



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE LINGUÍSTICA, PORTUGUÊS E LÍNGUAS CLÁSSICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM LINGUÍSTICA**

**DISCURSO, ESPAÇO E TEMPO: TRABALHO E LUTA DE RODOVIÁRIOS NO
DISTRITO FEDERAL**

SINARA BERTHOLDO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Linguística, Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas, Instituto de Letras, Universidade de Brasília (UnB) como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutora em Linguística, área de concentração Linguagem e Sociedade, linha de pesquisa Discursos, Representações Sociais e Textos.

Orientadora:

Viviane de Melo Resende – PPGL/UnB

Co-orientador:

Brasilmar Ferreira Nunes – SOL/UnB (*In memorian*)

Brasília, agosto de 2017

**DISCURSO, ESPAÇO E TEMPO: TRABALHO E LUTA DE RODOVIÁRIOS NO
DISTRITO FEDERAL**

SINARA BERTHOLDO

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Linguística, Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas, Instituto de Letras, Universidade de Brasília (UnB) como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutora em Linguística, área de concentração Linguagem e Sociedade, linha de pesquisa Discursos, Representações Sociais e Textos.

Banca examinadora

Profa. Dra. Viviane de Melo Resende
Universidade de Brasília (UnB) – Presidenta

Profa. Dra. Neyla Graciela Pardo Abril
Universidade Nacional da Colombia (UNC) – Membro efetivo

Profa. Dra. Carolina Lopes Araújo
FUP/ UnB – Membro efetivo

Profa. Dra. Viviane Vieira
Universidade de Brasília (UnB) – Membro efetivo

Prof. Dr. André Lúcio Bento
SEEDF/UnB – Membro suplente

*MARIA, MARIA
É O SOM, É A COR, É O SUOR
É A DOSE MAIS FORTE E LENTA
DE UMA GENTE QUE RI
QUANDO DEVE CHORAR
E NÃO VIVE, APENAS AGUENTA
(MILTON NASCIMENTO)*

PARA TODAS AS MARIAS.

PARA O PROFESSOR BRASILMAR FERREIRA NUNES (*IN MEMORIAN*),
POR UMA OUTRA FORMA DE VIDA ACADÊMICA. GRATIDÃO!

*hoje eu entendi que não preciso entender todos os detalhes
e que os detalhes são retalhos
e que os retalhos não são o pano
e que o pano já não é mais pano
já se transformou em roupa
e que a roupa não tem ligação com os retalhos,
pois o retalhos nunca chegaram a ser aquela roupa.
hoje eu entendi que não preciso entender os retalhos para vestir a roupa,
assim como não preciso entender os detalhes para vestir a vida.
hoje eu entendi os detalhes.*

Sinara Bertholdo (24/08/2015)

AGRADECIMENTO

*Eu sou apenas um[a] [garota]
Latin[a]-American[a]
Sem dinheiro no banco
Sem parentes importantes
E vinda do interior
[...]
Não me peça que eu lhe faça
Uma canção como se deve
Correta, branca, suave
Muito limpa, muito leve
Sons, palavras, são navalhas
E eu não posso cantar como convém
Sem querer ferir ninguém
(Belchior, in memoriam)*

Esta é a escrita de um trabalho de quase cinco anos. Muitos foram os caminhos percorridos e com certeza os mais tortuosos de minha existência, não teve como passar sem ferir ninguém, mas fiz uma escrita como convém. Com essa escrita muito aprendi, principalmente, sobre as idas e vindas que a vida me ofereceu. Não é um trabalho pretencioso, ele é humilde pela sua própria trajetória, desbancada pela grandiosidade das relações humanas nessa curta existência que estou tendo de aprendizado. Nesses anos de doutorado, a vida não me deixou esquecer das peripécias do tempo e minha mente foi o espaço mais conturbado que visitei. Por isso, só consegui finalizar o trabalho graças a ajuda de pessoas queridas.

Agradeço à minha orientadora **Viviane de Melo Resende**, que trouxe leveza e harmonia para este trabalho e para a minha vida. Sinto-me honrada pelo apoio de **Viviane** e pelo companheirismo. Gratidão!

Agradeço à **Coordenação de Aperfeiçoamento de Nível Superior (Capes)** pelo apoio financeiro, precioso para que essa jornada chegasse até aqui. Gratidão!

Agradeço às **professoras** e ao **professor** que aceitaram compor esta banca avaliadora pelo tempo e atenção de vocês. Gratidão!

Agradeço às/aos companheiras/os de doutorado **Gersiney Pablo Santos, Maria Del Pilar Tobar Acosta, Jacqueline Fiuza** e **João Quaresma** pelo apoio, carinho, conversas e paciência. Gratidão!

Agradeço à **Mariana Marciel** pela disposição e ajuda como minha *coach*.

Agradeço à **Ana Bárbara Benjamin**, ao **André Almeida**, ao **André Corazza Gatto**, à **Ana Beatriz Barroso (querida Tize)**, ao **Bhisma Carrera**, à **Dani Fernandes**, à **Giana Márcia**, à **Jacqueline Coelho**, à **Lyza Castelli**, à **Luiza Spíndola**, à **Moema Esmeraldo**, à **Raquel Sena Mendes**, à **Vanusa Ferreira**, à **Violeta Rocha** pela amizade. Gratidão!

Um especial agradecimento ao **Chiquinho, Chico Livreiro**, por me trazer de volta para a fotografia. Valeu, **Chico**!

Agradeço ao meu companheiro, amigo e marido, **David Ramos de Oliveira Bertholdo**, pela honra de aceitar caminhar junto comigo nessa subida da maior montanha de todas: a vida. É nós!

Agradeço à família do meu marido, minha família, pelo apoio e suporte, sem eles não teria conseguido: **Daniele Ramos, Ênio Couto, Danilson Oliveira, Elza Ramos de Oliveira, Daniel Santana de Oliveira**. Muito obrigada!

Um especial agradecimento a **vovó Maria Santana** pelo feijão mais gostoso, o que me deu sustância para escrever. Valeu, **Vovó**!

Agradeço, especialmente, aos meus pais pela vida e pelo amor: **Elias Gomes de Andrade** e **Maria Bertholdo de Siqueira Andrade**. Amo vocês!

Agradeço a todas as pessoas que passaram em minha vida nesses quase 5 anos de doutorado e peço desculpas se minha memória falhou em citar alguém.

RESUMO

Nesta pesquisa qualitativa, analisamos notícias de jornais sobre protestos de rodoviários e entrevistas com rodoviários, abordando a perspectiva do trabalho. A forma como *espaço* e *tempo* foram aparecendo nos dados, impeliu a abordagem de análise baseada nas ferramentas propostas por van Leeuwen (2008). Os estudos de Elias (1997); de Santos (2001); de Souza (1999) vieram *a posteriori* como maneira de ampliar a visão sobre os dados e na forma de praticar o esforço de um estudo interdisciplinar. Nas notícias, temos representações discursivas que posicionam os trabalhadores sociais em lugar sancionado negativamente na sociedade e podemos chegar a essa assertiva utilizando da metodologia de análise proposta por Pardo Abril (2013). Nas entrevistas, a representação discursiva sobre o próprio trabalho está entrelaçada a trajetória de vida profissional. A etnografia como metodologia de estudo do objeto de pesquisa, *rodoviários*, trouxe história para escrita da tese. Os métodos utilizados para se compor a etnografia foram *diário de campo* (anotações em caderno, fotografia, relatos digitados e gravações em áudio), *entrevistas*, e *tempo-espaço*, na estratégia de sempre ir no mesmo horário, e permanecendo em torno de duas horas no mesmo lugar na Rodoviária do Plano Piloto. Durante seis meses. As notícias constroem um discurso do impedimento, ou seja, promovem a formação de uma opinião pública de que os/as rodoviários/as não trabalham pela mobilidade, mas contra ela, ao escolher constantemente itens lexicais do campo semântico do impedimento. Portanto, as notícias servem ao trânsito e não mostram preocupação específica com as condições de trabalhadores/as. A percepção potencial das pessoas, derivada da leitura de jornais, é importante aspecto do contexto social, o que tem implicação sobre as práticas sociais. Sobre a questão do trabalho percebida nas entrevistas, podemos dizer que a descrição da espacialização contém elementos semióticos que apontam para a ordem discursiva do trabalho e o discurso da violência como modos de representação da jornada cotidiana. A forma como colaboradores se colocam socialmente, nas entrevistas, não condiz com o que é representado discursivamente em jornais, tendo em vista a satisfação com a própria profissão colocada nas entrevistas. Assim, os resultados apontam a pertinência de estudos que entrelacem discurso, espaço e tempo para uma compreensão profunda de problemas sociais.

Palavras – chave: discurso; tempo; espaço; trabalho de rodoviários; luta de rodoviários.

RÉSUMEN

En esta investigación cualitativa, analizamos noticias de periódicos sobre protestas de colectiveros y entrevistas con colectiveros, abordando la perspectiva del trabajo. La forma en que el espacio y el tiempo fueron apareciendo en los datos, impulsó el enfoque de análisis basado en las herramientas propuestas por van Leeuwen (2008). Los estudios de Elías (1997); de Santos (2001); de Souza (1999) vinieron *a posteriori* como manera de ampliar la visión sobre los datos y en la forma de practicar el esfuerzo de un estudio interdisciplinario. En las noticias, tenemos representaciones discursivas que posicionan a los trabajadores en lugar sancionado negativamente en la sociedad y podemos llegar a esa asertiva utilizando la metodología de análisis propuesta por Pardo Abril (2013). En las entrevistas, la representación discursiva sobre el propio trabajo está entrelazada a la trayectoria de vida profesional. La etnografía como metodología de estudio del objeto de investigación, colectiveros, trajo historia para escritura de la tesis. Los métodos utilizados para componer la etnografía fueron diario de campo (anotaciones en cuaderno, fotografía, relatos digitados y grabaciones en audio), entrevistas, y tiempo-espacio, en la estrategia de siempre ir en el mismo horario, y permaneciendo en torno a dos horas en el mismo lugar en la Rodoviária do Plano Piloto. Durante seis meses. Las noticias construyen un discurso del impedimento, en que promueven la formación de una opinión pública de que los / las colectiveros / as no trabajan por la movilidad, sino contra ella, al elegir constantemente elementos lexicales del campo semántico del impedimento. Por lo tanto, las noticias sirven al tránsito y no muestran preocupación específica con las condiciones de trabajadores / as. La percepción potencial de las personas, derivada de la lectura de periódicos, es importante aspecto del contexto social, lo que tiene implicación sobre las prácticas sociales. Sobre la cuestión del trabajo percibido en las entrevistas, podemos decir que la descripción de la espacialización contiene elementos semióticos que apuntan hacia el orden discursivo del trabajo y el discurso de la violencia como modos de representación de la ruta cotidiana. La forma en que los colaboradores se colocan socialmente, en las entrevistas, no concuerda con lo que es representado discursivamente en periódicos, teniendo en vista la satisfacción con la propia profesión colocada en las entrevistas. Así, los resultados apuntan a la pertinencia de estudios que entrelazan discurso, espacio y tiempo para una comprensión profunda de problemas sociales.

Palabras – clave: discurso; tiempo; espacio; labor de colectiveros; lucha de colectiveros.

ABSTRACT

In this qualitative research, we analyzed newspapers news about bus workers (bus drivers, cashiers and supervisors) protests and interviews with bus workers (bus drivers, cashiers and supervisors), approaching a *labor* perspective. The way space and time appeared in the data, drove the analysis approach based on the tools proposed by van Leeuwen (2008). The studies of Elias (1997); de Santos (2001); de Souza (1999) came *a posteriori* as a way to broaden the view on the data and in the way of practicing the effort of an interdisciplinary study. In the news, we have discursive representations that place social workers in a negatively sanctioned place in society and we can arrive at this assertion using the methodology of analysis proposed by Pardo Abril (2013). In the interviews, the discursive representation about the work itself is intertwined with the professional life trajectory. The ethnography as methodology of study of the object of research, bus workers, brought history to writing the thesis. The methods used to compose the ethnography were field diary (notes in notebook, photography, typed reports and audio recordings), interviews, and time-space, in the strategy of always going at the same time, and remaining around two hours in the same place in the Central Bus Station of Plano Piloto (Brasília-Brasil) for six months. The news constructs a discourse of the impediment, that is, they promote the formation of a public opinion that the bus workers do not work for the mobility, but against it, by constantly choosing lexical items of the semantic field of the impediment. Therefore, the news serves traffic and does not show specific concern with the conditions of workers. The potential perception of people, derived from reading newspapers, is an important aspect of the social context, which has implications over social practices. On the question of the work perceived in the interviews, we can say that the description of spatialization contains semiotic elements that point to the discursive order of work and the discourse of violence as modes of representation of the daily journey. The way collaborators put themselves socially, in the interviews, does not match what is represented discursively in newspapers, considering the satisfaction with the profession itself placed in the interviews. Thus, the results point to the pertinence of studies that interweave discourse, space and time for a deep understanding of social problems.

Keywords: discourse; time; space; bus workers' *labor*; bus workers' fray.

Lista de Quadros

Capítulo 4

QUADRO 4.1 – Manchetes do Jornal de Brasília.....	72
QUADRO 4.2 – Tematização das manchetes.....	69
QUADRO 4.3 – Atores, modos de representação e escolhas lexicais	77
QUADRO 4.4 – Espaço e tempo discursivo de rodoviários	79
QUADRO 4.5 – Modo de representação dos atores sociais.....	76
QUADRO 4.6 – Sem proposta de negociação.....	83
QUADRO 4.7 – Negociação focalizada.....	85
QUADRO 4.8 – Governo de população no espaço e tempo discursivo.....	87
QUADRO 4.9 – Textos que abordam usuários.....	89

Capítulo 5

QUADRO 5.1 – Manchetes do Correio Braziliense.....	93
QUADRO 5.2 – Notícias sobre o término das paralisações.....	96
QUADRO 5.3 – Tematização do espaço discursivo	98
QUADRO 5.4 – Modos de representação de sindicato topicalizado	100
QUADRO 5.5 – Notícias de oito parágrafos.....	105
QUADRO 5.6 – Piratas dominam.....	107
QUADRO 5.7 – Topicalização de outras notícias.....	109

Capítulo 6

QUADRO 6.1 – Datas de idas à Rodoviária do Plano Piloto.....	125
QUADRO 6.2 – Tópico-guia para as entrevistas.....	136

Capítulo 7

QUADRO 7.1 – Classificações temáticas.....	147
QUADRO 7.2 – Trabalho no contexto dos relatos de campo.....	148

Capítulo 8

QUADRO 8.1 – Categorias analíticas interdisciplinares.....	154
--	-----

Capítulo 9

QUADRO 9.1 –Análise do desabafo de José.....	167
QUADRO 9.2 – Atores, ações, tempo e espaço discursivo no desabafo de José.....	168
QUADRO 9.3 – Mapeamento das cognatas de trabalhar	181
QUADRO 9.4 – Análise da descrição dos espaços por Pedro	185
QUADRO 9.5 – Representação sobre reajuste salarial na fala de Pedro.....	190

Lista de siglas

ADC – Análise de Discurso Crítica

CB – Correio Braziliense

JBr. – Jornal de Brasília

RPP – Rodoviária do Plano Piloto

Lista de figuras e fotos

Apresentação

FOTO 0 – José.....	23
--------------------	----

Capítulo 1

FOTO 1.1 – Cartazes.....	32
FOTO 1.2 – Estudantes.....	33
FOTO 1.3 – Pegando fogo.....	33
FOTO 1.4 – Olho no olho.....	34
FOTO 1.5 – Face a face.....	35

Capítulo 3

FIGURA 3.1 – Atores sociais.....	63
----------------------------------	----

Capítulo 5

FIGURA 5.1 – Tempo discursivo das notícias sobre salários.....	102
FIGURA 5.2 – Campo semântico articulado ao ator social rodoviário	110
FIGURA 5.3– Campo semântico articulado ao contexto discursivo de tempo e espaço.....	112

Capítulo 6

FIGURA 6.1 – Movimento cíclico a rede de sentidos.....	118
FIGURA 6.2 – Dialética entre os campos sociais.....	119
FIGURA 6.3 – Dialética entre os campos discursivos.....	120
FIGURA 6.4 – Croquis do Plano Piloto.....	121
FIGURA 6.5 – Imagem de satélite da RPP.....	123
FIGURA 6.6 – Traçados dos pontos cardeais.....	124
FOTO 6.1 – 19h30	134

Capítulo 7

FIGURA 7.1 – Desenho dos dados de pesquisa.....	140
FOTO 7.1 – Rodoviário em trânsito.....	143
FOTO 7.2 – Rodoviária em trânsito.....	144
FOTO 7.3 – Rodoviária em histórias.....	144
FOTO 7.4 – Rodoviários.....	145
FOTO 7.5 – Carimbador.....	149
FOTOS 7.6 e 7.7 – Relatórios de Pedro.....	149

Capítulo 8

FIGURA 8.1 – Construindo o espaço discursivo.....	154
FIGURA 8.2 – O tempo como ferramenta de análise.....	157
FIGURA 8.3 – Síntese de categorias analíticas.....	158
FIGURA 8.4 – Esquematização da representação discursiva na forma de nomeação.....	159
FIGURA 8.5 – Categorização de atores sociais.....	160
FIGURA 8.6 – Triangulação da prática discursiva.....	160

Capítulo 9

FIGURA 9.1 –Ações no espaço.....	169
----------------------------------	-----

Considerações finais

FIGURA 10 –Volta ao campo.....	203
--------------------------------	-----

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	21
CAPÍTULO 1 – CAMINHO CONTEXTUAL	29
1.1 “ESPAÇO DA LIBERDADE?”: PROTESTO E MÍDIA	30
1.2 “O PÚBLICO ABRE-SE AO PROTESTO, LEVA-O ADIANTE E PODE FAZER DELE SEU LEMA OU REJEITÁ-LO”: RODOVIÁRIOS E MOBILIDADE URBANA	35
1.3 “O PROTESTO É, PORTANTO, UMA FORMA DE COMUNICAÇÃO”: TRABALHO E TRABALHADOR/A	38
1.4 NAS VIAS DISCURSIVAS: PROTESTO, MÍDIA, RODOVIÁRIOS, TRABALHO, TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA/ HUMANA	42
CAPÍTULO 2 – TRAJETÓRIA TEÓRICA	44
2.2 NO CURSO DO DISCURSO: AÇÃO, REPRESENTAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DE SIGNIFICADOS	48
2.3 NA CONVERGÊNCIA COMUNICACIONAL: PROTESTO COMO AÇÃO DA LINGUAGEM	54
CAPÍTULO 3 – PERCURSO METODOLÓGICO	58
3.1 IDAS E VI(N)DAS: DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA	59
3.2 A ESCOLHA PELA PESQUISA QUALITATIVA COMO ENGAJAMENTO SOCIAL	61
CAPÍTULO 4 – CAMINHO ANALÍTICO: JORNAL DE BRASÍLIA	71
4.1 ANÁLISE DAS MANCHETES	72
4.2 O PROTESTO DE TRÊS NOTÍCIAS	76
4.3 PROTESTOS SOBRE SALÁRIOS	82
4.4 NOTÍCIAS SOBRE TRÂNSITO	86
4.5 PROTESTOS QUE NOTICIAM OS/AS USUÁRIOS/AS	89
CAPÍTULO 5 – CAMINHO ANALÍTICO: CORREIO BRAZILIENSE	92
5.1 ANÁLISE DAS MANCHETES	93
5.2 NOTÍCIAS SOBRE TÉRMINO DE PARALISAÇÃO	96
5.3 NOTÍCIAS DE PROTESTOS SOBRE SALÁRIOS	100
5.4 NOTÍCIA SOBRE TRÂNSITO	104
5.5 OUTRAS NOTÍCIAS	106
CAPÍTULO 6 – PERCURSO METODOLÓGICO: ANÁLISE DE ENTREVISTA	116
6.2 IDAS E VI(N)DAS: ENTRANDO NO CAMPO	120
CAPÍTULO 7– FLUXO ETNOGRÁFICO	138
CAPÍTULO 8 – NA CONVERGÊNCIA COMUNICACIONAL: O DISCURSO NA MOVIMENTAÇÃO SOCIOLÓGICA EM UM ESPAÇO GEOGRÁFICO	151
INTRODUÇÃO	152
ATORES SOCIAIS, TEMPO E ESPAÇO DISCURSIVO: CONVERGÊNCIA TEÓRICA	153

CAPÍTULO 9 – CAMINHO ANALÍTICO: ENTREVISTAS	163
9.1 ENTREVISTA COM JOSÉ	164
9.2 ENTREVISTA COM PEDRO	183
CONSIDERAÇÕES FINAIS	197
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	206
ANEXO	210
NOTÍCIAS DO JORNAL DE BRASÍLIA	211
NOTÍCIAS DO CORREIO BRAZILIENSE	235
ENTREVISTA COM PEDRO	273
ENTREVISTA COM JOSÉ	283
APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA	291

*E ecoa noite e dia
É ensurdecedor
Ai, mas que agonia
O canto do trabalhador
Esse canto que devia
Ser um canto de alegria
Soa apenas
Como um soluçar de dor*

(Canto das três raças, de Mauro Duarte)

Esta pesquisa se desenvolveu a partir do desejo de estudar relações entre discurso, trabalho e transporte público, estes dois últimos considerados campos da vida em sociedade que afetam o ser humano em termos de saúde física, mental e emocional, pois trabalhar é um imperativo social e material para se viver em sociedade, e o transporte constitui a forma de mobilidade que garante chegar ao trabalho. Como toda prática social, também as práticas ligadas ao trabalho e ao transporte têm seu aparato discursivo e vinculam-se a ordens de discurso. Nesta pesquisa, as relações entre discurso, trabalho e transporte são investigadas por meio dos conceitos centrais de representação, ordem do discurso, espaço e tempo.

Mobilidade, de acordo com o Caderno do Participante (BRASÍLIA, 2017, p. 20, grifo do Caderno), designa tudo aquilo “que se move na cidade, tanto cargas como pessoas, que circulam em bicicletas ou a pé, em transporte *motorizado individual particular*, como carros e motos, e em *transporte motorizado coletivo*, como ônibus, metrô, trem, etc.”. Nesse sentido, a primeira ideia no projeto de pesquisa era a de fazer uma etnografia sobre os/as trabalhadores/as da Rodoviária do Plano Piloto (RPP), incluindo um olhar sobre o letramento nesse espaço, mas depois das Jornadas de Junho, a ideia de pesquisar mais especificamente sobre rodoviários e suas manifestações em relação ao trabalho tornou-se latente.

Os jornais se tornaram também fonte de informação sobre o assunto e as constantes notícias sobre protestos eram uma forma de ouvir esse “canto do trabalhador”, que soava, para nós, “como um soluçar de dor”. Isso levou à coleta de notícias como uma das estratégias para construção de *corpus*. A ideia inicial de fazer uma etnografia na RPP, entretanto, não foi abandonada, apenas reorganizada para um novo foco. A primeira ida à rodoviária foi em 2014, no mês de maio, portando a máquina fotográfica e um caderninho; essa primeira ida a campo foi como simples

observadora, como usuária daquele espaço, embora a pesquisa já fermentasse minha forma de ver e sentir a rodoviária que era minha velha conhecida. Ainda transcorreria tempo até que eu estivesse preparada para a efetiva entrada no campo etnográfico desta pesquisa. Esse processo foi importante, porque foi o tempo de conseguir a aprovação do comitê de ética, coletar as notícias, submetê-las aos critérios qualitativos de seleção daquelas a serem analisadas e ler mais, tanto sobre o ato de pesquisar quanto sobre a categoria profissional dos rodoviários.

A canção de Seu Jorge “trabalhador brasileiro” representa discursivamente um estereótipo de trabalhadores/as brasileiros/as e do trabalho no Brasil. O “corre-corre” tem a ver com o espaço que o trânsito ocupa na rotina diária de pessoas trabalhadoras, como nosso colaborador Pedro, quando descreve “o quanto é ruim enfrentar, em pé dentro de um ônibus, três horas, lutando por um serviço, e trabalhar durante o dia pensando que, na hora que você voltar, você vai enfrentar aquela mesma...”. Pedro é o nome fictício de um de nossos colaboradores, pseudônimo escolhido em homenagem ao “Pedro Pedreiro” da canção do Chico Buarque de Holanda, a qual também se refere à rotina de um trabalhador brasileiro que passa a vida “assim pensando [...] e a gente vai ficando para trás / esperando, esperando, esperando / esperando o sol, esperando o trem / esperando aumento desde o ano passado para o mês que vem”. Nas músicas brasileiras, nós conseguimos encontrar muita filosofia sobre diversas questões, por isso me pareceu pertinente citar as canções neste contexto.

Já o nome fictício do outro colaborador desta pesquisa, José, é em homenagem a um trabalhador brasileiro de quem eu tirei a fotografia a seguir em uma viagem a Jericoacoara, que fica no litoral do estado do Ceará. Tomo a liberdade de numerar essa foto como Foto 0, tendo em vista que ela poderia ser tomada como um marco zero de minha reflexão sobre trabalho na vida social e, por consequência, nas representações discursivas. Vejamos.

FOTO 0 – José



O caminhar descalço de José nas areias do Ceará me levaram a um olhar sensível para a questão do trabalho. A minha vivência pessoal queria estudar a questão do transporte público, e os gritos que ecoaram nas ruas em junho de 2013 sobre transporte público coletivo – embora tenham sido depois apropriados das formas como vimos e que a história no futuro poderá narrar – me ajudaram a juntar as duas questões, e daí surgiram as questões de pesquisa que guiaram este estudo:

- 1) Como o *Correio Braziliense* e o *Jornal de Brasília*, em suas plataformas *web*, representam rodoviários de Brasília e seus protestos?
- 2) Como rodoviários representam discursivamente o seu trabalho?

Para responder à primeira pergunta foram coletadas notícias do *Correio Braziliense* e do *Jornal de Brasília*, que, submetidas a critérios qualitativos de seleção que são explicados oportunamente nesta tese, levaram à composição de um *corpus* de

notícias com 58 textos do primeiro veículo e 34 do segundo. Essas notícias foram analisadas à luz da Análise de Discurso Crítica (CHOULIARAKI & FAIRCLOUGH, 1999; FAIRCLOUGH, 2003, 2010; PARDO ABRIL, 2013; RESENDE, 2015; VIEIRA & RESENDE, 2016), utilizando as ferramentas para análise discursiva propostas por van Leeuwen (2008) e focalizando principalmente espaço e tempo discursivos.

Para responder à segunda pergunta foram feitas duas entrevistas, com os dois colaboradores já mencionados, durante a etnografia feita de dezembro de 2015 a maio de 2016 na Rodoviária do Plano Piloto. Para análise das entrevistas, além das ferramentas para análise de discurso crítica, buscamos associar os estudos de Santos (2001) na geografia, sobre a natureza do espaço, e o trabalho de Souza (1999) na sociologia, sobre análise de conjuntura, em um esforço interdisciplinar de pesquisa.

Dessa maneira, esta tese se divide em duas partes, cada qual dedicada a uma questão da pesquisa. A parte 1 tem como centralidade de estudo a representação discursiva de protestos de rodoviários, tomando como escopo analítico mídia e discurso. Essa primeira parte se divide em cinco capítulos.

No capítulo 1, contextualizamos o tema de protestos de rodoviários em notícias e sustentamos o protesto como forma de comunicação (PROSS, 1997), relacionando a questão trabalhista e do transporte público. Discutimos sobre a hierarquia do espaço público e como a utilização do transporte individual nos remete à construção de uma identidade brasileira, com o ranço da aristocracia na utilização dos transportes no Brasil. Tratamos, também, como a representação discursiva em jornais é feita e como isso pode influenciar a rejeição dos/as usuários/as em relação aos protestos de trabalhadores/as, por meio da construção de oposições de interesses. Por último, abordamos o problema do transporte público coletivo em seu viés discursivo, tendo em visto o protesto como forma de comunicar uma necessidade, como é o caso da questão trabalhista no transporte público coletivo.

No capítulo 2, debatemos o trajeto teórico deste estudo, construindo diálogo entre discurso e mídia jornalística *on-line*. Percebemos, juntamente com Durant e Lambrou (2009, p. 4), a mídia jornalística *on-line* “como uma visão de um tempo particular”, e estudamos Elias (1998) para entender como o tempo sociológico que se constitui no discurso é diferente do tempo físico marcado pelos relógios. Centramos a discussão na conjuntura textual, ponderando sobre a relação entre trânsito/ jornalismo/ rodoviários-as/ protestos.

No capítulo 3, consideramos a complexidade de investigar problemas sociais por meio de textos. Entendemos as notícias como caminho empírico para compreender o objeto de estudo. Também neste capítulo, atentamos para o engajamento social que as pesquisas qualitativas exigem e delimitamos os eixos de pesquisa, traçados para responder à questão de pesquisa correspondente à parte 1, e apresentamos as categorias analíticas usadas nos capítulos 4 e 5.

No capítulo 4, analisamos as notícias do *Jornal de Brasília*, e no capítulo 5, as do *Correio Braziliense*. Nesses dois capítulos, buscamos, na seara dos estudos críticos do discurso, as formas como a mídia jornalística eletrônica local representa rodoviários/as em seus protestos. Abrangemos os protestos de rodoviários/as como importante processo social vinculado à mobilidade urbana e humana na cidade de Brasília.

Na parte 2 desta tese, focalizamos a questão do espaço discursivo que emerge nos dados, tanto nas falas de rodoviários transcritas nas entrevistas quanto na própria natureza da pesquisa etnográfica, que foi feita no espaço público da RPP. Dessa maneira, no capítulo 6, avançamos sobre a espacialidade da pesquisa, sobre como os discursos estão inseridos no contexto social investigado, e na reflexão sobre o espaço público na ordem discursiva do trabalho. Assim, apresentamos o campo estudado, os métodos de pesquisa e desenvolvemos reflexões sobre a pesquisa de campo.

No capítulo 7, buscamos compreender as representações discursivas como elementos construídos e não como artefatos prontos a serem revelados. Dessa maneira, estabelecendo elos com a primeira parte da tese, dispomos da etnografia como ferramenta metodológica para conseguir ponderar entre o real construído no mundo e o real construído no jornal. Assim, contextualizamos a pesquisa de campo e os métodos usados para constituir o diários de campo: gravações de áudio, anotações em um caderno, relatos digitados e fotografia.

No capítulo 8, oferecemos uma discussão sobre tempo, espaço e atores sociais no esforço interdisciplinar de fazer a ADC dialogar com a sociologia e a geografia no âmbito dos estudos sobre espaço e tempo (SANTOS, 2001; SOUZA, 1999; VAN LEEUWEN, 2008). Nesse capítulo, então, construímos a convergência teórica entre atores sociais e suas articulações temporais e espaciais no discurso.

No capítulo 9, analisamos duas entrevistas feitas com o intuito de responder à segunda questão de pesquisa da tese. Para organização analítica, codificamos trechos das entrevistas, o que ajudou no desenvolvimento da análise e sua apresentação.

Dividimos o capítulo em duas seções, que são correspondentes às análises das duas entrevistas.

Por último, alinhavamos algumas considerações que intitulamos como finais, com o objetivo de arremate textual, inclusive respondendo às duas questões de pesquisa e propondo a restituição social da pesquisa, com retorno a campo. Seguimos alinhadas na luta por direitos que, mesmo não sendo diretamente nossos, influenciam diretamente na qualidade de vida e no bem-estar na cidade que habitamos.

PARTE1
MÍDIA E DISCURSO

Neste capítulo, apresentamos as questões que trouxeram o tema de protestos de rodoviários em notícias. O protesto de rodoviários e suas representações discursivas em dois jornais da cidade de Brasília (*Correio Braziliense* e *Jornal de Brasília*) são os dados que corporificam esta primeira parte da tese. A importância social dos jornais já está cristalizada na estrutura social, isso significa dizer que o sistema de valores e crenças é transmitido também pelos jornais. Dessa maneira, justificamos a importância de se entender “como os jornais on-line de Brasília (*Jornal de Brasília* e *Correio Braziliense*) representam discursivamente os protestos de rodoviários na cidade de Brasília” Para isso, neste primeiro capítulo, na Seção 1.1, apresentamos o mito do carro como “espaço da liberdade”. Na Seção 1.2, intitulada “O público abre-se ao protesto, leva-o adiante e pode fazer dele seu lema ou rejeitá-lo: rodoviários e mobilidade urbana”, discutimos a questão que emerge nos dados sobre a ‘rejeição da população’ aos protestos, representada discursivamente nas notícias, e a forma como as notícias constroem a relação entre rodoviários e mobilidade urbana. Na Seção 1.3, intitulada “O protesto é, portanto, uma forma de comunicação: trabalho e trabalhador/a”, contextualizamos a importância de se perceber o protesto como discurso social de um problema social.

1.1 “ESPAÇO DA LIBERDADE?”: PROTESTO E MÍDIA

Comecei a me interessar pelo tema de protesto em 2013, primeiro ano do doutorado. Ao me aproximar do Departamento de Sociologia, cursando a disciplina Sociologia Urbana com o professor Dr. Brasilmar Ferreira Nunes (*In memoriam*), os fatores sociológicos dos protestos que tomaram conta do país, em junho daquele ano, saltaram-me aos olhos de tal maneira que não pude ignorar os gritos que ecoavam das ruas, protestando, inicialmente, por causa do aumento das passagens: “não é só 20 centavos”. O problema do transporte público estava estampado em todas as mídias jornalísticas: jornais (*web* e impresso), telejornais, redes sociais, mídias alternativas. Os vinte centavos do aumento das passagens do transporte público coletivo de São Paulo foram a ‘gota d’água’ para o ‘rugido’ de uma sociedade insatisfeita com o transporte coletivo urbano, que é precário nas grandes cidades brasileiras (as pequenas também, mas já é outra discussão). Esse foi também um pretexto para uma empreitada política que mudou a trajetória do país.

O fato de eu, enquanto cidadã, ter morado por toda a vida longe de onde estudava e trabalhava, além de sempre ter dependido do transporte público coletivo, fez com que eu enxergasse a oportunidade de construir uma pesquisa de doutoramento que me ajudasse a entender a conjuntura de um serviço tão importante para a sociedade e ao mesmo tempo tão desvalorizado e precarizado no Brasil como um todo e, mais especificamente, na Capital.

O fato de Brasília ser uma cidade que tem como discurso ‘naturalizado’ a necessidade de se ter um carro para conseguir se viver/mover na cidade – e quando digo necessidade, quero dizer que parece que quem não tem carro em Brasília ou é muito pobre ou muito excêntrico – não faz a população média refletir sobre a dependência do transporte individual. Quem protesta em Brasília é o/a trabalhador/a rodoviário/a, que também é precarizado/a pela própria infraestrutura do sistema e sofre em todos os âmbitos sociais com a desvalorização do uso do transporte público coletivo, pois ter carro é uma mudança de *status* para o/a cidadão/ã brasiliense.

O transporte coletivo urbano, assim como a educação, a saúde e a segurança, são pilares para a construção de uma sociedade justa e igualitária. Nosso transporte coletivo é precário em seu próprio conceito, já que no Brasil o uso desse meio é feito pelas classes desprivilegiadas econômica e socialmente. A elite brasileira utiliza do transporte individual como maneira de demarcação do espaço público. Assim, temos

um transporte individual historicamente valorizado, como nos conta Matta (2010, p. 12):

No Brasil, retomamos o uso das cadeirinhas carregadas por escravos quando abrimos os braços para o transporte individual. Foi assim que nos tornamos modernos e parecidos com os europeus e americanos e permanecemos fiéis ao nosso gosto por um espaço público construído hierarquicamente.

A experiência do uso do espaço público é historicamente e socialmente construída. Para se construir qualquer experiência contamos com alguns elementos que são importantes para qualquer análise discursiva: *práticas sociais*, *discursos* e *eventos sociais*. Os jornais são fontes de dados discursivos e por isso surgiu a pergunta: como são as notícias sobre os/as trabalhadores/as do transporte coletivo urbano? Para responder a essa pergunta, fui às plataformas on-line dos jornais pesquisados, utilizei o argumento de busca ‘rodoviários’ e percebi que as notícias sobre os/as rodoviários/as eram majoritariamente sobre os seus protestos.

A partir de então, comecei a conhecer uma realidade que não conhecia: os/as rodoviários/as estavam na mídia como protestadores/as. Outra pergunta, portanto, surgiu: o que isso significa? O que significa representar uma categoria profissional como protestadora? Comecei a perceber que determinados itens lexicais eram preferidos nas notícias sobre protestos de rodoviários/as: *fechar*, *bloquear*, *impedir*, *cruzar os braços*. Todos esses termos participam de uma representação posicionada da categoria profissional e corroboram para a naturalização do discurso do transporte individual em Brasília como espaço da liberdade de se mover. Isso poderá ser melhor compreendido nos Capítulos 4 e 5 desta primeira parte da tese, em que estão apresentadas as análises das notícias.

Por ora, gostaria de contextualizar a importância de que estudos discursivos, os quais vislumbram a consciência crítica de problemas sociais, sejam feitos com dados jornalísticos, pois no jornalismo se formam opiniões generalistas que podem criar mitos sociais que *naturalizam* discursos e bloqueiam a mudança social. Um bom transporte público pode modificar o andamento de uma cidade, bem como ajudar na resolução de outros problemas sociais, como a questão ambiental da quantidade de carros na rua emitindo gás carbônico; os ‘engarrafamentos’ que desservem a mobilidade urbana; a saúde pública, tanto pela inspiração excessiva de gases poluentes, como pelo estresse causado pelos longos períodos no tráfego urbano e outros problemas de saúde.

De acordo com Pross (1997, p. 7), devemos avaliar o “fenômeno do protesto como mídia, como restabelecimento de vínculos comunicativos, e não como ruptura”. Portanto, é importante que estudiosas do discurso compreendam a notícia como representação que intermedeia o evento do protesto, a prática do protesto e o discurso sobre protesto. A mídia não substitui a realidade, mas a incorpora, tornando-se sua parte irredutível. Diante desse contexto situacional, e a partir de imagens que criei nas minhas idas a manifestações, tais como as que seguem, passei a refletir sobre a mídia como entidade orgânica e mutável, como parte da sociedade, na medida em que ela se torna conteúdo das relações e interações sociais. Vejamos.

FOTO 1.1 – Cartazes



FOTO 1.2 – Estudantes



FOTO 1.3 – Pegando fogo



FOTO 1.4 – Olho no olho



FOTO 1.5 – Face a face



Como conteúdo, a mídia se reinventa numa rotina infinita de novos nós, nova rede de sentidos. A mídia, portanto, torna-se cenário de notícias, e notícias são realizações discursivas em seu sentido mais amplo. Foi dessa maneira, portanto, que as notícias começaram a simbolizar para mim um espaço de estudo em que inicio uma reflexão sobre o ir e o vir, o ato de protestar, a cidade e trabalhadores/as rodoviários. Na próxima seção, discuto a relação de protestos de rodoviários/as e mobilidade urbana.

1.2 “O PÚBLICO ABRE-SE AO PROTESTO, LEVA-O ADIANTE E PODE FAZER DELE SEU LEMA OU REJEITÁ-LO”: RODOVIÁRIOS E MOBILIDADE URBANA

O estudo de notícias que agendam e tematizam os protestos de rodoviários/as em Brasília serviu para perceber que as vozes articuladas nas notícias são as que rejeitam, de alguma maneira, os protestos de rodoviários/as. O tema só é frequente na agenda dos jornais *on-line* porque as notícias servem à população, seja a que usa o

transporte coletivo, seja a que usa o transporte individual. Entendi, portanto, que as notícias servem ao trânsito e não mostram preocupação específica com as condições do/a trabalhador/a. A constante tematização da expressão ‘paralisação de rodoviários’, nas manchetes das notícias, não condiz com o conteúdo da notícia. Há poucas notícias cujo conteúdo condiz com a agenda do motivo do protesto. Ao contrário, o interesse da notícia é, na maioria das vezes, descrever as ações de rodoviários como prejudiciais para o trânsito, o que representa os interesses da população e os interesses de rodoviários como opostos, não discutindo os reais problemas que estão sendo tematizados nos protestos.

Os problemas de trabalho dificilmente são representados discursivamente, o tema das notícias é o trânsito como espaço social: *quais as vias que foram impedidas; a vitimização da população impedida de ir e vir; o discurso do impedimento como representação discursiva da ação de rodoviários/as*. As questões trabalhistas são secundárias na maioria das notícias, o que implica enfatizar que o ato de protestar torna-se um empecilho social e não um questionamento social:

O protesto pressupõe a existência do espaço público, da opinião pública. Como “protestação” [“protestation”], a palavra entrou no ordenamento jurídico medieval do Sacro império Romano de Nação Germânica, assinalando a Introdução de opiniões contraditórias no processo. O efeito mais duradouro foi obtido pela “protestação” dos estamentos na Igreja Católica inclinados à Reforma, durante a Dieta de Speyer¹ em 1529. Ela rendeu aos que protestavam a denominação pejorativa de “protestantes”. Desde então, o conceito alemão de “protesto” tem simultaneamente um sentido positivo e negativo, que transcende em muito as características formais do procedimento. (PROSS, 1997, p. 21)

A primeira greve de que se tem registro se deu no Egito antigo, onde “os trabalhadores egípcios cruzaram os braços por causa das más condições de trabalho e falta de pagamento (comida, vestuário e afins)”.² A primeira greve no Brasil data de 1917, uma greve geral em julho daquele ano, em que vários operários paralisaram a cidade. Protestos, portanto, assim como greves e paralisações, estão ligados à negação de uma situação que tem, historicamente e politicamente, relação com questões trabalhistas.

¹ Dieta de Speyer refere-se a qualquer uma das sessões das dietas imperiais do Sacro Império Romano, das quais 50 ocorreram entre 838 e 1570 na cidade de Speyer, agora na Alemanha. As sessões mais famosas ocorreram em 1526 e 1529. Muitas dessas Dietas tinham o protesto como consequência.

² <http://www.museudeimagens.com.br/primeira-greve-egito/>. Acesso em 7 de dezembro de 2015.

As notícias sobre protestos tornaram-se cenário discursivo sobre o problema do transporte público. O estudo das notícias como discursos representativos de rodoviários é defendido nesta tese como suporte de pesquisa que pode ajudar na consciência crítica do problema social do transporte público coletivo. Penso que a construção de pensamento é um dialogia trânsito/ jornalismo e rodoviários/ mobilidade urbana. As notícias são textos que constroem essa dialogia, traçando uma oposição social entre interesses de quem usa o transporte público coletivo e quem trabalha para o transporte público coletivo. Esses textos, portanto, não servem à mobilidade urbana, mas, sim, ao trânsito como entidade social que é hierarquizada desde os tempos do Brasil Império, conforme citado anteriormente.

As notícias constroem um discurso do impedimento, ou seja, promovem a formação de uma opinião pública de que os/as rodoviários/as não trabalham pela mobilidade, mas contra ela, ao escolher constantemente itens lexicais do campo semântico do impedimento. Assim, a rejeição do público sobre os protestos de rodoviários/as, conforme representada nas notícias analisadas, desvaloriza tanto o serviço desses trabalhadores quanto a importância social dessa categoria profissional:

O trabalho se uniu com o seu objetivo. O trabalho está objetivado e o objeto, trabalhado. O que do lado do trabalhador aparecia na forma de mobilidade aparece agora como propriedade imóvel na forma do ser, do lado do produto. Ele fiou e o produto é um fio. (MARX, 2013, p. 36)

Essa citação de Marx serve para ajudar na contextualização das notícias, que em sua maneira de desvalorizar a importância do serviço de rodoviários traz o objeto – ônibus – como de maior relevância para a mobilidade urbana do que o próprio trabalhador/a. Há uma inversão de valores, o objeto de trabalho torna-se mais essencial que o/a trabalhador/a.

Assim, percebemos que a construção discursiva das notícias carrega o potencial de levar o público a desumanizar a mobilidade urbana: o importante é o objeto de trabalho e não o trabalho em si, o trabalho torna-se secundário, quase que se invisibiliza nos discursos de impedimento. A mobilidade é dada ao objeto de trabalho e não ao trabalhador, a mobilidade urbana e os/as rodoviários/as tornam-se elementos semióticos opostos na representação discursiva dos protestos, o que pode levar à rejeição do público ao protesto da categoria, implicando uma antipatia social a essa

categoria profissional. Na próxima seção, embasada em Pross (1997), relacionamos o protesto como forma de comunicação de quem trabalha e do trabalho.

1.3 “O PROTESTO É, PORTANTO, UMA FORMA DE COMUNICAÇÃO”: TRABALHO E TRABALHADOR/A

As notícias de jornais constroem histórias de protestos de categorias profissionais. Os jornais são utilizados há pelo menos um século como fonte documental de momentos históricos. Para os estudos discursivos, que pretendem estudar problemas sociais, as notícias são importantes dados discursivos de uma faceta do problema social, que é a faceta de significados sociais dentro de um sistema de valores e crenças que o aparelho da mídia constrói. Conforme visto em Pross (1997, p. 21-22), “o protesto é um forma de comunicação”, no entanto, aqui assumimos que protesto é ação e interação e isso implica dizer que

1. O protesto é uma resposta decidida, pública, que contradiz uma comunicação precedente. Ele é uma oposição perceptível a uma posição. Dirige-se sempre contra dois destinatários: ao autor da comunicação, contra a qual se dirige o contradito, e a um público como terceira instância. Espera-se dele que conquiste o público para a oposição.
2. Os que protestam, os destinatários do protesto e o público devem estar ligados por um tema, que diga respeito a todos. Encontrar e mobilizar esse interesse significa entender mais a oposição, propagá-la. As catorze cidades livres (*Reichstädte*) que tinham seguido a Reforma e os cinco príncipes que protestaram em 1529 mobilizaram contra si a Contra-reforma, quando a sua posição se difundiu. Pode-se compreender a Contra-reforma como protesto contra os protestantes, pois ela tematizou novamente o contradito originário.
3. O protesto não desaparece ao reconhecer indiretamente as posições às quais ele se opõe ou as instituições que ele contradiz. Assim como o ladrão reforça o conceito da propriedade ao surripiar a propriedade alheia, o protesto reforça áreas de funções sociais, transformando-as em tema. Por isso o protesto acumulado facilmente se transforma em joguete de interesses estabelecidos e em instrumento manipulável dos seus funcionários. Nos cálculos dos partidos estabelecidos, o potencial de protesto eventualmente mobilizável desempenha um papel importante.

4. Um tema que concerne a todos acaba sempre por tocar as questões mais transcendentais. O protesto surge onde os fundamentos do pensamento, as origens da vida de indivíduos ou de grupos são postos em xeque.

A comunicação precedente a que os protestos de rodoviários respondem é sobre a precariedade de um transporte público, que engloba desde problemas de infraestrutura até questões políticas. Os destinatários que são alvo dos protestos de rodoviários são o governo e as empresas, e o público em terceira instância são os usuários, que nas notícias analisadas só são simpáticos ao protesto em uma única notícia, e em todas as outras rodoviários e usuários aparecem como opositores.

O tema que liga os rodoviários, as empresas, o governo e os usuários é o trânsito. O trânsito torna-se uma entidade no discurso jornalístico e é representado nas notícias como transtornado pelas paralisações: engarrafamentos, pessoas atrasadas para o trabalho e para escola, estresse social entre outros. É no foco no trânsito que o jornalismo invisibiliza, direta ou indiretamente, as posições às quais os rodoviários se opõem; assim, os protestos constantes dos rodoviários são representados em um jogo de interesses já estabelecidos em que os usuários são vitimizados, os rodoviários são bloqueadores, o sindicato é negociador (quando o tema do protesto é salário), o governo é pagador e as empresas são prestadoras de serviço (veja Capítulos 4 e 5).

Os protestos de rodoviários, portanto, põem em xeque problemas da relação hegemônica entre governo, empresas e trabalhadores. A questão que é percebida nas análises refere-se às formas de representação dessa relação hegemônica que tem como centro da relação o trabalho. O trabalho, para Engels (2013, p. 14), “é a condição básica e fundamental de toda uma vida humana. E em tal grau que, até certo ponto, podemos afirmar que o trabalho criou o próprio homem (*sic.*)”. Logo, o trabalho não se reduz a um papel social, ele é a imagem da sociedade, ele é a forma de se compreender a sociedade (DURKHEIM, 2010). “O trabalho é suporte privilegiado de inscrição na estrutura social” (CASTEL, 1998, p. 24), pois o lugar ocupado na divisão do trabalho, nos discursos, nas práticas sociais, nos eventos sociais e nas representações discursivas delimita a realidade social.

Representar uma categoria profissional como precarizada a instabiliza socialmente, sendo que a construção discursiva de notícias pode promover a rejeição ou a transformação social. O trabalho também é forma de controle social, educação

social. Educa-se para trabalhar, para se viver em sociedade. Vendem-se as horas de vida para se ter moradia, alimentação, educação, saúde, lazer; vendem-se as horas de vida para o trabalho, para depois viver. Portanto, é óbvio que o trabalho cria uma ordem social e por decorrência uma ordem discursiva. Os estudos sociológicos sobre trabalho são iniciados por Georges Friedmam e Pierre Naville:

Friedmam tinha um hábito intelectual que marcou sua existência. Possuía cadernos de nota e apontamentos de tudo que via sobre a realidade cotidiana de trabalhadores diferenciados. (...) Para conhecer a dimensão universal do trabalho, viajou para diferentes metrópoles de todo o mundo, entre elas Moscou. (...) Naville introduz a perspectiva, até então inédita, de entendimento da sociabilidade a partir do trabalho (BAVA Jr., 1990, pp. 10-12).

