou uma contradição entre eles por serem de outras empresas.

### **APÊNDICE C - Transcrição da Entrevista nº2**

A entrevista 2 foi realizada no dia 18 de abril de 2023.

#### **Entrevista nº 2**

- 1- Cobradora.
- 2- 7 meses, quando a empresa Ansal chamou os trabalhadores da empresa X foi quando entrei. No começo os ônibus fornecidos para os bairros considerados cidade alta eram da empresa X e assim quando a empresa faliu os trabalhadores foram contratados pela Ansal. Os mesmos trabalhadores continuavam nas mesmas linhas de ônibus que permaneciam na outra empresa. Um ponto interessante é que a empresa X não contratava trabalhadoras mulheres para respectivos cargos.
- 3- Considero ser muito egoísta da parte da empresa a retirada dos cobradores e deixar os mesmo sem emprego. Acho que ninguém vai ser realocado.
- 4- Ouvi essa movimentação de dezembro de 2022 até o momento de hoje.
- 5- A empresa não informou nada.
- 6- Não foi realizada a pergunta.
- 7- Me sinto coagida, se for mandada embora ficarei até o último momento como empresa na fala “ vou ficar até o último aluguel”. Não tenho planos para o futuro.
- 8- Fico o dia inteiro como cobradora, não tenho tempo para fazer um curso, mas não vejo a empresa oferecendo nada.

**9-** Não sei sobre essa questão da dupla função, só acho uma sacanagem com os motoristas.

**10-** Não conheço o sindicato e não sei a posição deles, fui vez apenas no sindicato. O sindicato é um absurdo e eles deveriam se posicionar a favor da família.

### **APÊNDICE D - Transcrição da Entrevista nº3**

A entrevista 3 foi realizada no dia 23 de maio de 2023.

#### **Entrevista nº 3:**

**1-** Cobrador e sou aposentado como agente de vigilância.

**2-** Cerca de 01 mês.

**3-** O entrevistado coloca sendo um absurdo todo este processo de retirada dos cobradores de ônibus, haja vista que muitos são “pais de família”, que pagam aluguel. Ademais, coloca a impossibilidade dos ônibus funcionarem sem cobradores durante a semana.

**5-** O entrevistado coloca que a empresa diz que este processo de substituição do cobrador por máquina é para o bem estar da população, para baixar o preço da passagem, melhorias. Nesse sentido, o entrevistado afirma que está até agora tentando enxergar esse bem estar que vai trazer para a população, uma vez que ele coloca que dúvida que estes bilhões/milhões que serão economizados vão retornar para o serviço.

Neste momento o entrevistador traz um relato que aconteceu na empresa, ele conta que junto com ele entraram 70 cobradores, e após 20 dias trabalhado no mês o trabalhador tem direito a um ticket e uma cesta básica, no entanto, a empresa adiantou esta entrega para o dia 19, e impossibilitando que neste mês os 70 novos cobradores tivessem o direito aos benefícios trabalhistas. Coloca sendo um ticket de cerca de R \$410,00 e uma cesta básica de R \$180,00. No total, foi em torno de R \$47.000 que foram deixados de repassar por meio dos tickets e cestas básicas.

**8-** O entrevistador coloca que não há condições de realocar os 1.200 como está sendo proposto pela empresa e o sindicato.

7- O entrevistado afirma estar muito desanimado, já está distribuindo currículos em outros lugares, pois está uma bagunça. Coloca que tudo que “ele” pode fazer para prejudicar o trabalhador ele está fazendo. Como, por exemplo, ele falou que queria atrasar o vale de sexta-feira, porque a paralisação deu muito prejuízo.

O entrevistado afirma que os motoristas estavam muito ansiosos e nervosos com todo esse processo, em razão da dupla função, sendo inviável o trabalho do motorista sem o cobrador. No entanto, de acordo com ele, após a paralisação dos ônibus que ocorreu no dia 16/05/2023, eles estão mais tranquilos, uma vez que garantiram a permanência dos cobradores, mesmo no domingo, até novas conversas e reuniões.