No Brasil, o pioneiro do campo da sociologia do trabalho é o professor Henrique Rattner, que publicou em 1956 o trabalho “Alguns aspectos do problema trabalho e trabalhador”. Depois temos, na década de 1960, Luís Pereira e seu trabalho³ intitulado “Trabalho e desenvolvimento no Brasil”. Assim a sociologia do trabalho se define como campo de estudo do “espaço social onde se realiza a atividade generalizadora da condição humana: o trabalho” (BAVA Jr., 1990, p. 16).

A reflexão sobre trabalho é pano de fundo desta pesquisa, pois linguagem e trabalho estão entrelaçados:

O desenvolvimento do trabalho, ao multiplicar os casos de ajuda mútua e de atividade conjunta, e ao mostrar assim as vantagens dessa atividade conjunta para cada indivíduo, tinha de contribuir forçosamente para agrupar ainda mais os membros da sociedade. Em resumo, os homens (*sic.*) em formação chegaram a um ponto em que tiveram necessidade de dizer algo uns aos outros. A necessidade criou o órgão: a laringe pouco desenvolvida do macaco foi-se transformando, lenta mas firmemente, mediante modulações que produziam por sua vez modulações mais perfeitas, enquanto os órgãos da boca pouco a pouco a pronunciar o som articulado após outro. A comparação com os animais mostra-nos que essa explicação da origem da linguagem a partir do trabalho e pelo trabalho é a única acertada (ENGELS, 2013, p. 17).

Por isso, o trabalho é referência para o entendimento da sociedade, bem como a linguagem, pois o trabalho é a base estrutural da formação de sociedades. A cooperação da mão, dos órgãos da linguagem e do cérebro modifica a história da

³ Insisto no uso da palavra ‘trabalho’, em vez de ‘estudo’ ou ‘texto’, como maneira engajada de definir que os estudos acadêmicos são trabalho, que o fazer acadêmico é trabalho, que a pesquisa é trabalho, para tentar desconstruir um olhar pejorativo sobre o trabalho de estudar.

humanidade:

Hoje, sabe-se que o exercício das mãos opera uma complexa cadeia de reações cerebrais que são indispensáveis para o desenvolvimento do raciocínio humano. E tanto a palavra como a linguagem derivam de seus movimentos libertadores. Não foi a razão que libertou a mão, e sim as mãos agilizadas que permitiram o seu desenvolvimento (BAVA Jr., 1990, p. 19).

A linguagem é necessária para a execução de qualquer trabalho, entendida a necessidade de interação na situação de trabalho. Ela é também instrumento de representação do trabalho, construindo significados que legitimam e categorizam os diversos tipos de trabalho. Ela, também, categoriza e identifica atores sociais dentro de sua profissão e na forma como exercem sua profissão.

Engels (2013, p. 20) afirma que “o trabalho começa com a elaboração de instrumentos”, o que começa com instrumentos para a caça e a pesca, também usados como armas, e chega a instrumentos para a mobilidade humana com a invenção da roda. O trabalho, portanto, modifica a natureza e por isso produz efeitos que são reativos em sua própria concepção. A natureza social também foi modificada pelo trabalho: “o trabalho é o processo entre o homem (*sic.*) e a natureza, um processo em que o homem (*sic.*), por sua própria ação, medeia e regula e controla seu metabolismo com a natureza” (MARX, 2013, pp. 31-32). Para isso, há a necessidade de objetos para se executar o trabalho. Para Marx (2013), o objeto de trabalho é transformado em meio de trabalho à medida que o/a trabalhador/a se apodera dele.

Chegamos, então, ao objeto de trabalho que me interessa aqui: o ônibus. O ônibus, nessa linha de pensamento, é meio e objeto de trabalho, já que é apoderado de maneira corporal pelo/a trabalhador/a. Ainda com Marx (2013, p. 35), sabemos que “os meios de trabalho não só são mediadores do grau de desenvolvimento da força de trabalho humana, mas também indicadores das condições sociais nas quais trabalha”.

O ônibus, conforme dito na seção 1.2, é empoderado no discurso do impedimento atribuído à ação de protestar de rodoviários/as. Na representação discursiva das notícias, o ônibus é a essência da mobilidade urbana e não o/a trabalhador/a. O trabalho, portanto, é conferido ao objeto de trabalho e não ao/a trabalhador/a. O discurso sobre os protestos nas notícias centra-se no trânsito, na mobilidade urbana, na vitimização da população e no objeto de trabalho.

Neste ponto, justifico a importância de estudar a representação de notícias sobre protestos de rodoviários/as, pois nas análises (Capítulos 4 e 5) fica claro que os efeitos potenciais nas notícias não é discutir, refletir e conscientizar sobre problemas

de infraestrutura do transporte público coletivo, mas, sim, informar sobre trânsito e conseguir a aceitabilidade (ver Capítulo 2) da agenda de notícia pela população, responsabilizando os rodoviários pela precariedade da mobilidade urbana, o que não é central para o problema de transporte público coletivo.

1.4 NAS VIAS DISCURSIVAS: PROTESTO, MÍDIA, RODOVIÁRIOS, TRABALHO, TRÂNSITO E MOBILIDADE URBANA/ HUMANA

A mobilidade urbana (e humana) é tema relevante em textos contemporâneos. Os jornais pautam o assunto, o que é reflexo do interesse da sociedade sobre ele. A discussão aqui empreendida pauta-se sobre quais vias são produzidos nesses textos. A concepção sobre a conjuntura social e o contexto da mobilização urbana e da mobilização do trabalhador foi o tópico deste Capítulo.

Os processos sociais compõem-se também de contexto e de conjuntura, o que implica a ordem social do ser-no-mundo e a forma como a sociedade se constitui, bem como a produção e a reprodução das relações, das instituições e das práticas sociais (Soja, 1993, p. 34-35).

Para haver transformações do ser e do estar no mundo é importante separar tempo/espaço de produção de uma realidade em que as práticas não são reguladas por valores preestabelecidos, o que configura o contexto da reflexividade. A reflexividade não pode ser tomada como o simples movimento de introspecção, mas como “o uso regulado de conhecimento sobre as circunstâncias da vida social como elemento constitutivo de sua organização e transformação”. As atividades sociais são suscetíveis ao processo de reflexividade, “à luz de novo conhecimento ou informação”, que, por seu turno, são constitutivos das instituições modernas (GIDDENS, 2010 *apud* BENTO, 2011, p.113).

Os protestos são um evento comunicativo que é elemento constitutivo do processo de reflexividade, são questionamentos da situação em que esses/essas trabalhadores/as se encontram. Analisar a representatividade de notícias sobre o assunto nos ajuda a uma tomada de consciência crítica, o que pode promover mudança social.

A relação entre protesto e mídia foi abordada neste capítulo contextual, em que foi visto que protesto é uma forma de comunicação e uma agenda jornalística de que a mídia se apoderou porque interessam à população os acontecimentos do

trânsito. O trânsito e o jornalismo, portanto, são entidades aliadas à mobilidade urbana/ humana, e a questão que se levanta nesta parte da tese sobre a representação do/a trabalhador/a é para entender como se constitui essa relação trânsito e jornalismo sobre o problema social do transporte público coletivo.

No próximo capítulo, discutimos a relação epistemológica entre o evento do protesto e sua relação discursiva na mídia. O importante nesta primeira parte da tese foi discutir que regularidades discursivas podem ser vistas na mídia de jornais *on-line* e construir aspectos de uma realidade textual que transforma/ afeta as relações sociais dos/das envolvidos/as. A escolha de palavras e a frequência de itens lexicais constroem representações discursivas que transformam/ afetam a relação entre trabalhadores/as e usuários/as. Isso significa dizer que a percepção potencial das pessoas, derivada da leitura de jornais, é importante aspecto do contexto social, o que tem implicação sobre as práticas sociais.

Neste capítulo, discutimos a trajetória teórica da pesquisa, estabelecendo diálogo entre discurso e mídia jornalística on-line. A precisão do trajeto é importante para entender a forma como a tese foi construída. A proposta do capítulo é debater aspectos epistemológicos da distância entre o discurso e sua realização na mídia.

Os textos incluem representações discursivas que são parte do contexto social e representam uma ou várias práticas sociais. A leitura de jornais on-line, hoje em dia, com a atual tecnologia disponível (*smartphones*, computadores, aplicativos entre outros), tem cunho de informação imediata. As pessoas compartilham nas redes sociais muitas notícias on-line, dispersando rapidamente grande quantidade e variedade de informações, e de modo geral só vai ao *site* fonte quem precisa de dados mais específicos, como no caso da construção dos dados para esta primeira parte da tese.

Os dados (ver Capítulos 4 e 5) desta primeira parte sugerem uma visão do discurso midiático sobre o tema dos protestos de uma categoria profissional, o que envolve um sistema de inferências que vem desde a forma como figuram pedaços de evidências de discursos que contextualizam desde a problemática micro (a representação discursiva de protestos de trabalhadores rodoviários em jornais on-line) até a problemática macro (o precário transporte coletivo público da cidade de Brasília).

Nesta primeira parte da tese, o centro da discussão é a conjuntura textual, pensando sobre a relação ontológica entre trânsito/ jornalismo/ rodoviários-as/ protestos, que está articulada à organização da sociedade. Assim, discutimos na Seção 2.1 a relação entre jornalismo, trânsito e tempo discursivo. Na Seção 2.2, refletimos sobre a ação, a representação e a identificação de significados. Na seção 2.3, apresentamos o protesto como ação da linguagem.

2.1 JORNALISMO E TRÂNSITO: O TEMPO DISCURSIVO NA MÍDIA

A ‘comum ação’ representada discursivamente é uma importante forma de dados para observamos discursos emancipatórios e hegemônicos, o que ajuda na compreensão de uma dada realidade.

Embasando-nos em Durant e Lambrou (2009, p. 4), penso o discurso na mídia jornalística *on-line* “como uma visão de um tempo particular”. Em termos sociológicos, diferentemente de termos físicos, o tempo se enquadra em práticas sociais que se dissolvem no que seria cronologicamente passado, presente ou futuro. O tempo presente não se define apenas no momento presente, pois o agora em termos sociológicos é especulativo:

Os físicos às vezes dizem medir o tempo. Servem-se de fórmulas matemáticas nas quais o tempo desempenha o papel de um quantum específico. Mas o tempo não se deixa ver, tocar, ouvir, saborear nem respirar como um odor. Há uma pergunta à espera de resposta: como medir uma coisa que não se pode perceber pelos sentidos? Uma “hora” é algo de invisível. (ELIAS, 1998, p. 7)

O que temos em termos físicos é a duração: de um dia trabalho, da morosidade de um tráfego urbano, da constância de alguma prática: “[o]s relógios são processos físicos que a sociedade padronizou, decompondo-os em sequência-modelo de recorrência regular, com horas ou os minutos” (Ibid). O que no interessa aqui é que o tempo é uma forma de agenda das notícias: falar sobre a duração dos protestos prepara os/as usuários/as de transporte coletivo e motoristas individuais para um futuro “engarrafamento”, um possível atraso na chegada ao trabalho ou mesmo uma justificativa para o atraso. Portanto, os textos de notícias são fragmentos que evidenciam a realidade social, podem ser utilizados como ‘comprovação’ de uma situação, tomando-se o que foi noticiado como fato.

Notícias sobre os protestos, que apresentam trânsitos congestionados, usuários/as insatisfeitos/as e chateados/as com a falta de mobilidade são também uma justificativa da cultura do atraso na sociedade brasileira, que também é construído em discurso como uma característica da sociedade brasileira.

Textos jornalísticos são documentos sociais, históricos, políticos. Para ser histórico, tal documento é datado. O tempo é uma forma de marcação espacial das relações sociais. O tempo no jornalismo *on-line* são discursos particulares em um

tempo particular. Isso significa que as notícias têm o objetivo de informar as pessoas sobre o acontecimento imediato. O imediato, no entanto, implica outros fatores sociais. O imediato, por exemplo, pode saber que a paralisação de ônibus irá continuar no dia seguinte e por isso é necessário encontrar outra maneira de locomoção. O que estou dizendo é que o jornalismo e o trânsito estão /são on-line e partilham de representações discursivas e de práticas sociais que influenciam e agem sobre a sociedade.

A relação entre trânsito e mídia está cindida na natureza do movimento e do protocolo social que é anunciado. As representações discursivas da mídia sobre os protestos, sendo que os protestos são uma forma de comunicação sobre um problema social, agenciam o problema discursivo.

A dominação política e a exploração econômica estão entrelaçadas por questões de ideologia que padronizam práticas e ocultam realidades sociais, ou seja, as narrativas de jornais, ainda mais sobre assuntos relacionados a trabalho e trabalhadores/as, idealizam e representam realidades de acordos com interesses particulares. Isso significa, no contexto deste estudo, que os interesses do empresariado e do governo se sobrepõem às questões trabalhistas, e essa sobreposição também se nota nas notícias em foco.

Quando se protesta, está-se rebelando diante de um sistema dado e imposto, diante do qual há insatisfação. O trânsito das cidades é um modo de relação, e rodoviários/as são parte importante dessa movimentação urbana. Assim como o texto materializa a circulação dos discursos, o trânsito materializa a circulação das pessoas, o que o torna uma parte irredutível das relações sociais. De maneira mais categórica, as pessoas que trabalham com o transporte urbano são uma parte essencial da materialização da circulação de pessoas, permitindo o movimento de ir e vir nas cidades.

É relevante observar as relações que a mídia estabelece, pois isso pode nos ajudar a perceber como os discursos são entrelaçados e como são construídas/representadas relações sociais em textos: “O tempo tornou-se, portanto, a representação simbólica de uma vasta rede de relações que reúne diversas sequências de caráter individual, social ou puramente físico” (ELIAS, 1998, p. 17).

O tempo como representação simbólica de relações pode ser compreendido em seu sentido antropológico como produto da atividade material e simbólica dos seres humanos. Quando materializado em textos, torna-se fator cultural e discursivo,

passa a ter significados que compõem a relação que a mídia estabelece com o trânsito. O trânsito é construído discursivamente em meio aos protestos de quem trabalha nele. O trânsito é espaço de trabalho e espaço de poder social; nessa perspectiva, refletir sobre os discursos midiáticos é conjecturar os significados culturais que são criados nas notícias sobre a relação entre espaço de trabalho (trânsito) e trabalhador (rodoviários/as).

As notícias reproduzem discursos que valorizam ou condenam certos comportamentos e regras, assim os comportamentos e regras no trânsito podem ser retificados ou ratificados em discursos midiáticos sobre o trânsito. Não são só as leis que emolduram os comportamentos sociais, a mídia também é uma instituição condutora de formulação de comportamentos.

Se estamos nos referindo às sociedades ocidentais e capitalistas, estamos falando de uma cultura que é produzida em um contexto social hierarquizado, marcado por profundas diferenças sociais, com uma injusta distribuição de poder e privilégio. Essa perspectiva pode ser denominada como concepção estrutural de cultura. E, procedendo dessa forma, tem-se uma análise sobre a cultura midiática enfatizando as condições sociais de produção dessas mensagens, condições essas em que as relações de poder são um importante aspecto a se considerar. (SETTON, 2011, p. 17)

A hierarquia do trânsito enquanto espaço público, já comentada na Seção 1.1, definida, inclusive, por qual meio de transporte cada pessoa utiliza, é discursivamente construídas nas notícias. Discursos podem ser ideológicos, em termos marxistas, pois abrangem as formas de consciência social materializadas em textos que compreendem o sistema de ideias que legitima o poder econômico da classe dominante. Os protestos em foco, por sua vez, materializam discursos que expressam os interesses de uma categoria subalterna no sistema de opressão de classe.

Os protestos, portanto, explicitam a conexão entre a produção de sentidos nos eventos e os significados mobilizados nas notícias. Analisar as notícias é uma maneira de estudar como os sentidos e os significados discursivos se entrecruzam com as relações de poder, quais os reforços e quais as críticas que estão sendo construídos nos discursos de protesto.

Os protestos representam um conjunto de condições sociais que está ligado a produção de sentidos e de valores na relação entre os grupos. Grupos esses que são classificados de acordo com o sistema de crenças e de valores já estabelecido na estrutura social.

O gênero discursivo que caracteriza o texto da notícia como notícia e não como outro tipo de texto é uma “categoria prescritiva” (DURANT & LAMBROU, 2009) definida por determinadas categorias que são adequadas de acordo com o suporte comunicacional. As notícias impressas têm características textuais mais rígidas do que as notícias on-line. As notícias on-line estão focadas no tempo. A duração do evento do protesto, as horas de espera de ônibus, o tempo que se demorou no trânsito para chegar a casa tornam-se agenda da notícia. O tempo é notícia no espaço do trânsito quando o assunto é protesto. O protesto é forma de comunicação, por isso é discurso. Na próxima seção, explicito o curso do discurso nessa tese.

2.2 NO CURSO DO DISCURSO: AÇÃO, REPRESENTAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DE SIGNIFICADOS

A Análise de Discurso Crítica (ADC) é uma proposta teórica e metodológica que nos permite entender como problemas sociais estão discursivamente tecidos em textos. Assim, a ADC é uma ferramenta para se estudar a linguagem presente na vida social e nos elementos da vida social, percebendo os efeitos sociais do discurso .

Para a/o analista de discurso, o texto é sua unidade mínima de análise, pois é somente nos textos que podemos compreender como os discursos – formas posicionadas de representação/ interpretação da realidade – acontecem, isto é, como se materializam e, assim, tomam parte em eventos discursivos (portanto, também na vida social, que é conformada por práticas realizadas em eventos). A análise de textos é vista, então, “não somente como análise linguística, mas em termos de como os diferentes discursos, gêneros e estilos se articulam conjuntamente” (FAIRCLOUGH, 2003, p. 3). Nessa versão de ADC, os conceitos de discurso, gênero e estilo são basilares, pois sua articulação à noção de prática social, por um lado, e as categorias linguístico-discursivas de análise, por outro, permite a crítica explanatória com base na linguagem (RAMALHO & RESENDE, 2011, 2005; RESENDE, 2009, 2008).

A virada discursiva transformou uma ciência descritiva em uma ciência interpretativa que propõe trabalhos interdisciplinares. A partir da década de 1970, a escola de Lancaster, na Inglaterra, produziu seus primeiros trabalhos em linguística no campo da análise crítica. Em 1991, houve um encontro na Universidade de Amsterdam, que a autora Ruth Wodak (2003) considera como marco inicial da ADC. Foram dois dias de congresso, em que Teun van Dijk, Norman Fairclough, Gunther

Kress, Theo van Leeuwen, Siegfried Jagër e Ruth Wodak discutiram teorias e métodos de Análise de Discurso Crítica. A perspectiva teórico-metodológica que começou a se desenvolver aí tem recebido contribuições e desenvolvimentos de pesquisadores/as de distintas partes do mundo, com destaque para a América Latina.

No Brasil, o artigo de Izabel Magalhães, de 1985, sobre gênero social na linguística, causou espécie no meio linguístico, pois linguistas tradicionais disseram que seu trabalho nada tinha de linguístico, era pura sociologia. Sem se abater com o burburinho, Magalhães firmou desde então pesquisas de cunho social em linguagem, que englobavam, inclusive, a questão de gênero social. Formou diversos/as pesquisadores/as no campo da ADC e consolidou a Universidade de Brasília como importante instituição brasileira nos Estudos Críticos de Discurso. Já formados pela professora Izabel Magalhães, outros nomes se destacaram no campo discursivo: Denize Elena Garcia da Silva, Guilherme Veiga Rios, Viviane de Melo Resende, José Ribamar Lopes Batista Júnior, entre outros.

Em 2005, no Congresso da Associação Latino-Americana de Estudos do Discurso (ALED) pesquisadoras/es reunidas/os decidiram formar a Rede Latino-Americana de Análise de Discurso Crítica sobre Pobreza (REDLAD). Dessa reunião, participaram Denize Elena Garcia da Silva (UnB-Brasil), Laura Pardo (UBA-Argentina), Neyla Graciela Pardo Abril (UNC-Colômbia) e Lésmer Montecino Soto (PUC-Chile). Esse grupo defendeu a construção de um quadro teórico-metodológico essencialmente latino-americano, que atendesse às demandas dos problemas sociais vivenciados localmente. Hoje a REDLAD já conta com a participação de pesquisadores/as de oito países integrados, incluindo México, Venezuela e República Dominicana, e já realizou onze colóquios internacionais.

Enquanto a linguística que nasceu em 1916 com a obra póstuma atribuída a Ferdinand de Saussure não privilegiava a *parole* no estudo da linguagem, na década de 1970 as ciências sociais e os estudos do discurso reconheceram a importância da linguagem como um componente estruturante das práticas sociais. Os estudos de Mikhail Bakhtin, Julia Kristeva e Michel Foucault foram importantes para o desenvolvimento dos estudos linguísticos em direção aos estudos discursivos. Também na sociologia, Talcott Parson definiu teoricamente um sistema social e tinha uma visão estruturalista da ciência social, assim como Saussure tinha na linguística, mas a partir das décadas de 1960 e 1970, uma nova sociologia foi colocada em prática, mais indagativa e interpretativa. O interacionismo simbólico que influenciou

os estudos linguísticos na década de 1970 para se tornar uma ciência mais interpretativa, também influenciou o trabalho de Herbert Blumer na sociologia e deu propriedade aos estudos sociológicos da dramaturgia social de Erving Goffman. Os estudos de Goffman também influenciaram os trabalhos de Norman Fairclough, Lilie Chouliaraki e Theo van Leeuwen, que usam da terminologia da dramaturgia social para explicar as práticas discursivas que investigam. Termos tais como ‘ator social’ e ‘cenário social’ indicam a influência de Goffman.

A análise da conjuntura como forma de indagação e compreensão do contexto estudado também tem influência da dramaturgia social de Goffman. Em 1984, no livro *Análise de Conjuntura*, de Herbert José de Souza, e em 1999, no livro *Discourse in late modernity*, de Lilie Chouliaraki e Norman Fairclough, explica-se o emaranhando discursivo por meio de termos que fazem referência à ‘dramaturgia social’. Chouliaraki e Fairclough (1999) explicam que a ADC tem estabelecido relações transversais com diversas áreas da ciência social. Este estudo é também resultado da proposta interdisciplinar da ADC. Assim, a epistemologia é traçada, tendo como centro o discurso.

Os discursos – no plural já que há sempre possibilidades diversas de representação, a que nos filiamos quando tecemos textos – são formas de representar determinados assuntos em textos (CHOULIARAKI; FAIRCLOUGH, 1999). Esse é um aspecto relevante de análise porque a forma como se articulam determinados discursos em textos contribui para a dinâmica das relações de poder. Este é um pressuposto básico compartilhado pelas diversas abordagens de ADC.⁴

Os gêneros, por sua vez, são potenciais para organização discursiva que delimitam o texto, a depender da ação discursiva desempenhada, do campo da atividade humana, da comunidade discursiva envolvida em sua produção, distribuição e consumo, traçando uma determinada relação entre conteúdo temático e estrutura composicional. Esse conceito, central em ADC, é caudatário do pensamento fundador de Mikhail Bakhtin, inovador em seu tempo e ainda hoje influente em várias

⁴ A ADC inclui uma variedade de abordagens, tais como a Teun Van Dijk (2000a, 2000b), que enfoca os estudos do discurso de maneira mais cognitiva; a abordagem de Wodak (2000, 2003, 2009), que enfoca os estudos de discurso a questões históricas; e as abordagens latino-americanas, como a de Magalhães (2000, 2004, 2012), que fez a junção dos estudos discursivos aos estudos do letramento focalizando gênero social e estudos sobre deficiência; a de Pardo Abril (2007, 2013), que trata os estudos discursivos em uma vertente que visa aos estudos da mídia e aos problemas sociais colombianos ali representados; a de Pardo (2013), quem construiu o método sincrônico-diacrônico para análise linguística de textos; a de Resende (2009, 2017), que desenvolve uma teoria crítica do discurso; a de Vieira (2016), que investe no estudo da meta-realidade, dentre outros.

disciplinas (BAKHTIN, 1979). Podemos identificar determinados gêneros discursivos na composição de textos por atenção a características como meio de divulgação, uso de vocabulário, padrão de escrita, entre outras.

Os estilos, por fim, associam-se à questão estética do texto, mas também, e principalmente, ao que Fairclough nomeia como ‘inculcações’, ou seja, os estilos revelam o *ethos* do discurso. O *ethos* tem relação com a identidade social, mas não só isso: é também “parte de um processo mais amplo de ‘modelagem’ em que o lugar e o tempo de uma interação e seu conjunto de participantes, bem como o *ethos* dos/as participantes, são constituídos pela projeção de ligações em determinadas direções intertextuais de preferência a outras” (FAIRCLOUGH, 2008, p. 207).

Esses conceitos nos ajudam a entender as relações sociais em textos. Neste estudo, tendo em vista a triangulação entre protesto, trânsito e categoria profissional, emergente nos textos, optamos por utilizar categorias analíticas que identificam modos de representação, como a representação de atores sociais (VAN LEEUWEN, 2008); que identificam modos de ação discursiva, como as escolhas lexicais e o meio em que os textos são divulgados (jornal eletrônico); e que revelam as afinidades textuais, como a intertextualidade.

É pertinente usar categorias discursivas para análise de notícias como material empírico para a abordagem de problemas sociais como as representações dos protestos de rodoviários “porque, em ADC, entende-se que a notícia reorganiza séries de eventos relatados fora de sua ordem lógica e cronológica, e por isso é uma forma de regulação social” (RESENDE, 2015, p. 4). Portanto, as narrativas produzidas em notícias realizam reconstrução de acontecimentos e construção de relações particulares:

A produção de notícias é um processo interpretativo e construtivo, e não simplesmente um relato ‘dos fatos’ (PARDO, 2008). Notícias também podem ter “uma ‘intenção explanatória’ relacionada à ‘focalização’: dar um sentido a eventos colocando-os em uma relação que incorpora um ponto de vista particular” (FAIRCLOUGH, 2003, p. 84-5). (RESENDE, 2015, p. 7)

Portanto, textos noticiosos são compreendidos, em ADC, como parte do aparato de governança, porque as notícias são elementos que ajudam a sustentar, regular e controlar eventos. Isso pode ser utilizado para a reificação de interesses de grupos sociais privilegiados, como os empresários/as de transporte, por exemplo.

Conhecer a representação de dado grupo em textos noticiosos contribui para entender problemas sociais e revelar preconceitos. Os preconceitos podem ser textualizados em escolhas lexicais que constroem nos textos os sentidos atribuídos aos eventos sociais noticiados. Nesse caso, o norte semântico do texto atua para reificação de sentidos pejorativos em relação a quem está sendo representado.

Também será relevante nas análises o mapeamento dos atores sociais representados, dos processos relacionados a esses atores, do tempo e do espaço dos eventos. Tudo isso colabora para a compreensão de quais discursos estão sendo articulados nos textos e como esses discursos contribuem para a estruturação e a reestruturação das relações entre trabalho e trabalhador/a, trânsito e trabalhador/a, protesto e trabalhador/a.

Assim, analisar discursos é uma maneira de compreender parte da vida social, o que significa dizer que os eventos sociais utilizam-se de elementos textuais para realizar práticas sociais e construir significados de mundo que contribuem para interesses políticos e econômicos.

A opção por analisar textos que representam uma dada categoria profissional é uma escolha para alcançar elementos textuais que são associados a áreas particulares da vida social deste grupo, e assim desmembrar relações de poder que podem estar emaranhadas no evento social do protesto e da relação com o trânsito:

Deste modo, ao “desnaturalizar” as práticas discursivas e os textos de uma sociedade, considerando tratar-se de um conjunto de comunidades ligadas discursivamente, e ao tornar visível o que antes pode ter sido invisível e aparentemente natural, os[as] analistas críticos[as] do discurso pretendem mostrar o modo como as práticas linguístico-discursivas imbricam nas estruturas, alargadas, sociopolíticas, do poder e da dominação. E, na medida em que estas estruturas actuam, numa sociedade, em detrimento de grupos particulares, os[as] analistas do discurso esperam poder produzir mudanças não apenas nas práticas discursivas, mas, também, nas práticas e estruturas sociopolíticas que apoiam as práticas discursivas (PEDRO, 1998).

As práticas discursivas da mídia dentro da estrutura sociopolítica da mídia é campo de interesse de muitos estudiosos e estudiosas do discurso. Na Europa, Fairclough (1995), Fowler (1991), Pedro (1996) são precursores ao destacarem a relevância de se estudar a mídia e suas nuances discursivas. Na América do Sul, Pardo Abril (2007, 2013, 2014, 2016), Magalhães (2009), Resende (2015, 2016) traçam uma perspectiva metodológica de análise de notícias, contribuindo para que se

tornem visíveis estruturas sociopolíticas de dominação relacionadas a temas interseccionais.

Esta pesquisa reconhece que as representações discursivas detêm um papel importante na problemática do transporte público coletivo. Os discursos operam na construção de significados sociais que são relevantes para manutenção da relação hegemônica que é hierarquizada no espaço público do trânsito desde a época do Brasil colônia. O trânsito foi construído no Brasil como espaço que pertencia à aristocracia, o que até hoje se reflete no perfil socioeconômico de quem utiliza transporte individual e transporte coletivo. Claro que a problemática do transporte público coletivo não se reduz à questão discursiva, mas desenvolver uma reflexão sobre essa problemática é também discursiva na relação entranhada e constante de protestos de trabalhadores/as. Como o discurso contribui para manter ou modificar práticas sociais, sendo que as mudanças na dimensão discursiva necessariamente influenciam nas práticas sociais, é então uma questão relevante para uma compreensão mais profunda do problema em sua faceta discursiva.

Fowler (1991 *apud* PEDRO, 1998, p. 37) afirma que “o mundo da imprensa não é o mundo real, mas um mundo enviesado e suposto”, ou seja, a imprensa constrói discursos “simulacros” (BAUDRILLARD, 1981; PARDO ABRIL, 2016), atendendo a interesses ideológicos da elite sociopolítica. É evidente que a partir do momento que a notícia é publicada ela se torna parte irredutível da realidade e transforma a realidade, bem como as experiências da realidade transformarão os desdobramentos da notícia.

O conceito de simulacro pode ser conferido no livro de Jean Baudrillard, *Simulacros e simulação*, de 1981, como maneira de perceber que a mídia é uma das formas de representação do estar e agir no mundo, uma abstração da concretude do evento. O avanço no conceito de simulacro feito por Pardo Abril (2016) é o de relacioná-lo ao campo discursivo como categoria discursiva que configura a realidade de acordo com os interesses sociopolíticos da agenda jornalística.

Outro conceito importante da área da comunicação social que foi adaptado ao campo discursivo por Pardo Abril (2016) é o de espetacularização. A espetacularização surge como conceito sociológico no livro de Guy Debord. O espetáculo para Debord (2003, p. 14) é uma forma cristalizada de visão do mundo, ele é “ao mesmo tempo parte da sociedade, a própria sociedade e seu *instrumento de unificação*”. O *discurso espetacularizado*, portanto, “é simultaneamente o resultado e

o projeto do modo de produção existente” (*Ibid*). Com isso, quero dizer que o conceito aprofunda a compreensão do emaranhado ideológico de ideias refletidas em textos e projeta a forma como a produção de textos é estabelecida para cumprir o objetivo traçado. Debord (2003) discute o proletariado como sujeito e como representação”, sendo que para ele a luta de classes é inaugurada pela ascensão da burguesia, sendo a burguesia o primeiro sujeito revolucionário, o proletariado, por sua vez, torna-se sujeito para constituir e de certa forma justificar “o *momento revolucionário*”. É no momento revolucionário que começam “a existir *as condições práticas da consciência*, na qual a teoria da práxis se confirma tomando-se teoria prática” (*Ibid*, p. 66). O espetáculo, portanto, torna o ator social como protagonista ou antagonista do discurso, a representação discursiva espetacularizada é um *instrumento de unificação* da realidade e do dito sobre a realidade. As notícias de protestos de rodoviários são espetacularizações do problema do transporte público coletivo, mitigam outros problemas e destacam o protesto como *instrumento de unificação* do problema da mobilidade urbana/ humana. Sendo coerente com a definição de Pross (1997) de que protesto é um forma de comunicação, na próxima seção falamos da convergência comunicacional de protesto como ação da linguagem.

2.3 NA CONVERGÊNCIA COMUNICACIONAL: PROTESTO COMO AÇÃO DA LINGUAGEM

O contexto cultural é a primeira referência para o entendimento da sociabilidade, quer dizer, do significado das práticas sociais. Na perspectiva da relevância cultural, “surge, em meados do século XX, um esforço para dar relevância aos preconceitos, à subjetividade, ao saber popular e ao local, como resposta à hegemonia racional e científica, como exercício propositivo de metodologias” (PARDO ABRIL, 2013, p. 20). A análise discursiva é um recurso importante para transformação do fazer ciência, possibilitando “a existência de múltiplas formas de conhecer e valorar esses conhecimentos como mecanismo eficaz na pretensão de compreender o mundo e a humanidade” (*Ibid*):

A Linguística vai além da reconstrução normativa e da maneira pertinente como uma língua funciona em um contexto determinado e se propõe como um cenário de que se pode interpretar e ler as relações sociais, as estruturas de pensamento e os modos nos quais se reproduz e transporta de geração em geração a cultura. A língua se configura, então, como uma prática

social com dimensões cognitivas comunicativas, mediante a qual uma comunidade exerce poder. (PARDO ABRIL, 2013, p. 20-21).

A linguagem, portanto, exerce o poder em diversas dimensões conforme dito por Pardo Abril. Ligando esse conceito de Pardo Abril à ideia de Pross de que protesto é uma forma de comunicação, podemos entender que o protesto é uma ação da linguagem, pois por meio do protesto identificamos problemáticas sociais que se tornam conhecimento do grande público através das notícias sobre protestos. Protesto é um gênero discursivo de interação social. Assim, os protestos tornam-se importantes catalisadores de problemas ligados ao campo do trabalho.

Há diferentes tipos de protestos que estão ligados a outras questões da infraestrutura social, no entanto, a ligação entre o ato de protestar e trabalhadores/as é algo histórico. Isso significa dizer que pesquisar sobre protestos é uma maneira de mapear a situação social de uma dada categoria profissional, ainda mais dentro do campo discursivo, em que o texto é o dado central de qualquer pesquisa. Os protestos se tornam textos e vendem textos. A agenda jornalística é tomada por notícias de protestos, pois é algo que interessa a grande parte da população. A forma como essa notícia de protesto é dada é o motivo que torna necessário usar as ferramentas da ADC como maneira de analisar e identificar os jogos de interesses que se dão nas formas de publicação de cada protesto:

Com o desenvolvimento e a difusão dos meios de comunicação de massa, a história passou a ser Relatada aos indivíduos, essencialmente, por meio de livros, jornais, programas de televisão, etc. e cada vez menos pela interação interpessoal, fazendo com que as tradições orais perdessem espaço para as novas formas de comunicação mediadas. A essa tendência, John B. Thompson (2011, p.60) dá o nome de “historicidade mediada”. “Nosso sentido do passado e de como ele nos alcança se torna cada vez mais dependente da expansão crescente de um reservatório de formas simbólicas mediadas” (THOMPSON, 2011, p. 60- 61). (BELTRAME, 2017, p. 31)

Assim, sendo os protestos forma de ação-interação são reportados através do espaço-tempo. O tempo na mídia tem um caráter sociológico, conforme explicado em seção anterior, o que torna o acontecimento midiático de caráter monológico, ou seja, o tempo e o espaço tornam-se um só para contextualizar o fato. “Miquel Alsina (2009) diz que o acontecimento é um fenômeno social, determinado histórica e culturalmente, através do qual se inicia o processo de produção da notícia” (BELTRAME, 2017, p. 35). Os protestos de rodoviários sempre resultam na escassez

do funcionamento regular do trânsito, pois esse é interrompido tanto por causa dos protestos no espaço da rua quanto por causa da falta de ônibus porque os rodoviários estão em greve.

Alsina (2009, p. 133) diferencia acontecimento de notícia através do ponto de referência, em que o primeiro seria uma mensagem recebida, enquanto o segundo seria uma mensagem emitida. Nesse sentido, “o acontecimento é um fenômeno de percepção do sistema, enquanto que a notícia é um fenômeno de geração desse sistema” que outorga a categoria de acontecimento aos fenômenos. (BELTRAME, 2017, p. 36)

Os protestos são reações ao sistema de trabalho em que estão inseridos, e assim buscam melhorias para a realidade que estão vivendo no trabalho. Já as notícias sobre esses protestos geram outras percepções do sistema de trabalho de quem protesta. A percepção do/a jornalista, a percepção do/a editor/a, a percepção do empresário que é dono do jornal e dos interesses de outros empresários da área de transporte e a percepção do governo como agente regulador do processo de transporte. A notícia, portanto, não é o acontecimento, é a percepção gerada pelo acontecimento por atores específicos que estão envolvidos de alguma maneira no evento do protesto, ou seja, “para que o acontecimento vire notícia, segundo o autor (2009, p. 153), ele depende de “uma valorização socialmente assumida, embora não [...] necessariamente compartilhada” (BELTRAME, 2017, pp. 36-37).

O protesto de rodoviários/as é valorizado pela agenda jornalística porque é um serviço social que regula os corpos na cidade, o poder de ir e vir na mobilidade humana que o transporte proporciona. Nesses termos, protesto é discurso se levarmos em consideração que “o discurso é o “principal produto e o resultado final” do funcionamento da instituição midiática” (BELTRAME, 2017, p.40). Dessa forma, podemos afirmar que os protestos são linguagem em ação, que acontecem na sociedade e são caracterizados como forma de comunicação nas notícias.

As notícias, no entanto, contam “uma história única” sobre os protestos de rodoviários. A escritora nigeriana Chimamanda Adichie, em sua palestra intitulada “O perigo de uma história única”, cita o termo “nkali”, do povo Igbo, que significa, em tradução livre da própria escritora, “ser maior do que o outro”, o que ela considera uma representação do poder no mundo. O perigo de se repetir demasiadamente a mesma história sobre um mesmo grupo de maneiras diferentes naturaliza formas de percepção que podem restringir as possibilidades de mudança social, ou seja, contar uma única história sobre dado grupo é uma maneira de se sustentarem relações de

poder. O poder conforme definido pela própria escritora consiste no fato de se definir uma única história a um grupo. A mídia tem o poder de definir padrões, ou seja, através da mídia são definidas “as histórias únicas” sobre um grupo. Assim, posso dizer que os discursos são partes das histórias contadas e quando naturalizados e cristalizados tornam-se “histórias únicas” que delimitam um grupo e não fazem jus à complexidade das ações de protestar. É isso que as notícias dos jornais brasileiros estão fazendo com as notícias sobre protestos de rodoviários, desumanizando os/as trabalhadores/as através de representações discursivas de objetivação pelo seu objeto de trabalho – o ônibus –, ou mesmo restringindo o campo semântico de representação a vocábulos como “bloquear”, “fechar”, “impedir” quando se referem à ação comunicativa de seus protestos. A desumanização retira a dignidade do trabalho e enfatiza o protesto como ação negativa e não como construção de luta de direitos.

A teoria, neste trabalho, é evidenciada na análise e foi traçada pela análise discursiva. Desse modo, no próximo capítulo, o percurso metodológico é discutido, o que contribui tanto para a feitura da análise como para essa discussão teórica.

Neste capítulo, discutimos a complexidade de investigar problemas sociais por meio dos discursos. Discursos sempre estão inseridos em determinados contextos sociais. O contexto que aqui interessa é o da situação do transporte público sobre a perspectiva do protagonismo dos protestos de rodoviários/as. Os dados aqui analisados são notícias *web*, coletadas nas plataformas dos dois principais jornais da cidade de Brasília. A fim de situar esta investigação em termos metodológicos, na Seção 3.1, delimitamos o tema. Na Seção 3.2, em seguida, discutimos a pesquisa qualitativa como engajamento social e aclaro os eixos e as questões da pesquisa . Na Seção 3.3, apresentamos as categorias analíticas.

3.1 IDAS E VI(N)DAS: DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA

Este trabalho articula a representação discursiva de protestos de trabalhadores/as rodoviários/as em notícias de jornais ao cenário da Rodoviária do Plano Piloto, que é também cenário do trabalho da categoria profissional foco desta pesquisa. Essa articulação objetiva analisar discursivamente a situação social do transporte público da cidade de Brasília, enfatizando que, além de todos os problemas sociais (infraestrutura, preço, acessibilidade, violência, entre outros), o transporte público é também um problema discursivo.

Para início de conversa, a pesquisa cunhou-se na observação de notícias sobre protestos, não quaisquer protestos, mas os protestos de rodoviários na cidade de Brasília. O trabalho discursivo da imprensa é examinado aqui pela perspectiva da representação desse tipo de protesto em jornais de Brasília, especificamente em suas plataformas digitais. O interesse pelo discurso jornalístico em notícias *web* deve-se à observação da relevância de notícias sobre transporte como informação rotineira à população. Os jornais escolhidos foram *Jornal de Brasília* e *Correio Braziliense*. O período de levantamento dos textos considerou o intervalo de dezembro de 2013 a dezembro de 2014. O tema do transporte público vincula muitos cenários, atores sociais, discursos e categorias profissionais. Para fazer desta uma pesquisa possível, precisei atentar a essa complexidade, pois uma compreensão adequada dos acontecimentos sociais pode exigir muitos métodos e dados: “um pluralismo metodológico se origina como uma necessidade metodológica” (BAUER & GASKELL, 2011, p. 18). A Internet facilitou o conhecimento do problema e por isso foi escolhida como ponto de partida do levantamento de dados.

Nas chamadas Jornadas de Junho, a pauta inicial era o aumento das passagens do transporte público, primeiramente em São Paulo e também em outras cidades. Tudo isso foi *espetacularizado* pela mídia tradicional (televisiva, impressa e digital). Ao acompanhar as notícias sobre a Jornada de Junho, reparei que as mídias não enfocavam os/as rodoviários/as ou quaisquer trabalhadores/as ligados/as ao transporte público coletivo (metroviários/as, por exemplo).

Os jornais como suportes para mensagens, que instituem formas de pensamento em seus textos, identificam, representam e acionam práticas sociais. Os discursos encontram nos jornais suportes essenciais para a construção de relações

sociais que se tornam hegemônicas pela estrutura social vigente baseada em um modo de produção capitalista.

Para entender melhor os aspectos discursivos do tema, procurei em outras searas estudos sobre a temática do transporte público. Encontrei no teórico da geografia Villaça (2011, p. 377) uma explicação espacial sobre a questão da segregação social, pois de acordo com esse autor “as famílias de baixa renda são obrigadas a realizarem longos deslocamentos entre moradia e trabalho tendo em vista a localização de ambos. Já se anuncia aqui a relação entre a segregação e os transportes”. Isso se torna claro nos dados das notícias, em que são apontadas as regiões afetadas pelas paralisações e o *sofrimento* da população de não conseguir chegar a casa ou ao trabalho. Conforme demarquei no Capítulo 1, há uma hierarquização do espaço público, pois é “interesse das camadas de renda mais alta – e o domínio que exercem sobre o mercado – que levam à proximidade entre seus locais de trabalho e serviços e de residência. O mesmo não se dá com as camadas de renda mais baixa” (VILLAÇA, 2011, p. 379).

O tema do transporte já vem sendo trabalhado na geografia desde 1897, com o trabalho de Alfred Hettner, geógrafo alemão. Posteriormente, em 1906, surgiu a teoria geral dos transportes, de Friedrich Ratzel. O estudo sobre transportes aprofunda-se em questões espaciais a partir da década de 1950, com o trabalho de Ullman (1959):

A recente retomada de estudos geográficos sobre transportes encontra atualmente uma ampla gama de problemáticas, contextualizadas sob um ponto de vista mais crítico e condizente com as contradições inerentes ao modo de produção capitalista. Estas discussões versam atualmente tanto sobre a relação entre transportes e desenvolvimento econômico, como entre transportes e desenvolvimento regional e, ainda, sobre imbricações entre os transportes no espaço da cidade e sua ação estruturada (COCCO & SILVEIRA, 2011, p. 554).

O transporte no espaço da cidade é um problema discursivo textualizado em jornais. Quero dizer que a forma como os jornais representam o problema do transporte público afeta a ação dos atores sociais envolvidos. Cocco e Silveira (2011) observam que os estudos da geografia de transportes devem ser baseados no materialismo histórico e dialético porque é impossível não perceber a relação imbricada entre ‘desenvolvimento de transportes públicos e desenvolvimento econômico mais amplo’. Refletir sobre quem usa transporte público coletivo, em Brasília, confirma a relação socioeconômica que Cocco e Silveira descrevem.

A complexidade do assunto foi abordada como questão epistemológica, em que escolho ter como ponto de partida o ser humano, seu trabalho e sua insatisfação demonstrada em protestos. Para Engels ([escrito em 1896] 2013, p.14), “o trabalho (...) é a condição básica e fundamental de toda a vida humana. E em tal grau que, até certo ponto, podemos afirmar que o trabalho criou o próprio homem (*sic.*)”. Isso significa dizer que não há como estudar a sociedade sem atentar para o trabalho. A centralidade do/a trabalhador/a nesta tese está relacionada à prática social do protesto e do problema social do transporte. O problema social do transporte é entendido assim como parcialmente discursivo.

A materialidade de relações hegemônicas é dada também na materialidade do discurso, ou seja, em textos. Os textos sempre estão mediados por propósitos de quem produz significados, tematizando interesses, abordando estratégias de uso, com fatores emocionais e construções de metáforas. Os textos estão carregados de significados que identificam e representam a sociedade e seus problemas, portanto, o texto só pode ser social. Os textos que se corporificam nesta tese são ações discursivas que identificam e representam certos aspectos da vida de um grupo profissional.

Toda essa articulação é baseada na pesquisa qualitativa como uma escolha engajada política e socialmente. Na próxima seção, explico o porquê da escolha pela pesquisa qualitativa e aponto passos importantes para o processo investigativo e analítico.

3.2 A ESCOLHA PELA PESQUISA QUALITATIVA COMO ENGAJAMENTO SOCIAL

Os resultados das pesquisas sociais não têm o objetivo de generalização sobre os dados, pois esses dados são espacial e temporalmente específicos de uma situação sócio-histórica. Isso significa dizer que o caminho da pesquisa qualitativa é tão relevante quanto o resultado, no sentido de oferecer subsídios para outros estudos que provoquem consciência crítica e mudança social.

Esta escolha pela pesquisa qualitativa é uma posição epistemológica de como buscar entender o mundo, por meio de narrativas em vez de por meio de números. O meio científico dos estudos em humanidades – linguagem, relações sociais etc. – é obviamente diferente do meio dos estudos da natureza e das tecnologias, pois nossas

pesquisas confundem-se, muitas vezes, com nossas experiências pessoais, o que exige o reconhecimento de subjetividade.

A pesquisa qualitativa vem ganhando espaço nas mais diversas áreas do conhecimento, “já tendo desenvolvido uma identidade própria”, visando a uma abordagem de entendimento, de descrição e de explicação de processos sociais “de dentro” (FLICK, 2009, p. 8). A análise de experiências de grupos ou pessoas é ponto basilar das pesquisas qualitativas, enfocando a comunicação como experiência humana central, o que se mostra também na delimitação dos temas desta tese.

Para que uma pesquisa seja caracterizada como qualitativa, segundo Flick (2009), é importante que: 1) tenha interesse no acesso a experiências, interações e documentos em seu contexto natural, e de uma forma que dê espaço às suas particularidades e aos materiais nos quais são estudados; 2) abstenha-se de estabelecer um conceito bem definido daquilo que estuda e de formular hipóteses no início para depois testá-las – em vez disso, os conceitos são desenvolvidos e refinados no processo de pesquisa, que é dirigido por perguntas, e não afirmações; 3) os métodos e a teorias sejam adequados aos dados e não o contrário, de modo que a própria pesquisa dará o desenrolar do caminho; 4) não haja imparcialidade da pesquisadora no processo de pesquisa (no meu caso, entendo que sou parte do processo e que tal condição deve ser refletida no trabalho); 5) o contexto seja parte importante para entender a questão de estudo. Por fim, Flick ainda registra que o texto é parte central da pesquisa qualitativa, que permite uma conjuntura documentada do problema estudado.

Os textos são mediadores da vida social, e por isso a pesquisa qualitativa se centra neles. Mason (MASON, 2002, p. 15) considera a pesquisa qualitativa como o paradigma adequado para o estudo da textura e da tessitura da vida cotidiana, o que possibilita a quem faz pesquisa qualitativa explorar uma gama ampla de dimensões sociais, tais como: atores sociais, experiências, textos, discursos, ações, práticas de ação cultural entre outras.

Ao explorar essas dimensões sociais, podemos identificar relações discursivas que prejudicam o desenvolvimento social em favor de crenças e mitos historicamente reproduzidos pelos interesses de uma minoria, o que prejudica o bem-estar social e o acesso pleno aos direitos humanos. O paradigma discursivo como ponto central de uma pesquisa qualitativa corrobora para “compreensão sobre o mundo e o estabelecimento do discurso como objeto transversal a todas as disciplinas das

ciências humanas e sociais” (PARDO ABRIL, 2013, p. 19). Dessa maneira, estudiosos/as do discurso podem, por meio de análises discursivas, fazer emergir discursos que mantêm ‘escolhas’ ideológicas de grupos privilegiados:

A ideia de um sujeito plenamente “responsável” por seu atos, em termos morais e criminais, claramente atende à necessidade ideológica de esconder a complexa trama, sempre já operante, dos pressupostos histórico-discursivos, que não apenas dão o contexto do ato praticado pelo sujeito, mas também definem de antemão as coordenadas de seu sentido: o sistema só pode funcionar se a causa de sua disfunção puder ser situada na “culpa” do sujeito responsável. (ZIZEK, Slavoj, 1996, p. 11)

Nesse trecho, Zizek reconhece que o indivíduo já nasce em uma estrutura social predisposta, mas isso não significa dizer que não haja como identificar lacunas que podem ser estrategicamente utilizadas para modificar a trama ideológica preestabelecida. A Análise de Discurso Crítica é importante ferramenta para investigar, por meio de textos, práticas sociais e discursivas que sustentam as pressuposições sociais dentro do campo profissional.

O conhecimento social deve ser vinculado à reflexão de questões éticas, já que na pesquisa qualitativa é esperado um engajamento social e político. A reflexão metodológica da tese foi sendo amadurecida com o cumprimento das etapas de pesquisa, e na vivência da pesquisa foram-se delimitando as epistemes que seriam usadas como formas de explicar e expressar a ontologia e os métodos adequados à investigação dos temas aqui conectados. Nesse caminho, foram construídas as questões de pesquisa que me ajudaram na demarcação analítica dos dados e das categorias de análise. No processo de pesquisa, foi delimitado o eixo de pesquisa da primeira parte da tese: a representação de protestos de rodoviários/as em Brasília na mídia jornalística *on-line*.

Daí, a partir do acompanhamento dessa mídia jornalística e o interesse por este um estudo local, foram se delimitando os critérios de seleção das notícias. Primeiramente, optamos pela mídia jornalística *on-line* local, depois levou-se em consideração a quantidade de leitores/as, tempo da mídia na cidade de Brasília e conhecimento do senso comum da mídia como forma de se chegar aos jornais: *Jornal de Brasília* e *Correio Braziliense*.

Para contemplar esse eixo desta pesquisa, a sociologia me ajudou a compreender o contexto das notícias e entender o problema social do ponto de vista da representação do/a trabalhador/a em notícias; já a geografia, juntamente com a

antropologia (MATTA, 1997), fez perceber o trânsito como protagonista de um espaço público hierarquizado historicamente pelo próprio uso dos diferentes tipos de transporte. Claro que o protagonismo metafórico do trânsito, em algumas notícias, em detrimento do protagonismo do ator social *rodoviários/as*, é uma questão sociológica, bem como discursiva.

De acordo com Mey (2001, p. 19), “tomar uma formação societal como texto implica atribuir vozes: primeiramente, falantes e ouvintes, mas também eventuais espectadores, ouvintes desconhecidos, leitores (próximos e distantes, tanto no tempo como no espaço), juizes, pesquisadores etc.”. O motivo desse interesse é que o espaço semiótico de um texto pode ser interpretado sistemicamente como uma rede de sistemas, na qual vozes são operacionalizadas em texto. Essas redes de sistemas constroem um espaço semiótico contínuo, em que a continuidade está tanto na sequência cronológica das notícias quanto na frequência de publicação de notícias sobre o tema de protesto de rodoviários. Esse espaço semiótico é representado em textos, que constituem o ato comunicativo, o que indica a linguística como instrumento utilizado por analistas de discurso para análise de instâncias discursivas que representam, identificam e/ou acionam relações hegemônicas que geram problemas sociais (RESENDE, 2008).

A ADC, na versão desenvolvida por Fairclough a partir das premissas linguísticas de Halliday, e posteriormente desenvolvida na América Latina, utiliza-se da multifuncionalidade da linguagem como maneira de processar analiticamente a ação, a representação e a identificação dessas vozes textualizadas. Magalhães (2004) assinala a importância de compreender e qualificar os efeitos sociais no texto, pois não é causal a relação entre texto e contexto, e, sim, dialética. A autora ressalta que “os textos são elementos dos eventos sociais que se relacionam dialeticamente com elementos não-discursivos” (MAGALHÃES, 2004, p. 114).

As pautas editoriais de jornais, que atendem a determinados interesses políticos, culturais e econômicos, é parte das narrativas desenvolvidas no contexto social e formuladas a partir da estrutura social, atribuindo vozes elementares para a formação de dada sociedade, no caso da sociedade brasileira. Como forma de inovar no campo discursivo, este estudo contribui na perspectiva teórico-metodológica ao articular protesto e trânsito como formas discursivas do problema do transporte público coletivo no Brasil.

A notícia como gênero discursivo é objeto de mercado que atende a determinados interesses e que tem valor econômico. Johannes Gutenberg (1398-1468) imprimiu a Bíblia, em 1452, inventando assim a roda midiática. A imprensa periódica ocidental surgiu no contexto da literatura do século XVI, de Cervantes e de Shakespeare, quando as línguas dos colonizadores europeus ganharam amplitude por causa das rotas marítimas e das conquistas de territórios (LAGE, 2006). Os primeiros jornais circularam na Alemanha, no século XVII, em 1609. Na América Latina, o primeiro jornal a circular, intitulado *Gaceta de Mexico y de Nueva España*, foi no ano de 1722, portanto no século XVIII. No Brasil, a imprensa só foi legalizada no século XIX, em 1808, com a transferência da família real e a criação do jornal *Gazeta do Rio de Janeiro*. O fato de a imprensa só ter sido legalizada no Brasil com a chegada da família real indica a que interesses as notícias do jornal brasileiro servia (e ainda serve).

A comunicação é política. O uso da língua é político. Assim, a notícia é uma forma política de se construírem significados dos mais diversos temas sociais. Estruturalmente, os manuais de redação oficiais “abordam o gênero notícia apenas como maneira de estruturação do texto e se restringem a dois elementos: a estruturação da lide⁵ e o princípio da pirâmide invertida” (JORGE, 2013, p. 83). Na prática isso não acontece, o jornalismo *on-line* não é rigoroso em relação à estrutura de suas notícias, as manchetes destoam do conteúdo do corpo do texto da notícia:

Do ponto de vista da estrutura, a notícia se define, no jornalismo moderno, como o relato de uma série de fatos, a partir do fato mais importante ou interessante; e, de fato, a partir do aspecto mais importante ou interessante. Essa definição pode ser considerada por uma série de aspectos. Em primeiro lugar, indica que não se trata exatamente de narrar os acontecimentos, mas de expô-los (LAGE, 2006).

As notícias colaboram com a criação dos sistemas axiológicos. Os sistemas axiológicos em questão quando se trata da imprensa tradicional estão ligados a valores de mercado e a lógica de consumo. “O jornalismo é um negócio, e os gerentes da empresa devem manter o orçamento equilibrado e atrair clientes” (ROSENSTIEL, 2004, p. 81), assim se constrói a lógica de mercado. A relação econômica permeia a agenda de notícias dos jornais. O papel deste trabalho, portanto, é identificar que

⁵ “Geralmente o primeiro parágrafo do texto jornalístico – que dá à notícia a configuração como gênero, porque ele é, em si, uma forma de organização dos fatos conforme o princípio de hierarquização, a partir do aspecto considerado mais importante ou relevante” (JORGE, 2013, p. 83).

recursos estão implicados na estratégia discursiva das notícias coletadas, no sentido de salientar a pretensão discursiva das condutas das notícias sobre os protestos de rodoviários.

A conduta adotada para a coleta destas notícias foi temática, tendo como entradas de busca as seguintes palavras-chave: paralisação de rodoviários/ paralisação dos rodoviários; greve de rodoviários/ greve dos rodoviários; protesto de rodoviários/ protesto dos rodoviários; manifestação de rodoviários/ dos rodoviários; rodoviários. A partir dessa busca nas duas plataformas dos jornais consegui chegar ao número de 34 notícias do Jornal de Brasília e 57 notícias do Correio Braziliense no período de um ano, dezembro de 2013 a dezembro de 2014.

A coleta de dados, como já dito anteriormente, iniciou-se em dezembro de 2013. A seleção das notícias levou em consideração estar expressamente escrito na manchete das notícias os vocábulos paralisação (e seus sinônimos contextuais: protesto/ greve/ manifestação) e rodoviários. Como primeira abordagem para conhecimento da representação discursiva, observei os atores sociais que são identificados nos textos. Vejamos a seguir.

FIGURA 3.1 – Atores sociais



Além de rodoviários/as, que é o grupo protagonista das notícias coletadas, foram mapeadas os atores acima identificados. A *população* se divide em dois grupos: *usuários/as* do transporte público e *motoristas*. O importante de mapear os atores envolvidos na temática para assim observar quais são ações representadas discursivamente. Essas ações caracterizam esses atores e contam uma parte da história da problemática do transporte público. Essa consciência que o mapeamento desses

atores pode provocar, é a consciência crítica sobre o papel desempenhado e o papel atribuído pelas representações discursivas nas notícias.

O jornalismo mudou de formato nos últimos anos, e com eles também mudou o formato das suas notícias. O formato e o conteúdo têm suas especificidades que compõem os diferentes tipos de gêneros discursivos, fazendo da notícia on-line um gênero textual do jornalismo. Com a praticidade da leitura on-line de jornais, o jornal impresso entrou em crise. O século XXI tem sido caracterizado pela crise do jornal impresso. O advento da internet deu acesso a notícias on-line, as quais se tornaram mais corriqueiras para parte da população. Esse processo também modifica as agendas de notícias, e os protestos de rodoviários são um tipo de notícia tipicamente on-line, o que posso afirmar por haver pesquisado em arquivos impressos dos jornais em tela e encontrado poucas notícias sobre o assunto no período mesmo período da pesquisa on-line.

Os jornais on-line se tornaram laboratórios de estudo discursivos, principalmente na América do Sul, com importante colaboração de pesquisadoras e pesquisadores do Brasil, Argentina, Chile, Colômbia, Venezuela, por meio da Rede Latino-Americana de Análise de Discurso Crítica sobre Pobreza. Dessa maneira, esse trabalho se identifica com o trabalho que a professora Neyla Graciela Pardo Abril vem desenvolvendo na Colômbia sobre o estudo de mídias *on-line*:

O exercício metodológico e a reflexão teórica que se propõe podem ser reaplicados na explicação dos complexos fenômenos que constituem a realidade comunicativa e midiática do mundo global. Portanto, aborda-se a comunicação midiática como uma atividade social que envolve uma multiplicidade de atores que conjugam emoções diversas, racionalidade múltiplas e motivacionais e interesses variados que inclusive podem ser dissimilares. Esta diversidade de posições e interesses permite reconhecer tensões entre as ações sociais dos sujeitos, e as práticas de poder implementadas nos âmbitos individuais e coletivos (PARDO, 2014). Nesta proposta analítica, aspira-se recuperar o conjunto de categorias e relações que podem ser o ponto de partida para a formulação de uma análise sistemática dos discursos midiáticos (PARDO ABRIL, no prelo, tradução minha).

A escolha pelos principais jornais na cidade de Brasília alinha-se ao método de seleção defendido por Pardo Abril, que sugere foco em “instâncias de maior prestígio midiático (...), com o qual se delinea seu papel protagonista na difusão de informação e a produção de análise sobre os assuntos públicos” (*ibid*). A mídia inclui

um número muito grande de gêneros discursivos sendo produzidos, distribuídos e consumidos todos os dias, e nessa miríade optei por analisar notícias no formato *web*.

Já se disse que o texto é a unidade mínima de análise em ADC. Os textos são instâncias discursivas que estão presentes em vários campos sociais e são parte da construção de ações, interações entre pessoas, assim como identificam as relações sociais e o papéis sociais que realizamos. No texto materializa-se o conjunto interconectado de práticas sociais que Fairclough (2003) designa como a ordem do discurso, que é articulação entre gêneros, discursos e estilos. Os gêneros promulgam delimitações no texto, com formas pré-estabelecidas que relacionam determinado gênero a determinada prática social. Os gêneros discursivos articulam características próprias que os tornam ‘relativamente estáveis’ (BAKHTIN, 1979), como a escolha vocabular, o padrão de escrita, o meio de divulgação do texto, seu formato, entre outras. Os discursos, no plural, realizam os modos particulares de abordagem dos assuntos que definem o texto, sendo, portanto, um forte indicador da forma como as representações se constituem e se constroem nos textos. Os estilos constituem também ‘inculcações’ que revelam o *ethos* no discurso. (FAIRCLOUGH, 2008).

A articulação de categorias sociológicas e discursivas ilustra a relação entre os textos, como categoria da prática particular do evento. Para chegar até as categorias analíticas, as análises das notícias constituíram um momento de tomada de consciência de questões discursivas e sociais do problema. Um inventário da representação dos atores sociais envolvidos foi importante para compreender o protagonismo ou antagonismo dos/as rodoviários/as.

Os padrões textuais, vocabulares e discursivos úteis para a avaliação do protagonismo ou antagonismo entraram nas análises com o propósito de articular as práticas discursivas às questões sociológicas e às questões geográficas de espaço e tempo entre texto e contexto da representação discursiva de rodoviários. O estudo antropológico de Matta (2010) sobre a hierarquização do espaço público foi uma observação pertinente à relação de força entre ‘motorista de carro individual’ e ‘motorista de ônibus’.

A intertextualidade como encadeamento de textos foi utilizada como categoria de análise das notícias, percebendo quais são as vozes trazidas nos textos e suas relações intertextuais. A análise intertextual pode ajudar a identificar em que domínio discursivo estão apoiadas as notícias:

As diferentes vozes relatadas em um texto podem representar diferentes discursos. As vozes selecionadas e as maneiras como são representadas permitem o mapeamento das representações particulares do evento. Por meio delas é possível refletir sobre a articulação dos momentos das práticas envolvidas numa determinada conjuntura (RESENDE & RAMALHO, 2011, p. 106)

Todo texto está filiado a discursos. Os discursos são protagonizados por atores sociais da realidade estudada. Portanto, mapear os atores sociais representados nas notícias é uma maneira de entender a forma como o protagonismo de rodoviários/as se dá.

3.2.1 Argumentos de busca

As palavras-chave que levaram à seleção dos textos foram escolhidas tendo em vista o objetivo da tese de estudar a representação discursiva de protestos de rodoviários. Assim, me ative ao óbvio de procurar notícias que continham esses itens lexicais nas manchetes: rodoviários, paralisação de/dos rodoviários, protestos de/dos rodoviários, greve de/dos rodoviários e manifestação de/dos rodoviários.

Dessa maneira, filtrar os textos pela sua temática através das palavras-chave que darão a entrada na busca da pesquisa é uma estratégia para conseguir responder à questão guia: “como os jornais on-line (*Jornal de Brasília* e *Correio Braziliense*) representam discursivamente os rodoviários em situação de protesto?”. Essa forma de fazer pesquisa é uma maneira a pesquisar uma ideia central, bem como de centralizar a pesquisa, o que ajuda no processo investigativo.

Todo texto para realizar-se precisa ter condições de efetivação que o contextualizam. Essas condições são baseadas na prática social que cada texto vivencia. De maneira geral, no entanto, as condições para que um texto se efetive como tal são a intenção de quem escreve, a aceitação de quem lê (e no caso das notícias antes do/da editor/a) e a situação do que foi escrito. Essas condições juntamente à estratégia de se centrar em um tema por meio de palavras-chave esboça uma forma de pesquisa coerente para estudos discursivos, no sentido de que experiência de uma situação social pode ser mapeada.

A proposta deste tipo de pesquisa também é interessante porque ao pesquisar durante um período o mesmo tema, no mesmo jornal, percebe-se uma coerência discursiva que interpreta uma representação também discursiva da informação transmitida; a repetição de ideias e de escolhas semânticas para caracterizar um

mesmo tema é uma maneira de se contar uma única história sobre um grupo. A ausência de diversidade de informação e a intertextualidade entre si das notícias transformam o que era para ser informação em narrativização de uma prática e uma escolha clara de posicionamento social e político sobre o assunto.

“A narrativização consiste na atenção discursiva dos detalhes dos acontecimentos [...], das circunstâncias e particularidades do que acontece com o grupo dominado” (PARDO ABRIL, 2013, p. 185). Assim, a *narrativização* é um forma discursiva de se contar uma história a partir de uma perspectiva hegemônica. A *mitigação*, por seu turno, “é o processo através do qual se reduz o papel do agente e sua responsabilidade” (*Ibid*).

A intertextualidade entre as notícias reforça pressupostos sociais que são negativos ao ato de protestar, afirma protagonismos e antagonismos dos atores sociais envolvidos, traçando um perfil social mais ou menos fixo que constrói uma identidade representada discursivamente como de uma única face, sem levar em consideração a diversidade de experiência, o que desumaniza o ato de protestar. Diversidade de pontos de vistas é poder que é materializado por meio da informação midiática, ou seja, demonstrar diferentes visões sobre o mesmo assunto ampliaria a capacidade avaliativa do assunto.

Como poderemos ver no próximo capítulo, as escolhas que representam os atores envolvidos na temática das notícias são restritas a alguns campos semânticos. Cada ator social está dentro de um campo semântico, o que corrobora a ideia de que se está narrativizando uma história única. Os discursos são reproduzidos de maneira a pressupor situações, mitigar informações, invisibilizar e ocultar atores sociais, espetacularizar o acontecimento do noticiado.

Aqui apresentamos as análises de notícias do *Jornal de Brasília* sobre os protestos da categoria profissional denominada ‘rodoviários’, isto é, profissionais que atuam no setor de transporte público, especificamente na cidade de Brasília. As análises focalizam, na seara dos estudos críticos do discurso, as formas como a mídia jornalística eletrônica local representa rodoviários/as em seus protestos. A pesquisa compreende os protestos de rodoviários/as como importante processo social vinculado à mobilidade urbana e humana na cidade de Brasília. Conforme explicado no Capítulo 1 (ver seção 1.3), o protesto é uma forma de ação-interação, o que é relevante para se entender a questão do transporte público como problema social que inclui facetas discursivas, já que os modos como se representam os/as trabalhadores/as rodoviários/as em notícias têm impacto sobre os modos como a sociedade percebe esses/as trabalhadores/as e se posiciona em relação a suas pautas de protesto. Nesse sentido, o que se espera é incidir sobre algumas facetas semióticas da problemática do transporte público – representação de ‘rodoviários’, ‘protesto’ e ‘trânsito’ em contexto específico.

Serão analisadas, especificamente, as representações discursivas em notícias sobre paralisação e protesto de rodoviários/as, mapeando e analisando 34 notícias do *Jornal de Brasília*, publicadas entre abril de 2014 e dezembro de 2014. Foi escolhida apenas uma questão da pesquisa mais ampla para nortear esta parte da tese: como o *Jornal de Brasília*, em sua plataforma *web*, representa rodoviários/as e suas paralisações?

4.1 ANÁLISE DAS MANCHETES

Neste capítulo, apresentamos análise dos textos a seguir elencados pelas suas manchetes, em ordem cronológica de publicação (ver Anexo I). Nesta seção, o foco é a análise das manchetes. Sendo a manchete uma importante parte da notícia, afinal é a partir dela que se chama a atenção para que a notícia seja lida, montamos o Quadro abaixo com as 34 manchetes, quando ficou claro que era necessária uma análise dessas realizações discursivas.

QUADRO 4.1 – Manchetes do Jornal de Brasília

1)	Paralisação de rodoviários no Cruzeiro pede melhores condições
2)	Rodoviários impedem entrada e saída de ônibus na rodoviária
3)	Bate-boca e agressão depois de protesto de rodoviários
4)	Paralisação de rodoviários prejudica população de Planaltina do DF
5)	Rodoviários podem entrar em greve na segunda-feira
6)	Rodoviários e governo entram em acordo no DF e descartam greve
7)	Rodoviários de Santa Maria fizeram paralisação nesta manhã
8)	Rodoviários do DF entram em greve antes de jogo da Copa
9)	Rodoviários mantêm paralisação e DF amanhece novamente sem ônibus
10)	Rodoviários entram em greve em dia de jogo no DF
11)	Com os rodoviários em greve, o jeito foi pedir carona ou ir a pé
12)	Greve dos rodoviários: trégua depois de pagamento
13)	Rodoviários realizam paralisação relâmpago no Gama
14)	Com rodoviários em greve, usuário paga o preço da queda de braço
15)	Rodoviários se reúnem para negociar o fim da greve
16)	Faixas exclusivas da EPTG e da EPNB estão liberadas até fim da greve dos rodoviários
17)	TRT nega liminar e marca audiência para pôr fim à greve dos rodoviários
18)	TRT considera abusiva a greve dos rodoviários do DF realizada em julho
19)	Rodoviários de cooperativas fazem paralisação nesta manhã
20)	Rodoviários fazem paralisação por falta de pagamento
21)	Depois de dois dias, rodoviários do DF encerram greve
22)	Rodoviários que atendem Santa Maria e Gama estão parados nesta manhã
23)	Rodoviários que atendem 14 regiões do DF entram em greve
24)	Rodoviários encerram greve na madrugada desta terça-feira
25)	Rodoviários da empresa São José amanhecem em greve
26)	Greve dos rodoviários: TRT nega liminar e marca audiência de conciliação em dissídio
27)	Paralisação dos Rodoviários da Pioneira continua nesta sexta-feira
28)	Greve dos rodoviários: Pioneira tenta empréstimo para pagar dívida
29)	Paralisação de rodoviários continua nesta segunda-feira
30)	Greve dos rodoviários preocupa comércio
31)	Rodoviários mantêm greve até segunda-feira (24)
32)	Paralisação de rodoviários deve acabar ainda nesta sexta, diz GDF
33)	Paralisação dos rodoviários causa confusão na volta para casa
34)	Paralisação de rodoviários complicou a volta para casa desta segunda

As manchetes representam discursivamente dois atores sociais: *rodoviários* e *governo* (TRT). Podem ser divididas em recorrências de realização temática, a saber: *rodoviários* (15), *greve de/dos rodoviários* (4) + *paralisação de/dos rodoviários* (7), que são repetições da mesma tematização. Há, ainda, a ocorrência de *com os rodoviários em greve* (3), TRT (2), *faixas exclusivas* (1), *bate-boca e agressão* (1) e *depois de dois dias* (1). Então, são dois padrões de recorrência (rodoviários (15) e paralisação/ greve (11= 7+4) e cinco ocorrências que diferem do padrão. As realizações temáticas estão ligadas ao fluxo da informação que o/a autor/a intenciona fazer; a tematização, portanto, indica como significados são organizados textualmente com a finalidade de indicar – para os/as leitores/as – fases que processam as significações textuais.

Ao mapear os elementos semântico-discursivos tematizados nas manchetes, percebem-se objetos de análise no aspecto discursivo, levando em consideração o padrão de recorrências temáticas, por exemplo, o ator social ‘rodoviários’ é tematizado na maioria das manchetes (26), e isso significa dizer que os modos de representação, as escolhas lexicais, bem como os processos articulados e as posições correspondentes tornam-se visíveis. Vejamos.

QUADRO 4.2 – Tematização das manchetes do JBr.

Tematização da manchete	Modo de representação	Escolhas lexicais
Rodoviários	Ativo	<u>Impedem</u> <u>Podem entrar</u> <u>Entram em acordo</u> <u>Fazem</u> <u>Realizam</u> <u>Se reúnem</u> <u>Atendem</u> <u>Encerram</u> <u>Amanhecem</u> <u>Mantêm</u>
Paralisação de/dos rodoviários	Ativo	<u>Pede</u> <u>Prejudica</u> <u>Continua</u> <u>Deve acabar</u> <u>Causa</u> <u>Complica</u>
Greve de/dos rodoviários	Ativo	<u>Preocupa</u>

No Quadro 4.2, portanto, as escolhas articulam um modo de representação que está inserido nos valores políticos, sociais, culturais e ideológicos da sociedade no

contexto discursivo. A sociedade de maneira mais ampla se fragmenta em grupos sociais que podem estar agrupados por categorias profissionais, por exemplo. Dessa maneira, note-se que, quando o modo de representação de rodoviários está em posição ativa de ator social em sua ação, as escolhas lexicais são: ‘impedem’, ‘podem entrar’, ‘entram em acordo’, ‘fazem’, ‘realizam’, ‘se reúnem’, ‘atendem’, ‘encerram’, ‘amanhecem’, ‘mantêm’. A ativação desses participantes perpassa escolhas lexicais que estão no campo material e comportamental e se realizam na representação discursiva de protestos. O fato de a representação discursiva atribuída nas manchetes aos rodoviários estar mais no campo material e comportamental ancora essa categoria ao mundo físico de ações que possuem significados de densidade lexical negativa.

Os campos material e comportamental conectam a análise textual ao espaço, e ao tempo, e à sociedade, e à cidade. Assim como os estudos da geografia de transportes em articulação com a ADC nos propõem (Capítulo 3, Seção 3.1), a explicação espacial sobre a questão da segregação social também é discursiva: nos dados, são apontadas as regiões afetadas pelas paralisações, sendo que por meio das escolhas lexicais, que representam o ator social ‘rodoviários’ ou sua ação de protestar – em que eles aparecem representados de maneira ativa e são agentes do evento.

O transporte no espaço da cidade é um problema discursivo textualizado nas manchetes. Quero dizer que as formas como as manchetes são construídas anunciam um modo de representação discursivo do problema do transporte público. Fairclough (2010), em seus mais recentes estudos discursivos sobre a política discursiva do Estado (ele fala especificamente da Inglaterra, então é preciso fazer reflexões sobre a adequação de suas propostas a outros contextos), o que ele chama de governança, discute como a ordem discursiva de um determinado tema tem uma relação imbricada com o desenvolvimento econômico. Uma das formas de se conhecer o desenvolvimento econômico de uma cidade é observar quais as classes econômicas que se utilizam do transporte público coletivo.

As maneiras como o evento é representado levam a uma produção de significados que são abordados a partir de estratégias de uso dos itens lexicais e da articulação das ações de atores sociais que representam o contexto do evento. As escolhas lexicais afetam a representação da ação dos atores sociais envolvidos. A semântica em tom pejorativo que os dados nos mostram quando o ator social ‘rodoviários’ está em posição ativa é de que sua ação é negativa para o todo social. A sociedade do trabalho, nesse contexto, está em posição de prejudicada. O que se

percebe é que os dados constroem uma representação discursiva de um ator social que realiza ações que prejudicam o fluxo dos cenários e a mobilidade de outros atores sociais envolvidos.

Ainda no Quadro 4.2, a ação de prejudicar é materializada no campo do discursivo pelo processo ‘prejudicar’. Quando Cocco e Silveira (2011) dizem que o desenvolvimento de transporte públicos e o desenvolvimento econômico mais amplo estão atrelados, configura-se que o discurso, o espaço e os atores sociais estão dentro de um sistema de valor que tem o mercado como referência de estrutura social. A estrutura social, portanto, é construída pela práxis do mercado. Portanto, o modo de representação feito pelas escolhas lexicais que pressupõem que a sociedade é prejudicada pela ação dos/das trabalhadores/as atende a um interesse econômico mais amplo. O valor do salário do/a trabalhador/a já é um referente de seu valor social, político e cultural, o que se torna uma questão ideológica entrelaçada às relações de poder.

A recorrência no padrão das manchete é topicalizar a notícia com *rodoviários* ou com *greve/ paralisação de/ dos rodoviários*. Agora, a ocorrência em que *rodoviários* aparece em posição circunstancial - “Com os rodoviários em greve, o jeito foi pedir carona ou ir a pé”; “Com rodoviários em greve, usuário paga o preço da queda de braço” - também é de importante atenção. As duas manchetes em que *rodoviários* estão em posição circunstancial atribuem a posição de vítima passiva aos usuários. A circunstância da greve é a conjuntura do mal-estar da população.

Nas três ocorrências em que governo tematiza a manchete, pressupõe-se os discursos de legitimidade e de autoridade: *nega liminar e marca audiência; considera abusiva*. Em diferentes facetas, ao longo dos dados, é construída uma recorrência de discursos hierárquicos entre os atores sociais envolvidos. A pressuposição de discursos hierárquicos é engatilhada pelo contexto semântico que constrói delimitação de espaços, também, hierarquizados entre os atores sociais que são considerados na representação discursiva das notícias. Nas próximas seções, apresento a análise dos textos, levando em consideração, ainda, as recorrências temáticas, bem como as recorrências de realização e os movimentos retóricos.

4.2 O PROTESTO DE TRÊS NOTÍCIAS

Destacar os Temas de cada notícia contribui para entender como se dá o fluxo de informação, ou seja, perceber como os significados são formatados em relação ao conteúdo semântico e as escolhas lexicais presentes no texto. Nesta seção, serão analisadas três notícias que representam discursivamente eventos desencadeados por um protesto sobre uma sala para descanso que foi retirada dos rodoviários da empresa Piracicabana. A primeira notícia dessa sequência foi publicada em 15 de abril de 2014 e intitulada “Paralisação de rodoviários no Cruzeiro pede melhores condições”. A segunda foi publicada em 17 de abril de 2014, com o título “Rodoviários impedem entrada e saída de ônibus na rodoviária”. A terceira notícia foi publicada em 18 de abril de 2014, com o título “Bate-boca e agressão depois de protesto de rodoviários”, ela é muito maior em extensão, com treze parágrafos só de desenvolvimento de texto, além da manchete e da lide. Seria interessante comparar as três manchetes nessa discussão, relacionando à evolução temática. As duas primeiras são orações completas, com processos (1ª verbal, 2ª material) e a terceira é uma frase nominal, sem processo, mas com foco em “bate boca e agressão”, esse agir no mundo é aqui nominalizado e tematizado, sendo o foco da manchete. Na primeira, o tema é a paralisação de rodoviários, na segunda, os rodoviários em si, e na terceira passa a ser sua ação nominalizada, de certa forma espetacularizada.

O foco discursivo da terceira notícia é uma briga ocorrida no final da manifestação descrita no fechamento da segunda notícia. A mudança de foco discursivo entre a primeira notícia e a terceira é importante: de protesto, na primeira, para trânsito, na segunda, e por fim para briga, na terceira. A estrutura deste último texto diferencia-se da dos textos anteriores, pois além de ser o mais extenso, sua construção textual tem outra dinâmica, com intertítulos dentro do texto.

Para favorecer o processo analítico, utilizamos como estratégia a divisão do texto em movimentos retóricos, definidos como “movimentos discursivos, com um propósito particular pontual, que servem aos propósitos globais do gênero” (VIEIRA; RESENDE, 2016, p. 127). A motivação da paralisação, de acordo com a própria manchete, é um pedido: “*pede* melhores condições”.⁶ As condições demandadas

⁶ Todos os textos analisados podem ser lidos integralmente no Anexo I. Para dar melhor fluência às análises, no corpo das seções apresento excertos de acordo com as categorias analíticas – escolha lexical, pressuposição e representação de atores sociais – para que assim possamos perceber a construção dos intertextos e interdiscursos.

pelos/as trabalhadores/as que estão representados discursivamente nessa notícia são sobre “as más condições do local [sala de descanso que foi trocada por uma menor] e da mudança na copa para refeições”. O primeiro movimento realizado no texto é a definição do motivo de os/as rodoviários/as paralisarem suas atividades, que foi a troca, sem prévia negociação com os/a trabalhadores/as, da “sala que os funcionários tinham para se alimentar pra uma menor”. A seguir, no Quadro 4.2, estão organizados os atores sociais, os modos de representação desses atores e as escolhas lexicais nesse texto.

QUADRO 4.3 – Atores, modos de representação e escolhas lexicais

Atores	Modo de representação	Escolhas lexicais
Rodoviários (da Piracicabana/Funcionários)	Ativo	<u>Cruzaram os braços</u> <u>Reclamam</u> <u>Dizem</u> <u>Garantem</u>
Governo (DFtrans/o diretor do DFtrans)	Ativo	<u>Trocaram</u> <u>Verificou</u> <u>Vai se reunir</u> <u>Averiguar</u> <u>Ceder</u>
Empresa	Ativo	<u>Faz</u>

Podemos perceber no quadro a realização de escolhas de processos que delimitam as ações dos atores sociais representados. O governo, por exemplo, ao ser representado como uma entidade que cede, é qualificado como autoridade capaz de ceder alguma coisa. O ceder, nesse caso, simboliza uma relação social já estruturada em sua hierarquização. A negociação refere-se ao processo de ceder um novo espaço, então a agência do ator é a de resolver um problema que ele mesmo criou. No fechamento da primeira notícia, a agência de negociação está *mitigada* na provável continuação da paralisação. Vejamos o Excerto (4.1) a seguir.

(4.1) Os rodoviários garantem que, caso a situação não seja resolvida, uma nova paralisação acontecerá na quarta-feira (15). A Piracicabana não quis comentar o caso.

Assim como no trabalho de Resende (2012), podemos perceber aqui que os atores sociais em seus contextos são representados discursivamente de maneiras que os processos de classificação formam “semelhanças e diferenças” que prestam serviço

a interesses que mantêm uma relação hegemônica. A forma como “os discursos ‘lexicalizam’ o mundo” (RESENDE, 2008, p. 74) produz classificações e categorizações sociais que determinam o ser e estar no mundo das pessoas e dos grupos a que pertencem. Ponderamos que os itens lexicais são importantes elementos da conjuntura textual, pois a relação ontológica entre trânsito/ jornalismo/ rodoviários-as/ protestos está articulada à organização da sociedade.

Dessa maneira, consideramos, nesta conjuntura textual, que a escolha pela representação do grupo pela expressão ‘cruzaram os braços’ está incorporada a uma metáfora corporificada: o corpo se fecha para alguma coisa. Em termos da representação de atores sociais, o uso da metáfora ‘cruzaram os braços’ constrói uma imagem negativa do grupo em seu ato de resistência. Já à empresa, em seu campo do fazer, é atribuída uma identidade de trabalho, diferentemente de rodoviários. Rodoviários estão mitigados no campo semântico relativo à identidade de trabalho, diferentemente dos outros dois atores.

A mitigação de rodoviários no discurso hierárquico que constitui as notícias é expressa no campo do dizer, em que as solicitações de rodoviários sobre a sala estão apenas no mundo do dizer, pois “dizem contar de uma sala que não comporta...”, ou seja, não há nada materialmente legitimado em sua “reclamação”. Nesses termos, a estratégia textual da construção do motivo da paralisação de rodoviários, enquanto protagonistas, é avaliar o motivo como ‘reclamação’ não legitimada, ou cuja razoabilidade é posta em questão, e assim relações de poder são sustentadas.

A empresa e o governo são entidades que detêm poder. A empresa é representada como quem faz o trabalho – “faz as linhas” –, e isso a coloca em uma posição social privilegiada, já que o seu ‘fazer’ garante mobilidade para as pessoas. A questão aqui, como já dito, é a mitigação do papel do ator social rodoviário/a, quem realmente executa a ação desse ‘fazer’.

A segunda notícia é sobre a paralisação dos funcionários por causa das demissões feitas pela empresa por causa da primeira paralisação mencionada. O discurso hierárquico é posto em marcha pela empresa na ação de demitir quem saiu da ordem, e protestou. O problema da troca de sala é ocultado a partir daí, e toda narrativa das duas notícias é baseada no discurso da ilegalidade da primeira paralisação.

No Quadro 4.3, a seguir, estão organizados os modos de representação de rodoviários na segunda notícia, considerando o espaço e o tempo discursivo. A

agenda das notícias torna o protesto espacial e temporal. Os locais onde ocorrem as paralisações são cenários da conjuntura textual; já o tempo é uma forma de marcação das relações sociais (ver no quadro). A marcação temporal do protesto perpassa a questão da situacionalidade, dessa maneira o jornalismo e o trânsito estão /são *on-line* e partilham de representações discursivas e de práticas sociais que influenciam e agem sobre a sociedade. Vejamos, o modo de representação, o espaço e o tempo discursivo que o ator social rodoviários está inculcado na notícia, no Quadro 4.3.

QUADRO 4.4 – Espaço e tempo discursivo de rodoviários

Ator social rodoviários	Modo de representação	Escolhas lexicais	Espaço discursivo	Tempo discursivo
Rodoviários (cerca de 60 rodoviários)	Ativo	bloquearam	as entradas e saídas da plataforma inferior da Rodoviária do Plano Piloto	na manhã desta quinta-feira (17)
Rodoviários (segundo motoristas)	Passivo	Onze funcionários foram demitidos	paralisação no Terminal Rodoviário do Cruzeiro	na última terça-feira
Rodoviários	Ativo	fecharam	duas faixas do Eixo Monumental sentido Esplanada	Por cerca de 15 minutos

Rodoviários continuam sendo representados por impedir, o que representa de forma negativa a ação, pelo foco no incômodo causado aos/às usuários/as do transporte público, em que o espaço e o tempo discursivo se demarcam, conforme Quadro 4.3. A experiência do uso do espaço público é histórica e socialmente construída; as pessoas representadas nos problemas que envolvem transporte público e trânsito estão relacionadas ao tipo de transporte que utilizam, o que está relacionado, no Brasil, à sua classe social/econômica.

As escolhas lexicais destacadas no quadro tangenciam os acontecimentos de que eles *bloquearam* e *foram demitidos*. Tanto o bloqueio como a demissão são represálias das partes envolvidas, o que enfatiza as possibilidades abertas para cada ator no conflito que se desenrola. A demissão é um ato hierárquico, o bloqueio é um ato de contestação da hierarquia. O ocultamento do ator que demite e o foco no bloqueio sugerem uma maneira de contar a história pelo um viés patronal. Portanto, se as pessoas que trabalham com o transporte urbano são uma parte essencial da

materialização da circulação de pessoas, permitindo o movimento de ir e vir nas cidades, quando elas bloqueiam o fluxo que deveriam garantir são visibilizadas como problema, pois atrapalham esse mesmo fluxo. As relações que essa mídia de notícias estabelece podem ser entendidas em seu sentido antropológico como produto da atividade material e simbólica dos seres humanos. No Quadro 4.4, a seguir, podemos notar protesto como sujeito gramatical que se referencia ao ator *rodoviários*, seu modo de representação e o espaço discursivo que o evento do protesto está situado. Vejamos.

QUADRO 4.4 – Protesto como sujeito gramatical que se referencia a *rodoviários*

Atores sociais	Modo de representação	Escolhas lexicais	Espaço discursivo
Protesto (refere-se a rodoviários)	Ativo	refletiu	no trânsito
População (os motoristas/quem)	Ativo	Evitar Está descendo	- via S1, Eixo e Eixinhos - no sentido Esplanada a alternativa é pegar a via W3 Sul ou a W3 Norte

No Quadro 4.4, a população está representada como os/as motoristas de carros particulares. A representação pressupõe um trânsito ‘engarrafado’ no uso do item lexical ‘evitar’. A representação discursiva aqui constrói a relação causal entre trânsito e protesto, em que o espaço do trânsito deve ser preservado, e se torna o foco das atenções. A hierarquia do trânsito enquanto espaço público é definida por qual meio de transporte cada pessoa utiliza, conforme é construída na notícia. As categorias sociais apresentadas na condição do ir e vir estão ligadas à produção de sentidos e de valores na relação entre os grupos, que são classificados de acordo com o sistema de crenças e de valores já estabelecido na estrutura social, em que o carro é um objeto de valor.

A última notícia analisada nesta seção focaliza uma briga. O ator social sindicato é apresentado como oponente de rodoviários. Essa oposição de ideais é demarcada discursivamente no anúncio da briga e do bate-boca entre rodoviários e liderança do sindicato. O tópico textual, ‘acabou em briga’, encerra o assunto que começou nas duas primeiras notícias. Os atores sociais que aparecem são rodoviários – “funcionários”, “trabalhadores”, “eles” e “colegas”; empresa – “viação

Piracicabana”, “da empresa” e “representantes da empresa”; sindicato – “Sindicato do Rodoviários”; e, numa objetificação, ônibus. Assim, podemos observar no Quadro 4.5, a seguir, como as escolhas lexicais se relacionam com os atores sociais em diferentes espaços e tempos discursivos. Vejamos.

QUADRO 4.5 – Modo de representação dos atores sociais

Ator social	Modo de representação	Escolhas lexicais	Espaço discursivo	Tempo discursivo
Rodoviários	Ativo	Atrapalhou Fechou Passaram a se agredir caiu	a circulação dos ônibus	Não sai nenhum ônibus desde as 6h50
População	Ativo	comentou	Sem ônibus e sem metrô fica complicado	Não sai nenhum ônibus desde as 6h50
Sindicato	Ativo	Passaram a se agredir empurrou	-	Por cerca de 15 minutos

Importante salientar que nesse texto, diferentemente dos dois primeiros, há vozes explícitas no texto que são referentes à população. A voz da população selecionada para figurar no ambiente intertextual da notícia deslegitima a ação de protestar, tendo em vista que é representada no texto como vítima da situação. A população é representada pela ação verbal de comentar, não está diretamente vinculada a ação de protesto dos/as rodoviários/as, mas ocupa posição central de vítima da situação.

Evidentemente que a população é elemento importante na problemática do transporte público, mas nem sempre é a mais prejudicada pela precariedade dos problemas estruturais e políticos da situação. A posição em que esse texto representou a população é de vítima e nunca de possível colaboradora e participante da situação, e seu prejuízo representa-se vinculado apenas aos protestos, mas não às más condições gerais do transporte público na cidade. É como se uma força maior, o ato de protestar, corrompesse por completo algo que estivesse bom, quando a verdade é que já não estava bom: o protesto é um sintoma e não o problema, ao contrário do que foi discursivamente construído na notícia. Obviamente que as vozes presentes na notícia

e vinculadas ao grupo dos/as usuários/as do transporte público correspondem a uma seleção posicionada na composição da notícia.

Os rodoviários, assim, se tornam agentes nas ações de atrapalhar e fechar, o que corrobora para que percebamos a linha de construção semântica a que os textos se propõem, principalmente porque invisibilizam os rodoviários quando o assunto é trabalho e os protagonizam quando o assunto é reclamação ou briga, entre outros. Percebemos, também, que os atores sociais governo, empresa e sindicatos são representados apenas tangencialmente, o que sugere uma tensão bilateral entre população e rodoviários, desfocando outros atores que são relevantes para a discussão problema. Importante esclarecer que não há nenhuma palavra, nesta última notícia, sobre o insucesso da demanda que ocasionou o conflito. Ceder à TCB a sala maior é uma articulação política de infraestrutura, mas não há maiores explicações do porquê da troca, só se enfatiza que foi trocada por uma sala “bem menor”.

Após a análise das três notícias, percebemos que nenhum dos dois problemas que são centrais aos protestos foi resolvido, e perdem foco nas notícias centradas na questão do trânsito e dos impactos sobre a rotina da cidade. Esses três textos apontam a articulação constante do discurso da hierarquia na ordem do trabalho. Os textos analisados aqui apontam uma representação de rodoviários num jogo de visibilidade e invisibilidade de atores sociais conforme sua posição mais ou menos privilegiada na tomada de decisões. Há ausência de vozes da população nos dois primeiros textos. As vozes presentes nos três textos são dos atores rodoviários, governo e empresa, sempre articuladas a discursos de hierarquia e ordem de trabalho.

4.3 PROTESTOS SOBRE SALÁRIOS

Das 34 notícia, 16 são sobre salários. Isso implica dizer que a maioria das notícias sobre protestos é sobre a questão salarial. É nessas notícias, também, que o ator social sindicato é mais representado nos dados. No Quadro 4.6, a seguir, podemos notar que o impedimento continua a ser o campo semântico representativo para rodoviários, assim como população continua a ser representada como prejudicada. A empresa não se abre para qualquer negociação, enquanto o ator *sindicato* é apresentado como agente negociador da data-base da categoria. Vejamos.

QUADRO 4.6 – Sem proposta de negociação

Ator social	Modo de representação	Escolhas lexicais	Espaço discursivo	Tempo discursivo
Rodoviários	Ativo	Cruzaram os braços [Protestam] impedindo poderão entrar	- região de Planaltina - houve paralisação em Samambaia Sul e Norte	- Na manhã desta sexta-feira (16)
População	Passivo	ficaram prejudicados		
Empresa	Ativo	Sem proposta de negociação		
Sindicato	Suprimido	decidir sobre a Data-Base da categoria afirma		marcada para o domingo (8), às 9h

Também no Quadro 4.6, vemos que os atores sociais são representados de maneira hierárquica. ‘Decidir’, ‘negociação’, ‘prejudicados’ são escolhas lexicais que pressupõem as posições de cada ator na esfera social. O discurso legitima essas posições em favor de relações de poder já dadas. Os espaços discursivos das paralisações são regiões que têm como moradores/as membros de classe média e média baixa na sociedade brasileira: as cidades de Planaltina e Samambaia, que se encontram a uma média de 30 km do centro. A mídia de notícia também retrata essas cidades vinculadas à violência urbana, o que, também, desprivilegia a situação social de seus/as moradores/as.

A estratificação social definida no discurso hierárquico está estruturada em diversos discursos hegemônicos. O dado de que nas notícias sobre salários, ou seja, nas notícias de cunho econômico, é que o sindicato torna-se representativo delinea uma prática social parcialmente discursiva da agência do ator social frente à categoria profissional que representa. Esse dado também engatilha a interpretação de que o sindicato é representado discursivamente como estando a serviço da categoria para benefícios econômicos.

A motivação para paralisações que têm representatividade do sindicato está relacionada com o reajuste salarial. Os números e o jargão Data-Base indicam uma formalização do processo de negociação. É nesses textos que aparecem os atores empresário/a noticiados como agentes da negociação. O empregador/a foi *ocultado* ou *dissimulado* nas notícias anteriores.

O sindicato esquematiza os protestos, pois é legitimamente um agente de negociação. A referência ao pagamento, salário e reajuste é uma forma de projetar a situação, pois assim se explica que só se agenda uma nova greve quando ainda “não [se] recebeu um retorno dos empresários”. A visibilidade dos rodoviários é transformada, não são mais ‘impedidores’, ‘bloqueadores’, mas, sim, ‘negociadores’, na figura do sindicato. A agência do sindicato modifica a estratégia textual da construção discursiva.

A representação discursiva do ator social *sindicato* é claramente uma amenização para a situação de protestos. A situação diz respeito ao uso do discurso de maneira a amenizar determinadas situações, e essa estratégia discursiva pode corroborar resoluções pacíficas de problemas, mas também pode promover a *mitigação* (PARDO ABRIL, 2013) do problema, o que implica ocultamento da questão essencial por interesses hegemônicos.

Conforme Quadro 4.6, enquanto *rodoviários* ‘cruzam os braços’, ‘protestam’ e ‘impedem’; *sindicato* ‘decide’, essas escolhas lexicais são gatilhos linguísticos que constituem a estratégia de construção textual, que delinea um *estilo*, o que é revelado no *ethos* do discurso que ‘modela’ o lugar e o tempo da interação dos atores. Essas interações constituem a direção que a intertextualidade das notícias dá preferência a um padrão de escolhas lexicais. (FAIRCLOUGH, 2008). Portanto, as relações sociais, tendo em vista a triangulação entre protesto, trânsito e categoria profissional, emergentes nos textos, identificam modos de representação de atores sociais (VAN LEEUWEN, 2008), como as escolhas lexicais e o meio em que os textos são divulgados (jornal eletrônico) e revelam as afinidades textuais, como a relação intertextual definida no *estilo* do padrão textual das notícias.

No próximo quadro, veremos que surge um ator social ‘representantes’ que engloba governo, rodoviários e empresa. Esse ator é circunstancial, já que só é apresentado como uma entidade de grupos de pessoas que se reuniram e negociaram alguma coisa em um contexto específico. Dessa maneira, o aparecimento desse ator na notícia indica uma negociação focalizada na notícia. Vejamos.

QUADRO 4.7 – Negociação focalizada

Ator social	Modo de representação	Escolhas lexicais	Espaço discursivo	Tempo discursivo
Representantes (de empresas de ônibus do Distrito Federal, do governo e dos empregados)	Ativo	fecharam		- hoje (8)
Rodoviários	Ativo	desistiram		greve programada para esta segunda-feira (9)
Sindicato	Ativo	Conseguiram Comemorou Considerou	os motoristas que hoje recebem R\$ 1.607 passarão a ganhar R\$ 1.928. Os cobradores também terão os vencimentos aumentados, de R\$ 840 para R\$ 981.	

Tendo sido a negociação resolvida (“fecharam acordo”), o *sindicato*, além de esquematizador dos protestos, tem seu *ethos* discursivo delineado como vencedor do processo de negociação. O espaço discursivo de *sindicato*, diferentemente do espaço discursivo de rodoviários, é legitimado no processo de negociação e no discurso hierárquico. Em comparação com as notícias anteriores, podemos perceber, no Quadro acima, que a representação do ator social *sindicato* é positiva, é descrito como ator capaz de “uma conquista histórica”. Entretanto, há mitigação de outros problemas de infraestrutura trabalhista pelo destaque no reajuste salarial. Vejamos Excerto abaixo.