O entrevistado dispõe sobre a empresa tentar burlar a legislação que garante no convênio assinado pela empresa e prefeitura não dispensar cobradores até 2026. Este acredita que após a paralisação não vai mais haver mais a ausência de cobradores nos ônibus.

10- Sobre a atuação do sindicato ele afirma que há zero atuação. Colocando que todos estão “comprados” (prefeitura e sindicato). Ainda dispõe sobre a omissão do município e do sindicato, relatando que os trabalhadores estão sozinhos.

A paralisação foi determinada pelos trabalhadores, com o auxílio da população.

O entrevistado traz sobre o sucateamento dos ônibus, falta de limpeza, Coloca sobre a questão dos “ônibus novinho” tem as etiquetas de Brasília, ou seja, ônibus de fora, usados, que são apenas pintados.

Coloca a necessidade da população reclamar do sucateamento, desse processo de retirada dos cobradores.

O entrevistador coloca que há muitas cobradoras mulheres, na sua maioria, mães solteiras. Coloca o desespero destas de ficarem desempregadas. Ademais, afirma, que no primeiro domingo, que os motoristas foram trabalhar sem cobradores, muitos motoristas se recusaram a trabalhar, sendo mandado embora cerca de 40 motoristas.

#### **APÊNDICE E - Transcrição da Entrevista nº4**

A entrevista 4 foi realizada no dia 23 de maio de 2023.

**Entrevista nº 4:**

1- Cobradora.

2- 11 anos.

3- Não é surpresa este processo, em outras cidades não têm cobradores, como no Rio de Janeiro.

4- Desde a pandemia, a partir da licitação entre o Consórcio Via Jf.

5- Melhoria no transporte público.

6- Vários, é importante a função do cobrador, onde este ajuda muito o motorista, principalmente quando está muito cheio os ônibus. O motorista que acompanho, já trabalhou no Rio de Janeiro, onde não se tem cobrador, em que o colega de trabalho relata haver muitos acidentes.

7- Mal.

8- Disponibilização de cursos para almoxarifado e informática básica, realocar na empresa ou em outras, a partir da demanda, logo vai depender de ter ou não vaga.

10- Infelizmente o sindicato não trabalha para nós. Não podemos contar com o sindicato.

**APÊNDICE F - Transcrição da Entrevista nº5**

A entrevista 5 foi realizada no dia 19 de outubro de 2023.

**Entrevista nº 5:**

1- Motorista.

2- 1 ano e 1 mês.

3- A empresa coloca que é evolução, mas no meu pensar está andando para trás, pois vai ter muito desemprego, assim a qualidade do transporte também cai muito.

4- Essa discussão já tem alguns anos, pois na outra empresa trabalhei mais de 20 anos e aí já tem 6 a 7 anos que vem falando, porém de 1 ano para cá realmente eles começaram a bater na tecla.

**Entrevistadora:** É depois daquela movimentação acha que deu uma segura ou eles ainda continuam...

**Resposta:** Não, sim, deu uma segurada, porque meio que eles queriam já tirar de uma vez, “ah vamos acabar o cobrador”, aí teve essa movimentação toda e com isso deu uma segurada ‘jogou um pano quente’, mas agora acho que essa manobra de

gratuidade no final de semana é para poder já, entendeu ? Acostumar os motoristas a ir sozinho e daqui a pouco tirar os cobradores.

**5-** A empresa não coloca, a justificativa é apenas a evolução, tecnologia, mas quando a tecnologia rouba os empregos eu acho que é ruim, tecnologia é bom para agregar ai é bom.

**6-** Segurança, pois quando tem o motorista e o cobrador já coloca mais respeito, pois são 2 pessoas e também a qualidade para o usuário. O usuário fica muito à deriva, porque o cobrador acaba ajudando a pegar uma sacola, auxilia uma pessoa com criança, cadeirante, vários aspectos, mas aí só o motorista o usuário vai ficar bem vulnerável, ele já está em relação a qualidade do transporte, né?