(4.2) O diretor do Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, Raimundo Francisco Carvalho, comemorou o resultado e considerou o acordo histórico. “Era o que o rodoviário esperava. Foi uma conquista histórica que desejávamos há vários anos.” Segundo Raimundo Francisco, outra [conquista] foi que os motoristas de ônibus articulado terão um acréscimo de 10% nos salários. “Agora, a população pode ficar tranquila que não haverá mais a greve. Os empresários não falaram, durante a negociação, em reajuste de tarifas. Pelo menos, neste momento, não.”

O representante do sindicato garante que “a população pode ficar tranquila que não haverá mais a greve”, o que evidencia o apagamento de problemas existentes no

transporte público, e um discurso de autoridade, focalizando o problema das greves em lugar de uma abordagem mais holística da questão: precariedade de gestão, de planejamento, de logística, de acessibilidade etc.

A *mitigação* da responsabilidade do pagamento é expressa na relação intertextual das notícias. Assim, mantém-se o mito da liberdade do carro, pois o pensamento elitista brasileiro e burocrático brasiliense individualiza as soluções. Na verdade é o fetiche da mercadoria, já que o tempo gasto na Rodoviária, por exemplo, de uma hora a espera de um ônibus, poderia ser o mesmo do engarrafamento até chegar em casa em um carro particular, apesar de o ônibus pegar o mesmo engarrafamento, há vias exclusivas para ele que dão maior mobilidade no trânsito. Ademais, se o transporte público fosse mais eficiente e utilizado por mais gente, com redução do número de veículos, o engarrafamento seria reduzido. mas a sensação de desconforto da espera e o *status* social de um carro delineiam a ordem discursiva do mito da liberdade do carro.

Outra questão que não é levada em consideração nessa compreensão do transporte urbano são os gastos com o carro, impostos e manutenção, além do estresse físico que um motorista tem pela própria característica do trânsito. A precariedade do transporte público é visto como algo irreduzível, ou seja, como algo naturalizado, já que “só pobre anda de ônibus em Brasília”. A questão econômica é algo muito forte na solução do problema transporte do público coletivo.

Na próxima seção, vou analisar as notícias que representam os protestos de rodoviários com foco no trânsito. O trânsito é um entidade social, conforme discutido no Capítulo 1. As informações sobre ele denotam importantes nuances dessa relação social, que se estabelece nas notícias entre os atores sociais envolvidos e o ato de protestar.

4.4 NOTÍCIAS SOBRE TRÂNSITO

As notícias que focalizam centralmente o trânsito são como boletins de informação do gênero discursivo oral realizado na mídia noticiosa de rádio. De todos os textos que compõem o *corpus*, dois textos têm essa característica: a notícia intitulada “Faixas exclusivas da EPTG e da EPNB estão liberadas até fim da greve dos rodoviários”, publicada em 17 de julho de 2014, e a notícia intitulada “Paralisação de rodoviários complicou a volta para casa desta segunda”, publicada em 8 de

dezembro de 2014. Em nenhuma das duas notícias rodoviários são discursivamente representados no corpo do texto. A estratégia textual é a de descrever os congestionamentos das vias, informando sobre a situação do trânsito.

A notícia de julho é bem curta e é constituída de manchete e de dois parágrafos, sendo que esses parágrafos formam apenas um movimento retórico: informar sobre a liberação das faixas. Os atores sociais representado são *governo*, na figura de Departamento de Estradas e Rodagem (DER), e *população*, na figura de motoristas de carros particulares. Vejamos.

QUADRO 4.8 – Governo e população no espaço e tempo discursivo

Ator social	Modo de representação	Escolhas lexicais	Espaço discursivo	Tempo discursivo
Governo	Ativo	liberou	as faixas exclusivas de ônibus da Estrada Parque Taguatinga (EPTG) e da Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB)	na manhã desta quinta-feira (17)
População (motoristas)	Ativo	Poderão circular	na via	

As notícias informam a população sobre o trânsito, mas não discutem a problemática do protesto. Van Leeuwen (2008) discute quatro categorias principais para a questão do tempo no discurso: convocação do tempo, que impõe o calendário nas atividades sociais por decreto; sincronização social, na qual o sincronismo das atividades sociais refere o tempo de outras atividades sociais; sincronização natural, na qual o sincronismo das atividades sociais refere eventos naturais; e sincronização mecânica, em que o tempo das atividades sociais é sincronizado com o tempo de eventos criados artificialmente. Os dados desta tese focalizam o tempo discursivo relacionado à *sincronização social* e a agenda jornalística sobre protestos e trânsito focaliza motoristas de carros particulares.

A pressuposição do uso de carro particulares em situações de greve de ônibus tem a ver com a cultura do transporte individual na cidade de Brasília, que conta 1.182.541 carros, ou seja, quase um carro para cada dois habitantes (DETRAN,

2016).⁷ O problema do trânsito, portanto, é representado como uma questão de rodovias e não de acessibilidade e deslocamento.

A notícia de dezembro representa somente a população e sua ação representada é a de ‘enfrentamento’, ou seja, o trânsito é um inimigo em comum quando a população age sobre ele. Quero dizer que não se representa em nenhum desses textos o ator social rodoviários como um trabalhador que enfrenta o trânsito todos os dias. Vejamos abaixo a íntegra desta curta notícia para entender esse ‘enfretamento’ a que me refiro.

Os brasilienses enfrentaram trânsito complicado na hora de voltar para casa nesta segunda-feira (8). Nenhum acidente grave foi registrado, mas a greve de rodoviários aumentou o volume de carros nas vias do Distrito Federal. Os pontos mais críticos foram EPNB, no sentido Riacho Fundo; EPTG, em direção a Taguatinga; e EPGU, principalmente na chegada ao Guará.

Confira a evolução do trânsito nesta segunda-feira:

- Trânsito movimentado, mas fluindo na *saída Norte*, altura da Ponte do Bragueto. Sem acidentes na via.
- *W3 Sul* tem pelo menos três pontos de lentidão no sentido *Setor Policial*. Motoristas devem manter a atenção na via.
- *Epia* tem pelo menos quatro pontos de retenção no sentido *Santa Maria*. Não há registros de acidentes na via.
- Trânsito muito ruim na chegada ao *Guará* pela *EPGU*. Sem registros de acidentes. Lentidão é causada pelo volume de carros.
- *EPTG* bastante engarrafada. Melhor opção é a via *Estrutural*, que apresenta congestionamentos só na chegada a Taguatinga.
- *Estrada Parque Aeroporto* tem trânsito fluindo bem. Motoristas não encontram dificuldades para chegar ao terminal JK.
- Trânsito bastante movimentado, mas fluindo na saída Norte, *subida do Colorado*. Não há acidentes na via.
- *Eixão* tem trânsito fluindo bem tanto na porção *Sul* quanto na *Norte*. Não há registros de acidentes na via.
- *EPTG*, sentido *Taguatinga*, bastante congestionada. Pontos críticos são chegada à cidade e segunda entrada a *Águas Claras*.
- Trânsito flui bem nos dois sentidos da *Ponte JK*. Motoristas conseguem desenvolver a velocidade máxima da via.
- *EPGU* tem trânsito lento na chegada ao *Guará*. Retenções são causadas pelo grande volume de veículos.
- *EPNB* tem trânsito lento no sentido *Samambaia*. Não há, contudo, registros de acidentes. Motoristas devem manter a atenção.
- Sem chuva, subida do *Colorado* tem trânsito movimentado, mas sem engarrafamentos. Não há registros de acidentes na via.
- Na *via Estrutural*, trânsito movimentado, mas fluindo bem. Inversão de sentido acaba de começar na via.
- Distrito Federal tem, agora, 7 km de vias congestionadas. Motoristas devem ter atenção para a pista molhada.

Fonte: http://www.detran.df.gov.br/images/08_agosto_2016_frota.pdf.

Acesso em 24 de maio de 2016 às 15h46.⁷

A notícia é, em si, um boletim informativo, que anuncia a paralisação de rodoviários na manchete de modo a responsabilizar o ato do protesto como causador da situação do trânsito. Para isso, utiliza-se do processo ‘complicou’ como forma de representar a ação de paralisação. A relação do aumento de trânsito com a preocupação de aumento de acidentes faz inferência a uma problemática de quem está no trânsito em carros particulares, não mais o profissional do transporte público, mas o usuário de transporte privado. As informações não abordam o assunto em sua complexidade; o tema é tratado de forma pontual, sem levar em consideração a constância dos problemas de trânsito que a cidade de Brasília tem pelo aumento significativo da frota de carro nos últimos dez anos. O efeito discursivo disso é a construção de relações causais enviesadas, em que consequências (das relações exploratórias de trabalho que levam a protestos e da precariedade do transporte público na cidade) são tomadas como causas iniciais de um problema mais complexo. Várias demandas do problema são *mitigadas* pela descrição do trânsito, o que não é necessariamente relevante, tendo em vista que a informação não leva a uma compreensão robusta da questão.

Na próxima seção, vou analisar as notícias que centram sua argumentatividade nos usuários. A dualidade entre usuários e rodoviários, em uma relação de força, mitiga muitas outras questões relevantes para a resolução do problema.

4.5 PROTESTOS QUE NOTICIAM OS/AS USUÁRIOS/AS

São quatro notícias que focalizam principalmente os/as usuários/as, que são representados/as discursivamente como vítimas passivas da situação de greve. Esse é um dos atores sociais mais importantes para se entender a conjuntura do problema do transporte público coletivo. Conforme explicado no Capítulo 1 desta tese, o/a usuário/a de transporte público coletivo no Brasil corresponde, de modo geral, à classe econômica mais desprivilegiada. Andar de ônibus no Brasil é ‘coisa de pobre’. Esse mito do carro como espaço da liberdade e como instrumento de mudança do *status* dificulta a compreensão de que uma cultura baseada no transporte individual é prejudicial para o desenvolvimento social. A frase que repercutiu nas redes sociais recentemente, “país rico é onde rico anda de ônibus”, sugere que é um equívoco achar que a solução seria encher as ruas de carros, muito pelo contrário. A piora no fluxo do trânsito em Brasília depois da facilitação dos últimos governos para a compra de

carros (com a diminuição dos impostos para venda de veículos) mostra que a solução seria o investimento da melhoria do transporte coletivo, e não a facilitação de aquisição de transporte individual – medida que, ademais, beneficia apenas uma parcela da população.

QUADRO 4.9 – Textos que abordam usuários

Data	Manchete
05/07/2014	Rodoviários mantêm paralisação e DF amanhece novamente sem ônibus
14/07/2014	Com rodoviários em greve, usuário paga o preço da queda de braço
12/11/2014	Greve dos rodoviários preocupa comércio
06/12/2014	Paralisação dos rodoviários causa confusão na volta para casa

As quatro notícias analisadas nesta seção são relevantes porque trazem outra faceta dos protestos de rodoviários, a revolta de usuários/as e suas próprias manifestações, conforme organizadas e retextualizadas em notícias. Além disso, apontam que transporte e consumo estão interligados.

As notícias estão contextualizadas em meio ao evento da Copa do Mundo, tempo em que a cidade recebeu muitos/as turistas que vieram assistir aos jogos, já que Brasília foi uma das sedes do megaevento esportivo.

Nos textos discute-se a questão da mobilidade na cidade com foco em turistas. O valor da mobilidade é representado de maneira diferente de acordo com ator social referido na notícia. Nessas notícias sobre usuários/as, a impossibilidade de se mover na cidade é *espetacularizada*, recebendo a mobilidade urbana um valor social maior do que lhe é atribuído quando é o rodoviário que está em foco como protestador, ou quando esse mesmo ator é mitigado quando negociador.

A solução do problema da mobilidade é materializada na lógica de alocar turistas mais perto de seu destino. A solução apresentada na verdade são recursos que sanam momentaneamente o problema da mobilidade, mas não levam em consideração toda a problemática diária do transporte público.

A voz da população ecoa nessas notícias de maneira a entender a situação precária de trabalho dos/das rodoviários, o que abre precedentes para discussão sobre o assunto. No entanto, é expresso que apesar de ter havido uma manifestação em favor da greve de rodoviários, esta “não [teve] muitos adeptos”. O apoio é marcado

pela quantificação de quem apoia, já que mesmo não apresentando números, a notícia demarca, na negação circunstancial: “não [...] muitos”, a baixa adesão ao movimento. Para facilitar a compreensão, vejamos abaixo os Excertos (4.5) e (4.6), que se encontram nas notícias intituladas “Com os rodoviários em greve, o jeito foi pedir carona ou ir a pé”, publicada em 06 de julho de 2014 e “Com rodoviários em greve, usuário paga o preço da queda de braço”, publicada em 17 de julho de 2014. .

(4.5) Ainda na Rodoviária, um ato em apoio à greve dos rodoviários foi marcado para às 11h, mas não contou com muitos adeptos.

Segundo Edielson Santos, representante do movimento Rodoviários em Luta, opositor à atual direção do sindicato, a militância não pode comparecer justamente pela falta de ônibus, já que muitos moram em regiões afastadas e não têm carro.

“Estive mais cedo no Palácio do Buriti, pois haviam dito que aconteceria uma reunião às 9h, mas não havia ninguém”, denunciou. Ele acusou a diretoria de não atender aos interesses da categoria e avisou: “Pode haver rebelião da base e, se preciso for, passaremos pela direção para conseguir nosso direito”. Edielson ressaltou que a paralisação partiu dos próprios rodoviários.

Na última sexta, a reportagem conversou com Saulo Araújo, um dos diretores, e ele alegou apoiar o movimento grevista, que teria sido “espontâneo”. A tensão política que permeia a categoria, no entanto, parece aumentar.

(4.6) “Nos deixaram no meio do caminho e agora estão tirando nosso direito de ir e vir”, reclamou a estudante Thalita Meluá, 20 anos. Assim como Aurenice, ela foi deixada na estação e não conseguia ir ao destino ou voltar para casa.

Assim, essas notícias explanam sobre os “conflitos de interesse”, já que a paralisação também causou a impossibilidade do líder da oposição do sindicato de comparecer para qualquer negociação: “a militância não pode comparecer justamente pela falta de ônibus, já que muitos moram em regiões afastadas e não têm carro”. Aqui percebemos que os/as trabalhadores/as rodoviários/as também são usuários/as do sistema de transporte público bem como vítimas das situações problemáticas tanto da greve quanto das situações que levam a greve.

Atribui-se uma representação discursiva de insatisfação social que é materializada discursivamente na forma de protestos que alteram a fluidez dos carros em favor da mobilidade, pois ironicamente a luta pela mobilidade, em todas as suas vertentes, é veemente o impedimento da mobilidade. Dessa maneira, o protesto de usuários/as é representado discursivamente como opositor ao protesto de rodoviários, no sentido de que um grupo protesta contra o protesto do outro.

Neste capítulo, apresentamos a análise de 58 textos publicados no *Correio Braziliense*. Assim como no capítulo anterior, as análises levam em consideração que o protesto é “uma forma de comunicação” (PROSS, 1997, p. 21-22), e dessa maneira foram analisadas as representações discursivas em notícias sobre paralisação e protesto de rodoviários/as, mapeando e analisando 58 notícias do *Correio Braziliense*, publicadas entre abril de 2014 e dezembro de 2014. Foi escolhida apenas uma questão da pesquisa mais ampla para nortear esta parte da tese: como o *Correio Braziliense*, em sua plataforma *web*, representa rodoviários/as e suas paralisações?

Na Seção 5.1, analisamos as manchetes das notícias. Na Seção 5.2, abordamos as notícias sobre o término das paralisações, um tipo de notícia que tem uma frequência bem mais no *Correio Braziliense* do que no *Jornal de Brasília*. Na Seção 5.3, discutimos sobre as notícias sobre protestos de salários, maioria nos dois jornais. Na Seção 5.4, analisamos uma notícias sobre trânsito e finalizamos o capítulo com Seção 5.5 que analisam notícias diversas.

5.1 ANÁLISE DAS MANCHETES

As manchetes conferem às notícias sua roupagem inicial, ou seja, anunciam a temática do texto, o que nem sempre corresponde com o desenvolvimento que a notícia realmente propõe. No Quadro 5.1, apresentamos as manchetes das 58 notícias analisadas.

Quadro 5.1 – Manchetes do *Correio Braziliense*

1)	Rodoviários da Cootarde fazem paralisação por 13 ^o em Samambaia
2)	Rodoviários fazem paralisação no terminal de ônibus do P Sul
3)	Rodoviários prometem travar trânsito com paralisação na quarta-feira
4)	Após paralisação, rodoviários de Planaltina de Goiás voltam a trabalhar
5)	Cerca de 200 rodoviários do Recanto das Emas realizam paralisação
6)	Rodoviárias da Viação Anapolina continuam paralisação no Novo Gama
7)	Rodoviários do Gama e Santa Maria fazem paralisação por falta de pagamento
8)	Nova paralisação de rodoviários deve travar trânsito nesta quarta-feira
9)	Mais de mil rodoviários fazem paralisação e prejudicam usuários
10)	Na semana da Copa, rodoviários do Distrito Federal ameaçam greve
11)	Sob ameaça de greve, rodoviários se reúnem com governo e empresários
12)	Ainda sem acordo, rodoviários se reúnem para discutir se entram em greve
13)	Rodoviários, empresas e governo entram em acordo e greve está descartada
14)	Por falta de reajuste e acordos, rodoviários ameaçam entrar em greve
15)	Em protesto, empresas Pioneira e Piracicabana fazem paralisação
16)	Paralisação dos rodoviários deve durar pelo menos até a manhã de sábado
17)	Sindicato dos rodoviários decide hoje sobre a continuidade da paralisação
18)	Greve de rodoviários deixa torcedores sem ônibus neste sábado
19)	Paralisação dos rodoviários prejudica usuários do Gama e Santa Maria
20)	Sem pagamento, greve de ônibus deve voltar a prejudicar 14 mil passageiros
21)	Com paralisação de rodoviários, passageiros fazem protesto em regiões do DF
22)	Greve de rodoviários prejudica passageiros e deixa pontos de ônibus lotados
23)	Em terceiro dia de greve, quase 1,7 mil ônibus deixam de circular no DF
24)	TRT rejeita suspensão imediata de greve de rodoviários e marca nova reunião
25)	Greve dos rodoviários e evento diplomático deixam trânsito intenso
26)	Depois de três dias, termina a paralisação dos rodoviários no DF
27)	Rodoviários e empresas não fecham acordo, mas sindicato descarta greve
28)	Rodoviários de cooperativa entram em greve, por equiparação salarial
29)	Paralisação relâmpago de rodoviários de cooperativas atinge oito cidades
30)	Rodoviários de cooperativas cruzam os braços novamente em oito cidades
31)	Greve dos rodoviários termina após 12 horas de paralisação no DF
32)	Rodoviários de Brazlândia fazem paralisação por atraso no salário há meses
33)	Rodoviários de Ceilândia ameaçam paralisar outra vez nesta terça
34)	Rodoviários de 13 regiões do DF paralisam as atividades nesta segunda
35)	Rodoviários e usuários do sistema de transporte fecham o Eixo Monumental
36)	Empresas depositam pagamento e rodoviários voltam ao trabalho no DF
37)	Rodoviários cruzam os braços e atrapalham 150 mil passageiros
38)	Com salários atrasados, rodoviários da Viação Pioneira cruzam os braços
39)	Paralisação de rodoviários da Viação Pioneira entra no segundo dia
40)	No sétimo dia de greve, rodoviários planejam passeata para cobrar solução
41)	Rodoviários de duas empresas são pagos e dão fim à paralisação
42)	Transporte pirata faz a farra enquanto prossegue a greve de rodoviários
43)	Greve de rodoviários da Viação Pioneira chega ao fim após oito dias
44)	Rodoviários decidem manter a paralisação até a segunda-feira

45)	Sindicado dos Rodoviários decide encerrar paralisação nesta quarta-feira
46)	Rodoviários de cooperativa cruzam os braços por falta de pagamento
47)	Rodoviários de cooperativas decidem manter greve até segunda-feira
48)	Paralisação dos rodoviários dificulta trânsito na área central
49)	Mais três empresas aderem à greve e número de afetados chega a 650 mil
50)	5/12- Greve dos rodoviários deixa 17 regiões do DF sem ônibus
51)	Vídeo: passageiros contam como foram prejudicados com greve dos rodoviários
52)	DFTrans promete pagar salários atrasados e espera fim da greve na segunda
53)	Com greve de ônibus, piratas dominam a Rodoviária do Plano Piloto
54)	Greve de rodoviários deve voltar a complicar trânsito na segunda-feira
55)	Rodoviários continuam de braços cruzados; governo garante pagamento
56)	Greve dos rodoviários entra no 5º dia e afeta 700 mil passageiros
57)	Duas empresas de ônibus encerram greve, após repasse de pagamento
58)	Rodoviários da Alternativa fazem protesto por pagamentos atrasados

No Quadro 5.1, podemos notar algumas recorrências no modo de representação dos atores sociais. *Rodoviários* ocupam diversas posições na estrutura sintáticas das manchetes. Para as/os analistas, o empreendimento da análise tem a ver com concepção do que se entende por discurso. Isso envolve, portanto, o interesse nas propriedades que constroem os textos, bem como a produção, a distribuição, o consumo de textos, os processos sociocognitivos de produção e de interpretação dos textos (FAIRCLOUGH 2010; MAGALHÃES 2017; PARDO ABRIL, 2013; RESENDE, 2017). As facetas discursivas coincidem com os interesses de diversas áreas das ciências humanas e sociais e em concepção de mudanças sociais que relacionam as práticas sociais com as relações de poder.

Nesses termos, as escolhas feitas pelos/as jornalistas em relação aos processos *fazem paralisação, prometem, cruzam os braços, decidem manter e continuam de braços cruzados* como maneiras de representar *rodoviários* em posição ativa e topicalizada constroem um uma carga semântica que coloca o ator em um polo específico valorado de forma negativa em termos de sanção social. A densidade de sentido que é causada nesse modo representacional constrói um discurso que é específico acerca de uma prática social particular. Esses processos definem um enfoque particular para a representação da categoria profissional.

Pelo meio discursivo, conseguimos acessar aspectos particulares do tempo e do espaço de uma forma inter-acional: o protesto. Há um investimento ideológico na forma de representação de *rodoviários* nessas manchetes. Quando nos atemos ao gráfico, notamos que *rodoviários* em posição ativa e ligado diretamente ao seu processo é a escolha mais recorrente nas manchetes. Vejamos exemplos a seguir.

(E5.1) Rodoviários decidem manter a paralisação até a segunda-feira.

(E5.2) Rodoviários continuam de braços cruzados; governo garante pagamento.

(E5.3) Rodoviários prometem travar trânsito com paralisação na quarta-feira.

A construção com as orações adverbiais deslocadas é tão recorrente quanto a construção *rodoviários* + *adjetivação*, por exemplo, a manchete de número 33: “Rodoviários de Ceilândia ameaçam paralisar outra vez nesta terça”. A adjetivação nesse caso é uma forma de espacializar o discurso do protesto, já que nessas manchetes estão especificadas quais os locais ou as empresas a que esses *rodoviários* estão conectados. Dessa maneira, nessas manchetes em que *adjetivação* do tópico *rodoviários* se faz presente, há uma distinção clara entre *rodoviários de cooperativa* e demais *rodoviários*. *Rodoviários de cooperativa* ganham menos que os *rodoviários* que fazem as linhas das cinco bacias rodoviárias do Distrito Federal. Isso implica também em questões políticas e da ordem social do trabalho, já que as questões econômica e laboral estão pressupostas na diferenciação das duas categorias de *rodoviários*.

Notemos que os efeitos não discursivos dessas notícias são as espacialidades, a *adjetivação* que delimita o local ou locais afetados pela greve. Esse efeito da espacialidade de questões sócio-geográficas, revela-se discursivamente. É um efeito discursivo que remete ao extra semiótico de modo nenhum é um efeito não discursivo. Esse efeito, por conseguinte, está ligado a classe socioeconômica das pessoas e isso também tem relação com o lugar onde elas moram.

Há vários padrões de recorrência e tipos de ocorrência fora de padrão, por exemplo, a metáfora de “cruzar os braços”, as manchetes sobre decisões de rodoviários, são representados, nesses casos, em posições empoderadas de decisão. Contudo, conforme podemos ver nos exemplos a seguir, a sanção social que esse empoderamento representa é negativa, pois a escolha lexical pelo processo atrapalhar, por exemplo, denota a sanção social negativa. Vejamos.

(E5.4) Rodoviários cruzam os braços e atrapalham 150 mil passageiros

(E5.5) Rodoviários de cooperativas cruzam os braços novamente em oito cidades

(E5.6) Rodoviários de cooperativa cruzam os braços por falta de pagamento

(5.7) Rodoviários continuam de braços cruzados; governo garante pagamento

Percebemos que *cruzar os braços* participam de uma representação posicionada da categoria profissional. Aqui, portanto, estamos dispendo de exemplos de dados jornalísticos, que demonstram que apesar do protagonismo, a categoria está sancionada discursivamente de maneira negativa.

Nas próximas seções, apresentamos a análise dos textos, levando em consideração ainda as recorrências temáticas, bem como as recorrências de realização e os movimentos retóricos.

5.2 NOTÍCIAS SOBRE TÉRMINO DE PARALISAÇÃO

Começando pelo fim, destaco as notícias sobre o término de paralisações. É importante notar que esse não é um tema de tanto destaque nas notícias do Jornal de Brasília. São cinco notícias com esse tema, destacadas no Quadro 5.2. Vejamos.

QUADRO 5.2 – Notícias sobre o término das paralisações

Notícias	Atores	Modo de representação	Escolhas lexicais
Manchete 26	Ônibus (rodoviários) Greve (rodoviários)	<u>ativo</u>	Voltaram prejudicou
Manchete 27	Rodoviários e empresas Sindicato Empresários Empresas	<u>ativo</u>	Não fecham acordo Descarta Insistiram Querem
Manchete 31	Greve dos rodoviários Ônibus Funcionários Rodoviários	<u>ativo</u>	Termina Já voltou Suspenderam Entraram em acordo
Manchete 36	Empresas Rodoviários Eles (rodoviários) As empresas	<u>ativo</u>	Depositam Voltam Suspenderam Atrasaram
Manchete 43	Sindicato Empresa Governo ônibus Empresa	<u>ativo</u>	{ chegaram a acordo voltam fez um empréstimo

De acordo com o Quadro 5.2, quando é anunciado o término da paralisação o ator social que ‘volta ao trabalho’ é o “ônibus”, ou seja, enquanto os dados do *Jornal de Brasília* já mostraram que rodoviários quando estão em greve são representados

pelo campo semântico do *impedimento/ bloqueio*, as notícias do *Correio Braziliense* mostram que a volta, o término da paralisação é representado discursivamente por *rodoviários objetificados* (VAN LEUWEEN, 2008). Esses dados materializam a teoria de Marx (Ver Seção 1.2 Capítulo 1) de que “o trabalho está objetivado e o objeto, trabalhado”. Os valores do/a trabalhador/a é colocado em xeque pelo valor estabelecida para o objeto de trabalho.

A *empresa*, por sua vez, tem as seguintes ações atribuídas: *insistir, querer, entrar em acordo, depositar, atrasar e fazer um empréstimo*. O *fazer um empréstimo* coloca a *empresa* em um patamar de uma realidade socioeconômica que demonstra problemas financeiros. Esses dados focalizam o ator social *empresa* como agente da finalização das paralisações por meio do discurso da *negociação*.

O mundo representado nessas notícias está relacionado às cidades que foram atingidas pelas paralisações e aos números exorbitantes que dizem respeito aos salários e demais remunerações. A discussão das notícias sobre o tema do transporte no espaço da cidade (Ver capítulo 3 na Seção 3.1) deve ser baseado no materialismo histórico, conforme Cocco e Silveira (2011), tendo em vista a relação imbricada entre ‘desenvolvimento de transportes públicos e desenvolvimento econômico mais amplo’. Destacar as cidades atingidas pelas paralisações também conta a história socioeconômica dessas cidades. Ainda sobre os mesmos textos, vejamos o Quadro 5.3.

QUADRO 5.3 – Tematização do espaço discursivo

Notícias	Atores	Espaço discursivo	Tempo discursivo
Manchete 26	Ônibus (rodoviários) Greve (rodoviários)	→ Em todo o DF → Nas cidades de Taguatinga, Ceilândia, Guará, Águas Claras, Park Way, Vicente Pires, Brazlândia, Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candagolândia, Santa Maria, São Sebastião, Gama, Planaltina e Recanto das Emas, além do SIA e SCIA.	→ Após três dias de greve → Nesta sexta-feira
Manchete 27	Rodoviários e empresas Sindicato Empresários Empresa	Distrito Federal	Paralisação na quarta-feira às 8h ↓ Durou dois dias (a ilegalidade da greve)
Manchete 31	Greve dos rodoviários Ônibus Funcionários Rodoviários	→ DF Gama, Santa Maria, São Sebastião, Paranoá, Itapoã, Jardim Botânico, Lago sul, Park way e Candagolândia	→ 12 horas de paralisação
Manchete 36	Empresas Rodoviários Eles (rodoviários) As empresas	...afetando 13 regiões do DF como: Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way, São Sebastião e Guará, atendidas pela Pioneira.	Após 16 horas Início da manhã desta terça-feira (23/9) Ao meio-dia de ontem (22/9)
Manchete 43	Sindicato Empresa Governo ônibus Empresa	Bacia 2 do transporte público do DF, que atende Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way e São Sebastião, além do expresso em Santa Maria e Gama, afetou cerca de 200 mil brasilienses nessa mais de semana paralisada.	Após oito dias de greve Quinta-feira (13/11)

Na manchete 26, a notícia é composta por três parágrafos que são tematizados por: ônibus voltaram, greve prejudicou e funcionários de cinco empresas aderiram. Ressalte-se o ator social rodoviários ora objetificado, ora institucionalizado. As ações discursivas representadas são relevantes: *voltaram*, *prejudicaram* e *aderiram*. Todas essas escolhas lexicais constroem uma representação que se relaciona ao tempo e ao espaço discursivo. As inúmeras cidades atingidas pela greve são locais de moradia e trabalho, o que é representado de forma discursiva também através de números – “1,7 mil ônibus deixaram de circular no DF” –, o que implica considerar que a densidade lexical que representa *rodoviários* constrói uma carga semântica que coloca o ator em um polo específico valorado de forma negativa em termos de sanção social, conforme já dito anteriormente na análise das manchetes.

As categorizações sociais que determinam o ser e estar no mundo dos indivíduos e dos grupos estão relacionadas aos espaços sociais e geográficos que ocupam na sociedade. Assim, o ‘sabe com quem você está falando?’ (MATTA, 1998) se transforma no ‘sabe onde eu moro?’, o que também é uma relação de poder. O espaço que se ocupa na cidade tem a ver com espaço social e econômico de cada cidadã/o.

Na manchete 27, a notícia é composta por sete parágrafos que são tematizados por: os empresários insistiram, a paralisação atingiu, os rodoviários começaram, houve novo acordo, as empresas alegam, as empresas se comprometem e o processo de dissídio. Esse temas demonstram a trajetória do discurso da negociação. Empresas e rodoviários são os agentes principais do tema da notícia. Os espaço discursivo não é representado nessa notícia, apenas o tempo discursivo, que também é o tempo da paralisação. A agência discursiva da empresa é a alegação de ilegalidade da greve. Toda a notícia é a explanação sobre o não fechamento do acordo entre empresa e rodoviários.

Na manchete 31, a notícia é constituída por cinco parágrafos que são tematizados por: os funcionários suspenderam, os rodoviários entraram, os rodoviários não receberam, a paralisação vai continuar e os salários não foram pagos. A notícia que corresponde à manchete de número 36 é constituída de cinco parágrafos que são tematizados por: a paralisação de rodoviários, as empresas atrasaram, mais de mil ônibus ficaram parados e o adiantamento salarial está acordado. Notemos, aqui, que os dados nos mostram um padrão de tematização dessas notícias, em que

rodoviários e empresas são os principais temas. Assim, a conjuntura textual indica traços representativos desses atores sociais.

Os locais atingidos pelas paralisações são parte dessa representação discursiva e que indica questões territoriais relacionados à questão econômica e, obviamente, à construção das relações sociais dos atores envolvidos. O tempo discursivo da duração dessas paralisações indica tanto o que foi gasto no protesto quanto o momento da volta, ou seja, delimita que o protesto chegou ao fim.

Na próxima seção, está descrita a análise das notícias sobre os protestos de questões salariais.

5.3 NOTÍCIAS DE PROTESTOS SOBRE SALÁRIOS

Das 58 notícias, 28 são sobre salários. Assim como no *Jornal de Brasília (JBr.)*, a maioria das notícias do *Correio Braziliense* é sobre salários. A questão salarial é, portanto, a maior motivação para as paralisações registrada nos dois jornais. Conforme já visto na análise do *JBr.*, é nessas notícias que há um protagonismo do *Sindicato dos Rodoviários*, sendo que 19 notícias tematizam o ator social *sindicato*. O mais relevante aqui é a alta recorrência de processos do campo do dizer. Vejamos.

QUADRO 5.4 - Modos de representação de *sindicato* topicalizado

Topicalizado	Escolhas lexicais
O sindicato dos Rodoviários	informou
O sindicato do Rodoviários do DF	alega
O Sindicato do Rodoviários do DF	informou
O presidente do sindicato	explica
O sindicato	informou
Osório (presidente do sindicato)	antecipa
Segundo o Sindicato dos Rodoviários	-
O acordo	Foi firmado
Empresas, sindicato e governo	chegaram
De acordo com o Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal	-
O sindicato	informou
Segundo o Sindicato dos Rodoviários	-
Segundo o Sindicato dos Rodoviários	-
Segundo Nil Rodrigues da Silva, diretor do Sindicato dos Rodoviários	-
O sindicato das Empresas Rodoviárias	afirmou
Em diálogo com o Sindicato dos Rodoviários	-
Diretor do Sindicato dos Rodoviários	-
Sindicato	Se reunirá
Segundo o Sindicato dos Rodoviários	-

A partir do Quadro 5.4 acima, pode-se observar que os processos relacionados a *sindicato* estão no campo significacional do dizer: *alega, informou, afirmou, explicou*. Sempre na posição de agente da ação, *sindicato* é um ator social que legitima a *negociação* dos protestos. Toda sua representação discursiva está envolta do discurso da *negociação*, enquanto nos dados do *JBr*. podemos observar a *mitigação* de *rodoviários* no *discurso da negociação*. Nessas notícias percebemos que essa representação está em favor da hegemonia econômica: “o sistema econômico internaliza, põe em ação e inculca o sistema de significado” (FAIRCLOUGH, 2009, p. 448).

A hegemonia está estruturada nos privilégios econômicos, o que significa dizer que se os dados apontam para as notícias sobre salários, dinheiro, como as que põem em protagonismo o ator *sindicato*. Assim como nos dados do *JBr.*, aqui também se pressupõe que o serviço prestado pelo sindicato é dos interesses econômicos em favor de interesses particulares de um grupo dentro do grupo.

Observar a construção textual e o padrão de “organização dos Temas de um texto e da estrutura de informação desse texto revela não apenas o que o autor coloca em destaque, como também nos traz importantes pistas sobre o desenvolvimento do texto” (VENTURA & LIMA-LOPES, 2002, p. 01). Dessa maneira, a tematização do ator social *sindicato* demonstra um padrão que está ligado ao *discurso da negociação*.

Na construção textual dessas notícias, há uma “produção de um sistema de ideias” (SANTOS, 2006, p. 09), em que a geografia entra na perspectiva de se entender como essa representação discursiva descreve os atores sociais e as relações deles entre si. Para Santos (2006), a geografia deve contribuir para a produção de uma teoria social crítica. Dessa forma, revela-se o *ethos* do discurso que representa o ator *sindicato*: o *ethos* do negociador e do legitimador. O *ethos* discursivo do ator social que é representado está associado a atividade de tempo que está estruturada.

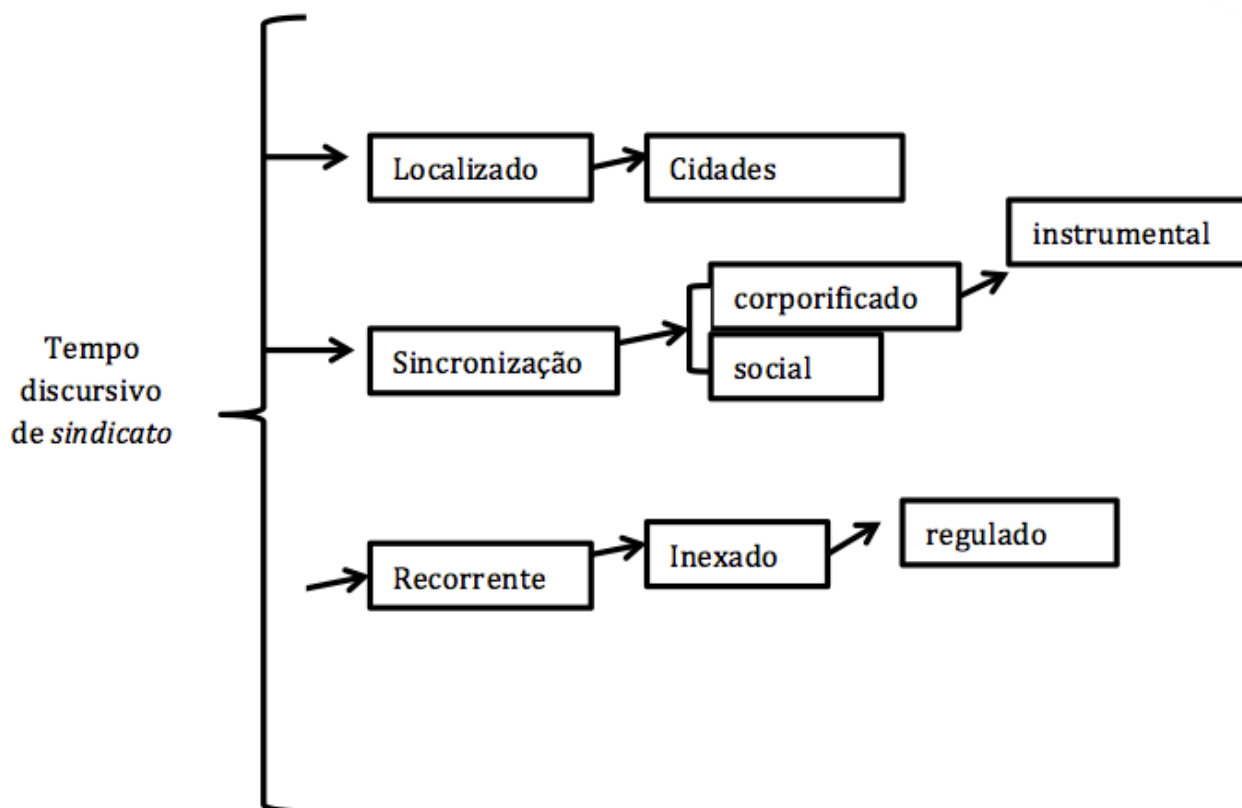
O tempo de *convocação* é representado como uma imposição através de uma autoridade convocada. Quando um tempo de convocação é personalizado, quando uma convocação de tempo é personalizada, é dada por alguém que tenha, no contexto dado, o direito de autorizar o tempo de atividades de outro participante ou tipo de participante, este sempre foi um sinal de poder absoluto. O tempo convocado é *instrumentalizado*, conforme os exemplos a seguir.

(E5.8) Um compromisso de fazer o pagamento a partir das 12h de amanhã (23/09).

(E5.9) Às 9h da manhã e só volta a operar os ônibus quando sair o pagamento.

As representações discursivas do tempo de convocação *instrumentalizado* são realizadas através de orações com processo material. Podemos notar, nos dados acima, que há uma *sincronização* entre o tempo de referência –, *fazer o pagamento*, *só volta a operar*. Em outras palavras, aqui a localização e a extensão de atividades sociais são temporais em relação a outras atividades sociais – *12h de amanhã*, *às 9h da manhã*. Na sincronização, atividades sociais são sincronizadas com outras atividades sociais que resultam de práticas em que o tempo é calculado e que ações humanas podem ser sincronizadas. Assim, podemos notar que o tempo discursivo da tematização de *sindicato* nessas notícias é *convocado*, *corporificado*, *instrumentalizado* e *sincronizado socialmente*.

FIGURA 5.1 – Tempo discursivo das notícias sobre salários



Notemos, na Figura 5.1, que *sindicato*, de acordo com as categorias propostas por van Leeuwen (2008) para classificação do tempo discursivo, tem o tempo discursivo articulado a suas ações de maneira *localizada*, *sincronizada* tanto *corporificada* como *socialmente*, é *recorrente* (já que os protestos sobre atraso de salários também são recorrentes), porém de maneira *inexada*, já que precisa de elementos externos que engatilham as paralisações, e é regulado de acordo com horários pré-estabelecido socialmente como maneira de chamar maior atenção para o protesto. O tempo é *localizado* porque está situado na *convocação* do tempo e *sincronizado* com as atividades sociais e é *corporificado*, por exemplo, na metáfora de ‘cruzar os braços’. A notícia on-line, nos termos de Santos (2001, p. 22), é “cronofágica”:

Nessa sociedade cronofágica, à qual o tempo cede, nós encontraremos a cidade, tal como descrita por Baillard, no seu Cronópolis: dizia ele que, no seu esplendor, essa cidade era como um organismo fantasticamente complexo. Transportar a cada dia quinze milhões de empregados de escritório, manter o serviço de eletricidade, de água, de televisão, administrar essa nossa população, tudo isso dependia de um só fator: o tempo! Esse organismo não poderia subsistir senão sincronizando estritamente cada passo, cada refeição, cada chamada telefônica. Daí, houve necessidade de descongestionar os horários, segundo a zona da cidade. Os carros tinham placas de cores diferentes, de acordo com o horário em que podiam circular, e assim o sistema se generalizou. Só se podia ligar a máquina de lavar, postar uma carta ou tomar um banho, durante uma faixa determinada de tempo. Um sistema de cartas coloridas e uma série de quadros publicados a cada dia, assim como programas de televisão, permitiam a cada pessoa sua localização dentro daquela faixa de tempo. [...] Nesse entretempo, os relógios desapareceram de São Paulo, e reapareceram agora, quando São Paulo se torna cronópolis. São Paulo se torna cronópolis como qualquer outra grande cidade do mundo, ao mesmo tempo em que as assincronias e as dessincronias se estabelecem. O império do tempo é muito grande sobre nós, mas é, sobre nós, diferentemente estabelecido. Nós, homens, não temos o mesmo comando do tempo na cidade; as firmas não o têm, assim como as intuições também não o têm. Isso quer dizer que, paralelamente a um tempo que é sucessão, temos um tempo dentro do tempo, um tempo contido no tempo, um tempo que é comandado, aí sim, pelo espaço.

O tempo discursivo não se dissolve no espaço discursivo, ambos coexistem para articular as experiências dos atores sociais. As experiências ocupam um espaço, em diferentes espaços, mas ao mesmo tempo, funcionam na mesma cidade diversas atividades sociais “não de modo harmonioso, mas de modo harmônico” (*Ibid*). O que Santos sugere é que a convivência das pessoas de diferentes classes sociais só se dá nas grandes cidades por causa dos espaços. “Isso é possível porque há um tempo dentro do tempo, quer dizer, o recorte sequencial do tempo” dentro do espaço. O

contexto que aqui se estuda pode ser observado os contextos, pelo espaço discursivo e pelo tempo discursivo, dos textos”. “O espaço é tempo, coisa que somente é possível através desse trabalho de empiria que nos é admissível, concebendo a técnica como tempo, incluindo entre as técnicas, não apenas as técnicas da vida material, mas as técnicas da vida social, que vão nos permitir a interpretação de contextos sucessivos”.

Na próxima seção, analisaremos a notícia que representa o protesto de *rodoviários* com a diretriz do trânsito. No *Jornal de Brasília* eram duas notícias, no *Correio Braziliense* encontramos apenas uma com essa diretriz.

5.4 NOTÍCIA SOBRE TRÂNSITO

A notícia intitulada “Greve de rodoviários e evento diplomático deixam trânsito intenso” foi publicada em 17 de julho de 2014, mesma data de uma notícia publicada no *Jornal de Brasília* também sobre a temática de trânsito e paralisação de rodoviários, analisada no Capítulo 4. Assim como *JBr.*, nessa notícia do *CB rodoviários* são discursivamente representados como greve que “contribuiu para aumentar a confusão no trânsito”, ou seja, *rodoviários* estão institucionalizados no evento da greve e a estratégia textual é a de informar sobre a situação do trânsito e não sobre a *greve de rodoviários*.

A notícia tem oito parágrafos. Os temas de cada parágrafo são: um evento em comemoração aos 40 anos de relações diplomáticas entre Brasil e China deixa (primeiro parágrafo); as vias S1, N2, L2 e entradas para W3 Norte e W3 Sul estão (segundo parágrafo); o secretário de Segurança do DF havia dito (terceiro parágrafo); quando os chefes de Estado estavam (quarto parágrafo); a Secretaria e Segurança Pública do Distrito Federal e o Comando Militar do Planalto destacaram (quinto parágrafo); a greve dos rodoviários também contribuiu (sexto parágrafo); um motorista de um ônibus pirata disse (sétimo parágrafo); o Tribunal Regional do Trabalho negou (oitavo parágrafo). Vejamos.

QUADRO 5.5 – Notícia de oito parágrafos

Ator social	Modo de representação	Escolhas lexicais	Espaço discursivo	Tempo discursivo
Governo	Ativo	<u>Deixa</u> <u>Havia dito</u> <u>Pediu</u> <u>Estavam</u> <u>Nega (suspensão da greve)</u> <u>destacaram</u>	Esta quinta seria “um dia crítico na questão da mobilidade”. População evitar as faixas do canto, usando apenas as quatro faixas centrais da via. Via S1 para L2 Sul (na altura do Ministério da Saúde).	Desde as 18h30. Nesta quinta. Sexta-feira às 17h30.
Trânsito	Ativo	<u>Estão bastante congestionadas</u>	Vias S1, N2, L2 e entradas para a W3 Norte e W3 Sul.	-
Rodoviários	Ativo	<u>Também contribuiu</u>	Distrito Federal	Atinge 300 mil passageiro [na] <u>volta para casa.</u>
Transporte pirata	ativo	<u>disse</u>	-	Desde às 5h

A notícia apresenta os atores sociais envolvidos, destacando o trânsito que está representado como ator e também é o espaço discursivo da notícia *A sincronização social*, na qual o sincronismo das atividades sociais é sincronizado com o tempo de outras atividades sociais está realizado em todos os tempos discursivos acima enquadrados. Os dados demonstram o tempo discursivo relacionado a *sincronização social*, por isso a agenda jornalística sobre protestos e trânsito focaliza *a volta para casa*, horário comum para a maioria dos/das trabalhadores/as de classe média da cidade de Brasília.

Essa forma de representação discursiva que as notícias, tanto essa quanto as do *JBr.*, se propõem está imbricado no conceito de *saliência cultural* feito por Pardo Abril (2013, p. 122). Para a autora, deve-se entender por *saliência cultural* “a propriedade de certas expressões discursivas que, em virtude de sua inclusão dentro de um emaranhado discursivo compartilhado culturalmente, se apresentam mais sobressalentes, relevantes ou chamativos”. O que significa dizer que o vocabulário

impedimento e seus sinônimos frequentemente escolhidos para representar *rodoviários* também está presente em *também contribuiu* acima explicitado. Aqui vemos que há um padrão discursivo na representação de *rodoviários*.

Na próxima seção, vou analisar as notícias que centram sua diretriz argumentativa nos usuários. A dualidade entre *usuários* e *rodoviários* aparece como uma relação de força que mitiga muitas outras questões relevantes para a resolução do problema.

5.5 OUTRAS NOTÍCIAS

O evento da paralisação de rodoviários envolve, além de diferentes atores sociais, diferentes formas de economia. O transporte pirata, por exemplo, se transforma em solução para a mobilidade. Apesar de se enfatizar a ilegalidade do meio de transporte na notícia, o discurso que se constrói é o da solidariedade. A notícia do dia 7 de dezembro de 2014 é intitulada “Com greve de ônibus, piratas dominam a Rodoviária do Plano Piloto”. A Rodoviária do Plano Piloto é cenário da etnografia para esta tese (ver Capítulo 6). É um local de grande movimentação, por isso usar o processo dominar como representativo da ação do transporte pirata em um espaço discursivo e geográfico assume significado de ampla importância social e cultural.

A partir da análise dos temas que configuram a notícia, podemos reconhecer as “perspectivas e os pontos de vista assumidos pelos interlocutores” (PARDO ABRIL, 2013, p. 143). Dessa maneira, o Quadro 5.6 adota os temas e suas formas de configuração textual – tempo e espaço discursivo – juntamente com os seus processos, o que de maneira geral estrutura o discurso. Vejamos.

QUADRO 5.6 – Piratas dominam

Temas	Atores Sociais	Escolhas lexicais	Espaço discursivo	Tempo discursivo
Piratas dominam	Transporte pirata	<u>dominam</u>	Rodoviária do Plano Piloto	Desde as 18h30. Nesta quinta. Sexta-feira às 17h30.
O diretor do DFtrans solicitou	Governo	<u>solicitou</u>	-	... que a greve se encerre na madrugada desta segunda-feira, às 5h.
Dezenas de vans piratas tomaram	Transporte pirata	<u>tomaram</u>	Espaços destinados aos ônibus na Rodoviária do Plano Piloto.	Desde as primeiras horas da manhã deste domingo (7/12).
Rodoviários de três das cinco empresas que exploram	Rodoviários	<u>Também paralisaram</u>	-	-
Os rodoviários das empresas MCS e Alternativa cruzaram os braços	Rodoviários	<u>Cruzaram os braços</u>	-	Manter a greve até segunda-feira (8/12).

Para Pardo Abril (2013), uma vez que se identifiquem os temas, rastreamos os elementos que se propõem como principais nos textos. Dessa maneira, podemos observar os valores semânticos e pragmáticos atribuídos às representações discursivas dos atores sociais envolvidos. O conceito valorado constitui o discurso da hierarquização e da negociação anteriormente destacados. Nos termos de Pardo Abril (2013, p. 146), “através dos temas se pode recuperar as distintas conceituações que a imprensa adota para dar conta de um feito social”, no caso os protestos de rodoviários.

Assim, mapear as escolhas lexicais que atribuem valor semântico a ação de atores juntamente com a classificação temática, no Quadro 5.6, permite uma análise dos significados que portam o discurso. O contexto do temas está realizado discursivamente tanto na escolha temática quanto no espaço e tempo discursivo representados. O valor semântico dado à ação de transporte pirata coloca, mais uma vez, rodoviários em densidade semântica negativa dentro dessa sanção social da mobilidade. É por causa da paralisação que há domínio da ilegalidade do transporte, o

transporte pirata. Historicamente, o termo pirata é dado a “contrabandistas dos mares”, também ligado a questão do comércio, só que primeiramente do transporte marítimo. A pirataria aqui é colocada como um caos social, que está expressado na escolha pelo processo dominar.

O espaço dominado também é legítimo e importante dentro do contexto da notícia. Na verdade, a Rodoviária do Plano Piloto é um ponto de encontro de todas as bacias rodoviárias, ou seja, o marco zero da cidade de Brasília. Note que no Quadro 5.6 tanto o tempo discursivo quanto o espaço discursivo são preenchidos quando a temática é piratas dominam ou piratas tomaram.

As demais temáticas se centram em rodoviários e governo. O padrão discursivo já visto para representação desses dois atores sociais prevalece. O espaço discursivo não é preenchido quando a temática se centra nesse atores. Isso porque já se pressupõe socialmente o espaço da Rodoviária do Plano Piloto; a pirataria é o subversivo, portanto, é o que merece destaque na agenda jornalística.

Uma vez identificados os temas, para Pardo Abril (2013) são importantes o posicionamento e a maneira como se põe em relevo textual o que se expressa. Dessa maneira, a autora defende que sejam classificados tanto os temas quanto os tópicos que estrategicamente compõem as notícias. Os temas estão topicalizados quando estão no começo do parágrafo, mas algumas vezes o tema não está topicalizado, o tópico pode ser um oração adverbial circunstancial, por exemplo, que está deslocada. A topicalização, por sua vez, é uma estratégia de construção textual que quando classificados indicam o direcionamento da ideia que está sendo transmitida e reproduzida. Vejamos.

QUADRO 5.7 – Topicalização de outras notícias

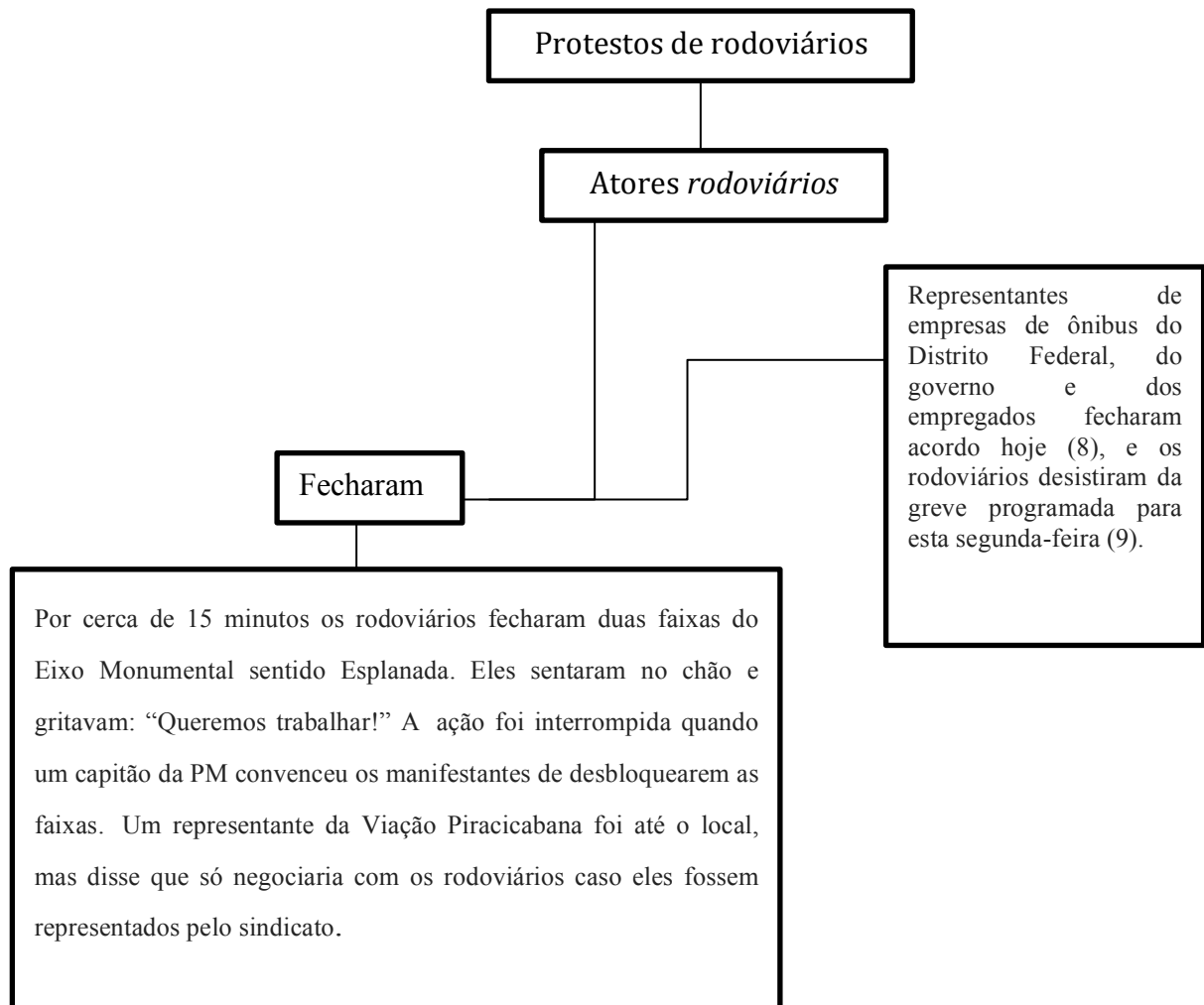
Tema não topicalizado	Atores Sociais	Tema topicalizado	Espaço discursivo	Tempo discursivo
-	Rodoviários	Rodoviários de Santa Maria fizeram	Santa Maria	Nesta manhã
-	Rodoviários	Os rodoviários da Viação Pioneira de Santa Maria fizeram	Santa Maria	Na manhã desta quarta-feira (18), as 11 horas.
A conversa de negociação vem acontecendo	Sindicato	Segundo o diretor do Sindicato dos Rodoviários	Santa Maria	-
-	Empresa	A resposta da Viação Pioneira ocorreu	-	Na parte da manhã
-	Rodoviários	Rodoviários realizam	No Gama	Paralisação Relâmpago na tarde desta sexta-feira (11).
Os motoristas alegam	Rodoviários	Rodoviários realizam	-	Durou cerca de 30 minutos.
Uma reunião foi marcada	Empresa	Segundo a viação Pioneira	Atende a região	Para a próxima semana
O DFTRANS não se manifestou	Governo	Segundo a viação Pioneira	-	-
TRT nega liminar e marca	Governo	Greve dos rodoviários	Audiência	-
Audiência de conciliação no Dissídio Coletivo de Greve	Governo e Empresa e Sindicato	Está marcada	-	Próxima quinta-feira (09/10), às 14h30.
-	Governo	O presidente do TRT negou	-	-

De acordo com Pardo Abril (2013, p. 149), ao se identificar o tema e o tópico discursivo podemos reconhecer “o conjunto de unidades conceituais quem fluem nos discursos”. Assim, notemos que o discurso da hierarquização está presente nos temas não topicalizados.

Nas análises, emergiram as unidades léxicas articuladas aos seus atores sociais em determinado tempo e espaço discursivo, em que o modo de representação sintetiza as redes conceituais “construídas a propósito das maneiras como se conceituam os atores” (PARDO ABRIL, 2013, p. 201). A figura a seguir, baseada em Pardo Abril

(2013), focaliza a conceituação de atores rodoviários, a partir do item lexical *fecharam*, em função dos protestos. Vejamos.

FIGURA 5.2 – Campo semântico articulado ao ator social *rodoviários*.



O processo fechar tem uma densidade semântica pejorativa no sentido abordado nas notícias. Seu efeito é a sensação de obstrução, sem passagem e imobilidade, e assim o discurso construído nas notícias representa negativamente a categoria profissional, propondo uma densidade semântica de sentido pejorativo que representa os rodoviários em protestos.

CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Os textos analisados oferecem a ideia de que a linguagem, bem como a geografia e sociologia são campos que possibilitam a realização do conhecimento discursivo sobre o dado problema social. O entrosamento entre discurso e mídia permite o entendimento do tempo e do espaço discursivo na articulação entre o modo de representação discursiva e os atores sociais.

Uma das categorias que emergiu nos dados foi a de tempo e espaço discursivo. De acordo com Santos (2001), o tempo pode ser visto das mais diversas maneiras. O tempo a que aqui me refiro é o tempo colocado por Elias (1997) e recontextualizado para o discurso por van Leeuwen (2008), é o tempo discursivo sincronicamente social. Parafraseando Santos (2001), posso dizer que o tempo discursivo, assim como o tempo social, não flui de maneira uniforme, o tempo discursivo converge na experiência humana, isso não significa dizer que ele será convergente com a análise da representação. A ideia de periodização dos jornais e dos acontecimentos é presente na representação discursiva e no tempo discursivo. As notícias, portanto, são a materialidade do evento discursivo diante de nós, é uma adição do passado e do presente. Basta ler as notícias para nos defrontarmos com aspectos dos sentidos sociais que foram criados e estabelecidos em momentos que não estão mais presentes, “que foram presentes no passado” (*Ibid*).

A análise de dados de notícias é uma técnica para se entender um momento das possibilidades de realização humana e no caso em tela de uma categoria profissional dentro de uma temática discursivamente construída e analisada:

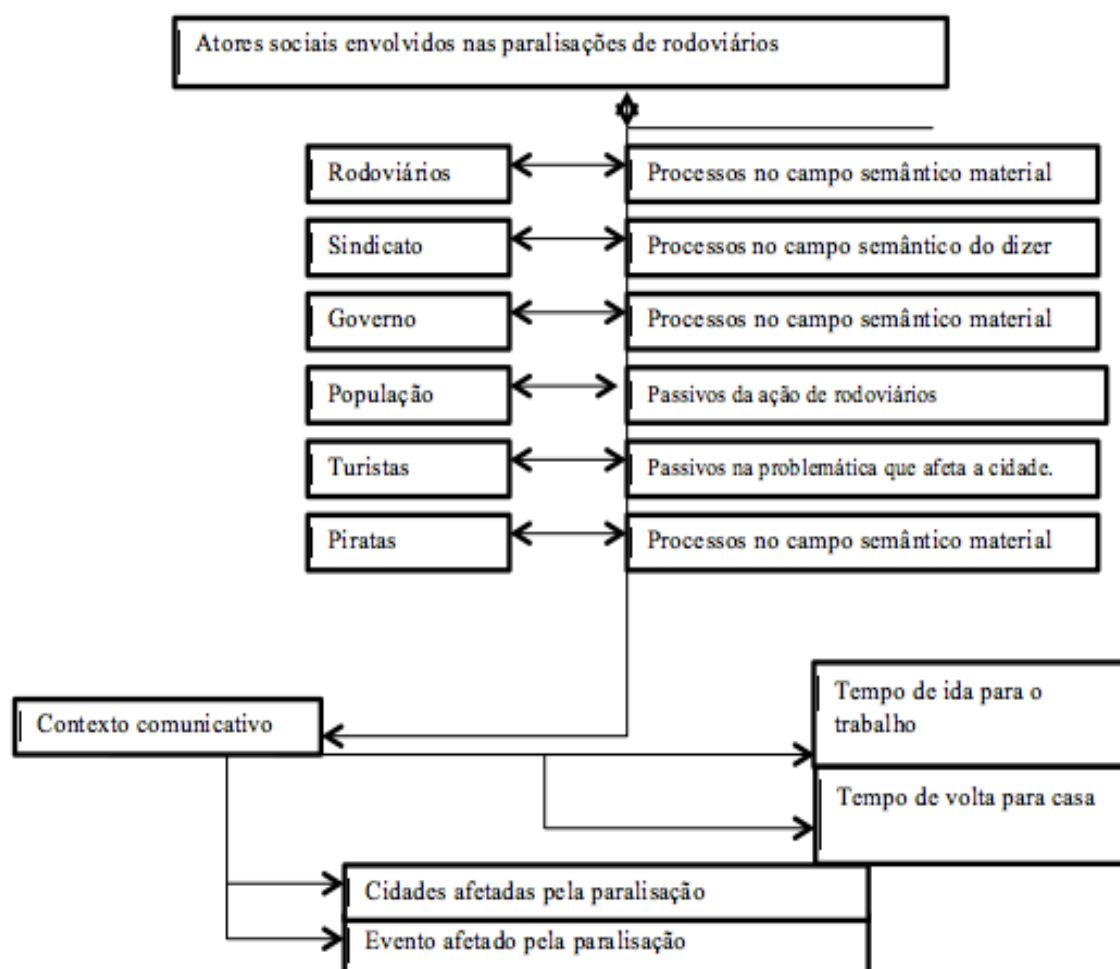
Se considerarmos a história do espaço e do tempo ao longo da História, vamos ver que ela é o passar de momentos que se propuseram justapostos, isto é, em que cada sociedade que criava o seu tempo através de suas técnicas, através do seu espaço, através das relações sociais que elaborava, através da linguagem que conjuntamente criava também, a tempos que não são mais justapostos, tempos que são superpostos, isto é, aquele momento que o capitalismo entroniza, no qual há uma tendência à internacionalização de tudo e que vai se realizar plenamente nos tempos dos quais somos nós contemporâneos, onde há uma verdadeira mundialização. (SANTOS, 2001, p. 21)

O próprio meio que veicula as notícias dos dados, a internet, é de uma sociedade sincrônica em que tudo acontece ao mesmo tempo. Assim, a obsessão pelo tempo é clarificada na datação do horário de publicação, do horário da atualização, do dia e hora que a greve começou ou terminou. As diversas organizações do tempo

discursivo no contexto das notícias sobre paralisações nos mostram padrões discursivos para a temática de um assunto, como as escolhas lexicais chavões, os modos de representação de cada ator que constroem o discurso da hierarquização da ordem do trabalho. Os dados no mostram, portanto, que nada é por acaso. Tempo e espaço também são elementos semióticos construídos discursivamente.

Os conceitos e classificações representados discursivamente formulam as articulações dos atores envolvidos. A representação semântica básica feita por meio das escolhas lexicais recorre às relações entre os elementos semânticos contidos nas formas que se associam ao tempo e ao espaço discursivo do evento. Das relações entre os elementos semióticos, estabelece-se que o “ator e suas ações executadas é suscetível de se localizar espaço-temporalmente” (PARDO ABRIL, 2013, p. 207). Vejamos na figura a seguir uma síntese dos tipos de processos associados a atores sociais no mapeamento dos dados discutidos neste capítulo:

FIGURA 5.3 – Campo semântico articulado ao contexto discursivo de tempo e espaço



A partir do campo semântico a que cada ator está associado de uma maneira mais ampla, percebe-se que as articulações dos significados representacionais são definidas em função dos atores e seus papéis sociais na temática estudada. Dessa maneira, a notícia materializa como são compreendidos os atores e como são definidos o espaço e o tempo do evento discursivo na construção textual. A construção textual também é social e delimita, a partir do ponto de vista de determinados interesses, as representações das classes sociais em relação ao mobilidade urbana e a ocupação da cidade:

A cidade é o palco de atores os mais diversos: homens, firmas, instituições, que nela trabalham conjuntamente. Alguns movimentam-se segundo tempos rápidos, outros, segundo tempos lentos, de tal maneira que a materialidade que possa parecer como tendo uma única indicação, na realidade não a tem, porque essa materialidade é atravessada por esses atores, por essa gente, segundo os tempos, que são lentos ou rápidos. Tempo rápido é o tempo das firmas, dos indivíduos e das instituições hegemônicas e tempo lento é o tempo das instituições, das firmas e dos homens hegemonzados. A economia pobre trabalha nas áreas onde as velocidades são lentas. Quem necessita de velocidades rápidas é a economia hegemônica, são as firmas hegemônicas. É para esta classe que tem significação uma avenida como a dos Bandeirantes, ou estradas como a dos Bandeirantes e a Anhanguera, que são estradas que sobretudo interessam aos agentes hegemônicos e às pessoas ricas que usam melhor, do seu ponto de vista, essas estradas. Do aeroporto ao centro da cidade vai-se muito depressa, criam-se condições materiais para que o tempo gasto na viagem seja curto. Já entre os bairros vai-se mais devagar, no sentido de que não há uma materialidade que favoreça o tempo rápido. (SILVA, 2001, p. 22).

A cidade é um espaço legítimo e dentro da cidade há outros espaços legitimados de acordo com a classe social e as práticas sociais ali difundidas. O discurso do protesto inclui-se aí, e o espaço da Rodoviária do Plano Piloto é cenário tanto da mobilidade urbana quanto dos atos de protesto. A Rodoviária do Plano Piloto é uma encruzilhada dentro da cidade de Brasília, onde vários caminhos são traçados, é o marco zero da cidade. O espaço da Rodoviária está dentro de outro espaço, a Cidade. A notícia que coloca a Rodoviária como estando dominada pelo transporte pirata, também coloca nas mãos de atores sociais, com papéis ilegítimos, a questão da mobilidade urbana, isso torna a ação subversiva. A dominação do espaço é a temática da notícia: *piratas dominam* ou *piratas tomaram*, o que? A Rodoviária do Plano Piloto.

O discurso da hierarquização, que é tom dado pela imprensa a toda notícia sobre protestos de rodoviários, conta uma história que é construída e reconstruída em

cada narrativa sobre o assunto. Há uma *narrativização* temática, um *modus operandi* de ambos os jornais que discute e constrói significados sobre as paralisações/ protestos de *rodoviários*. O padrão de uso de itens lexicais aponta para a construção de um ponto de vista único que *naturaliza* as paralisações e *mitiga* as questões trabalhistas e as precariedade do transporte público coletivo.

Importante lembrar que a imprensa tem um poder educativo, no sentido de ser formadora de opinião legitimada socialmente, com autoridade argumentativa, e que faz uso desse atributo sempre que os interesses de classe a quem representa e que domina a sociedade são colocados em questionamento e podem acirrar ainda mais os conflitos (PASQUINI & TOLEDO, 2008).

PARTE 2
ESPAÇO PÚBLICO E DISCURSO

Neste capítulo, discutimos sobre a espacialidade da pesquisa. Discursos sempre estão inseridos em determinados contextos sociais. O contexto que aqui interessa é o do transporte público, sob a perspectiva de rodoviários/as. Os dados analisados nesta parte da pesquisa são duas entrevistas feitas durante a pesquisa de campo na Rodoviária do Plano Piloto. A fim de situar esta investigação em termos metodológicos, na Seção 6.1, refletimos sobre o espaço público na ordem discursiva do trabalho; na Seção 6.2, delineamos a entrada em campo e os métodos de pesquisa utilizados, e na Seção 6.3, apresentamos algumas reflexões sobre a pesquisa de campo.

6.1 IDAS E VI(N)DAS: O ESPAÇO PÚBLICO NA ORDEM DISCURSIVA DO TRABALHO

Fazer esta pesquisa foi um desafio pessoal e acadêmico, tendo em vista a complexidade do tema e a afetividade com o assunto que foi se criando. Iniciamos uma jornada de pesquisa que também foi traçada pelo desdobramento dos acontecimentos durante a investigação, assim como se espera de uma pesquisa qualitativa.

A pesquisa qualitativa é um meio mais apropriado para se trabalhar com dados discursivos, pois permite descrever e interpretar a realidade social de forma mais afim com o objetivo das ciências sociais críticas, que é trazer à tona relações hegemônicas e favorecer a transformação dessas relações. Dessa maneira, o paradigma qualitativo é uma maneira de pesquisar “potencialmente emancipatóri[a], uma vez que por meio del[a] as ciências críticas podem identificar estruturas de poder naturalizadas em um contexto sócio-histórico definido” (RESENDE, 2005, p. 113).

A característica qualitativa situa a que vertente de produção de conhecimento a pesquisa se filia. A qualidade dos dados, portanto, tem relação com outras questões para além da quantidade de dados, como o tempo de interação com os colaboradores, a vivência no espaço estudado, a geração de dados por meio de entrevistas, a escrita de diário de campo (notas e fotografias) e a observação do fluxo social.

Nesse sentido, tendo como premissa a observação como ponto de partida do processo de pesquisa, utilizou-se a abordagem etnográfica, que ajuda no entendimento da cultura e na interpretação do significado representacional.

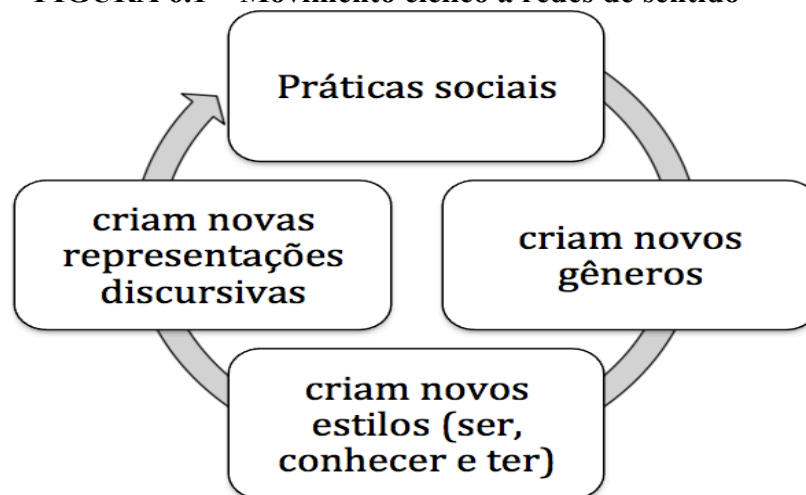
As palavras nada significam em si. Isoladas, só apontam para os que dizem, não para o que significam. Pois há as palavras, e o que está implícito nas palavras depende de outras palavras, das condições em que foram enunciadas, de sua enunciação. É na situação de enunciação que as palavras revelam os pensamentos, as opiniões e as estratégias daquele que as omite. (CHARAUDEAU, 2016, p. 21)

Nos termos de Charaudeau (2016), bem como em nossa experiência de mundo, sabemos que há poder inserido na forma que as redes de significados são construídas, e que esse entrelaçado de significados condiz com interesses particulares, representados discursivamente. É com o intuito da consciência crítica que a análise discursiva é importante. Aristóteles, na Grécia antiga, já falava sobre essa rede de sentidos.

De arte de persuadir, a retórica foi-se transformando em arte de criar. E, enquanto técnica ou arte do discurso, ela acabou por se usar não só para produzir textos de carácter mais ou menos persuasivo, mas também para analisar os textos produzidos. Esse era o objectivo dos exercícios retóricos: ler retoricamente os textos, e exercitar-se na elaboração de temas com base nos modelos de estrutura que os próprios textos inspiravam” (Aristóteles, 2005, p. 62)

Uma análise retórica, portanto, é também discursiva, utilizada para esquematizar como os temas das redes de significados se formam. Ainda com Aristóteles, importante notarmos que ele já falava que os próprios textos inspiram os modelos de estrutura, ou seja, o gênero textual é estabelecido por padrões em sua estrutura que são inspirados pelas práticas sociais que estão representadas em textos, o que é intrinsecamente cíclico. Vejamos a figura a seguir.

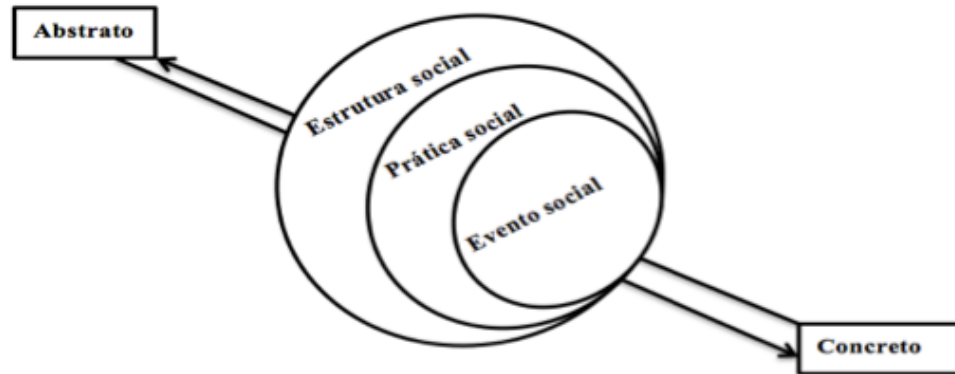
FIGURA 6.1 – Movimento cíclico a redes de sentido



A figura expressa a ideia do que entendemos do uso da linguagem como prática social, ou seja, compreendemo-la como um modo de ação. Nessa conjectura, entendemos a dialética entre discurso e sociedade, em que o discurso é moldado pela estrutura social, mas é também constitutivo da estrutura social (FARICLOUGH, 2010; RESENDE, 2016). No que tange a esta pesquisa, a Figura 6.1 é uma ilustração de cunho didático do funcionamento da linguagem nas práticas sociais, especificamente em termos de seus significados, que se concretizam em textos. Os textos se tipificam de acordo com os contextos sociais em que estão inseridos e são praticados em forma de gêneros, que são parte da prática social. A prática social

intermedeia a estrutura social e os eventos sociais. A estrutura social é o nível mais abstrato, e os eventos sociais, o mais concreto. Vejamos.

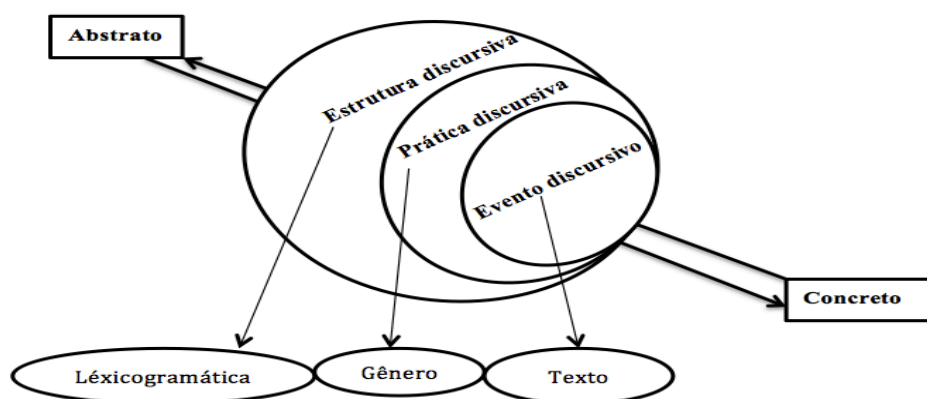
FIGURA 6.2 – Dialética entre os campos sociais



O interessante de se pensar nesse aspecto é que o concreto é informado pelo abstrato, mas só conseguimos compreender a abstração por meio do concreto. A linguagem é a forma mais concreta do pensamento, mas é sustentada pelo pensamento, pois o pensamento é tão abstrato que é insustentável em si mesmo. A língua é uma parcela da linguagem, assim como o discurso, os símbolos, os signos. O discurso abrange a linguagem e é abrangido pela semiose. Praticar a etnografia nos ajuda a compreender melhor a relação entre o evento e a prática social.

A relação entre esses níveis de abstração é transformacional. O evento social relaciona-se ao evento discurso; a prática social à ordem discursiva; a estrutura social à língua e outras semioses. Dessa forma, eventos discursivos são materializados também em textos; a prática discursiva e a ordem discursiva estão entrelaçadas; e a estrutura discursiva refere-se à gramaticalidade da língua, não a gramática normativa. Assim, nossa versão está figurada a seguir.

FIGURA 6.3 – Dialética entre os campos discursivos



A entrada epistemológica só pode ser o concreto, mas isso não significa que o interesse está neste nível. O interesse maior são as práticas, é por isso que falamos em ordem discursiva do trabalho, em espaços e tempos em relação às práticas. Com as notícias, entendemos como são representados discursivamente os rodoviários. Com as entrevistas, almejamos compreender como nossos colaboradores, que são parte da categoria de rodoviários, representam discursivamente sua profissão.

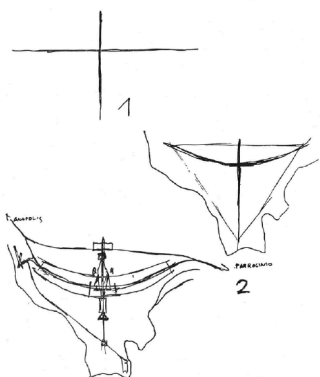
A segunda parte, portanto, refere-se à pesquisa etnográfica feita na Rodoviária do Plano Piloto. Desta etnografia, resultaram duas entrevistas, notas de campo e fotografias de campo. Detalhamos, na próxima seção, a entrada em campo.

6.2 IDAS E VI(N)DAS: ENTRANDO NO CAMPO

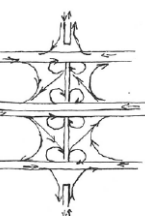
A entrada em campo começou em 2014, como maneira de adaptação. Os dados gerados na época são para contextualização, já que à época não tínhamos a aprovação do Comitê de Ética, o que aconteceu em fevereiro de 2015 (Cf. Anexo II). A Rodoviária do Plano Piloto foi escolhida como campo pela sua localização central na cidade de Brasília, o que a torna local de convergência da cidade.

A Rodoviária do Plano Piloto foi inaugurada dia 12 de setembro de 1960. Ela se localiza no Eixo Monumental, sendo a divisória geográfica entre a Asa Sul e a Asa Norte, ou seja, o marco zero de Brasília. A forma como a plataforma da Rodoviária do Plano Piloto foi construída é um dos objetos essenciais da construção da capital do Brasil. Para entender essa faceta, lemos o Relatório do Plano Piloto de Lúcio Costa. Vejamos a seguir os ‘croquis’ do Plano Piloto.

FIGURA 6.4 – Croquis do Plano Piloto

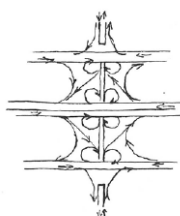


1 – Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz (Fig. 1).



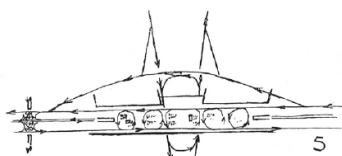
2 – Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação, arqueando-se um dos eixos a fim de contê-lo no triângulo equilátero que define a área urbanizada (Fig. 2).

3



3 – E houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária — inclusive a eliminação dos cruzamentos — à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado, correspondente às vias naturais de acesso, a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local, e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais (Fig. 3).

4 – Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema (Fig. 4). Lateralmente à intersecção dos dois eixos, mas participando funcionalmente e em termos de composição urbanística do eixo monumental, localizaram-se o setor bancário e comercial, o setor dos escritórios de empresas e profissões liberais, e ainda os amplos setores do varejo comercial.



5 – O cruzamento desse eixo monumental, de cota inferior, com o eixo rodoviário-residencial impôs a criação de uma grande plataforma liberta do tráfego que não se destine ao estacionamento ali, remanso onde se concentrou logicamente o centro de diversões da cidade, com os cinemas, os teatros, os restaurantes etc. (Fig. 5).

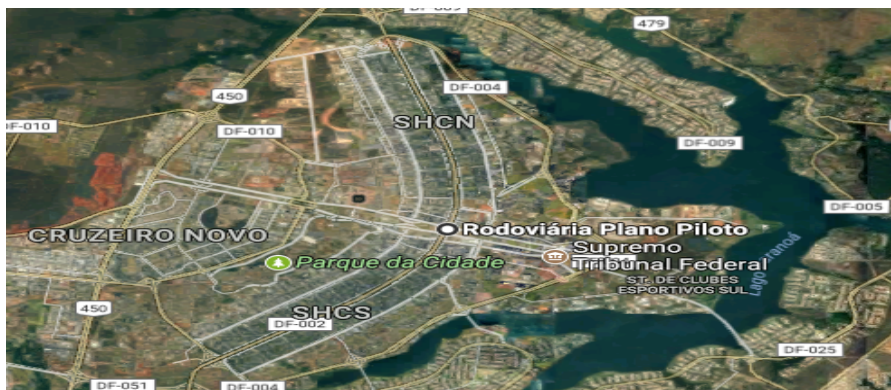
A plataforma da rodoviária é o centro do Plano Piloto. O cruzamento dos dois eixos definidos por Lúcio Costa transformou-se em um lugar de convergência social que engloba uma importante convergência territorial da cidade, pois é um espaço estratégico para o funcionamento do Plano Piloto:

Através de diferentes níveis - ou cotas - e das conexões entre seus ambientes, a Plataforma estabelece a continuidade do tecido urbano, ao mesmo tempo em que também articula a escala monumental e a escala gregária, incorporando em seus fluxos as especificidades de percepção do espaço urbano e arquitetônico na vida cidadina de Brasília. Devido as suas articulações, às atividades, aos usos e às apropriações da Plataforma, seu caráter utilitário e funcional transforma-se. Considerando seu caráter articulador das escalas e fluxos urbanos entre as Cidades-Satélites, o Plano Piloto e suas áreas centrais, a Plataforma amplia a carga simbólica de sua inserção numa paisagem urbana e estabelece seu caráter metropolitano definitivo. A complexidade da Plataforma Rodoviária de Brasília deve ser compreendida através dos limites entre as escalas de seu projeto arquitetônico e urbanístico. A imagem de uma superestrutura com 700m de extensão, revela uma estrutura de superfícies elaboradas e articuladas para a construção dos espaços da Plataforma. Dotados de feixes de pistas automobilísticas no sentido Norte-Sul e Leste-Oeste, calçadas, e áreas de estar, entre zonas de sombra e passeios a céu aberto, estas superfícies se convertem elas mesmas - através de seu desenho - em novos lugares e espaços urbanos. A infraestrutura e o programa da Plataforma se integram às demandas urbanas correlatas ao cotidiano da cidade. A vitalidade urbana da Plataforma, advém da presença dos habitantes e usuários dos múltiplos meios de transporte e serviços de interesse público que ela abriga, bem como dos milhares de transeuntes que se deslocam entre os setores urbanos que ela articula direta e indiretamente. Tal fato deve ser incrementado com as características construtivas do espaço contínuo e relacional que a articulação destas superfícies definem. Menos que um edifício, a Plataforma da Rodoviária de Brasília se manifesta como um lugar de caráter urbano inequívoco, sendo pouco percebida como coisa edificada na paisagem urbana que desenha e que também possibilita apreender. A Plataforma está implantada magistralmente num arranjo topográfico concebido especialmente para acomodá-la ao seu lugar exclusivo e eterno, demarcando em definitivo o cruzamento dos dois eixos do Plano Piloto da Capital no território do cerrado e no Planalto Central do Brasil. Será através de um jogo mais que sábio e correto dos espaços e lugares existentes entre suas grandes superfícies, que a Plataforma Rodoviária de Lucio Costa se transforma no ponto máximo de correlação entre a arquitetura e o urbanismo (ROSSETI, 2010, documento da Internet).

Dessa maneira, notamos que a proposta original já concebia a Rodoviária do Plano Piloto (RPP) como local de convergência comunicacional na cidade, em que a comunicação é representada pelo transporte que ‘comunica’ as pessoas entre os lugares da cidade. Foi assim que iniciamos nossas redes de comunicação, através dos meios de transporte. Os transportes foram os responsáveis pelas construções dos grandes impérios do mundo e pelas colonizações mundo afora.

A RPP, portanto, é marco central da cidade e centro de mobilidade do transporte rodoviário. Dos ‘croquis’ de Lucio Costa, acima reproduzidos, vamos para imagens atuais da tecnologia de foto de satélite da ferramenta *maps* do Google. Vejamos:

FIGURA 6.5 – Imagem de satélite da RPP

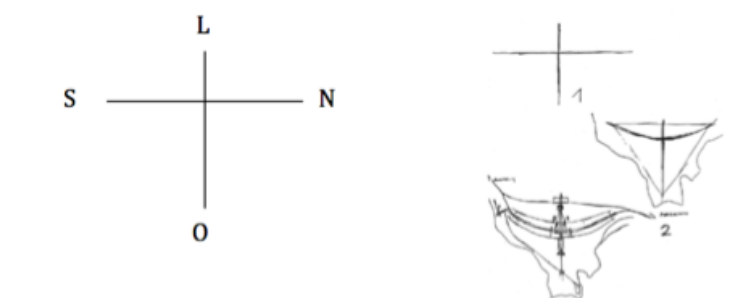


A figura mostra a centralidade da RPP na cidade. A configuração territorial é cenário e espaço discursivo, ou seja, as formas de comunicação, as percepções de sentido, as experiências no espaço denotam questões das práticas sociais que podem ser acessadas nos discursos.

A RPP é um espaço produzido e produtivo, no sentido de que foi produzido e planejado para a cidade para o fim de produção laboral de diferentes vertentes, mas é também espaço que produz. Há vários tipos de trabalhos sendo desenvolvidos na RPP, alguns são de cunho informal (NUNES, documento da Internet), ou seja, não estão dentro dos parâmetros da fiscalização do país. Esse tipo de trabalho é usualmente praticado pelas classes C e D, as mesmas que são as principais usuárias do transporte público coletivo.

A paisagem da RPP é uma articulação entre a estrutura grandiosa de concreto e a conjuntura social do espaço, em que as ações, os instrumentos, os objetos, o tempo e o lugar constituem as práticas sociais produzidas em meio à carga simbólica que o caráter urbano do espaço emana. Arquitetonicamente, a RPP é um monumento que está centralizado no Eixo Monumental, onde vários Monumentos estão arquitetonicamente expostos. A questão para que chamamos atenção aqui é a centralidade geográfica, tendo em vista o sistema cartesiano da construção de Brasília, em que a partir da Rodoviária, marco zero, iniciam-se para o sul e para o norte as quadras que vão desenhando a cidade, tendo como princípio os pontos cardeais. Dessa maneira, a lógica geográfica é central para constituição do espaço da RPP. Vejamos.

FIGURA 6.6 – traçados dos pontos cardeais



Em Brasília, a utilização dos espaços urbanos é demarcada não pelas cercas, mas, sim, pelas distâncias geográficas. As regiões em que as classes C e D moram estão em média de 40 km do centro. O transporte público coletivo é usado rotineiramente (principalmente ônibus) por famílias de baixa renda, de modo geral.

Para Bauer e Gaskell (2011, p. 32), pesquisadoras interessadas em uma cultura particular “necessitam aprender a falar a língua que elas interpretam, mas devem necessariamente aproximar-se de tal interpretação de um ponto histórico específico”, em que possam perceber o modo de vida, o legado social, a forma de pensar, sentir e acreditar, a abstração do comportamento, as orientações para problemas recorrentes, o comportamento aprendido, o mecanismo de comportamento, entre outros.

Para este trabalho, “o legado social que o indivíduo adquire do seu grupo” (GEERTZ, 2004, p. 4) é de suma importância para se entender um problema social emaranhado em significados do complexo cultural que percorre e direciona a narrativa da história social. Dessa maneira, para perceber como rodoviários representam o seu trabalho, estabelecemos conexões com rodoviários por meio da prática da etnografia. Na próxima seção, descrevemos a etnografia e os métodos utilizados.

6.3 IDAS E VI(N)DAS: ETNOGRAFANDO NA RODOVIÁRIA

A pesquisa iniciou-se oficialmente dia 10 de dezembro de 2015, também dia dos Direitos Humanos. Por volta das 17 horas, cheguei à rodoviária munida de máquina de fotografar, hábito adquirido desde a primeira pesquisa de iniciação científica. Após fazer a volta dos 700 metros da rodoviária, a imagem da reunião de alguns rodoviários na plataforma A chamou a atenção. A partir daquele dia, então, até maio de 2016, ia com a máquina fotográfica e ficava entre 17h e 21h30 ao lado do

quiosque de fiscalização que fica na plataforma A da rodoviária, virada para o Congresso Nacional. Vejamos no quadro a seguir as datas de ida a campo e alguns recortes de relatos de campo que foram escrito no diário.

QUADRO 6.1 – Datas de idas à Rodoviária do Plano Piloto

Datas	Temática do dia (Fonte: diário de campo)
10/12/2015	José - Continuei fazendo fotos e observando a circulação quando fui abordada por um motorista de ônibus chamado José, ele me perguntou se eu era jornalista ou estudante, eu disse que era estudante, ele disse que tinha um furo de reportagem para mim, para eu anotar o telefone dele, coisa que fiz imediatamente e começou a me falar sobre a sacanagem que o Detran está fazendo com os motoristas de ônibus.
11/12/2015	Pedro - Quando cheguei à rodoviária, fui novamente para o mesmo ponto de ontem. O fiscal que fica por lá já me cumprimentou, isso significa que já me fiz presente. Fiquei no mesmo lugar fotografando quando o fiscal veio falar comigo, disse que quase não me viu fotografando, eu disse que cheguei mais tarde, aí ele olhou e viu a câmera e disse: Ah! Mas ela tá aí. Falou que ia a algum lugar que eu não entendi onde era, mas já voltava.
14/12/2015	Roberto - As pessoas que trabalham com a limpeza da rodoviária também já me reconhecem. Depois de mais ou menos uma hora fotografando chegou um rapaz para conversar comigo, chamado Roberto. Rapaz negro, usava óculos e aparentava ter uns trinta e poucos anos. Me perguntou se eu gostava de poesia, eu disse que sim. Ele me disse que escrevia e que queria meu zap para ele mandar para mim. Disse que só podia zap porque o computador dele quebrou. Eu respondi que não tinha zap e mostrei meu celular para ele.
16/12/2015	Manifestação - Hoje fui primeiro à manifestação que estava começando no Mané Garrincha em prol do governo Dilma, contra o golpe de Eduardo Cunha. Fiquei lá por volta de uma hora fotografando. Depois desci para rodoviária a pé, no caminho encontrei o José, o motorista que já me deu entrevista. O interessante foi que naquele exato momento eu estava ligando para ele, falei isso pra ele e ele disse para eu ligar no dia seguinte.
18/12/2015	Aproximação com Pedro – Ele me falou que morava na Cidade Ocidental, mesma cidade onde fui criada e onde meus pais moram, isso já criou uma ligação mais forte entre nós. Me contou de seus casamentos, o atual e o anterior, e me apresentou o filho PM que chegou à Rodoviária cumprimentando o pai e me contando que estava de serviço até a hora que a manifestação acabasse.
21/12/2015	Pedro e o trabalho – Ele me confessou que já estava cansado do trabalho, que nunca teve uma falta na empresa, mas que está cansado do barulho da Rodoviária e que tem dia que ele vai para o trabalho como quem vai para forca.
23/12/2015	O barulho dos evangélicos – Chegou uma senhora loira incomodada com o barulho do grupo evangélico que estava cantando, reclamando para o senhor Pedro, ele disse que ela não viu nada e que toda quarta era aquela barulheira. Ela, então, questionou se o barulho do grupo evangélico estava dentro da lei de decibéis permitido, ela disse que todo mundo hoje tem medo desses evangélicos, que ela não, e que esse Cunha que era evangélico (não sei se o Cunha é evangélico) era um idiota e que se ela visse ele, ela ia voar nele, porque ela não tem medo de evangélico.
27/12/2015	Paola – Paola me abordou, pediu para eu tirar uma foto dela e depois disse que era brincadeira, eu disse que tiraria. Eu perguntei o nome dela e ela disse Paulo ou Paola, eu perguntei como ela preferia e ela disse que Paola. Ela começou a me contar que era de Montes Claros, MG, perguntou se eu conhecia, eu disse que não. Me disse que estava em Brasília há três dias mas que a situação estava muito difícil e que estava ficando na rodoviária. Eu perguntei o que ela veio fazer em Brasília, ela disse que veio para trabalhar em Valparaíso de Goiás, mas que não deu certo e que ela queria voltar para a cidade dela, que ela achava que Brasília por ser a Capital ia ser melhor, mas que a cidade dela estava melhor, eu disse que realmente as coisas estavam difíceis. Pedi para ela para tirar uma foto dela, ela falou – Claro!, onde você quer? Na frente do ônibus? Eu disse que sim.