**7-** Não me sinto bem, me sinto decepcionado com o transporte, com os empresários com tudo que tão fazendo.

**8-** Sim, eles colocam lá “ vagas para almoçar”, mas é uma ou outra vaga só, a quantidade de cobrador disponível é grande, podem ser que te contratem e aí dá 2, 3 meses eles mudam embora, entendeu? É uma manobra para que as pessoas olhem o site e pensem ‘há realmente eles estão preocupados’, mas no fundo é só para esconder.

**Entrevistadora:** E você acha que estão demitindo mesmo?

**Resposta:** Sim, estão com certeza, todo mês tem demissão e é mais cobrador, motorista quando tem demissão é porque querem ou tem outro motivo, às vezes pode ser por faltar no serviço.

**9-** Um tempo atrás quando estava tendo essa movimentação de motoristas rodando sem cobrador os funcionários que estavam trabalhando ganharam 200 reais no ticket alimentação mais nada, não entra na folha de pagamento, não entra em nada. Isso não é salário, não entra no seguro desemprego, não entra no fundo de garantia.

**10-** Atuação no sindicato é péssima, é omissa, pois está apoiado o patrão.

## **APÊNDICE G - Transcrição da Entrevista nº6**

A entrevista 6 foi realizada no dia 19 de outubro de 2023.

**Entrevista nº 6:**

**1-** Cobradora.

**2-** 8 meses.

**3-** Penso nos pais e mães de famílias desempregadas, muitas famílias vão sair no prejuízo, pois tem muitos que estão ali para manter sua família. Por exemplo, é uma porta que eu tive, sendo mãe de família, sendo mãe e pai da minha família. Hoje encontrei uma pessoa que me ajuda pra caramba, casei com ele tem 3 meses, mas mesmo assim eu não me vejo desempregada, porque vai ser difícil correr atrás de tudo de novo. A cidade de Juiz de Fora está um escasso de trabalho, pois não está tendo direito. Se você tem o seu tem que segurar, mas se eles resolverem tirar tudo o que vai fazer ? Você vai se matar ? Você só vai brigar pelo seu direito.

**4-** Eu acho que foi antes de entrar na empresa, bem antes de entrar, pois já sabia que tinha essa questão, mas aí uma amiga me falou para entender e eu arrisquei, pois fazia 3 meses que estava desempregada. Ela falou para tentar por causa dos benefícios que a empresa oferece, que iria me ajudar e ajudar meus filhos, na época eu tinha uma neném que não tinha nem 1 ano ainda, assim tentei e consegui.

**5-** Ainda não teve justificativa, apenas fala que vai tirar você do cargo, vai abrir uma oportunidade lá dentro, outra ali, mas quem garante que você vai ficar? Quem garante que chega aos 3 meses, acaba sua experiência e você não passou? Então não tem justificativa, ainda não, eu não vejo.

**6-** É o que eu falei, vamos dizer que vai ter umas 2 mil pessoas fora do mercado de trabalho. Tem cobrador que eu sei que possui mais de 20 anos de casa, com uma idade mais avançada, o que acontece ele vai arrumar o que depois ? Vai esperar a aposentadoria mesmo, mas quando vai sair essa aposentadoria? A gente ainda sendo mais jovens podendo assim dizer, ainda conseguimos correr atrás de alguma coisa, mas você vai achar o que ? Se tá difícil achar um emprego, é isso que eu vejo, muita gente desempregada.

**7-** Me sinto péssima. Se de hoje pra amanhã falar acabou, eu ainda tenho quem vai me ajudar porque meu marido no caso é motorista, ai vai ter ele para manter a nossa família, mas só ele sozinho não tem como. O que eles vão ganhar em troca trabalhando sozinhos ? Porque se você for olhar o ônibus não é só ir ali dar o troco e liberar catraca, quem vai tá junto com o motorista na hora de uma confusão dentro do ônibus? Eu já fui uma que entrei na confusão do meu antigo motorista, quem vai tá lá para ajudar ? Quem vai tomar frente no ônibus lotado? Como o motorista vai saber se tá no momento certo de fechar uma porta? Como ele faz para liberar a

roleta e depois subir um cadeirante? Eu penso nessa parte, então acho bem complicado .