07/01/2016	Objeto de trabalho – Eu perguntei para Pedro sobre uma máquina que estava em cima da mesa, ele disse que era um ‘carimbador’, a máquina registrava horário de chegada, dia, todas as informações sobre a viagem do ônibus. Ele disse que a bateria só dura três horas e por isso deve ficar sempre ligada na tomada
09/01/2015	A rotina – Ele juntou as coisas e me disse: “o velhinho (Pedro) vai embora, agora vou subir, descansar um pouco, assistir TV e 11 horas vou embora”. E disse mais: agora vou ter que te deixar. Achei interessante, já faço parte da rotina dele.
12/01/2015	Confiança – Fui abordada por um senhor me pedindo dinheiro, disse a ele que só tinha o meu dinheiro da passagem, era verdade, só tinha 3 reais, ele me deu sermão dizendo que o problema é as pessoas não acreditarem nos outros hoje e que ele só precisava do dinheiro da passagem, e eu disse a ele que estava falando a verdade, só tenho os meus 3 reais para voltar para casa – sim, estou indo de ônibus para rodoviária –, mesmo assim ele saiu chateado comigo
14/01/2015	Trajatória – Quando estava descendo as escadas, encontrei Pedro, ele me cumprimentou, chegando na parte de baixo da plataforma da Rodoviária tinha um rodoviário de uniforme que também me cumprimentou. Lá fotografei um pouco e desci até perto dos Ministérios, mas já estava bem cansada, resolvi ir para casa para escrever e baixar as fotos. Amanhã conversarei sobre minha pesquisa com o Pedro e convidarei ele a participar.
17/01/2015	Ruídos – Cheguei por volta das 19h e a primeira coisa que ouvi foi uma mulher falando que ela era para ter nascido homem, fiquei me perguntando por que em meio a tanto barulho eu só ouvi aquilo.
21/01/2015	André (cobrador) – O André me contou que já foi chamado várias vezes para ser júri popular, me contou que vai viajar próximo mês, vai de férias para Maceió mês que vem, me contou que a menina dele conseguiu comprar a passagem de ida e volta por 480 reais. Depois ele começou a me contar sobre a vizinhança dele, me contou que sempre gostou de ajudar a vizinhança, mas que hoje em dia não se pode mais fazer tanto isso, me disse que antigamente quando ouvia um vizinho batendo na mulher a vizinhança se reunia e ia lá bater na porta e falava: “não faz isso não, você vai matar sua mulher” e que isso resolvia, mas hoje em dia não se pode mais fazer isso, pois se não o cara vai lá no outro dia e mata as pessoas que foram lá falar qualquer coisa. Me contou também que quando chegou em Brasília em 1984 com 24 anos, ele morava no P. Norte, na Ceilândia, e que uma vez ele estava passando em frente a uma casa e o homem estava batendo na mulher e que quando ele viu ele já estava dentro da casa do homem segurando o homem e que hoje não se pode fazer mais esse tipo de coisa. Depois foi hora do ônibus dele sair e aí senti um cheiro horrível, quando o Ary voltou do trajeto ele disse que estava passando mal porque um homem entrou com um caixa fedendo muito dentro do ônibus, eu disse a ele que havia sentido o cheiro na rodoviária, fiquei pensando como teria sido aquele cheiro horrível dentro de um ônibus fechado.
23/01/2015	Dores da profissão – Fiquei conversando com o Pedro, perguntei da dor que ele estava sentindo e ele me disse que só melhorou porque ficou 15 dias de atestado e que tá tomando chá de pata de vaca, uma planta que é muito boa para dores musculares. Me disse também que quando voltou de atestado e contou para os colegas que estava tomando chá de pata de vaca, os colegas disseram para ele que tem um pé em frente a sede da TCB, mas que o pé já está sem folha de tanto os rodoviários irem lá pegar, ou seja, dores musculares fazem parte da profissão.
26/01/2015	Convite para entrevista de Pedro – Pedro me contou que terminou a casa que ele estava construindo e que já está alugada. Me falou que nunca foi assaltado e me contou a história do dia que a casa do filho dele foi roubada. Depois ele me falou sobre o PDV e a que anda a situação dele na TCB, já que ele já é aposentado, que uma das coisas que o impedem de ir embora mesmo já estando aposentado é o plano de saúde. Me disse que ele pode receber até 68% do salário se o PDV sair e que não há concurso na TCB desde 1998. Disse que só tem 20 ônibus da TCB hoje em dia rodando. Me falou que tem muitos funcionários da TCB emprestados para outros órgãos, câmara, senado e buriti, principalmente motoristas, que fiscal só tem um emprestado, e também para outras secretarias. Eu o convidei para ele me dar uma entrevista e ele topou.
28/01/2015	Chuva e trânsito – Hoje cheguei à rodoviária por volta das 20h. O trânsito de Brasília estava um caos. Choveu e quando chove a cidade para. E choveu muito entre 16h e 19h, caiu um toró. Impressionante! Cheguei à rodoviária e fiquei impressionada com a movimentação, normalmente depois das 20h já começa a cair bastante o movimento. Fui para o quiosque do Pedro, tinha marcado entrevista com ele. Chuva e trânsito em Brasília

	<p>sempre foi um problema. Uma moça chegou e perguntou que horas que saía o próximo para o Pier 21, ele explicou que não havia como prever diante da situação excepcional que o trânsito estava, ela perguntou por que e ele respondeu: choveu, a cidade fica assim. Ele me contou que todo mundo, motorista e cobrador, tudo chegando cansado e estressado por causa do trânsito. Diante de tanto atraso, Pedro hoje não subiu às 21h como de costume, só foi subir às 21h30 e me pediu para nós deixarmos a entrevista para amanhã, eu concordei, achei justo.</p>
30/01/2015	<p>Atrasos – Pedro me disse que ele foi motorista durante cinco anos na TCB entre 82 e 87 e depois foi promovido a fiscal. Disse mais que odeia engarrafamento e sabe como é difícil ser motorista. Os rodoviários iam chegando e iam direto para o banheiro. Os/as usuários/as perguntando sobre os ônibus e as filas grandes aguardando o próximo ônibus. Ele me disse que ontem tiveram 20 furos de horário e que hoje foi difícil, não houve furo, mas houve atrasos, por isso ele preferia adiar novamente a entrevista. Depois ficamos conversando sobre horóscopo.</p>
07/03/2016	<p>Etnografia – Hoje voltei a ir à rodoviária. Cheguei por volta das 19h. Depois fui direto lá para o quiosque fiscal da TCB, sr. Ivoni fez uma festa quando me viu, o cobrador Ary também. Achei ótimo. Todo mundo lembrava de mim e disseram que estavam com saudades, percebi que criei laços, assim confirmo que minha pesquisa é, sim, de cunho etnográfico.</p>
08/03/2016	<p>Atrasos – Fui para o quiosque do Pedro, tinha marcado entrevista com ele. Chegando lá ele me parabenizou pelo dia das mulheres. Tivemos que adiar novamente para o dia seguinte por causa de atrasos de ônibus.</p>
09/03/2016	<p>Entrevista – Ficamos conversando sobre as notícias do dia que passam no Jornal de Brasília na tela que fica de frente para o quiosque. Hoje morreu um monte de gente: Naná Vasconcelos, George Martin (o quinto Beatle) e o Presidente da Editora Vozes. Eu vi uma notícia que me chamou a atenção e eu queria fotografar, que era: Estudos comprovam que dormir só seis horas por noite pode ser tão prejudicial quanto perder uma noite toda de sono. Perguntei para o Pedro se ele tinha visto a notícia e ele disse que não podia ser, que tem anos que ele dorme 6 horas ou menos e aí ficamos os dois tentando achar a notícia de novo, daí a pouco começamos a conversar e perdemos a notícia de novo, eu falei que era só para eu ficar curiosa, mas quando já estávamos na entrevista ele viu a manchete.</p> <p>Depois começamos a entrevistar no quiosque mesmo, ele me perguntou se eu não queria já começar a entrevista ali mesmo, eu aceitei, queria explicar tudo para ele, depois subimos e terminamos a entrevista lá em cima, na salinha. Percebi quando eu estava apresentando o projeto e na assinatura do TCLE que ele mudou a perspectiva sobre o meu trabalho, isso aqui vai virar um trabalho mesmo, é um trabalho mesmo. Eu disse que sim. Acho que agora ele também acredita no meu trabalho, e olha que ele já me deu conversa antes de acreditar mesmo. Estou muito feliz com a entrevista.</p>
10/03/2016	<p>Relatos do dia – Hoje cheguei na Rodoviária por volta das 19h. Estava meio desanimada, dias assim. Não levei a máquina. Só um caderninho. Foi uma experiência interessante não levar a máquina, parece que escutei mais o barulho da rodoviária, confesso que fiquei um pouco irritada. Acho que quando o barulho começa a me incomodar, eu começo a tirar fotos, não sei. Pedro, como sempre, solícito e contador de história.</p>
12/03/2016	<p>Um tipo de jornalista – Um outro funcionário, o Nilton, me fez perguntas hoje sobre o meu trabalho, quem respondeu foi o Paulo, achei ótimo. Acho interessante ele ficarem curiosos com o meu trabalho, acho interessante eles me abordarem e o mais interessante é a propriedade com que o Pedro explicou. Pedro explicou que eu sou um tipo de jornalista, que estou anotando e fotografando sobre o dia a dia dos rodoviários para um trabalho da faculdade.</p>
15/03/2016	<p>João – Cheguei à Rodoviária às 18 horas. Encontrei o Pedro e ele me apresentou o motorista João, quem me levou para passear de ônibus para que eu pudesse fotografar e filmar a manifestação e o engarrafamento que estava tendo. Ele me disse que eu tenho que fazer uma tese de denúncia, pois há um conchavo entre a empresa de ônibus em que ele trabalha e a empresa de jornais para que não saia nos jornais os problemas da empresa. Ele trabalha em outro horário, só ficou nesse horário porque o Pedro pediu que ele cobrisse a falta de um motorista.</p>

16/03/2016	Assédio no ônibus – Estava no quiosque fiscal de Pedro, quando um senhor que sempre está por ali na Rodoviária chegou contando que tinha presenciado hoje uma menina sendo assediada sexualmente por um rapaz e que ele foi a única pessoa no ônibus a ter coragem de falar alguma coisa, o que fez com que o rapaz e seu amigo descessem do ônibus. Isso aconteceu no ônibus de Águas Lindas de Goiás para Brasília.
17/03/2016	Pontualidade – Hoje também fui passear com João de ônibus. Ele passou por cima de alguns canteiros para conseguir chegar no horário e não levar multa. A lógica de controle da empresa acaba por prejudicar o serviço. Pedro me contou que João havia sido notificado porque estragou um ônibus com essa mania de ficar subindo em meio fio para escapar do engarrafamento e chegar no horário na Rodoviária e não levar multa por atraso.
18/03/2016	Manifestação e histórias de vida – Houve uma confusão na Rodoviária, teve manifestação, houve muitos atrasos de ônibus. A Esplanada estava tomada de manifestante. Conheci a esposa de Pedro. O cobrador André contou a história dos pais que moravam no Piauí e disse que saiu do Piauí por causa da situação política do estado. Muita gente passando na Rodoviária para descer para manifestação.
21/03/2016	Denúncia – A Rodoviária ficou toda cercada de policiais que impediam as pessoas de descerem para manifestação em prol do governo Dilma Roussef. Conheci um motorista chamado Elias que faz a linha do aeroporto. Ele disse para mim que eu deveria denunciar no meu trabalho sobre a diferença salarial que há dentro da empresa. Que não há equiparação salarial e que há muita corrupção nos cargos de confiança dentro da empresa.
24/03/2016	Ivana – Fiquei muito emocionada hoje, uma senhora em situação de rua caiu no meio da Rodoviária, fui lá ajudá-la e ela ficou muito agradecida. Me disse que se chamava Ivana, tinha 49 anos e que hoje era aniversário dela. Ela estava alcoolizada, outras pessoas ligaram para os bombeiros, ninguém teve êxito. Fui à PM e falaram que não poderiam ajudar. Fui aos bombeiros e eles não estavam mais lá. Chorei muito porque perdi a senhora e fiquei muito triste. Pedro falou para eu deixar para lá. Fiquei muito triste por não ter conseguido ajudar a Ivana.
28/03/2016	Configuração territorial – Conversei com Pedro, quem me contou que havia ido para fazenda no final de semana e que tinha comido muito pequi. Teve um engarrafamento na Rodoviária porque os ônibus de outra empresa estavam estacionando nas vagas da empresa de Pedro. Um caos! Teve alguns furos de ônibus, então uma empresa acaba influenciando na outra. A empresa de Pedro tem menos ônibus, então ele disse que ela acaba sendo prejudicada. Teve, ainda, uma manifestação em homenagem ao aniversário do Honestino Guimarães, estudante desaparecido desde a ditadura militar, e contra o golpe midiático que está sendo feito no Brasil.
01/04/2016	Morte de fiscal – Pedro me contou que um fiscal tinha morrido de ataque cardíaco com 56 anos. Não fiquei muito tempo na Rodoviária, apenas fotografei um pouco e conversei com o Pedro.
04/04/2016	Território – Um mecânico da empresa de Pedro estava me contando que tinha ido até o Café sem Troco (área rural do Paranoá que fica a uns 40km da Rodoviária do Plano Piloto) socorrer um ônibus que estava quebrado lá. Eles (Pedro e mecânico) estavam me contando da raiva que eles têm das outras empresas que estacionam os ônibus na Rodoviária nas vagas da empresa deles.
07/04/2016	Rivalidade – A empresa de Pedro e outra empresa têm uma rivalidade entre os rodoviários. Os rodoviários que trabalham para empresa de Pedro não cumprimentam os rodoviários dessa outra empresa. Pelo que entendi a briga é por causa de território, a outra empresa tem mais ônibus e muitas vezes estaciona na vaga destinada aos ônibus da empresa de Pedro. Detalhe, a empresa que tem rivalidade com a empresa é a de José, nosso outro colaborador que concedeu a entrevista.
08/04/2016	Ligação de José – José me ligou hoje, disse que quer que eu vá até a Ceilândia filmar uma fraude de fiscalização que tem lá. Falei para ele que não poderia ir, pois tinha outros trabalhos, mas tentaria ir outro dia.
12/04/2016	Garagem - Pedro me contou que chegou um motorista com mais de 1 hora e meia de atraso por causa do trânsito lá do Park Sul. Tudo aconteceu porque um motorista levou sem permissão dele um ônibus para garagem. O motorista disse que tinha tido ligado para outro fiscal que tinha autorizado. Teve muitos furos nos horários.

14/04/2016	Saúde – André (cobrador) contou que o médico proibiu dele beber. Pedro disse que ele tem problema com bebida. André me contou sobre as viagens que faz todo ano para o Piauí.
18/04/2016	Horóscopo – Pedro e eu ficamos conversando sobre horóscopo, ele perguntou de que mês eu era, eu falei que de julho, ele falou que é câncer, eu falei que não, sou de leão, ele disse: leonina. É brava. Me contou que um filho dele, o Junior é leonino, e tem o outro com diferença de 11 meses para menos que é canceriano. Eu perguntei a data de nascimento dele e descobri que ele é de 13 de janeiro, capricorniano.
25/04/2016	Briga de casais – Vi dois casais brigando hoje na rodoviária, um casal já era mais velho, a senhora tentava pegar alguma coisa da mão do senhor e dava uns chutes nele, depois apareceu uma mocinha, que parecia ser filha do casal e as duas continuaram discutindo com o senhor, em seguida apareceu um casal que parecia ‘moradores de rua’, esteticamente, eu digo, ela brigava com ele e ele disse: você vai acabar sozinha, Andréa, eu te amo. Logo em seguida, se beijaram discutiram mais um pouco e continuaram se beijando, foi uma cena interessante, mas não tive coragem de fotografar, me parecia muito íntimo, apesar de estar em público.
26/04/2016	Folha de ponto – Fotografei a plataforma superior da Rodoviária. Fui para o quiosque de Pedro, fiquei lá um tempo, ele brincou que ia me contratar e me dar uma folha de ponto.
27/04/2016	Manifestação – Teve muitas manifestações na rodoviária. Fotografei outros trabalhadores, como as pessoas que fazem serviços gerais na rodoviária.
28/04/2016	Data-base – Quando cheguei ao quiosque fiscal, o motorista Nilton e outro estavam discutindo sobre a provável greve que vai ter, porque mês de maio é mês da data-base deles.
03/05/2016	Paralisação – Perguntei para o Pedro se ele estava acompanhando as notícias sobre a data-base, ele disse que não, que achava que algumas empresas iriam fazer paralisação, mas que achava que a empresa dele não ia fazer greve.
05/05/2016	Sopa – Duas senhoras de camisa azul me dando panfletos, começaram a falar do projeto de que elas participavam, de resgate a dependentes químicos na rodoviária, perguntei qual era a igreja, elas responderam que era Semear, mas que não colocavam no panfleto porque cada um vai à igreja que quer. Falaram que toda quinta-feira elas estão na rodoviária distribuindo sopa para as pessoas. Eu disse que estava fazendo uma pesquisa na rodoviária e que o meu foco eram os rodoviários, elas disseram que sempre os motoristas e cobradores desciam do ônibus e já iam lá comer a sopa delas. Me convidaram a ir lá e eu fui. Foi ótimo, porque lá conheci muitas pessoas, fiz contatos e ouvi histórias. Fotografei algumas pessoas que estão em situação de rua e conversei com essas pessoas. As duas que me abordaram, Adriana e Natália, são casadas com ex-dependentes químicos. A Natália havia se casado hoje, achei o máximo. Me apresentaram os maridos e me convidaram a ir visitar o centro. Nesse meio tempo, um rapaz pediu para eu tirar foto dele, disse pra mim para dizer para Dilma para ela tomar cuidado porque ele chegou, e que a Dilma não pode estar no poder porque ela é mulher. Comi da sopa, que estava uma delícia. E às 21h meu carona ligou, foi quando encerrei meu campo.
06/05/2016	Questão salarial – Pedro e outros rodoviários estavam conversando sobre o rodoviário que enfartou, parece que já está andando e melhor. Há diferenças econômicas entre funcionários da mesma área de diferentes empresas. Os funcionários da empresa pública de ônibus têm um salário bem superior ao salário dos funcionários das empresas particulares.

A manutenção de um local e de um horário foi uma estratégia que facilitou a criação de vínculo com os rodoviários que trabalhavam nesse horário. A câmera fotográfica, por sua vez, é um instrumento de pesquisa que também ajuda na hora de interação. Dessa maneira, muitos/as transeuntes iam conversar comigo ou mesmo pedir que lhe tirasse uma fotografia.

A seleção dos colaboradores para as entrevistas foi feita a partir da interação diária. As duas entrevistas foram feitas com rodoviários que conheci na RPP. O

primeiro colaborador, José, conheci quando fotografava e ele veio me falar sobre a questão de multas e outras punições que os rodoviários sofrem de maneira injusta de acordo com os argumentos dele. A entrevista foi feita 16 de fevereiro de 2016, às 11 horas da manhã, no estacionamento do Mané Garrincha. O segundo colaborador é o fiscal que trabalha em um quiosque na plataforma A da rodoviária e com quem eu mais interagi durante toda a etnografia.

Os métodos escolhidos para construir a abordagem etnográfica foram diário de campo, fotografia e entrevistas. Na subseção 6.3.1, explanamos sobre a manutenção de um diário de campo. Na subseção 6.3.2, discutimos a fotografia como método etnográfico. Na subseção 6.3.3, descrevemos a realização das entrevistas.

6.3.1 Manutenção de um diário

A manutenção de um diário de campo é uma maneira de registrar as observações feitas em campo, um elemento relevante e já tradicional em pesquisas etnográficas. Assim, os relatos de campo presentes no diário ajudam no detalhamento de características que contribuem para compreensão da categoria profissional em foco nesta tese. É importante ressaltar que as anotações foram feitas durante o período de etnografia da rodoviária com um caderninho de bolso, assim como gravadas em áudio quando não podia anotar. Depois que chegava em casa, finalizava minhas anotações. Angrosino (2009, p. 60) recomenda, a respeito da redação das notas de campo, que o/a pesquisador/a:

- Atente para que cada ficha de notas (ou qualquer outro formato de registro mais conveniente) tenha cabeçalho com data, lugar e hora de observação.
- Procure registrar o máximo possível de trocas verbais palavra por palavra; nada transmite mais a sensação de “eu estive lá” do que as próprias palavras dos [colaboradores].
- Use pseudônimos ou outros códigos para identificar os [colaboradores] a fim de preservar o anonimato e o sigilo – você nunca sabe quando pessoas não autorizadas vão dar uma espiadela furtiva. Um pequeno conselho vindo de amarga experiência pessoal: não torne o seu sistema de

códigos complexo e obscuro a ponto de nem você ser capaz de reconstruir o elenco de personagens.

- Cuide para registrar os eventos em sequência: alguns pesquisadores gostam de dividir seu bloco de notas em horas ou até minutos para poderem assim colocar as ações exatamente em ordem.

O estudo do método é necessário na condução de qualquer pesquisa. A etnografia sempre inclui vários métodos de geração e coleta de dados. “Com bastante frequência encontramos uma combinação de observação, participação, entrevistas mais ou menos formais, uso de documentos e outros traços de eventos na etnografia” (ANGROSINO, 2009, p. 13).

A escrita, reescrita, leitura e releitura do diário de campo é um importante método para se adquirir conhecimento sobre o campo. A perspectiva que o diário de campo proporciona com o passar do tempo é a construção de um memorial de observações do campo. Após algum tempo, quando voltamos a nosso diário de campo, relembramos situações que nos ajudam a esclarecer pontos de vistas que emergem nos dados.

Ademais, essa volta ao diário de campo é uma releitura sobre vivências da etnografia e uma importante atividade de re-conhecimento do campo. Ao reler o diários de campo, lembramos da situação do dia 15 de março de 2016, em que um senhor que morava em Águas Lindas de Goiás e trabalhava como ambulante na rodoviária veio me contar, pois sempre me via na rodoviária com câmera, sobre uma cena de assédio contra uma garota que ele presenciou no ônibus quando estava vindo de Águas Lindas para Brasília. O que mais chamou a atenção no relato dele foi sua indignação por ter sido o único dentro do ônibus a ter tido coragem de falar alguma coisa, o que espantou os rapazes que estavam assediando a moça. Nesse mesmo dia, houve uma manifestação perto do Congresso Nacional e um motorista, que sempre me via por ali, levou-me para uma volta de ônibus. No passeio, ele relatou inúmeros problemas no trabalho na empresa.

Dessa forma, o diário de campo foi uma importante ferramenta de trabalho tanto durante a etnografia quanto depois, no momento de revisitar os dados para a escrita da tese. Na próxima subseção, discutimos a fotografia como método etnográfico.

6.3.2 Fotografia como método etnográfico

A fotografia apareceu na minha vida acadêmica em 2004. Na pesquisa feita entre 2006 e 2008 sobre identidades de gênero de docentes do ensino especial, com a supervisão da professora Izabel Magalhães no Núcleo de Estudos de Linguagem e Sociedade (NELiS), a fotografia foi usada como forma de identificar e registrar os espaços e os objetos que contextualizavam as práticas docentes de colaboradoras e colaboradores. O uso da fotografia associado à etnografia tem sido referido como fotoetnografia:

Conforme consta em Achutti (1997; 2004), a fotografia é um ato permanente de fragmentação de elementos de uma determinada realidade em um plano. Segundo o autor, essa característica aliada ao olhar etnográfico é capaz de conduzir ao desenvolvimento de uma forma narrativa mais aprofundada, não se restringindo apenas ao texto na construção de sentidos e à fotografia como ferramenta de pesquisa de campo, mas também à imagem como discurso. (BATISTA, 2010, p. 2)

A fotoetnografia, tema desta subseção, parte da necessidade de se “investigar etnograficamente os comportamentos, as situações, os objetos de uma comunidade dada como valores comunicativos” (SAMAIN, 1998 *apud* BATISTA, 2010, p. 1). O uso da fotografia como instrumento em estudo etnográfico é presente desde Malinowski em *Argonautas do Pacífico Ocidental*, além das anotações de campo que se tornaram praxe para qualquer estudo etnográfico. Em 1922 (data da primeira publicação do mencionado livro), os aparelhos fotográficos eram bem mais onerosos e trabalhosos para se carregar, mas, mesmo assim, Malinowski se utilizou de algumas pranchas fotográficas como forma de representar fragmentos da realidade estudada. Em 1973, John Collier Junior “destacava a classificação da fotografia na Antropologia como parte do trabalho de amostragem” (BONI & MORESCHI, 2007, p. 139). Em 1996, no livro *O fotográfico*, Etienne Samain utiliza a fotografia de forma mais íntima com a antropologia, tratando a fotografia como instrumento essencial da prática etnográfica. Mais recentemente, Boris Kossoy (2001) e Rosane de Andrade (2002) também destacam a fotografia como relevante técnica para os estudos sociais.

Em estudos discursivos críticos, ainda não temos conhecimento de trabalhos que utilizem da fotografia como método sociodiscursivo aliado a outros métodos etnográficos. Nesta tese, o diário de campo e as fotografias constroem narrativas das idas a campo na Rodoviária do Plano Piloto. Assim como nos estudos

sociodiscursivos,

a fotografia ainda procura o seu lugar na Sociologia. Tanto como forma peculiar de expressão do imaginário social e da consciência social quanto como recurso da Sociologia para compreendê-lo. Ou, melhor dizendo, procura a Sociologia um lugar para ela no elenco dos recursos metodológicos que possam enriquecer os seus meios de observação e registro das realidades sociais. Como aconteceu com os antropólogos, não é raro que os sociólogos busquem nela a técnica capaz de reter e documentar a dimensão propriamente ontológica do social. (MARTINS, 2008, p. 33)

Nestes termos, a fotografia é um instrumento capaz de materializar a dimensão ontológica do social, a fotografia, como texto imagético, é também representação; a escolha do ângulo entre outros fatores fazem com que ela não seja um registro de reflexo, mas um registro de representação. Martins (2008) afirma, ainda, que a imagem fotográfica não deve ser tratada como um mero recurso técnico de pesquisa nas Ciências Sociais, pois já é do senso comum o uso da fotografia como registro documental. Assim, a imagem fotográfica torna mais precisa a observação etnográfica e delinea de forma materializada o “estudo das estruturas sociais, dos processos sociais e das situações sociais” (*Ibid*, p. 34).

A preocupação com questões epistemológicas e ontológicas é inerente ao gênero deste trabalho. Assim, a epistemologia é traçada, tendo como centro o discurso e a natureza da realidade (ontologia). Assim, a fotoetnografia é tomada como um método que se associa à ADC neste estudo com o propósito de favorecer um “paradigma interpretativo crítico, pelo qual [a ADC] intenta oferecer suporte científico para estudos sobre o papel do discurso na instauração/ manutenção/ superação de problemas sociais” (RAMALHO & RESENDE, 2011, p. 75).

A captura de imagens diárias pode mostrar na hora de edição das imagens detalhes empíricos daquele cotidiano que não haviam sido notados antes. Dessa forma, a fotoetnografia, assim como diário de campo são métodos de geração de dados que ajudaram na construção do processo de análise. A seguir, vejamos a Foto 6.1, que foi tirada da escada da plataforma do meio com o intuito de registrar a movimentação da rodoviária em uma quarta-feira por volta das 19h30.

FOTO 6.1 – 19h30



Assim, a fotografia remete a momentos vivenciados, mas que algumas vezes já estavam esquecidos. A prática da fotografia relaciona situações às imagens registradas, o que auxilia a memória, no sentido de que através da fotografia associamos os elementos semióticos presentes no evento. Na próxima subseção, descrevemos a realização de entrevistas.

6.3.3 Realização de entrevistas

Para a geração de dados, entre outros métodos, utilizei a entrevista, pois é “uma forma comum de ampliar o *corpus*” (FAIRCLOUGH, 2008, p. 278). A entrevista é método superior de pesquisa, porque “ela é flexível, permitindo a reformulação das respostas pelos [colaboradores] em outra entrevista; não invade a privacidade dos [colaboradores], e não rouba o tempo precioso que deveria ser dedicado aos próprios afazeres” (MAGALHÃES, 2008, p. 87).

Para realização desta etapa, inicialmente participei de grupos na rede social Facebook: Rodoviários DF, Família dos rodoviários DF e Rodoviários da viação Piracicabana. Nesses grupos, pude me comunicar com diversos/as colaboradores/as.

Para a condução das entrevistas, utilizamos os tópicos-guia (Cf. Capítulo 9) como estratégia de direcionamento do assunto, mas não foram realizadas entrevistas estruturadas. As perguntas tiveram como objetivo estabelecer aproximação entre pesquisadora e colaboradores.

Em toda pesquisa que lide com entrevistas, deve-se considerar o trabalho de transcrição, que toma muito tempo, mas é crucial para o aprofundamento nos dados gerados. O tempo da transcrição é um tempo em que se ‘volta a campo’ em certo sentido, como uma oportunidade de compreender significados ali expressos. A transcrição é também uma útil ferramenta de análise e de reflexão sobre a prática de pesquisa: permite perceber se as perguntas feitas foram respondidas, como as respostas foram orientadas pelos colaboradores, quais percalços surgiram e como foram sendo superados ou não.

No contexto da pesquisa de campo etnográfica, a observação é inerente ao trabalho e um dos maiores desafios na hora de fazer a entrevista de campo é harmonizar os assuntos que surgem no campo às entrevistas. Uma das estratégias usadas nesta pesquisa foi começar as entrevistas explicando sobre o projeto da tese, contextualizando o colaborador sobre o trabalho de coleta de notícias de jornais feito antes da entrada em campo. Como os colaboradores já eram conhecidos do campo, os tópicos-guia foram formulados no intuito de direcionar a entrevista para que os colaboradores falassem sobre seu trabalho, o que aconteceu nas duas entrevistas com diferença de foco, já que foi respeitada a autonomia do assunto que o próprio colaborador gostaria de abordar a respeito do tema.

As entrevistas tiveram seu momento de desabafo dos nossos colaboradores em relação à questão tanto do trabalho como rodoviário e os seus percalços quanto da questão do transporte público. Para se estabelecer um vínculo da entrevista com a questão de pesquisa, estabelecemos uma lista de temas mais gerais como tópico-guia, que iam sendo colocados durante a entrevista à medida que as brechas no diálogo surgiam. Os temas estão ordenados no quadro a seguir.

QUADRO 6.2 – Tópico-guia para as entrevistas

1. O início do trabalho como Rodoviário.
2. O itinerário ou percurso diário.
3. O tempo de profissão.
4. A questão salarial.
5. Espaço de moradia e espaço de trabalho.

As entrevistas foram feitas em locais escolhidos pelos colaboradores, respeitando o espaço que fosse mais confortável para o entrevistado. Para a transcrição das entrevistas se adotaram as convenções seguintes:

- (...): trecho não transcrito e pausas.
- [?]: trecho incompreensível.
- Sublinhado: ênfase de entonação.
- Negrito: fala da entrevistadora.
- Em vermelho: dúvidas de transcrição.
- Sinais convencionais de pontuação gráfica: vírgula (,), ponto (.), ponto de exclamação (!) e ponto de interrogação (?).

Esse formato de transcrição ajuda na hora da análise, no sentido de que os códigos ajudam a acessar peculiaridades do gênero da entrevista. Foi durante a transcrição que a questão de espaço-tempo começou a salientar, o que direcionou posteriormente a forma como a análise se deu.

6.4 REFLEXÕES ENTRE IDAS E VI(N)DAS

A metodologia é uma maneira de se negociar o ponto de partida e o trajeto da pesquisa. Durante a pesquisa, o trajeto vai sendo negociado com o espaço-tempo tanto da pesquisa em si quanto da vida como um todo. Os seis meses de ida assídua e rotineira na rodoviária foram um desafio pessoal de disciplina e organização. Quando esta pesquisa foi iniciada, queria falar sobre a cidade de Brasília em um contexto macro até chegar à Rodoviária do Plano Piloto como um contexto micro, ingenuidade da minha parte: a Rodoviária já é uma cidade, cheia de sentidos para pesquisas de cunho social.

Como foi dito no Capítulo 6, a primeira vez que fui até a RPP como pesquisadora, passei mal, à época não entendi bem o motivo. Lembrei, no entanto, que os diários de campo de Malinowski, publicados em 1967, mostravam “um pesquisador assolado por sofrimentos psíquicos, físicos, fortes emoções e desejos e,

portanto, muito mais humanizado” (PEIRANO, 1992, p. 5). A ida diária a RPP foi esforço feito para que a pesquisa acontecesse, sendo que normalmente era agradável a ida, mas, muitas vezes, acontecimentos, como os relatados no Capítulo 6, deixavam-me desolada com situações da vida (assim mesmo, de maneira bem geral), a energia de milhares de pessoas e de inúmeras experiências vividas é um tanto quanto difícil de administrar.

Para que a administração dos percalços fosse mais eficiente, a utilização dos métodos de pesquisa, já comentados, deu o desenho necessário para que a pesquisa se desenvolvesse, resultando nesta tese. No próximo capítulo, tecemos sobre questões teóricas pertinentes ao assunto aqui discutido.

A compreensão das representações discursivas como elementos construídos e não como itens ou artigos prontos a serem revelados nos possibilita enfatizar seu caráter histórico e potencialmente ideológico. É nesse sentido que podemos dispor da etnografia como ferramenta para alcançar situações sociais que nos permitam ponderar entre o real construído no mundo e o real construído no jornal.

O discurso é uma arena de poder em que são articulados interesses que dizem muito sobre determinada comunidade e as relações que são mantidas. É por isso a importância de se partir dos textos jornalísticos para se chegar aos textos orais, lugar em que poderemos confrontar diferentes representações, identificando estruturas textuais que contribuem para a manutenção e a criação de relações hegemônicas.

A fim de continuar a discussão metodológica, na Seção 7.1, descrevemos por que optamos por sair dos textos de notícias para chegar à pesquisa de campo; na Seção 7.2, apresentamos a proposta de alçar um plano de imagens da etnografia como meio de ajudar na reflexão do trabalho, e na Seção 7.3, expomos algumas anotações do diário de campo e algumas fotos como forma de contextualizar a pesquisa de campo.

7.1 DAS NOTÍCIAS PARA O CAMPO

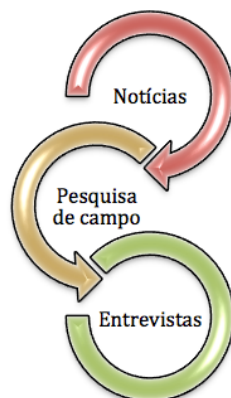
Pesquisar notícias de jornais é um importante meio de se estudar problemas sociais, pois por meio das notícias conseguimos perceber várias nuances de representações discursivas que contam a história de grupos sociais e a forma como esses grupos são construídos discursivamente. No entanto, apesar de os textos de notícias nos ajudarem a compreender a estratificação social do grupo, metodologicamente não nos proporciona acesso ao grupo estudado, mas, sim, às representações discursivas escritas por outro grupo social (jornalistas e editores/as), o qual tem suas próprias características, pertencendo a outro estrato social. Nesse ponto, portanto, percebemos que a pesquisa exige outros métodos para se alcançar a vivência com o grupo estudado. A pesquisa de campo, método originalmente usado nos estudos antropológicos, há muito já se disseminou por outras searas do conhecimento.

A discussão, entre os pares da antropologia, sobre a ‘duplicação ou repetição’ da escrita etnográfica (PEIRANO, 1992), não nos preocupa, no sentido de que trabalhamos com a geração de dados discursivos que podem contribuir para futuras análises e não nos apegamos ao exclusivismo de estudo, já que a etnografia é parte do estudo e não o estudo em si.

A materialidade dos dados etnográficos, como as entrevistas, torna-se dados para análise discursiva; os dados, portanto, saem do contexto antropológico de ‘escrita sobre um povo’ (ANGRONISO, 2009) para o contexto de estudos discursivos. Aqui não nos interessa contar somente nossa experiência em campo, mas isso também nos interessa, já que essa parte da vivência da pesquisa é central para o direcionamento das análises.

O objeto desta pesquisa, o trabalho e a luta de rodoviários, nos impeliu para a etnografia. Santos (2001), em seus estudos sobre a natureza do espaço, nos explica que são os objetos que nos conduzem de alguma maneira. Nestes termos, não fazia sentido, na proposta metodológica que nos propomos, estudar a representação discursiva sobre um grupo e não conhecer esse grupo mais diretamente. Dessa maneira, escolhemos traçar um desenho dos dados de pesquisa que apresentamos na figura a seguir.

FIGURA 7.1 – Desenho dos dados de pesquisa



Optamos por primeiro conhecer nosso objeto de pesquisa por meio de textos jornalísticos que o representam, como maneira metodológica de estudar, pois acreditamos que não devemos chegar a campo sem um conhecimento prévio sobre o grupo estudado, até mesmo para uma proteção do próprio andamento da pesquisa. Isso no sentido de que, se arriscarmos a chegar a campo sem conhecer previamente nossos possíveis colaboradores, podemos incorrer em ideias preconcebidas e equivocadas ou até mesmo sofrer rejeição do grupo – não que isso não possa acontecer mesmo com a pesquisa prévia em textos jornalísticos, mas uma aproximação à representação midiática nos ajuda a questionar uma percepção compartilhada socialmente, e nos colocamos em disposição para uma reconstrução ou desconstrução informada no campo. O que estou sugerindo é que pesquisas de campo de cunho discursivo sejam previamente construídas nos estudos de textos jornalísticos como forma de aproximação inicial ao objeto. Nesta pesquisa, esta estratégia mostrou-se útil. As notícias também ajudam na construção de possíveis diálogos que poderemos vir a ter em campo com os colaboradores, mas isso não significa que devemos ir a campo com um roteiro rígido de pesquisa, pois isso pode trazer muitas frustrações para a pesquisadora e inclusive impossibilitar que a pesquisa se desenvolva.

A experiência dessa pesquisa, juntamente com o meu caminho acadêmico, ensinou-me que a postura da pesquisadora em campo é fundamental para boa aproximação dos colaboradores. Dessa maneira, apresentar-se no campo com objetos que de alguma maneira indiquem que ali está se fazendo um trabalho é importante para atrair as pessoas até a pesquisadora, em vez de a pesquisadora ir até as pessoas,

ou seja, o melhor é que as pessoas sejam atraídas a participar da pesquisa. Por esse motivo, a câmera fotográfica de *design* profissional ajudou na interação com as pessoas na Rodoviária do Plano Piloto (RPP). Como ilustrado no Quadro 6.1 (Cf. Capítulo 6), em trechos do diário de campo, a estratégia de permanecer em um mesmo local, no mesmo horário e, normalmente, acompanhada da máquina fotográfica fazia com que as pessoas transeuntes e permanentes na RPP se aproximassem de mim para conversar.

A máquina era também uma indicação, à primeira vista, de que eu estava ali a trabalho, o que já impõe uma postura diferente da de alguém que esteja apenas esperando um ônibus, por exemplo. Quando não levava a máquina, deixava meu caderninho de anotações mais aparente. Assim, buscava criar uma postura em campo que deixasse claro o trabalho etnográfico em curso, mesmo que isso me rotulasse, no senso comum, como jornalista. Entendo, também, que a indicação explícita de que estava fazendo um trabalho é parte da ética, que qualquer pesquisa qualitativa exige, de se deixar evidente para as pessoas que elas estão sendo observadas – é como o aviso do elevador: “sorria, você está sendo filmado”, que é um tipo de contrato social sobre o registro da imagem. Vejamos, na próxima seção, como as fotografias tomaram parte do processo desta pesquisa.

7.2 DO CAMPO PARA O PLANO VISUAL

Há uma corrente nas ciências sociais que prima pela criação de imagens pela pesquisadora social (fotografias, vídeos, desenhos e diagramas) como maneira de registro de campo e de apresentação do campo para seus/suas pares:

Em um contexto de pesquisa de campo ou mesmo de laboratório, [a] pesquisador[a] social estará sem dúvida tomando notas na hora, talvez sussurrando em um gravador, mas pode também estar tirando fotografias, esboçando cenas a lápis no papel e assim por diante (BANKS, 2009, p. 19).

A criação de imagens, portanto, é uma forma de se tomar nota no campo. Toda fotografia é uma descrição de um momento e contém: uma narrativa interna composta nos elementos ali exibidos; uma narrativa externa que será construída por quem fez a foto, a data da feitura da foto e o motivo da foto ter sido feita (*Ibid*, 2009).

A escolha pela ida a campo sempre com uma máquina fotográfica é uma decisão metodológica, tem a ver, obviamente, com a própria formação, já que para se

usar métodos visuais de geração de dados deve-se ter como premissa o conhecimento técnico do método visual de pesquisa escolhido. Não há como se dispor a fazer notas de campo sem saber a técnica da escrita, bem como não há como fotografar, desenhar, filmar sem saber a técnica correspondente.

Banks (2009, p. 61) explica, sobre a vertente dos estudos culturais visuais, que entendem a imagem “não apenas com quem está olhando (ou observando, ou controlando a circulação de imagens, ou seja o que for), mas com quem a sociedade dá o poder de olhar e ser olhado e como o ato de olhar produz conhecimento que, por sua vez, constitui a sociedade”. Assim, o impacto da imagem tem suas particularidades que podem ser importantes para entender melhor os dados produzidos. Queremos dizer aqui que, assim como a pesquisa etnográfica pretende um entendimento do que as pessoas realmente “fazem”, em contraposição ao que “dizem” que fazem, a fotoetnografia pretende registrar esse entendimento de maneira mais contundente.

Um dos métodos de criação de imagem para pesquisa social é o de documentação. Isso implica dizer que muitos/as pesquisadores/as levam a máquina para o campo com a intenção de documentar. Mesmo que suas imagens sejam analisadas ou utilizadas de outras maneiras em futuros estudos, o método originário tinha o objetivo de documentação. As fotografias geradas para este estudo têm esse objetivo originário: documentar a experiência do campo.

O exercício da fotografia em campo é uma análise constante de registro, pois tenho a oportunidade de olhar aquela cena e tomar algumas decisões: o que eu quero que esta foto retrate? Por que estou tirando esta foto? Depois da foto feita, ainda tenho a oportunidade, por causa da tecnologia digital (contemporânea a esta tese), de olhar a foto, no mesmo instante, e decidir se ela permanece ou se a substituo por outra foto. Um de meus professores de fotografia, Duda Bentes, ensinou-me que quando vemos uma foto muito boa devemos fazer três disparos para garantir ‘o momento decisivo’. Sobre isso, Cartier-Bresson (2003, p. 229) explica:

Trabalhamos junto com o movimento como algo premeditado de como a vida se desenvolve e se move, mas dentro do movimento há um momento no qual os elementos que movem chegam a um equilíbrio. A fotografia deve capturar este momento e conservar estático seu equilíbrio.

Esse equilíbrio entre tempo, movimento, olhar, análise e disparo é ‘o momento decisivo’ conceituado por Cartier-Bresson. O olhar de uma fotógrafa é treinado para identificar esses ‘momentos decisivos’: é “a partir de nosso próprio olho que o espaço começa e vai se abrindo em uma disjunção que alarga progressivamente até o infinito” (*Ibid*, p. 225). De qualquer maneira, devemos nos ater à questão de que a fotografia é uma parte daquela realidade, representa aquela realidade, ajuda a contextualizar a realidade, mas não é a realidade. A fotografia é um momento decidido da realidade, uma representação. Vejamos a seguir algumas das fotografias feitas em campo.

FOTO 7.1 – Rodoviário em trânsito



FOTO 7.2 – Rodoviária em trânsito



FOTO 7.3 – Rodoviária em histórias

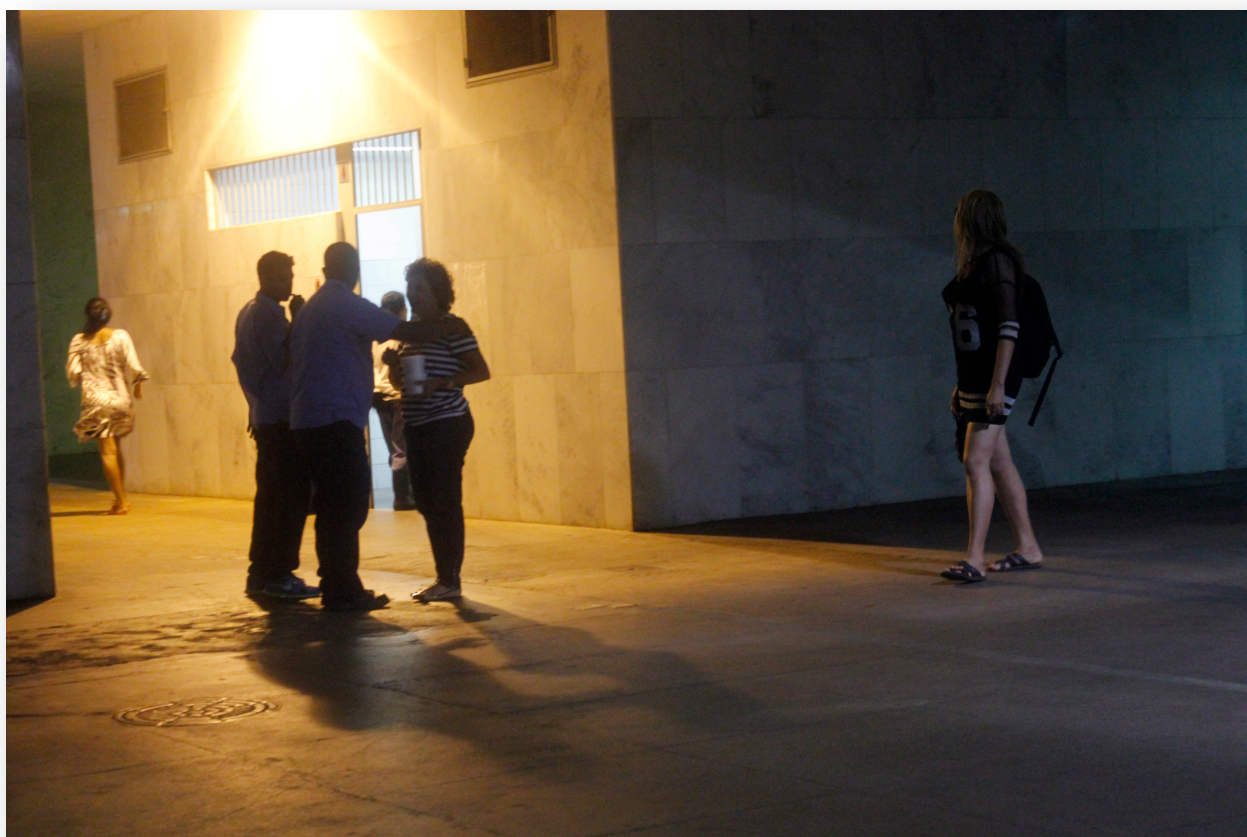


FOTO 7.4 – Rodoviários



As fotografias ilustram alguns momentos da pesquisa, bem como espacializam o contexto da pesquisa. Os elementos presentes na narrativa interna das fotografias também estão presentes nas notícias e na entrevistas, pois constituem a semioticidade do tema do transporte público coletivo, bem como do espaço público da RPP. Quanto a suas narrativas externas, as fotos 7.1, 7.2 e 7.3 foram tiradas dia 20 de junho de 2016, e a foto 7.4 foi tirada dia 18 e dezembro de 2015, e eu tirei as fotos no intuito e tentar documentar momentos que contextualizassem o meu dia a dia no campo.

Uma das perguntas que nos vêm quando estamos fotografando é sobre o que estamos excluindo daquele quadro da foto; isso é relevante relatar, pois nas minhas fotos eu evitei enquadrar os/as ambulantes que ficam na RPP, pois não me viam com bons olhos, sempre gritando comigo cada vez que eu apontava a câmera para algum elemento que estava na direção deles, provavelmente preocupados com a questão da fiscalização sobre sua atividade laboral. Pela questão ética que perpassa qualquer estudo sério, tentava sempre acatar o pedido de não os/as enquadrar nas fotos. Esse relato é importante para a reflexão de que os elementos que contam a narrativa interna

de uma foto decorrem de uma decisão consciente de quem fotografa, e assim elementos podem ser excluídos para proteção ou para manipulação. Na próxima seção, vamos relatar a relação que se estabeleceu entre anotações do diário de campo e fotografias.

7.3 DO PLANO VISUAL PARA AS ANOTAÇÕES

As anotações de campo devem ser feitas de maneira organizada e sistemática. Nesta pesquisa, o diário de campo foi feito de três maneiras: 1) gravações (em áudio) diárias no celular de observações feitas na RPP; 2) anotações em um caderninho de pontos relevantes; 3) narrativa digitada no computador, já em casa, depois do campo – para isso tive a organização de sair da RPP diretamente para casa. Nos dias que não conseguia ir direto para casa, gravava um áudio mais longo relatando os acontecimentos. A fotografia está muito presente no diário de campo, e ela foi também motivo de aproximação, como vimos em vários trechos do registro do diário de campo reproduzidos no capítulo anterior, no Quadro 6.1.

Ao voltar ao diário de campo, reler os relatos, olhar as fotografias, ouvir os áudios, rever as anotações, percebi o quanto a prática fotográfica era presente em meus relatos de campo. A câmera foi também uma maneira de me sentir mais confortável no campo, pois só com as anotações no caderninho e as gravações em áudio durante o campo eu teria de ficar muito mais tempo observando a ‘olho nu’, o

que me causa certa ansiedade, que é sanada com a prática fotográfica. Por isso, os relatos de campo descrevem fortemente a influência dessa prática no processo em campo.

No Quadro 6.1 (Cf. Capítulo 6), apresentamos trechos do diário de campo com destaque das temáticas registradas em cada dia. Ao fazer isso, percebemos que havia temáticas relacionadas a trabalho, a etnografia, a trânsito, e assim elaboramos o quadro a seguir.

QUADRO 7.1 – Classificações temáticas

Trabalho	Etnografia	Trânsito
Pedro e o trabalho	José	Chuva e trânsito
Objeto de trabalho	Pedro	Atrasos
Dores da profissão	Roberto	Engarrafamento
Um tipo de jornalista	Manifestação	
Pontualidade	Aproximação com Pedro	
Configuração territorial	Barulhos dos evangélicos	
Território	Paola	
Rivalidade	Rotina	
Garagem	Confiança	
Engarrafamento	Trajectoria	
Data-base	Ruídos	
Plano de saúde	André (cobrador)	
Questão salarial	Convite para entrevista de Pedro	
	Etnografia	
	Entrevista	
	Relatos do dia (dia sem câmera)	
	João	
	Assédio no ônibus	
	Manifestação e histórias de vida	
	Denúncia	
	Ivana	
	Ligação de José	
	Saúde	
	Briga de casais	
	Folha de ponto	
	Horóscopo	
	Manifestações	
	Sopas	
	Paralisações	

Essas classificações foram escolhidas tendo em vista a releitura do diário de campo e a reflexão sobre as situações vividas. A questão que nos interessa aqui é a classificação de trabalho, os dias e as temáticas que abordam a questão do trabalho. Para isso, fizemos o quadro a seguir, uma reprodução de trechos selecionados do Quadro 6.1, pela referência ao tema do trabalho.

QUADRO 7.2 – Trabalho no contexto dos relatos de campo

Datas	Trabalho
21/12/2015	Pedro e o trabalho – Ele me confessou que já estava <u>cansado do trabalho</u> , que nunca teve uma falta na empresa, mas que está cansado do barulho da Rodoviária e que tem dia que ele vai para o trabalho como quem vai para forca.
07/01/2016	Objeto de trabalho - Eu perguntei para Pedro sobre <u>uma máquina que estava em cima da mesa</u> , ele disse que era um ‘carimbador’, a máquina registrava horário de chegada, dia, todas as informações sobre a viagem do ônibus. Ele disse que a bateria só dura 3 horas e por isso que deve ficar sempre ligada na tomada
23/01/2015	Dores da profissão - Fiquei conversando com o Pedro, perguntei da dor que ele estava sentindo e ele me disse que só melhorou porque ficou 15 dias de atestado e que tá tomando chá de pata de vaca, uma planta, que é muito boa para dores musculares. Me disse também <u>que quando voltou de atestado e contou para os colegas que estava tomando chá de pata de vaca, os colegas disseram para ele que tem um pé em frente a sede da TCB, mas que o pé já está sem folha de tanto os rodoviários irem lá pegar, ou seja, dores musculares faz parte da profissão.</u>
17/03/2016	Pontualidade – Hoje também fui passear com João de ônibus. Ele passou por cima de alguns canteiros para conseguir chegar no horário e não levar multa. A lógica de controle da empresa acaba por prejudicar o serviço. Pedro me contou que <u>João havia sido notificado porque havia estragou um ônibus com essa mania de ficar subindo em meio fio para escapar do engarrafamento e chegar no horário na Rodoviária e não levar multa por atraso.</u>
28/03/2016	Configuração territorial - <u>Teve um engarrafamento na Rodoviária porque os ônibus de outra empresa estavam estacionando nas vagas da empresa de Pedro. Um caos! Teve alguns furos de ônibus, então uma empresa acaba influenciado na outra. A empresa de Pedro tem menos ônibus, então ele disse que ela acaba sendo prejudicada.</u>
04/04/2016	Território - Eles (Pedro e mecânico) estavam me contando da <u>raiva que eles têm das outras empresas que estacionam os ônibus na Rodoviária nas vagas da empresa deles.</u>
07/04/2016	Rivalidade - <u>A empresa de Pedro e outra empresa tem uma rivalidade entre os rodoviários. Os rodoviários que trabalham para empresa de Pedro não cumprimentam os rodoviários dessa outra empresa. Pelo que entendi a briga é por causa de território, a outra empresa tem mais ônibus e muitas vezes estaciona na vaga destinada aos ônibus da empresa de Pedro.</u>

Notamos que o território é uma conjuntura da questão do trabalho. O território aparece em vários dias como questão nas conversas entre rodoviários e entre rodoviários e eu. A briga com outra empresa, a demarcação de territórios, a rivalidade entre funcionário de duas empresas a ponto de não se cumprimentarem, por causa da disputa de espaço. O tempo também faz parte da conjuntura do trabalho nos relatos de campo, pois o ‘carimbador’, instrumento de trabalho de Pedro é marcação de chegada e saída de ônibus, e a relação trabalho-tempo, especialmente no que se refere a engarrafamentos e atrasos, é importante. Vejamos a máquina na fotografia a seguir.