**8-** Disponho de outros cargos fora de cobrador.

**9-** Motoristas falaram que a diferença é de 400 reais a mais no ticket.

**10-** Não só eu, como muitos motoristas e cobradores pensam que o sindicato está ali para enfeite, não favorece a nós em nada.

## **APÊNDICE H - Transcrição das Entrevistas nº7 e nº8**

As entrevistas 7 e 8 foram realizadas no dia 19 de outubro de 2023.

### **Entrevista nº 7 e entrevista nº 8:**

**1-** Entrevistado 7: Motorista.

Entrevistado 8: Cobrador.

**2-** Entrevistado 7: 11 anos.

Entrevistado 8: 1 anos e 4 meses.

**3-** Entrevistado 7: Penso que é uma falta de consciência do patrão/empresário, mas entendo a parte dele e a parte da gente, quanto mais ele tirar mão de obra é melhor para ele, mas lucro, em compensação está tirando o sustento de um pai de família.

Entrevistado 8: Ao meu ver, foi antecipado. Creio que vai acontecer. Até porque tem que acontecer. Só que tem que ter uma preparação antes. Por exemplo, colocar um terminal, eles querem fazer tanto igual no Rio de Janeiro e Belo Horizonte, porém a infraestrutura antes não permite. Precisa colocar o terminal antes, colocar parada obrigatória, um ponto como BRT (Transporte Rápido por Ônibus), já que querem tirar o cobrador, teria que fazer algo semelhante. Também que o ônibus deixe de ser o transporte principal, assim entra as BRT, o metrô, a linha ferroviária e outros para não ficar só um lugar lotado. Por exemplo, em todas as cidades que não tem cobrador o ônibus não é o meio de transporte principal, no Rio de Janeiro o meio principal é BR em que pega e roda todos os bairros ali na porta, o ônibus só serve para quem mora dentro dos bairros e vai descer. Em São Paulo que não tem cobrador também o meio de transporte principal se eu não me engano é o metrô, em



Belo Horizonte é o bonde e o metrô. A maioria dos lugares que não tem cobrador, o ônibus não é o meio de transporte principal.

Entrevistado 7: Quero colocar uma coisa também, pensando sobre isso vai ocorrer a sobrecarga do motorista, aqui em Juiz de Fora tem muito morro, como o motorista vai manter o carro, descendo para botar um cadeirante, como vai confiar num carro de 17 toneladas, mas passageiro ainda, parar no morro e fazer isso, imagina.

Entrevistado 8: Além de olhar no espelho.

Entrevistado 7: Além disso também, olhar porta, passar troco. O motorista já anda estressado e vai ficar mais se acontecer isso aí.

Entrevistado 8: O índice de infarto têm aumentado.

Entrevistado 7: Isso é porque aqui não divulga, mas há muito índice de infarto, a TV não divulga. Tenho uma conhecida que trabalha no hospital que me falou sobre isso.

Entrevistado 8: O próprio acidente de terça-feira a causa foi o princípio de infarto do motorista.

**4-** Entrevistado 7: Que me lembre já tem uns bons anos, mas que quer tirar mesmo foi nos últimos anos .

Entrevistado 8: Que quer tirar mesmo foi em 2021. Mas o papo já vem desde 2016.

**5-** Entrevistado 8: A resposta que tivemos na empresa quando aconteceu a greve foi que eles querem se espelhar no modo de São Paulo, pois lá já não tem a muito tempo, mas só que depois que virou lei federal até lá está voltando os cobradores.

Entrevistado 7: Só não tiraram ainda, porque tem essa lei federal que não permite tirar. Mas vai acabar tirando, pois a máquina está aí.

**6-** Entrevistado 8: Sobrecarga do motorista acho que é o principal, sobrecarga da quantidade de passageiros, vai ocorrer de aumento do intervalo de um ônibus a outro, e também o desemprego. São os 3 principais.

Entrevistado 7: Exatamente.

**7-** Entrevistado 7: Me sinto desvalorizado e desanimado da empresa.

Entrevistado 8: Eu já entrei sabendo que ia acontecer.