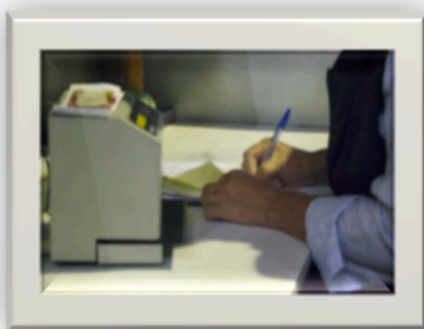


FOTO 7.5 - Carimbador

Pedro precisa anotar o número do ônibus, o horário de saída, o horário de chegada do ônibus, quem são os rodoviários que estão naquele trajeto, tudo muito sistemático e dinâmico. O atraso de uma linha implica atraso das demais porque a logística de planejamento da chegada e saída de ônibus tem a ver sempre com a saída do ônibus anterior. Vejamos a seguir algumas fotografias dos relatórios de Pedro.

FOTOS 7.6 E 7.7 - Relatórios de Pedro



Esses relatórios são os controles de chegada, saída e ‘furos de horários’ de ônibus. A dinâmica no processo de carimbar e preencher o formulário é aplicada, são uns 10 minutos de muita agitação de trabalho para Pedro e uns 20 a 30 minutos de descanso enquanto os ônibus fazem o trecho.

Portanto, a partir da pesquisa de campo, já pudemos eleger as categorias de tempo e espaço discursivo de van Leeuwen (2008) para análise das entrevistas, tendo em vista que essas categorias já surgiram durante a pesquisa de campo. Dessa maneira, realizamos uma pesquisa que, partindo de textos de notícias, passa pela experiência da etnografia e chega à análise de entrevistas de colaboradores como maneira de fechar um ciclo investigativo.

CAPÍTULO 8 – NA CONVERGÊNCIA COMUNICACIONAL: O DISCURSO NA MOVIMENTAÇÃO
SOCIOLOGICA EM UM ESPAÇO GEOGRÁFICO

Neste capítulo, apresentamos o entendimento sobre tempo, espaço e atores sociais no esforço interdisciplinar de fazer a Teoria Social do Discurso dialogar com a sociologia e a geografia. A discussão como é a base das análises feitas no Capítulo 9. O pensamento está sendo construído à medida que vamos amadurecendo o conhecimento sobre o assunto, o que é um estado *continuum* sem finalização rígida.

Dessa maneira, iniciamos o capítulo com uma introdução sobre o que se pretende com a interdisciplinaridade e algumas breves ponderações sobre o esforço da construção desse pensamento. Depois, delineamos a convergência teórica que se dá entre os atores sociais e suas articulação temporais e espaciais no discurso. Nos servimos da geografia e da sociologia para agregar significados aos elementos semióticos emergidos nos dados.

INTRODUÇÃO

Já é um clichê teórico da escrita de trabalhos acadêmicos que a Análise de Discurso Crítica (ADC) se propõe à transdisciplinaridade. Também já é um lugar-comum nas discussões teóricas que não há só uma maneira de se fazer ADC. A forma que aqui pretendemos fazer ADC filia-se à vertente iniciada por Fairclough (1989, 1992, 2002, 2003, 2010), que hoje se denomina uma vertente dialético-relacional dos estudos discursivos. De cunho marxista, a vertente de Fairclough se difundiu no Brasil com a professora Izabel Magalhães a partir de 1985, mas depois se desdobrou de outras maneiras. Os estudos atuais de Magalhães (2009, 2017) estão inseridos na vertente dos Novos Estudos do Letramento.

Outras estudiosas brasileiras estão fazendo uma ADC de cunho marxista, mas em uma vertente latino-americana, como Resende (2015, 2016), Vieira (2015), Fiuza (2016), Santos (2017). O trabalho de Resende e Barboza (2015, 2016) sobre o caso Rafael Braga Vieira⁸ ilustra um típico trabalho de cunho marxista em Análise de Discurso Crítica, no sentido de fazer um trabalho que discute de forma mais ampla um caso de discriminação social que está imerso em um de tantos outros “achatamentos sociais” que direcionam as práticas para manutenção de uma estrutura exclusiva e plutocrata. A democracia está, há muito, à mercê de um discurso dos privilégios econômicos referentes a práticas sociais de mesma diretriz.

Dessa maneira, ao pensarmos sobre “o exercício de explicar a ação no estabelecimento da estrutura social” (VAN LEEUWEN, 2008, p. 72), ponderamos a necessidade de centralizar o estudo na ‘abordagem de atores sociais’, pois essa abordagem trabalha tanto com teorias linguísticas quanto com teorias sociológicas. Nessa perspectiva, podemos olhar para traços do discurso cuja discussão teórica tem origem interdisciplinar: *atores sociais, tempo e espaço*.

Atores, tempo e espaço são abordagens adotadas também por estudiosos da sociologia e da geografia, bem como da física e de outras searas em que não nos centraremos aqui. A sociologia e a geografia tornam-se importantes na construção

⁸ Rafael Braga Vieira foi preso em 20 de junho de 2013 por policiais militares na maior manifestação das chamadas Jornadas de Junho e acusado de porte de material incendiário. Como levava apenas duas garrafas de produtos de limpeza, compostos pelo desinfetante Pinho Sol e um frasco de água sanitária, seu caso tornou-se emblemático, especialmente porque ele foi o único manifestante preso e condenado. Rafael é negro, é pobre e estava em situação de rua no momento em que foi abordado e preso.

analítica do *corpus*, pois nos mostram diferentes paradigmas relacionados, principalmente, à questão analítica do estudo.

Os estudos discursivos foram amplamente difundidos nos últimos 20 anos, tornando-se uma das áreas de maior produção de conhecimento dentro dos estudos linguísticos e, cada vez mais, utilizados por outras áreas como ferramenta metodológica de análise. Pardo Abril (2013) relata que na Colômbia os estudos discursivos são atualmente dominantes na matéria de linguagem no ambiente acadêmico. A seguir, discutimos como se dá essa convergência teórica entre ADC, sociologia e geografia que propomos.

ATORES SOCIAIS, TEMPO E ESPAÇO DISCURSIVO: CONVERGÊNCIA TEÓRICA

Em nossos dados, a referência ao espaço e ao tempo tem um frequência significativa, e isso nos remete ao próprio tema da parte dois da pesquisa: espaço público e discurso. Dessa maneira, o que nos interessa aqui é a forma como os espaços ocupam nos discursos sobre trajetórias de trabalho. O espaço e o tempo são medidas sociais utilizadas, tendo em vista que o objetivo das ciências humanas “é a produção de um sistema de ideias que seja, ao mesmo tempo, um ponto de partida para a apresentação de um sistema descritivo e de um sistema interpretativo” (SANTOS, 2001, p. 9).

A descrição é parte do processo analítico, no sentido de que os dados descrevem um contexto em que o texto se situa. O espaço e o tempo, uma vez dados no texto, tornam-se discurso, pois contextualizam uma parte da prática social na dimensão social que a configuração espaço-temporal proporciona.

A descrição que pretendemos dialoga com as pretensões de Santos (2001, p. 10) de que “o corpus de uma disciplina é subordinado ao objeto e não o contrário. Desse modo, a discussão é sobre o espaço e não sobre a geografia; e isto supõe o domínio do método”. O método aqui é a análise discursiva baseada nas categorias analíticas propostas por van Leeuwen (2008): atores sociais, tempo discursivo e espaço discursivo.

Para a abordagem do espaço discursivo, van Leeuwen (2008, p. 88) explora “o ponto de vista de entendimento de espaço derivado diretamente da ação social”. O autor explica que o foco na construção do espaço discursivo é dado de maneira normativa, em que se entende o espaço como maneira de controle da prática social.

Dessa maneira, vejamos a seguir a figura (VAN LEEUWEN, 2008, p. 103) que delinea sobre essa construção de espaço:

FIGURA 8.1 – Construindo o espaço discursivo



Para entender a figura, devemos ter em mente que a partir da construção do espaço no texto conseguimos observar no discurso a *locação* ou a *transição* da ação no espaço, de acordo com o tipo de oração no qual o espaço se realiza, o que faz com que a transição seja encontrada, de acordo com o autor, nas orações circunstanciais. No caso deste estudo, nós focamos mais nas locações (o espaço ocupado) no discurso. “É indispensável uma preocupação ontológica, um esforço interpretativo de dentro, o que tanto contribui para identificar a natureza do espaço, como para encontrar as categorias de estudo que permitam corretamente analisá-lo” (SANTOS, 2001, p. 10).

QUADRO 8.1 – Categorias analíticas interdisciplinares

Categorias analíticas internas do espaço (SANTOS, 2001)	Análise de conjuntura (SOUZA, 1999)	Ferramentas para ADC (VAN LEEUWEN, 2008)
Rugosidade	Acontecimentos	Ações
Configuração territorial	Cenários	Espaço discursivo
Atores sociais	Atores sociais	Atores sociais
Espaço produzido ou produtivo	Relações de força	Ordem discursiva do trabalho
Divisão territorial do trabalho		
Paisagem	Articulação (relação) entre “estrutura” e “conjuntura”	Ações
Forma-conteúdo		Instrumentos
		Objetos
		Tempo
		lugar

O Quadro 8.1 organiza a proposta de análise interdisciplinar que esta tese propõe. As rugosidades são também as heranças físico-territoriais, as heranças socioterritoriais e sociogeográfica, mas conforme Santos (2001, p. 26) nos explica “não há valor em si de uma existência técnica. O valor de um dado elemento do espaço, seja ele o objeto técnico mais concreto ou mais performante, é dado pelo conjunto da sociedade, e se exprime através da realidade do espaço em que se encaixou”. No nosso caso, o espaço é o discurso, nas falas de nossos colaboradores e nas notícias sobre protestos. O que queremos dizer é que pelas ações discursivas representadas podemos perceber quais as rugosidades dos acontecimentos no espaço discursivo. O discurso continua sendo central, mas as dimensões se ampliam no sentido de perceber os acontecimentos de uma maneira espacializada, temporalizada em relação ao protagonismo de um ator social que é precarizado dentro da estrutura social. Assim, à medida que conseguimos explicar como esses acontecimentos reverberam na estrutura social, podemos transformar as ações e as práticas sociais. A ordem discursiva do trabalho está presente nas relações de força e como são representadas discursivamente; as vozes ali expressas e ações constituem um espaço do trabalho. Os atores sociais são centrais na articulação dos cenários territoriais discursivos, esse espaço é configurado nas cidades que são cenários tanto da fala de nossos colaboradores quanto das notícias de protestos. Vejamos o Exemplo (E8.1):

(E8.1) trabalho na cidade Estrutural, uma das mais violentas cidades do Distrito Federal, tem um percurso que a gente tem obrigação de passar por dentro.

A configuração territorial está explícita na descrição do lugar “uma das mais violentas cidades do Distrito Federal”, o que articula-se a uma representação discursiva dos atores sociais que moram e frequentam esta cidade, sugere uma relação de força da ordem discursiva do trabalho do espaço produzido “em tem um percurso que a gente tem obrigação de passar por dentro”. O espaço é representado discursivamente como um problema de infraestrutura de trabalho, segurança no trabalho, ao mesmo tempo, que estigmatiza a cidade, sua configuração territorial, e os atores sociais que configuram o espaço. Na articulação de Ações, Instrumentos, Objetos, Tempo, Lugar, entra a vertente dialético-relacional de Fairclough (2010), em não se ater a cada elemento semiótico em si, mas na articulação entre “estrutura” e

“conjuntura” que estão presentes na articulação dos atores sociais como os espaços e tempos discursivos representados:

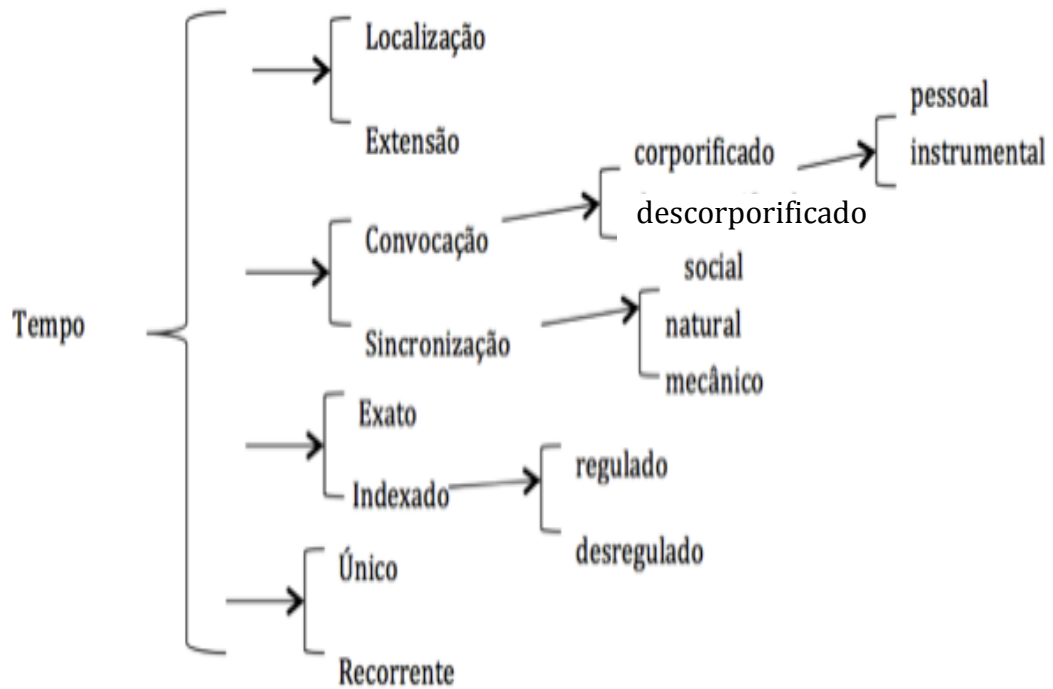
Tempo, espaço e mundo são realidades históricas, que devem ser mutuamente conversíveis, se a nossa preocupação epistemológica é totalizadora. Em qualquer momento, o ponto de partida é a sociedade humana em processo, isto é, realizando-se. Essa realização se dá sobre uma base material: o espaço e seu uso; o tempo e seu uso; a materialidade e suas diversas formas; as ações e suas diversas feições. Assim empirizamos o tempo, tornando-o material, e desse modo o assimilamos ao espaço, que não existe sem a materialidade. São os eventos que criam o tempo, como portadores da ação presente (G. Schaltenbrand, 1973, p. 39). Ou, como escreve H. Focillon (1943, 1981, p. 99), o evento é uma noção que completa a noção de momento. (SANTOS, 2001, p. 33)

O evento do trabalho é materializado no tempo discursivo. A seguir, em (E8.2), destacamos com itálico o momento discursivo do tempo que constitui a duração do trabalho, e a causa, dessa duração do trabalho, é um discurso do pertencimento social que sublinhamos a seguir. Vejamos:

(E8.2) Os meus tios eram caminhoneiros, o meu pai é padeiro. Só que nas minhas veias corre sangue de caminhoneiro, é por isso que eu defendo tanto a categoria, *é por isso que eu acordo três e meia da manhã pra trabalhar e só chego às dez horas da noite.*

O evento do trabalho é a ‘flecha do tempo’ (SANTOS, 2001, p. 94) é um “presente passado” que constitui a representação discursiva da relação do ator social com a sua profissão. Isso pode explicar algumas facetas da estrutura social do trabalho. O pertencimento, a afetividade com o trabalho torna-o mais valorizado no discurso. A autoafirmação, por sua vez, é uma contemplação da “comum ação” da categoria (“é por isso que eu defendo tanto a categoria”), o que legitima o esforço do trabalho descrito na duração da jornada de trabalho. O tempo é, para van Leeuwen (2008), uma ferramenta de análise conforme proposto na figura a seguir. Vejamos.

FIGURA 8.2 – O tempo como ferramenta de análise



A partir da leitura da figura acima, podemos ponderar sobre as diferentes formas de articulação discursiva que a representação do tempo provoca na ordem discursiva do trabalho. Van Leeuwen (2008) encontrou em seus dados dois tipos fundamentais de tempo: *convocação* e *sincronização*. Para o autor, “o tempo de *convocação* é representado como uma imposição através de uma autoridade convocada”, e em nossos dados o tempo convocado instrumentalizado se realiza “nos semáforos”, instrumentos do *vigiar* (fiscalização) e *punir* (multa) do trânsito na entrevista de José. Vejamos no exemplo a seguir.

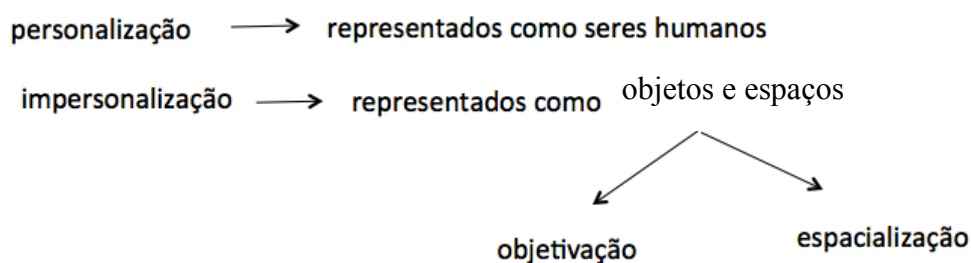
(E8.3) Na Rodoviária do Plano Piloto, ali perto do Congresso Nacional, tem dois semáforos que fazem este trabalho para o Detran.

Neste exemplo o semáforo se representa como instrumento de ganho ligada a questão e convocação de tempo, já que ultrapassar no semáforo quando ele estar

ainda na cor amarela já é motivo de punição, dessa maneira a convocação de temporalidade é utilizada como ganho pela autoridade (Detran). Assim, conforme nos explica van Leeuwen (2008), o tempo *convocado* instrumentalizado é o caso do alarme despertador, do sinal da escola, do sino da igreja, das luzes do trânsito, entre outros; os semáforos no caso da realização em nossos dados. São instrumentos que adestram nossas atividades sociais aos nossos comportamentos pessoais. Aqui o poder do tempo é *impessoal* e *institucionalizado* e conseqüentemente, para alguma extensão, *naturalizado*. Já o tempo *sincronizado* é referente à sucessiva ordem de eventos em alguma outra mudança no *continuum*, em outras palavras, aqui a *locação* e a *extensão* de atividades sociais são temporais em relação a outras atividades sociais, ou eventos no mundo natural, ou para artificialmente criar eventos, cada um passando pelo tempo do relógio. Na *sincronização social*, atividades são sincronizadas com outras atividades sociais. Em contraste com o tempo do relógio, este tempo envolve ambiente social. Sincronização mecânica resulta de práticas em que o tempo é calculado por meio de instrumentos inventados, os quais providenciam eventos artificiais em que as ações humanas podem ser sincronizadas.

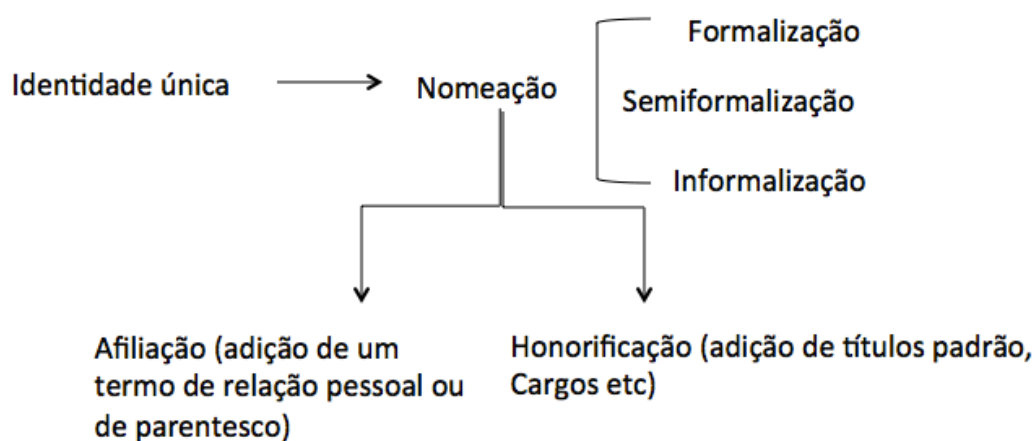
Os atores sociais são separados, para termos analíticos, em representados de maneira *personalizada* ou *impersonalizada*. Isso contribui para o entendimento de como o trabalho se constrói nas entrevistas e por conseqüência nos discursos articulados. A figura a seguir sintetiza o primeiro entendimento da teoria para análise. Vejamos.

FIGURA 8.3 – Síntese de categoria analíticas



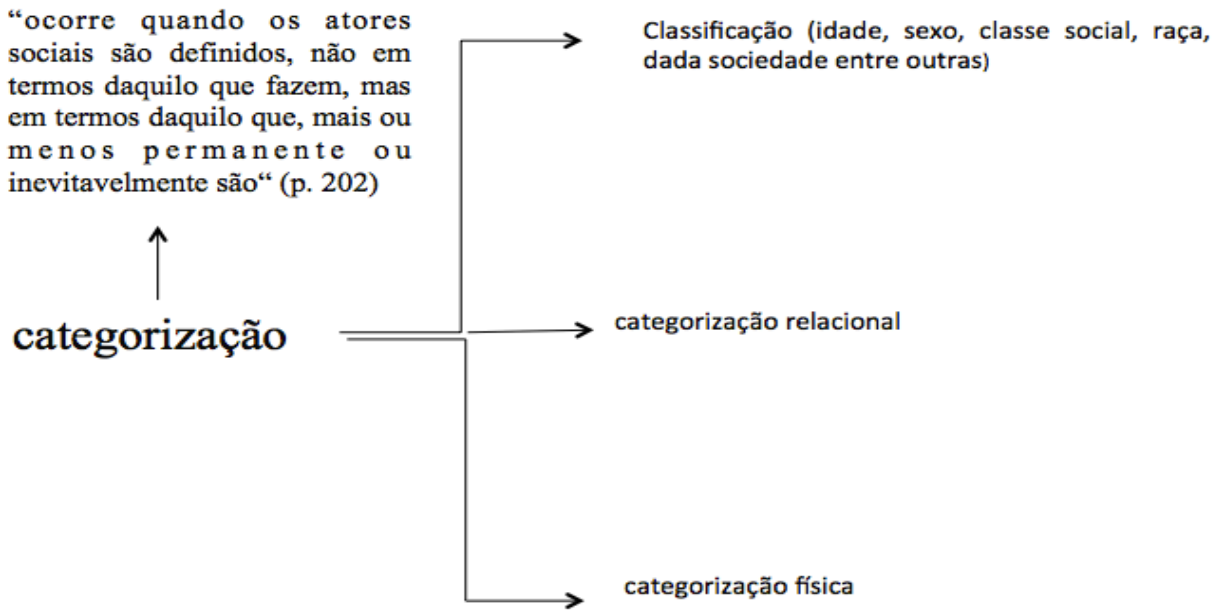
A partir da separação de atores sociais entre representados de maneira personalizada e de maneira impersonalizada, emergiu na análise a *nomeação* e a *caracterização* como formas de representação de atores sociais personalizados. A *objetificação* de *rodoviários* (na figura do ônibus) já havia se realizado de maneira contundente nas notícias, bem como a *especialização*. A personalização de atores sociais e sua realização em forma de *nomeação* e *categorização* foram significativas nos dados. Vejamos a figura a seguir, baseando-nos em van Leeuwen (2008).

FIGURA 8.4 – Esquematização da representação discursiva na forma de nomeação de atores sociais



A categorização é a forma de identificação que inclui o ator social em uma categoria, seja ela profissional, seja ela pessoal. Dessa maneira, enquanto a nomeação representa o ator de maneira única, a categorização representa o ator social dentro de grupos sociais a que ele está articulado, o que delinea uma trama discursiva das práticas sociais. A categorização ocorre, portanto, no que os atores sociais são na articulação feita no discurso. Vejamos a figura a seguir.

FIGURA 8.5 – Categorização de atores sociais



A categorização é uma maneira de recontextualizar discursos e as relações de poder que estão imersas nos dados. As ações e as relações sociais presentes nos dados constituem relações hegemônicas em redes de práticas sociais. Na ação e nas relações os gêneros se realizam, bem como nas pessoas (atores sociais) e temáticas (transporte público coletivo) os estilos são realizados. Assim, se forma a triangulação da prática discursiva proposta por Fairclough (2003, 2010). Vejamos:

FIGURA 8.6 – Triangulação da prática discursiva



Dessa maneira, explicamos que os estilos, gêneros e discursos são dialeticamente relacionados entre si e estão inseridos na prática discursiva. Por isso, buscamos em textos, resultados de práticas discursivas, a realização de *estilos, gêneros e discursos*. Os textos têm poder na prática social, pois ao mesmo tempo em que são produzidos por ela, também a produzem; assim questões ideológicas podem ser produzidas e reproduzidas em textos.

A ordem discursiva do trabalho é uma configuração específica de discursos, gêneros e estilos, os quais definem um distinto potencial de significados, que constitui distintos recursos de construção de significados nos textos. A relação entre esses recursos delimita os mecanismos e as possibilidades a serem selecionados, em vez de outros. Este breve capítulo teórico teve o objetivo de iniciar uma discussão transversal à questão discursiva, abordando como são articulados atores sociais, tempos e espaços discursivos em textos. No próximo capítulo, apresentamos a análise de duas entrevistas feitas durante a pesquisa de campo, e assim aplicaremos o pensamento aqui construído.

Enquanto a Linguística que nasceu em 1916 com a obra póstuma atribuída a Ferdinand de Saussure não tinha interesse em focar a *parole* no estudo da linguagem, na década de 1970 as ciências sociais e os estudos do discurso reconheceram a importância da linguagem como um agente estruturador das práticas sociais. Os estudos sociais de Judith Butler, Julia Kristeva e Michel Foucault foram importantes para o desenvolvimento dos estudos linguísticos em direção aos estudos discursivos. Também na Sociologia, Talcott Parson definiu teoricamente um sistema social e tinha uma visão estruturalista da ciência social, assim como Saussure tinha da linguística, mas a partir das décadas de 1960 e 1970, uma nova sociologia foi colocada em prática, mais indagativa e interpretativa. O interacionismo simbólico que influenciou os estudos linguísticos na década de 1970 para se tornar uma ciência mais interpretativa, também influenciou o trabalho de Herbert Blumer na Sociologia e deu propriedade aos estudos sociológicos da dramaturgia social de Erving Goffman. Os estudos de Goffman também influenciaram os trabalhos de Norman Fairclough, Lilie Chouliaraki e Theo van Leeuwen, que usam da terminologia da dramaturgia social para explicar as práticas discursivas que investigam. Termos tais como ‘ator social’ e ‘cenário social’ indicam a influência de Goffman.

A análise da conjuntura como forma de indagação e compreensão do contexto estudado também tem influência da dramaturgia social de Goffman. Em 1984, no

livro *Análise de Conjuntura*, de Herbert José de Souza, e em, no livro *Discourse in late modernity*, de Lilie Chouliaraki e Norman Fairclough, a análise de conjuntura é usada como forma de contextualizar as práticas discursivas, explicando o emaranhado discursivo por meio de termos que fazem referência à ‘dramaturgia social’. Chouliaraki e Fairclough (1999) explicam que a ADC tem estabelecido relações transversais com diversas áreas da ciência social. Este estudo é também resultado da proposta interdisciplinar da ADC

A percepção das representações discursivas como elementos construídos nos possibilita enfatizar seu caráter histórico. É nesse sentido que podemos dispor da etnografia como ferramenta para alcançar situações sociais que nos permitam ponderar entre o real construído no mundo e o real construído no jornal por meio do discurso. Foram realizadas duas entrevistas, com o objetivo de análise.

O discurso é uma arena de poder em que são articulados interesses que dizem muito sobre determinada comunidade e as relações que são mantidas. É por isso a importância de se partir dos textos jornalísticos para se chegar aos textos orais, em que podemos sair da representação de protesto e irmos para a representação de rodoviários sobre o seu trabalho.

Neste capítulo, analisamos duas entrevistas feitas com o intuito de responder a segunda questão de pesquisa da tese: como rodoviários representam discursivamente o seu trabalho? Para organização analítica, utilizamos, nos exemplos que destacam trechos das entrevistas, o seguinte código: *itálico* (tempo discursivo), **negrito** (atores sociais), sublinhado (espaço discursivo), sublinhado e negrito (categoria profissional), sublinhado e itálico (espaço-tempo discursivo).

Na Seção 9.1, temos a entrevista com José, em que se descreve o espaço do trânsito e o *vigiar e punir* realizado em forma de ‘pardal’ e multa, principal preocupação de nosso primeiro colaborador. Na Seção 9.2, temos a entrevista com Pedro, em que o tempo e o espaço discursivo são delineados em relação a questões trabalhistas.

9.1 ENTREVISTA COM JOSÉ

O tempo discursivo é um importante artefato da prática social; no entanto, de acordo com Hawking (2015, p. 37), “devemos aceitar que o tempo não é completamente separado nem independente do espaço, mas se combina com ele para formar um objeto chamado espaço-tempo”. O espaço-tempo é um aspecto da prática social e pode estar representado no discurso. É também uma categoria analítica que interessa a diferentes áreas como maneira de se descrever questões ontológicas do saber.

Nessa medida, no decorrer da feitura desta pesquisa essa questão de espaço e de tempo foi se tornando latente nos dados. Primeiramente, por causa do trânsito, da Rodoviária e das cidades que fazem parte da conjuntura das notícias e, posteriormente, pela própria etnografia na Rodoviária do Plano Piloto. Dessa maneira, nessa vertente articulada do objeto espaço-tempo, foram feitos estudos nas áreas da geografia (SANTOS, 2001; 1991), da sociologia (ELIAS, 1998; SOUZA, 1999) e da linguística (VAN LEUWEEN, 2008; FAIRCLOUGH, 2010). Por isso, propomos aqui uma análise baseando-nos em van Leuween (2008, p. 90), para quem “o espaço é decretado como prática social”, tendo como foco a “construção do espaço no *discurso*” e assumindo “discursos sobre espaço providos de entendimentos normativos do espaço e de uso no controle das práticas sociais”. O espaço-tempo é objeto discursivo central na temática do transporte público, tendo em vista a conjuntura espacial e temporal que a mobilidade contempla no cotidiano das pessoas. O trabalho de mover pessoas, de movimentar a cidade está relacionado às atividades sociais, o que implica deslocamento e horários que sincronizam as práticas sociais.

Dessa maneira, para se conhecer o ator social que protagoniza a temática desta tese, utilizamos a entrevista como técnica, permitindo que uma análise discursiva seja produzida a partir da transcrição dos dados orais. A primeira entrevista que aqui analisamos é do motorista de ônibus José.⁹ O colaborador utiliza a primeira parte da entrevista para fazer um desabafo sobre a sua situação de *rodoviário*. A entrevista foi feita em dezembro de 2015 no estacionamento do estádio Mané Garrincha, local escolhido pelo colaborador para a interação. O trecho a seguir é a primeira parte do

⁹ Nome fictício.

desabafo do motorista. Percebemos nesse trecho como os espaços do trânsito vão montando a situação, entendendo-se os espaços como elementos semióticos discursivos, no sentido de que eles desenharam a prática social narrada.

(E9.1) **Sinara**, eu acho que você tinha que entrar dentro de um ônibus e mostrar o *dia a dia* de um **rodoviário**, o que **ele** passa com veículos pequenos avançando, **motoqueiro**... A gente tem que ter um específico cuidado com relação às falcaturas que **eles** fazem, os gatilhos, o jeitinho brasileiro de **certos motoristas** fazem. Igual em cruzamentos. Cruzamentos, tem os semáforos da Rodoviária do Plano Piloto. Os apressadinhos em vez do **Detran** educar um motorista com relação a esta falha grave, porque **você** bloquear um cruzamento, é gravíssimo, na minha opinião. **Eu** já presenciei engarrafamentos [...] só por causa dessa mania incorreta da maioria dos **usuários** da via. E o que o **Detran** fez? Não educou. Eu sou a favor sim do Detran colocar sensores em cima de um cruzamento. Caso **o motorista** parar *na hora do semáforo fechar* e **ele** ser notificado, mas **ele** tem que ser avisado *em tempo hábil*. Não é fazer disso uma armadilha para **os motoristas** não. Na Rodoviária do Plano Piloto, ali perto do Congresso Nacional, tem dois semáforos que fazem este trabalho para o **Detran**. Em *momentos de engarrafamentos*, **você** pode pesquisar. Se **você** tiver possibilidade de ir no Detran perguntar quais *os horários que as pessoas são mais notificadas*, para ver se **eu** estou mentindo. **Eu** presencio, antes **eu** via o flashzinho, só que o flashzinho o **Detran** escondeu, porque um determinado **cinematógrafo amador em 2013** pegou um flagrante, e filmou e mandou **pra mim**. Sabe *quantas vezes a mídia* divulgou isso? *Uma vez só* porque era de interesse da **população**. Isso era pra ser divulgado *igual pesquisa IBOPE*. **O Detran** está fraudulento. Isso foi *em 2013, quando foi em 2016, 2015, no outro governo*, foi deflagrado a 708, 709. A mesma fraude. E sabe o que o **Detran** alegou? "foi **o funcionário** que não sabe ler e colocou errado que tem uma plaqueta enorme". E alegou simplesmente: **foi o funcionário**". **O funcionário** é fantasma, **eu** não estou vendo **ele**. **Eu** posso estar enganado, porque **eu** li, **eu** tenho jornais que li que dizem que tem uma central. **Eu** posso estar enganado, não **vou** dizer que **eles** ainda estão continuando com essa fraude porque **o governo** está vendendo os espaços públicos, **ele** diz que é parceria, conversa. Simplesmente **ele** está doando para **pessoas** que elegeram **ele**.

Notamos no trecho que alguns elementos formam o espaço discursivo (sublinhados) da narrativa e outros formam o tempo discursivo (itálico); no entanto, os mesmo elementos ora pressupõem tempo, ora pressupõem espaço, e isso está de acordo com a perspectiva integrada de Hawking (2015), anteriormente citado, e outros estudos sobre espaço-tempo, com impacto também sobre a integração do espaço-tempo representado. Vejamos, por exemplo, que “engarrafamento” é espaço ocupado na cidade, essa é a imagem discursiva que a narrativa constrói, mas também é tempo ocupado, pois além da durabilidade temporal dos engarrafamentos a que o conhecimento da situação

nos remete, está também expressa na narrativa essa questão temporal em “momentos de engarrafamentos”, o que remete a determinados horários do dia.

Na construção discursiva da narrativa de nosso colaborador, pode-se notar que ônibus e veículos são construídos como espaços, são espaços móveis, porém espaços. Quando o colaborador sugere para mim que eu deva “entrar dentro de um ônibus e mostrar o *dia a dia* de um rodoviário, o que ele passa com veículos pequenos avançando, **motoqueiro**”, ele está sugerindo que mostre como o espaço do trânsito é vivenciado pelos rodoviários, as ultrapassagens dos veículos pequenos, que não ocupam o mesmo espaço que um ônibus, não têm o mesmo peso e até mesmo a técnica de direção, nosso colaborador está falando do espaço discursivo como elemento semiótico da atividade social do trânsito, do papel de motoristas.

Ressaltamos que o trânsito é o espaço de trabalho de nosso colaborador, e sabemos empiricamente que os espaços de trabalho controlam as práticas sociais pelas regras específicas que a estrutura social atribui ao *ethos* de cada profissão. O trânsito tem suas regras enquanto trânsito e enquanto espaço de trabalho, ao mesmo tempo em que é um espaço público, e dessa maneira percebemos a complexidade do trânsito enquanto espaço.

Notemos, também, que semáforo é instrumento espacializado e temporalizado. Espacializado em “tem os semáforos da Rodoviária do Plano Piloto” e temporalizado em “*na hora do semáforo*”. Isso sugere que espaço e tempo são elementos semióticos que controlam as práticas sociais através de instrumentos tecnológicos inventados para regular as atividades cotidianas; as delimitações espaciais e a regulação temporal são características que definem sociedades, grupos e indivíduos.

Outro ponto que gostaríamos de destacar é o uso do processo ‘bloquear’ – “porque você bloquear um cruzamento, é gravíssimo, na minha opinião” –, que é classificado como ato gravíssimo, utilizando-se o superlativo como ênfase da problemática. Aqui queremos lembrar o uso desse processo como maneira padrão para descrever os protestos de rodoviários, como vimos nas análises de notícias, e que aqui faz referência a uma ação gravíssima atribuída a outros atores, recuperando-se a escolha desse item lexical para descrever situações que comprometem de maneira grave as

atividades sociais. Vejamos, no Quadro 9.1, os atores sociais articulados no desabafo de José, a ação desses atores, o espaço e o tempo discursivo a eles associados.

QUADRO 9.1 – Análise do desabafo do participante

ATOR	AÇÃO	ESPAÇO	TEMPO
Rodoviários	O que ele passa com	Trânsito (ocultado) veículos pequenos motoqueiro...	Dia a dia
Rodoviários (a gente) Eles (outros motoristas)	Tem que ter um cuidado específico com relação às falcatruas que eles fazem, os gatilhos, o jeitinho brasileiro de certos motoristas fazem	Cruzamentos Semáforos Rodoviária do Plano Piloto	Sem delimitação, presente prolongado (mundo comentado)
Detran	Educar um motorista Não educou	Bloquear um cruzamento engarrafamentos	
Eu (pessoal) Detran	Sou a favor Colocar	sensores em cima de um cruzamento semáforo	Parar na hora do semáforo, fechar e ele ser notificado, mas ele tem que ser avisado em tempo hábil.
Motoristas (observação do rodoviário sobre)	Mania incorreta da maioria dos usuários da via.	Trânsito (ocultado)	Horários que as pessoas são mais notificadas
Governo local	Está vendendo	Os espaços públicos	Tempo verbal de continuidade embutido na ação

Os espaços delimitados incluem um “leiaute construído da configuração espacial [...] muitas representações de espaço e arranjos espaciais são diretamente ligados às ações” (VAN LEEUWEN, 2008, p. 91). As ações, por sua vez, constroem um leiaute da configuração social do ator e de suas práticas sociais. No Quadro 9.2, a seguir, vejamos uma síntese dos espaços, ações, tempos e atores que são articulados no trecho da entrevista em (E9.1).

QUADRO 9.2 – Atores, ações, tempo e espaço discursivo no desabafo de José

Espaço	Ação	Tempo	Ator
<ul style="list-style-type: none">• trânsito• ônibus• cruzamentos• semáforos• Rodoviária do Plano Pilto• espaços públicos	<ul style="list-style-type: none">• entrar• mostrar• divulgar• fazer• trabalhar• criticar• opinar• vender• tratar	<ul style="list-style-type: none">• parar na hora do semáforo• dia a dia• os horários que as pessoas são mais notificadas• o dia que esse país...• usuário não sabe horário de ônibus	<ul style="list-style-type: none">• rodoviários• pesquisadora• governo• empresa• população• mídia

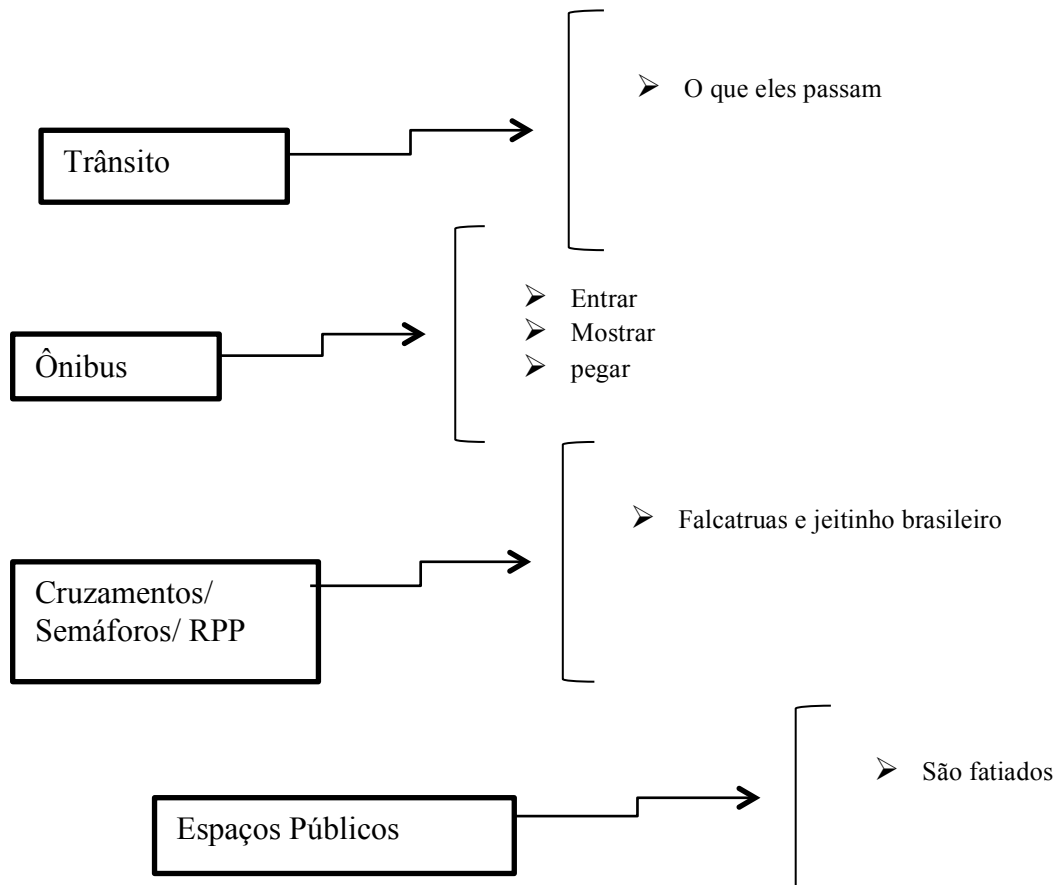
A representação explícita do arranjo espacial provém das posições discursivamente realizadas no texto. O arranjo espacial delimitado por nosso colaborador é a produção de ideias de um sistema descrito da relação da temática do transporte público e da mobilidade urbana. As ações dos atores sociais estão intimamente ligadas com o espaço e o tempo discursivos. Notemos, portanto, que espaço e tempo discursivos desenham o cenário da conjuntura do discurso.

A descrição é indispensável quando se tem uma preocupação ontológica, em que identificamos a natureza do espaço discursivo, como maneira de se encontrar as categorias que permitam a análise (SANTOS, 2001). A análise, portanto, torna-se um encontro de considerações sobre a realidade em movimento. Essa tarefa supõe o encontro de conceitos fertilizados reciprocamente por sua associação obrigatória, e tornados passíveis de utilização sobre a realidade em movimento.

A forma como as posições são realizadas constrói na linguagem ‘filmes imaginários’. Van Leeuwen (2008, p. 91) explica que a localização é tão relevante como a ação. Dessa maneira, a construção discursiva do espaço social está diretamente ligada a como as coisas são representadas e os arranjos espaciais se formam. Ao entrevistar um motorista de ônibus, o espaço formado na narrativa tem a ver com elementos semióticos

que formam a temática da mobilidade urbana. A construção do espaço, portanto, é feita de maneira a perceber quais são as ações no espaço e quais os preparativos do espaço para ação. As ações no espaço estão ilustradas na figura a seguir.

FIGURA 9.1 – Ações no espaço



O espaço do ônibus é descrito na ação de entrar e mostrar, o narrador, no caso, convida a pesquisadora a “entrar no ônibus e mostrar [na pesquisa] o dia a dia do rodoviário”. A *locação* do espaço é de cenário do cotidiano de trabalho: ônibus, trânsito, cruzamento, semáforos e Rodoviária do Plano Piloto (RPP) são espaços que conformam cenários das ações. Ônibus é cenário de trabalho; cruzamentos, semáforos e RPP são cenários de “falcatruas”; trânsito também é cenário de trabalho. Assim, ônibus e trânsito são representados discursivamente como cenário de trabalho pelo colaborador. Espaço

público, por sua vez, é colocado como passivo da ação de agentes de poder, que “estão fatiando o espaço público”.

De acordo com as ações associadas a esses espaços, *ônibus* e *trânsito* são espaços que agenciam a prática social do trabalho cotidiano, enquanto *espaços públicos* estão desagencializados, descritos como objeto que está “sendo fatiado”, ou seja, à mercê da ação e do interesse de autoridades públicas que têm o poder de dispor do espaço urbano. Para Santos (2001), as categorias analíticas internas do espaço são: *paisagem*, *configuração territorial*, *divisão territorial do trabalho*, *os espaço produzido ou produtivo*, *as rugosidades* e *as formas-conteúdos* (Cf. Capítulo 8). As rugosidades do espaço discursivo representado se exprimem por meio da realidade do espaço em que se encaixaram:

Sem dúvida, o espaço é formado de objetos; mas não são os objetos que determinam os objetos. É o espaço que determina os objetos: o espaço visto como um conjunto de objetos organizados segundo uma lógica e utilizados (acionados) segundo uma lógica. Essa lógica da instalação das coisas e da realização das ações se confunde com a lógica da história, à qual o espaço assegura a continuidade. É nesse sentido que podemos dizer com Rotenstreich (1985, p. 58) que a própria história se torna um meio (um environment), e que a síntese realizada através do espaço não implica uma harmonia preestabelecida. Cada vez se produz uma nova síntese e se cria uma nova unidade. (Santos, 2001, p. 24)

A história é discurso, dessa maneira, quando a história se torna meio, o discurso também se torna meio, é o meio. Assim, o espaço é expressão do reflexo do ator, mas ele é ainda reflexo da representação da ação. Os significados extrapolam o mundo linguístico para adentrar questões discursivas que são caras para o entendimento de como a linguagem constitui e constrói o mundo. As funções e significados do espaço podem ser arranjados e interpretados. Se o espaço é funcionalizado e hierarquizado para propósitos de ordem institucional, arranjos espaciais de cada *locação* e transição expressada serão importantes para entender as articulações preparatórias das práticas de poder. Isso significa dizer que, como sugere van Leeuwen (2008, p. 97), a “interpretação do espaço é outra importante forma de controle social”.

Outra maneira relevante de perceber o espaço é através da análise de conjuntura de Souza (1999), sendo uma ferramenta para se ler a realidade constituída. Ele propõe os seguintes elementos para interpretação: *acontecimentos*, *cenários*, *atores*, *relação de*

forças, articulação (relação) entre “estrutura” e “conjuntura”. Nesses termos, podemos notar que as teorias dialogam no momento da análise: os *acontecimentos* são as *ações* que também são as *rugosidades* do espaço discursivo. Os *cenários* são o *espaço discursivo* em si, ou em termos geográficos, a *configuração territorial*. Os atores sociais estão em ambas as teorias. As *relações de força* estão relacionadas tanto a *divisão territorial do trabalho* quanto aos *espaço produzido ou produtivo*, a ordem discursiva e aos modos de representação que são, ainda, maneiras de *relações de força*. Já a *articulação (relação) entre “estrutura” e “conjuntura”* tem a ver com a *paisagem* e a *forma-conteúdo* proposta por Santos (2001), bem como com as ações, instrumentos, objetos, tempo, lugar, forma de consciência e valores que estão e são articulados nos discursos.