Entrevistado 7: Eu entrei sabendo que ia ter cobrador e motorista.

Entrevistado 8: Mas eu entrei já sabendo que tava acontecendo.

**8-** Entrevistado 8: Você pode trocar de função, fazendo cursos, por exemplo ganhamos o SENAC e SENAI, oferecem curso para manobra, auxilia na carteira nessa categoria fizeram filiação com auto escolas e ja vem descontado no olerit, a empresa garanti que o pagamento viria, então acaba facilitando descontar

automaticamente. Além da troca de função, que você pode passar lá dentro para faxineiro, mecânico, eletricista e fiscal.

**Entrevistadora:** Já tem acontecido isso?

Entrevistado 8: Sim.

**Entrevistadora:** Isso é uma escolha da empresa ou vocês escolhem ?

Entrevistado 8: Se o funcionário quiser mudar ele muda, colocam na lista as opções do curso que tem e as funções que tem.

**Entrevistadora:** E tem vaga para todos?

Entrevistado 8: Não tem. Acredito que mais para frente vai ter, pois pelas contas que fiz vai de 2 a 3 mil cobradores.

Entrevistado 7: Concordo.

**9-** Entrevistado 8: 400 reais a mais de ticket.

Entrevistado 7: Mas aí se a pessoa pegar ela ganha o proporcional, no caso se trabalhar 1 mês ganha 400 reais a mais no ticket.

Entrevistado 8: É 200 reais agora se eu não me engano. No início eram 400 reais.

**10-** Entrevistado 8: Não faz nada, só cobra, o sindicato está do lado deles, tanto é que a greve foi por iniciativa dos trabalhadores da rua, cobrador e motorista, pessoas que conhecemos. O sindicato mesmo na hora que chegou falou para acabar a greve.

Entrevistado 7: Eles mesmo falaram ontem, pois faço o SESC/SENAC e falaram que infelizmente vai acabar mesmo o cobrador vai acabar. Faço curso de coletiva e o sindicato afirmou que irá acabar com os cobradores, justificaram que foi pela tecnologia.

**Entrevistadora:** Como funciona essa abertura de curso, sai uma lista? Onde? Vocês se inscrevem se tiverem interesse?

Entrevistados 7 e 8: Temos um grupo que vai fornecendo essas informações.

**Entrevistadora:** Eles que pagam para vocês tirarem a carteira?

Entrevistado 7 e 8: Não, tudo é descontado na folha, os cursos também, mas para você tirar a carteira tem que ter 1 ano de casa, vai descontar no olerit e as vagas para poder tirar as carteira todas já foram preenchidas.

**Entrevistadora:** A empresa tem mandado funcionários embora?

Entrevistado 7: É uma tática que tava assim, contratavam por 3 meses e logo mandava embora, obrigando o cobrador a trabalhar apenas no período de experiência.

Entrevistado 8: Sobre isso tem duas coisas: primeiro eles contratam para o período de experiência e mandam embora, segundo os antigos de casa que pediram rescisão, pois viram que o barco estava afundando, entraram em rescisão indireta por perseguição.

### **APÊNDICE I - Transcrição da Entrevista nº9**

A entrevista 9 foi realizada no dia 19 de outubro de 2023.

#### **Entrevista nº 9:**

1- Motorista.

2- Nessa agora faz 1 anos, mas na empresa X fiquei 6 anos.

3- Péssima.

4- Quando trabalhava pela empresa X não mencionaram sobre a retirada dos cobradores, começou a ser dito recentemente.

5- Para gente não falam nada.

6- Dupla função, desgaste, cansaço, atraso nos carros, pode causar acidente, pois tem que tomar conta de porta, retrovisor, pisca alerta e outros.

7- Triste, somos obrigados a fazer isso, não temos escolha, se sente cansado.

8- Não coloca alternativa.

9- 200 reais no ticket, não conta no fundo de garantia, não conta nas férias.

10- Sindicato não faz nada, nenhuma opção. Quando saí da empresa X o salário baixou, manteve a cesta básica e o ticket. Estou sem cobrador desde novembro do ano passado.