Em outras palavras, todo texto está filiado a discursos, e os discursos são protagonizados por atores sociais ligados à realidade estudada. A categoria analítica de representação de atores sociais, nesse contexto, baseada em van Leeuwen (1997, pp. 169-222), configura um diálogo interessante entre os sentidos (nos elementos linguístico-textuais), a conjuntura e o evento:

Um enfoque no estudo do espaço que apenas deseje partir dessa famosa dialética das forças de produção e das relações de produção não pode levar a nenhuma clareza metodológica, já que, nas condições históricas atuais, essas duas categorias clássicas as mais das vezes aparecem confundidas. Neste caso, deixam de ser analiticamente válidas. É indispensável encontrar outros pontos de partida. Considerar o espaço como esse conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, assim como estamos propondo, permite, a um só tempo, trabalhar o resultado conjunto dessa interação, como processo e como resultado, mas a partir de categorias susceptíveis de um tratamento analítico que, através de suas características próprias, dê conta da multiplicidade e da diversidade de situações e de processos. (SANTOS, 2001, p. 40)

Dessa maneira, os espaços que surgem na narrativa de nosso colaborador são formas discursivas de descrição e interpretação de acontecimentos e cenários sociais. Ainda nos termos de Santos (2001, p. 42), confirmamos o papel fundamental que a linguagem tem na vida do ser humano “por ser a forma pela qual se identifica e reconhece a objetividade em seu derredor, através dos nomes já dados. Para alguns autores, o ato fundador é dar um nome e, por isso, é a partir do nome que produzimos o pensamento e não o contrário”. O pensamento é construído e constrói a realidade, dessa forma a realidade constitui e é constituída nos espaços. Com as modernas cidades e a

construção dos modernos espaços públicos, a vida social sofreu influências que são empiricamente notadas nas relações sociais, nas relações de força e na articulação que se dá entre estrutura social e conjuntura espacial.

Quando nosso colaborador diz que “eles estão saqueando o nosso país e o que sobra pros brasileiros? Lama, e ainda tem mais represas lá pra se romperem”, o agenciador do espaço é a classe governante, ator social expressamente colocado na narrativa de José, mas referido como “eles”. O espaço “nosso país” tem características físicas de delimitação geográfica, inclui uma relação cultural, expressa aqui no pronome possessivo em primeira pessoa do plural “nosso”, e reflete uma estrutura social na prática política, em “e o que sobra pros brasileiros?”. O discurso aqui é contestador e culturalmente determinista quando o assunto é corrupção, reativando sentidos do senso comum, amplamente repisados pela mídia hegemônica.

Dessa maneira, podemos notar a relação dialética entre espaço e os outros elementos que figuram a construção, a reprodução e a mudança das relações desiguais de poder (dominação, marginalização, exclusão de algumas pessoas por outras) e os processos ideológicos; e como, de modo mais geral, causam efeito no bem-estar humano. A crítica é orientada na análise e na explicação, com um foco nas relações dialéticas, às muitas maneiras em que a lógica dominante e dinâmica é testada, desafiada e interrompida, rompida por pessoas, em que podemos identificar as possibilidades para a superação de obstáculos, enfrentamento de problemas e para melhoria do bem-estar (FAIRCLOUGH, 2010).

Para Santos (2001, p. 66), é importante não confundirmos paisagem com espaço: “Paisagem e espaço não são sinónimos. A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem (*sic.*) e natureza. O espaço são essas formas mais a vida que as anima”. Portanto, o espaço é também discursivo em sua própria natureza conceitual, já que inclui atores sociais, práticas sociais, *elementos semióticos*, e é cenário de *eventos discursivos*. O espaço, portanto, é discurso e é cenário a depender do acontecimento e das relações sociais e de força que estão ali imbricadas.

A entrevista se deu de maneira semiestruturada. A primeira parte da entrevista foi o desabafo de nosso colaborador sobre a situação do trânsito, do transporte público e das

multas como expressão de controle social, no vigiar e punir do tráfego urbano. À medida que a entrevista foi se desenvolvendo, alguns temas foram colocados de maneira a direcionar o assunto.

Esses temas foram colocados no intuito de responder a segunda questão de pesquisa que delinea esta parte da tese: como os rodoviários representam discursivamente o seu trabalho? O tipo de representação que a sociedade permite sobre determinados trabalhos é um interessante ponto de reflexão, pois as formas de divisão de trabalho caracterizam quem é precarizado e quem não o é. O trabalho é importante parte da estrutura social e configura o consumo e o pertencimento social, e também perpassa a história social, pois as grandes transformações sociais têm relação com a mudança na configuração do trabalho e da tecnologia, como o modo de produção escravocrata e sua abolição, a Revolução Industrial, as grandes migrações por trabalho, a conquista da Consolidação das Leis do Trabalho, a terceirização universal, a ‘flexploração’ transnacional, a título de exemplos.

Dessa maneira, o espaço discursivo é reapropriado para um consumo diferencial a depender das questões sociais de trabalho, pois aquele que trabalha e é assalariado está em um nível de privilégio diferente de quem não trabalha, seja por questões de desemprego crônico ou, no extremo oposto, no caso de rentistas. Os níveis de privilégio aumentam ou diminuem a depender da valoração social das categorias profissionais. A *locação* dos atores no sistema de trabalho tem a ver com as trajetórias e experiências humanas inculcadas em relações de força e de poder.

O que se procurou com os temas antes mencionados foi fazer um traçado biográfico da narrativa sobre o próprio trabalho de nosso colaborador, no sentido de investigar os modos de representação, o tempo e o espaço discursivo e a ordem discursiva do trabalho presentes na narrativa. “A análise de discurso crítica ‘inclui não somente a descrição e a interpretação do discurso em contexto, mas também oferece uma explanação de por que e como o discurso trabalha’ (Rogers 2004: 2)” (PALTRIDGE, 2012, p. 2011). Desse modo, podemos notar, a partir dos dados, como a ordem discursiva do trabalho é representada. Vejamos o exemplo a seguir.

(E9.2) **Os meus tios** eram **caminhoneiros**, **o meu pai é** **padeiro**. Só que nas minhas veias corre sangue de **caminhoneiro**, é por isso que eu defendo tanto a categoria, é

por isso que eu acordo três e meia da manhã pra trabalhar e só chego às dez horas da noite.

Na vertente dialético-relacional que Fairclough (2010) adota no desenvolvimento de suas análises, a ADC considera “linguagem como discurso, em que assume o significado da linguagem concebida com um elemento do processo social dialeticamente interconectado com outros” (2010, p. 304), conforme se pode notar na construção da ordem discursiva do trabalho na narrativa de nosso colaborador.

Dessa maneira, as ciências sociais aqui utilizadas a partir da perspectiva de uma geografia e de uma sociologia humanas, delineadas por pensadores brasileiros que incorporaram em seus estudos questões de espaço, de tempo e de contextualização social para dar cabo de uma realidade que mostra como os sistemas socioeconômicos são construídos sobre a dominação, exploração e desumanização de pessoas por outras pessoas, e para mostrar como contradições desses sistemas constituem potencial transformação em direção progressiva e emancipatória das/ nas relações de poder.

O discurso temporal está bem marcado em (E9.2), em que o tempo inclusive é marcação de empenho na ordem discursiva do trabalho. A quantidade de horas trabalhadas é uma forma de controle social, o que caracteriza o trabalhador no parâmetro do proletariado. Nos termos de Souza, a *relação de força* está relacionada à *divisão territorial do trabalho* em que o *espaço produzido* é a cidade e sua mobilidade. Os atores sociais presentes na narrativa sugerem uma articulação com a trajetória da experiência, e há um pertencimento à categoria de ordem hereditária: *nas minhas veias corre sangue de caminhoneiro*. O pertencimento à profissão atribui uma forte *articulação (relação) entre “estrutura” e “conjuntura”* social, é o genético e o social sendo construídos de maneira naturalizante.

O cenário que é construído no discurso do pertencimento à categoria profissional de caminhoneiros e rodoviários é o da estrada, da movimentação, do espaço de ir e vir, da liberdade do corpo, da construção de uma metáfora com a identidade cigana: *Eu acho que eu tenho sangue de cigano, não sei, meus tios viajavam, deve ser isso*. Vejamos, no exemplo a seguir, a identificação da profissão na narrativa de nosso colaborador.

(E9.3) *Aí eu comecei na padaria do meu tio, como motorista, lá trabalhei dez anos. Depois trabalhei num caminhão de mudanças 5 anos, era gratificante que conhecia muitas pessoas. Era interessante trabalhar com mudanças. O contato com o público pra mim, é o mais importante na profissão. Isso eu acho bacana demais. Você encontra pessoas excelentes, outras aborrecidas, mas você vai levando, é satisfatório. **Eu tenho a pretensão de trabalhar com ônibus Interestadual porque eu gosto de viajar. Eu acho que eu tenho sangue de cigano, não sei, meus tios viajavam, deve ser isso.** No momento eu estou satisfeito trabalhando com coletivo também. É uma profissão que você requer muito carinho e amor pra ela poder fluir com excelência.*

O espaço e o tempo discursivos em (E9.3) constroem a trajetória profissional de nosso colaborador, lugares e tempos de trabalho. A pressuposição social da ordem discursiva do trabalho é representada e descrita em termos avaliativos de *valoração social*. Por meio da narrativa, nosso colaborador expressa juízo de valores acerca da sua trajetória profissional: *era gratificante, Era interessante trabalhar, O contato com o público é o mais importante na profissão, Isso eu acho bacana demais, é satisfatório, eu estou satisfeito, ela poder fluir com excelência.*

A ordem discursiva, de acordo com Fairclough (2010, p. 74), “constitui a estrutura social de variação semiótica ou diferença”. Dessa maneira, podemos entender que a ordem discursiva do trabalho constitui a estrutura social em uma variante semiótica, no caso a entrevista/ a narrativa do nosso colaborador. Isso implica dizer que a diferença a que Fairclough se refere tem a ver com a conjuntura do discurso, o espaço e tempo discursivo e a experiência de vida/ a trajetória de experiências do ator que produz a narrativa.

A articulação do protagonismo dos atores sociais, o tempo e o espaço discursivos e a trajetória de experiência profissional configuram diálogo entre os sentidos e a conjuntura da narrativa. Vejamos o Exemplo (E9.4).

(E9.4) *Eu desde de 2000, 92 que eu comecei a trabalhar com meu tio, ai trabalhei 10 anos com ele. Comecei a trabalhar 5 anos no caminhão de mudança e depois mais 5 anos no escolar, eu achava... Quando foi pra vir pro coletivo, eu deixei as crianças pra lá, um disse assim: “ Não vai não!”. Eu tenho até o apelido de Zé Bonitinho, que eles me tratavam com carinho, me chamavam de Zé Bonitinho, aquele da praça. Meu monitor gaiato, que colocou esse apelido em mim e pegou. “Não vai não, Zé!” Foi muito difícil pra mim. Só que no escolar todo ano, eles mandam a gente ir embora e é complicado. Eu tive várias dificuldades no escolar, porque eles não são defendidos.*

Nos dados, há *sincronização* entre o tempo e a trajetória de experiência profissional. As atividades sociais são temporais em relação às experiências vividas na profissão. Assim, o tempo discursivo é uma maneira de ‘comprovação curricular’ da experiência profissional. Os espaços discursivos têm a ver com as atividades sociais temporais: *92 que eu comecei a trabalhar com meu tio, ai trabalhei 10 anos com ele, Comecei a trabalhar 5 anos no caminhão de mudança e depois mais 5 anos no escolar*. Os atores sociais aqui representados são protagonistas da trajetória de experiência profissional de nosso colaborador: *as crianças, meu monitor gaiato e eles* (chefes do escolar).

A ordem discursiva do trabalho é estabelecida pelo significado da relação afetiva que se construiu na relação social dos espaços e tempos discursivos com a convivência com os atores sociais da experiência do colaborador. Notemos que os espaços discursivos são organizados de maneira a *agencializar* o tipo de experiência profissional: *no caminhão de mudança, no escolar*. Portanto, pode-se dizer que o discurso contextualizado na relação dialética com outros elementos semióticos de um campo da rede das práticas sociais – tempo, espaço, trajetória de experiência profissional – são, em termos de Faiclough (2010, p. 79), “frequentemente trabalhadas de maneira metafórica na re-imagem de aspectos do campo ou práticas”, quer dizer, a recontextualização abre para possíveis *promulgações, inculcações e materializações* de questões ideológicas que servem a relações de poder e de dominação na ‘comum ação’ das sociedades.

Nos dados, identificam-se discursos que legitimam a ordem discursiva do trabalho, a dignidade e as boas relações e experiências que o trabalho promove. Há, portanto, a *promulgação* da ideologia do bem-estar social através do trabalho: *eles me tratavam com carinho*. O carinho é uma avaliação afetiva dada a convivência no trabalho.

Traçando a recontextualização de discursos (gêneros e estilos), a resposta de nosso colaborador, ao tema sobre a questão salarial, faz referência a uma representação discursiva que se articula a vozes de usuários/as nas notícias jornalísticas, em que se cria a dualidade de interesses entre *usuários e rodoviários*. Vejamos.

(E9.5) *Teve atraso* também porque é a situação que eu te falo **Sinara**, é com relação a politicagem. **O passageiro** que entra, **os alunos estudantes...** **Eu** sou a favor **da família de baixa renda** não pague. **Uma pessoa** que mal dá conta de pagar a

faculdade, não pague a passagem. Agora **pessoas** que tem condições, **eu** não acho necessário ser **100% da população dos estudantes** sem pagar a passagem. **São as pessoas** que realmente não tem condições, mas a politicagem é tão grande em cima **dessas pessoas de baixa renda** que aí se torna o seguinte, o subsídio, o inchaço desse subsídio foi que questionou o rombo que o outro **Governador** deixou. O outro **Governador** simplesmente, na minha opinião, **eu** não vou dizer que **eu** estou falando toda a verdade, porque **eu** não tenho conhecimento, eu não estou lá dentro, mas pela lógica, *três meses antes dele* entregar o cargo, **ele** não pagou **as empresas**, por motivo de tanta paralisação, de tanto **o rodoviário** ficar sem receber seu pagamento. Pelo menos **na empresa em que eu trabalho**, não houve este problema, Se **eu** disser pra você que houve, **eu** estou *mentindo*. **Eles** criaram até um ticket pra não deixar a gente sem receber, porque **o empresário** depende também deste subsídio. O que **eu** acho que deveria ser era uma política assim voltada pelo transporte informativo pros seus **usuários**, seus itinerários, horários corretos, que isso iria ajudar na qualidade do transporte. Por que **eu** sei *o horário certinho que eu vou pegar meu ônibus*. Às vezes **o passageiro** fala: "**Eu** estou *mais de uma hora aqui*". Só se **você** perguntar pra **ele**, se **ele** sabe *o horário certinho do veículo que ele tem necessidade*, ele não vai saber informar o percurso. **Eles** tem uma mania que eu já presenciei. O primeiro ônibus pode passar inchado, às vezes falta cinco minutos pro próximo vir, o próximo passa vazio. Aí a crítica só cai em cima. **O transporte público** é um conjunto. **Ele** depende **de usuário, Governo e empresário e a parte funcional que somos nós**, pra ter uma qualidade essencial. Quando **estas partes** se unirem e trabalharem com responsabilidade e com informativos, orientando **o usuário antes de sair de sua casa**, pegar, acessar o site do DFTRANS. Pra onde eu estou me locomovendo? Estou indo pra cidade estrutural, para cidade do automóvel. Eu preciso do ônibus, 158, tenho que saber o horário certinho que ele sai da Rodoviária. São duas empresas que operam nesta linha. É o 158 que é a São José são pouquíssimos carros, se eu não estiver enganado são somente dois, mas a Piracicabana está atuante. É 158 8000, aprenda isso usuário, que você não vai se perder, você não vai jamais ficar uma hora esperando na parada, porque eu não fico, eu, José, eu não fico este horário todo. Eu procuro me informar os meus horários corretos, pra mim chegar no meu serviço.

Notemos a construção do tempo discursivo na narrativa, que critica a ação de *usuários: Eu estou mais de uma hora aqui, ele sabe o horário certinho do veículo que ele tem necessidade, às vezes falta cinco minutos, tenho que saber o horário certinho, você não vai jamais ficar uma hora esperando na parada, porque eu não fico, eu não fico este horário todo. Eu procuro me informar os meus horários corretos.* O tempo discursivo aqui é *sincronizado socialmente* com a necessidade de mobilidade urbana, a *instrumentalização* do tempo convocado, no caso o horário que o ônibus passa, está subordinado ao tempo da atividade social da mobilidade “*saber o horário certinho*”. O problema do transporte público é colocado como um problema discursivo por parte do usuário que não tem o conhecimento necessário para usufruir do meio. Conforme

afirmado, se tiver conhecimento dos horários, “*você não vai jamais ficar uma hora esperando na parada, porque eu não fico, eu não fico este horário todo. Eu procuro me informar os meus horários corretos*”.

A pontualidade aqui é atribuída ao coletivo, ao usuário cabe se informar sobre os horários previstos das linhas, o que aparentemente resolveria o problema. Nesse viés, nosso colaborador coloca que o transporte público é um conjunto, ou seja, todos os indivíduos são parte, a questão aqui se aponta para dois atores como *promulgadores* do problema do transporte público: *usuários* (por não conhecer os horários e trajetos do itinerário de que necessitam) e *governo* (pela politicagem). Na oposição entre usuários e rodoviários, há um apagamento do fato de que, no transporte público de Brasília, horários previstos nem sempre são horários realizados.

No próximo exemplo, está descrito o discurso promocional Vejamos.

(E9.6) **Eu** preciso do ônibus, 158, *tenho que saber o horário certinho* que **ele** sai da Rodoviária. São **duas empresas** que operam nesta linha. É o 158 que é a São José são pouquíssimos carros, se eu não estiver enganado são somente dois, mas a Piracicabana está atuante. É 158 8000, aprenda isso **usuário**, que você não vai se perder, **você** não *vai jamais ficar uma hora esperando na parada*, porque **eu** não *fico*, **eu, José, eu** não *fico este horário todo*. **Eu** procuro me informar os meus horários corretos, pra mim chegar no meu serviço.

O discurso promocional que assume a fala de nosso colaborador cria uma dualidade na interpretação de um problema social: o transporte público. Na descrição de José, o transporte público vai bem até os problemas causados por governo e usuários. Ele, José, se coloca na posição de usuário do transporte público, quem não enxerga a problemática colocada no senso comum.

O trabalho para José é satisfatório, sua atividade está bem articulada e sua consciência de mundo está tranquila, pois seu agir no mundo é coerente com a sua consciência social: “O homem (sic.) se auto define historicamente em confronto com suas circunstâncias concretas, pelo seu modo de agir. De seus atos, de seu trabalho, resulta a humanização da natureza e a construção de sua própria humanidade” (MENESES, 2010, p. 81).

A capacidade de ver o mundo é inerente às pessoas, mas perceber, refletir e explicar o mundo é parte importante da complexidade ontológica. A ontologia se

estabelece na relação semântica entre o ser e o seu significado. George Lukács em seu livro *A Ontologia do ser social*, de 1976, especifica sobre a importância da interação da práxis cotidiana com as teorias ontológicas. O trabalho é uma práxis cotidiana. Na ordem discursiva do trabalho, nosso colaborador coloca que o atraso dos salários deve-se por causa da “politicagem”. A politicagem a que o nosso colaborador se refere são as ações afirmativas do transporte público, como o Passe Livre, por exemplo. José responsabiliza a população e isenta as empresas de sua responsabilidade. O jeitinho brasileiro é colocado na fala de José como fundamento do problema do atraso de salários e das paralisações:

(E9.7) **Ele** não pagou as empresas, por motivo de tanta paralisação, de tanto **o rodoviário** ficar sem receber seu pagamento. Pelo menos **na empresa** em que **eu** trabalho, não houve este problema, Se **eu** disser pra você que houve, **eu** estou *mentindo*. **Eles** criaram até um ticket pra não deixar a gente sem receber, porque **o empresário** depende também deste subsídio. O que eu acho que deveria ser era uma política assim voltada pelo transporte informativo pros **seus usuários**, **seus itinerários**, *horários corretos*, que isso iria ajudar na qualidade do transporte. Por que **eu** sei *o horário certinho* que **eu** vou pegar meu ônibus.

A *empresa* está representada discursivamente na narrativa de José como autoridade que age em prol da mobilidade, enquanto *governo* e *usuários* vão contra a mobilidade à medida que se promove benefício a quem “tem condições” e à medida que não se sabe “o horário certinho do seu ônibus”. O espaço semiótico da narrativa pode ser interpretado como uma rede de sistemas, na qual as vozes são operacionalizadas. Esse espaço semiótico é representado no texto como instâncias discursivas que representam, identificam e/ou acionam relações hegemônicas que geram problemas sociais (RESENDE, 2008), no caso a relação de força que é construída na narrativa, de um lado *empresa* e *rodoviários* e de outro *governo* e *usuários*. Nosso colaborador se identifica com o patrão, não com o usuário.

Na última parte da entrevista, José conta sobre sua jornada diária de casa até o trabalho e mais uma vez reforça que mesmo morando longe, na cidade de Planaltina, que fica a cerca de 40 km da Rodoviária do Plano Piloto, região central de Brasília, ele chega no horário do trabalho. Interessante essa abordagem de José, que também foi percebida

na etnografia feita na Rodoviária do Plano Piloto (Cf. Capítulo 6) de que *rodoviários* utilizam do transporte público.

O discurso promocional (em negrito), já percebido na fala de nosso colaborador, é utilizado no exemplo a seguir, como maneira de promover o comportamento de cordialidade do usuário para com o motorista de ônibus. Vejamos.

(E9.8) **Todo usuário do transporte coletivo** tem que tratar **o motorista** com cortesia, mesmo que exista **algum** que não seja cortês. *Por que o dia a dia da gente é cansativo, é o recado que eu mando pra vocês. E eu vou fechar* minha entrevista, se **a Sinara** quiser filmar com relação com o que eu vou explicar nos cruzamentos que **o Detran** deveria educar e não punir de maneira, eu vou dizer com todas as letras, de maneira fraudulenta, porque se tem **uma criança**, se eu pegar, colocar uma brasa, cavar um buraco e jogar areia em cima e eu avisar **a criança**, aí tem fogo, **ela** vai se queimar. *É o que está acontecendo com os motoristas, apesar que muitos sabem que tem fogo, mas às vezes com pressa, dia a dia, falta de atenção, eles vão e caem.* Ai eu estou *lá no semáforo verde, esperando a minha vez, vem um indivíduo muda de faixa. Um coletivo na faixa exclusiva. Foi 16 de março deste ano, eu* fui notificado pelo sistema fraudulento **do Detran**, o sistema armadilha, o sistema arapuca, que eles armam parada de ônibus, em frente a parada. E atrás também tem gente, vocês não só são enganados de frente, vocês são enganados por trás também, a realidade é essa.

Notamos, portanto, que ele toma a entrevista da pesquisa como se fosse uma oportunidade de mandar recados para certos grupos de atores. Isso pode ser explicado pela presença da câmera fotográfica na abordagem de pesquisa etnográfica que a pesquisadora adota, pois a câmera é um objeto que mexe com o imaginário coletivo e tem relação simbólica com a profissão de Jornalismo. O mandar recado também pode ser percebido do ponto de vista da reprodução de um espectador de determinado gênero telejornalístico. De qualquer maneira, é importante informar que a entrevista foi feita em formato de vídeo e que há pretensão de fazer uma análise multimodal em outro momento, e provavelmente esse formato de entrevista levou o colaborador a essa subversão da lógica da entrevista. A entrevista é de pesquisa, mas ele age discursivamente como se fosse uma entrevista jornalística, como se o conteúdo de sua fala fosse atingir públicos aos quais gostaria de dar recados.

A ordem discursiva do trabalho no trecho destacado tem relação com o comportamento social, a relação interpessoal no trabalho, já que o trabalho de alguns rodoviários é no ônibus. A cordialidade é solicitada de maneira que o usuário entenda o

ponto de vista do motorista. Uma empatia social é solicitada. O local de trabalho é um ambiente de convívio social em que a maioria das pessoas passa a maior parte de sua jornada diária, e nesse termos o entendimento da empatia social é um recurso discursivo usado como meio de se conseguir compaixão social.

O trânsito é representado na figura dos espaços discursivos: *nos cruzamentos, no semáforo verde*. O tempo discursivo constitui a jornada diária de motoristas de maneira generalizada: *com pressa, dia a dia, falta de atenção, esperando a minha vez, vem um indivíduo muda de faixa*. De maneira específica: *Foi 16 de março deste ano*. Este último tempo discursivo é exemplificação específica do que antes foi generalizado, o que marca a temporalidade do evento da multa. A multa é uma forma de punição pelo desvio social no espaço público do trânsito, que é vigiado pelos ‘pardais’. A partir dessa análise, inferimos que *trânsito* é representado discursivamente como espaço, e *trabalho* é apresentado discursivamente como tempo. Santos (1991, p. 22) afirma que “a materialidade impõe o tempo”, as temporalidades convergem os fatos, e os fatos aqui estão materializados na fala de nosso colaborador. “Os objetos nos comandam de alguma maneira, mas esse comando dos objetos sobre o tempo consagra, no meu modo de ver, essa união entre o espaço e o tempo” (Ibid).

Para concluir esta análise, o Quadro 9.3 mostra o mapeamento das cognatas de *trabalhar* na fala de José, com o objetivo de perceber os atores representados discursivamente, o tempo e o espaço discursivo do contexto textual. Vejamos.

QUADRO 9.3 - Mapeamento das cognatas de *trabalhar*

Ator	Ação
Eu	<i>trabalho</i> na 158.5
Eu	<i>trabalho</i> na cidade Estrutural, uma das mais violentas cidades do Distrito Federal, tem um percurso que a gente tem obrigação de passar por dentro
O pai de família	que <i>trabalha</i> ao volante tem que enfrentar, a violência, passageiros, que às vezes sai de casa e acha que todo motorista é ignorante, é estúpido.
Eu	<i>trabalho</i> num veículo que só passa 60 km/por hora , ele não alcança mais que essa velocidade e eu fui notificado de 68.
Eu	acordo três e meia da manhã pra <i>trabalhar</i> e só chego às dez horas da noite.
Eu	lá <i>trabalhei</i> dez anos
Eu	Depois <i>trabalhei</i> num caminhão de mudanças 5 anos, era gratificante que conhecia muitas pessoas
-	Era interessante <i>trabalhar</i> com mudanças
Eu	Eu tenho a pretensão de <i>trabalhar</i> com ônibus Interestadual porque eu gosto de viajar.
Eu	No momento eu estou satisfeito <i>trabalhando</i> com coletivo também.

O pessoal	Até mês passado, até hoje, o pessoal que <i>trabalhava</i> comigo estavam de greve
O pai de família	Isso é lado político, isso é vergonhoso, você saber que um pai de família sai de manhã pra <i>trabalhar</i> e não tem um salário.
A empresa	Pelo menos na empresa em que eu <i>trabalho</i> , não houve este problema, se eu disser pra você que houve, eu estou mentindo.
Usuário, governo, empresa e rodoviários	Quando estas partes se unirem e <i>trabalharem</i> com responsabilidade e com informativos
Eu	Cheguei com vinte minutos de antecedência do meu horário de trabalho.
Governo	Na rodoviária do plano piloto, ali perto do Congresso Nacional, tem dois semáforos que fazem este <i>trabalho</i> para o Detran.

O trabalho é ação, é atividade social que é descrita no tempo e no espaço discursivo. O trabalho é uma jornada, em que os lugares e os tempos são diretrizes. Os atores que representam a ação de trabalhar são o *eu* do narrador, *o pai de família* como figura axiológica do conceito da atividade social do trabalho, a empresa. Governo e usuário são suprimidos em *estas partes*.

Os atores sociais dão sentido à ação do trabalho representado discursivamente. A presença do outro, ou seja, a articulação entre os atores é importante para se construírem as formas de vivência. A ação no espaço discursivo representado é a do trabalho que está em *transição* já que os lugares de trabalho também têm a característica da mobilidade: *coletivo, caminhão, ônibus escolar*. Os espaços são organizados em *espaço de trabalho (na 158.5, na cidade estrutural, num veículo, ônibus Interestadual, num coletivo)*; espaço do trânsito (*Na rodoviária do plano piloto, ali perto do Congresso Nacional, tem dois semáforos*); e espaço do movimento (*sai de casa*). Esses espaços discursivos constroem consistência discursiva na narrativa da jornada de trabalho.

Desse modo, nosso colaborador rodoviário representa seu trabalho de maneira espacial e temporal. O espaço e o tempo discursivo constroem a trajetória de experiência e a jornada diária de José. Os atores sociais são articulados em uma relação de força sobre a questão da mobilidade urbana. A espacialização do trabalho é descrita de maneira a figurar o discurso da violência ligado ao espaço no trecho *na cidade estrutural, uma das mais violentas cidades do Distrito Federal, tem um percurso que a gente tem obrigação de passar por dentro* –, colocando a sua atividade laboral de maneira a prestar o serviço em ambiente insalubre, refletindo no sofrimento psíquico que o medo da violência pode causar:

A violência nas ruas e no trânsito tornou-se mais palpável na medida em que elegemos formas individualizadas e pessoais de circulação motorizada, em pleno descaso pelo transporte público ou coletivo, sem a preocupação simultânea de tornar seus usuários obedientes às regras que esse tipo de mobilidade determina e sem qualquer discussão mais aprofundada no sentido de atualizar as normas que gerenciam o movimento de veículo e pessoas na sociedade brasileira. (MATTA, 2011, p. 6)

Do ponto de vista psíquico, os indivíduos urbanos podem ter uma produção de sofrimento sobre a saturação do cotidiano na cidade, sendo o trânsito um espaço central de materialização do estresse social. O que estamos dizendo é que a descrição da espacialização contém elementos semióticos que apontam para a ordem discursiva do trabalho e o discurso da violência como modos de representação da jornada cotidiana. Os conflitos enfrentados apontam a fragilidade humana diante da repressão social que a violência promulga.

9.2 ENTREVISTA COM PEDRO

A entrevista com Pedro foi realizada em duas partes, uma parte na Rodoviária; e a outra parte na salinha dos rodoviários de sua empresa. Pedro é nosso colaborador mais presente na etnografia. Todos os dias eu ficava ao lado do seu quiosque de fiscalização com câmera fotográfica. Nossa afinidade também se deu porque ele mora na Cidade Ocidental, local onde morei maior parte da vida. A entrevista foi guiada pelo mesmo tópico-guia da entrevista anterior.

A trajetória de experiência profissional de nosso colaborador é traçada nas primeira parte da entrevista, em que algumas perguntas de contextualização de identidade são feitas. Nosso colaborador é goiano, de Cristalina, morou em diversas cidades do estado de Goiás e trabalha como rodoviário desde 1982. O espaço da Rodoviária do Plano Piloto é representado na entrevista de Pedro. Vejamos.

(E9.9) *O tempo que eu tô na Rodoviária... Eu comecei a trabalhar aqui em 82, na Rodoviária, só que eu fiquei uns tempos no Buriti, né?! No Palácio do Buriti, retornei pra cá em ... lá foi três anos ou quatro parece... retornei pra cá em (vixe) 2010, uns três anos, fiquei uns três anos ou foi quatro e voltei em 2010 pra cá, 2009 tô até hoje. foi quando eu comprei o Gol foi em 2008, foi um Gol 2008, 2008 eu vim pra cá e tô até hoje. Quer dizer, a maior parte do meu tempo de TCB foi na Rodoviária. Pouquinho tempo, né?! E na realidade eu nunca gostei de trabalhar aqui, pra sincero por causa do barulho. É o barulho e a fumaça, o cheiro da fumaça que a gente sempre sente, a poluição sonora e um cheiro que não é*

agradável, mas em virtude **da TCB** sempre *me deixar trabalhar à noite é que eu fiz questão de ficar aqui*.

O tempo discursivo é *localizado* espacialmente na Rodoviária e no Palácio do Buriti, locais em que o rodoviário trabalhou. A espacialidade configura os territórios de trabalho. A descrição do local de trabalho Rodoviária é feita de maneira *avaliativa* “eu nunca gostei de trabalhar aqui (...) É o barulho e a fumaça, o cheiro da fumaça que a gente sempre sente, a poluição sonora e um cheiro que não é agradável”. Percebemos que o espaço discursivo aparece na forma de descrição: “É o barulho e a fumaça, o cheiro da fumaça que a gente sempre sente, a poluição sonora e um cheiro que não é agradável”. Nessa conjectura, o tempo é mais importante para Pedro, ele se mantém como Fiscal na Rodoviária por causa do horário de trabalho o agrada. O horário – “me deixar trabalhar à noite é que eu fiz questão de ficar aqui” – é aqui representado como tempo discursivo *sincronizado*, *corporificado* e *pessoal*, há razões na dinâmica social para que ele opte pelo horário e não pelo espaço de trabalho.

O espaço, portanto, é descrito de maneira insalubre para o trabalho – “a poluição sonora e um cheiro que não é agradável” –, o espaço, nesse sentido está sendo *interpretado*, *desagencializado* e *descrito*. Nosso colaborador situa, então, outro *cenário* que é o trânsito. Vejamos em (E9.10).

(E9.10) *é, por causa do horário que eu gosto. É um horário bom pra vim pro trabalho e horário bom pra voltar pra casa, porque eu odeio engarrafamento. Eu tive essa experiência tendo trabalhado no palácio do Buriti, quanto é ruim enfrentar em pé dentro de um ônibus três horas lutando pelo um serviço e trabalhar durante o dia pensando que na hora que cê voltar você vai enfrentar aquela mesma...*

Mais uma vez é *avaliativa* a descrição do espaço-tempo pelo nosso colaborador “eu odeio engarrafamento”. Engarrafamento é um excelente exemplo da articulação espaço-tempo, porque é a relação entre essas variáveis que caracteriza o evento engarrafamento. O espaço, portanto, é *descrito* de maneira *interpretada*, *agencializada* pelo trabalho que está inculcado nas horas passadas no ônibus – “trabalhar durante o dia pensando que na hora que cê voltar você vai enfrentar aquela mesma...”. Aqui podemos falar que o trabalho está associado ao tempo discursivo, “trabalhar durante o dia pensando”, e esse tempo é *sincronizado*, *social*, pois é o horário que a maioria das pessoas estão se deslocando, normalmente, do trabalho para casa. Essa lógica de horas de

trabalho é evidenciada em nossos tempos pelas horas passadas no trânsito, o tempo discursivo é presente na ordem discursiva do trabalho. Ao contar sua trajetória de experiência profissional, nosso colaborador associa *tempo* a *trabalho*. Vejamos no Exemplo (E9.11).

(E9.11) **eu era motorista da Viplan**, sempre tinha vontade **de entrar na TCB** por ser uma **empresa pública**, né? Mas *tinha adquirido experiência na Viplan como motorista*, eu consegui passar nas provas e fui chamado. Consegui na prova escrita e prova de direção e fui chamado pra trabalhar assim que logo **eu saí da Viplan nas 14h**, quando *foi 16h já tava trabalhando, no mesmo dia, já tava trabalhando na TCB*. **Eu** trabalhei *na parte da manhã na Viplan e na parte da tarde na TCB até meia noite*. **Comecei na Viplan 5 horas da manhã e parei**. Fui **pra TCB e parei meia noite**. [...] *na época era oito horas cravado*. [...] *Hoje são seis horas*. **Aí, com o passar do tempo, nós tivemos fase, lutando, lutando pra melhorar o trabalho dos rodoviários** e conseguiu *diminuir a jornada de trabalho*. *O serviço, né?! Eu mesmo trabalhava cansado e eu fiquei muito tempo trabalhando, trabalhava... pagar aluguel e ter três crianças, eu trabalhava na auto-escola ensinando dirigir e trabalhava na TCB*.

Aqui o tempo é *sincronizado* às atividades de trabalho e faz parte da trajetória de nosso colaborador. O protesto aparece em “lutando, lutando pra melhor o trabalho dos rodoviários”, passando uma ideia de pertencimento de grupo, o que também vimos na entrevista com José (Exemplo E9.1).

As horas de trabalho também têm relação com espaço do trânsito, além das idas e vindas de casa para o trabalho e vice-versa – “eu trabalhei na parte da manhã na Viplan e na parte da tarde na TCB até meia noite”. O trânsito é um espaço discursivo representado pelo tempo discursivo *sincronizado e mecânico* do trabalho de motorista. Dessa maneira, sintetizamos no quadro a seguir a análise da descrição dos espaços pelo nosso colaborador. Vejamos.

QUADRO 9.4 – Análise da descrição dos espaços por Pedro

Ator	Ação	Espaço	Tempo
Pedro	Trabalhar	Rodoviária Palácio do Buriti	Jornada de trabalho Tempo no trânsito Anos de experiência
Rodoviários (suprimido)	Lutar	-	Jornada de trabalho

O quadro mostra que a trajetória de experiência de Pedro está espacializada na Rodoviária e no Palácio do Buriti, seu tempo no trânsito (tanto para trabalho quanto para deslocamento) e seus anos de experiência. As ações estabelecem um leiaute da configuração social do ator e de sua trajetória de experiência. A ação de *lutar* é sucedida do bom resultado da diminuição da jornada de trabalho. A representação explícita do arranjo espaço-temporal da trajetória de trabalho provém das posições discursivamente realizadas no texto. O arranjo espacial delimitado por nosso colaborador é o de quem usa o transporte público coletivo – “é ruim enfrentar em pé dentro de um ônibus três horas”. Assim como José, Pedro também utiliza do transporte público coletivo para se deslocar ao trabalho.

A forma como os espaços se posicionam é tão relevante como a ação. A representação do espaço foi construída pelas ações de *trabalhar* e *lutar*. O trânsito está representado discursivamente em “engarrafamentos”, sendo este *cenário* da imagem do caos nas cidades. Os espaços tomados por engarrafamentos são representados discursivamente do ponto de vista da desordem temporal que esse evento causa na dinâmica social, tanto é assim que a forma de referir o evento do engarrafamento é *avaliativa* e *afetiva* “eu odeio engarrafamentos”. Dificilmente encontraremos alguém que goste de engarrafamento, portanto, a parte afetiva da avaliação dá ênfase à negatividade do evento. Vejamos.

(E9.12) Quando **eu era motorista eu passava 10 horas no trânsito** entre autoescola e TCB, 12 horas no trânsito. hoje é só pra vim e voltar. duas horas e meia, acho que é por isso que **eu tô aguentando trabalhar até hoje aqui** porque se **eu tivesse no trânsito eu** não aguentaria.

O trânsito é mais uma vez avaliado como condição de trabalho. O tempo discursivo sublinhado no exemplo é *convocado*, *corporificado* e *instrumentalizado*, são as horas de vida transformadas em trabalho, metade de um dia de vida, tendo em vista que ainda há as horas no trânsito para vir e voltar do trabalho.

A jornada de trabalho é o tempo ocupado por um trabalhador para a realização de tarefas a ele atribuídas ao longo de um dia. Ela é um tempo social reconhecido como necessário à realização de objetivos claros, definidos a partir de interesses dados tanto pelas exigências das empresas que contratam os trabalhadores, como pelos trabalhadores com vistos à sua sobrevivência. (BAVA, 1990, p. 24-25)

Dessa maneira, podemos dizer que a jornada de trabalho é representada no tempo trabalhado (10 ou 12 horas dirigindo) mais o tempo de deslocamento (duas horas e meia de ida e de vinda para o trabalho), o que resulta, no caso da experiência de Pedro, cerca de 15 horas diárias de trânsito. Tantas horas de trabalho na função de mobilidade urbana, um serviço crucial para o bem-estar associado, é desvalorizado na cultura brasileira, dado o reconhecimento dado para o transporte público pelos “detentores de poder” (Ibid).

Veremos no exemplo a seguir que a matemática da jornada de trabalho relatada por nosso colaborador simboliza uma questão de insalubridade da profissão que reflete na saúde de seus/suas trabalhadores/as.

(E9.13) muito atestado. Tem **motorista** aqui que quase não dá atestado, mas **tem motorista** que dá atestado direto. **Tem motorista** que dá atestado, dois atestados *em um mês*, **outros vai pro INSS, fica encostado um bom tempo, **outros** falam que é estresse e tal (...) e dá atestado. [...] **cobrador** também, *mais de motorista; cobrador e motorista* é mais ou menos a mesma coisa. [...] é, o estresse *do trânsito*. **Cobrador** tá sentado ali na gaveta, ali suportando ônibus lotado, é estressante também, **cobrador** é estressante. **Tanto cobrador quanto motorista**, mas num adianta porque *pro motorista sempre é mais*, porque **o motorista** sempre ... isso aí **pro motorista** é muito mais estressante do que **pro cobrador**, **cobrador** fala que não, que o deles também é estressante demais, **motorista** é mais, sempre foi. **Motorista** está ali, além de ter atenção *no trânsito ele tá trabalhando com os braços e com as pernas o tempo todo*, então é mais do que ... **do motorista**, sempre foi.**

O trânsito é um espaço de deslocamento que agrega muitas situações, inclusive de perigo de acidentes fatais; realmente é um espaço que acarreta muito estresse, devido à necessidade “de ter atenção no trânsito” todo o tempo. Há uma certa confusão para Pedro sobre seu posicionamento sobre quem sofre mais estresse no trânsito: cobrador ou motorista?. Devemos levar em consideração aqui que Pedro é motorista, seu cargo de origem é de motorista, depois que ele se tornou fiscal: *cobrador também, mais de motorista; cobrador e motorista é mais ou menos a mesma coisa; Tanto cobrador quanto motorista, mas num adianta porque pro motorista sempre é mais, porque o motorista sempre ... isso aí pro motorista é muito mais estressante do que pro cobrador*. Portanto, a incoerência de Pedro pode ter a ver com a própria formação profissional.

(E9.14) meu trabalho *hoje* é uma benção para o que eu já passei aqui ... (interrupção) meu trabalho *hoje* é uma benção em relação ao que eu já passei aqui, eu tenho toda razão de *aposentar e continuar trabalhando*. Porque o grande motivo de **a gente tá aqui**, né?, que a indenização indispensável, o BBV é uma indenização indispensável, **o governo** fez o

BBV foi tudo aprovado **pra gente** ganhar 68% do salário *mais cem meses* e manda a gente embora, 68% do salário *100 meses é uma boa indenização*, como é que **a gente** vai abrir mão, né?! Roberto,¹⁰ como que **a gente** vai abrir mão.

A questão do trabalho, então, sai do *cenário* do trânsito e da *ordem discursiva do trabalho*, em termos da jornada de trabalho, e vai para a questão econômica. Os tipos de trabalho e a forma como são construídos constituem o sistema econômico de cada época e de cada sociedade. Como já foi citado em Villaça (2011), o desenvolvimento econômico e o transporte público coletivo estão intimamente imbricados na estrutura social. Sociedades do Norte global usufruem de um transporte público democrático, no sentido que todas as classes sociais são usuárias, o que constitui outra cultura de mobilidade.

O Brasil, conforme já dito por Matta (2010), usa os veículos particulares como maneira de diferenciar hierarquias dentro do espaço do trânsito. A dinâmica de nosso trânsito, conforme o autor, reflete uma sociedade individualista, que preza pelo indivíduo em prol do coletivo. Tínhamos até uma propaganda de uma famosa marca de combustível que propagava que carro é “uma das paixões do brasileiro”, o que obviamente conjectura um imaginário coletivo sobre o assunto. Mas não só isso, a política de desenvolvimento do anos de 1950 no Brasil foi no sentido de se fazer “uma nação sobre rodas”, conforme nos conta Bava (1990, p. 49): “o governo JK iniciou uma estratégia de desenvolvimento econômico que transformou o país numa nação sobre rodas dada a expansão do transporte terrestre de cargas e passageiros”.

No exemplo a seguir, podemos observar a questão das paralisações na entrevista de Pedro, o seu ponto de vista sobre a questão de paralisações. As paralisações aqui só são tratadas em relação a reajuste salarial e Data-base da categoria.¹¹ Vejamos no exemplo a seguir.

¹⁰ Nome fictício. Referência ao cobrador que estava perto do quiosque do fiscal onde essa parte da entrevista foi feita.

¹¹“A Data-base de uma categoria profissional é a data destinada a correção salarial e a discussão e revisão das condições de trabalho fixadas em acordo, convenção ou dissídio coletivo. É a ocasião que os trabalhadores, organizados através de seus sindicatos, buscam o reajuste salarial anual, manutenção de benefícios e obtenção de outros, como por exemplo o vale-refeição, plano de saúde, horas extras com adicional superior ao de lei, adicional de turno e outros. A Data-base é a ocasião própria para a revisão, manutenção, supressão, modificação de cláusulas de acordo ou convenção coletiva, ou obtenção de sentença normativa quando não ocorre o entendimento direto entre os trabalhadores através de seu sindicato de classe e a empresa ou o sindicato da categoria patronal. As convenções (norma coletiva entre sindicato profissional e sindicato patronal) e acordos (norma coletiva

(E9.15) ***nós** já paramos **algumas vezes**, só que para e ... logo volta, agora, ano passado mesmo nós paramos, aí o **governo** ameaçou cortar os expedientes em virtude de **todo mundo** ganhar melhor que **as particulares** que não ganha referência, pessoal *voltaram e afrouxaram* com o **governo** e não tivemos mais aumento de *nada ano passado*. **A gente** não teve o ajuste nem da inflação, nada, nada, continuamos do *ano passado, esse ano, continuamos do mesmo jeito, até hoje* não tivemos reajuste de nada, nem da inflação, as **outras empresas particulares** tiveram aumento de acho de 8 ou foi de 11 %, parece que o objetivo do **sindicato do governo** é fazer com que **os motoristas, o pessoal das empresas particulares** seja equivalente com **a gente**, equivale o salário com **a gente**... só essa *do ano passado e de uns dois ou três*, só. E não teve, o **governo** não quis nem saber, não deu nada, nem corrigiu a inflação e quer dizer, negócio de mudança de **governo** e tinha déficit demais e que *depois* ia ver isso, foi ficando, foi ficando *até hoje*, tá rolando, *até hoje* nada, nem hora extra tá pagando pra **nós**. *desde o ano passado, o ano passado pagou as horas extras do ano retrasado, então as horas do ano passado e desse ano nós* estamos sem receber, *todo final de semana* **a gente** faz hora extra, *durante semana não, no domingo, agora, eu vim trabalhar no domingo, três horas extras, todo domingo*.*

Em (E9.15), podemos notar, nos trechos em itálico, a relação entre o *tempo discursivo* e a *ordem social do trabalho*, a jornada de trabalho. O tempo é *convocado*, ou seja, ele já pressupõe uma autoridade, no caso aqui a autoridade é o contrato de trabalho, a quantidade de horas que são vendidas para aquele trabalho. O pagamento é a contrapartida das horas trabalhadas, dessa maneira, o pagamento também está inerente na *ordem social do trabalho*. O embate dos pagamentos já foi observado nas análises nas notícias dos jornais; vemos aqui uma outra forma de representação articulada. Reproduzimos a seguir o Quadro 4.6, e logo abaixo o Quadro 9.5, para visualização dos atores e de seus modos de representação, as escolhas lexicais, o espaço e o tempo discursivo. Vejamos.

entre sindicato profissional e empresa ou empresas) podem ter vigência de no máximo dois anos como determina o parágrafo terceiro do artigo 614 da CLT". Fonte: <http://blogs.tribuna.com.br/direitodotrabalho/2013/03/o-que-e-data-base/>. Acesso em 20 de julho de 2017 às 22h34.

QUADRO 4.6 – Sem proposta de negociação

Ator social	Modo de representação	Escolhas lexicais	Espaço discursivo	Tempo discursivo
Rodoviários	Ativo	Cruzaram os braços [Protestam] impedindo poderão entrar	- região de Planaltina - houve paralisação em Samambaia Sul e Norte	- Na manhã desta sexta-feira (16)
População	Passivo	ficaram prejudicados		
Empresa	Ativo	Sem proposta de negociação		
Sindicato	Suprimido	decidir sobre a Data-Base da categoria afirma		marcada para o domingo (8), às 9h

QUADRO 9.5 – Representação sobre reajuste salarial na fala de Pedro

Ator social	Modo de representação	Escolhas lexicais	Tempo discursivo	Espaço discursivo
Rodoviários (TCB)	Ativo	Paramos	Algumas vezes <i>logo volta, agora, ano passado</i>	-
Governo	Ativo	Ameaçou Quer que seja equivalente ao nosso	-	-
Rodoviário (particulares)	Passivo	Equiparação salarial com rodoviários da TCB	-	-
Sindicato	Ativo	Equiparação salarial com rodoviários da TCB	-	-

Notamos aqui que na fala de Pedro *rodoviários* são divididos em dois grupos: os da empresa pública e os das empresas particulares. Percebemos ainda que há uma relação de força salarial, “o **governo** ameaçou cortar os expedientes em virtude de todo mundo ganhar melhor que as particulares (...) pessoal voltaram e afrouxaram com o **governo** e não tivemos mais aumento de *nada ano passado*”, e os atores articulados referem-se à economia do trabalho, o valor do serviço. Há um *status* social imbricado no cargo de servidor público representado discursivamente na parte sublinhada acima. Percebemos que a partir do momento que a temática foi questão trabalhista, o tempo no discurso ficou mais evidente que o espaço no discurso.

Dessa maneira, vamos desdobrando que tempo discursivo é muito mais representativo na temática do trabalho e que o espaço discursivo é muito mais representativo na temática do trânsito, da mobilidade urbana, do transporte público.

Seguindo na temática do trabalho, perguntamos a nosso colaborador sobre o motivo de toda semana ele fazer horas extras. A resposta, transcrita em (E9.16), descreve um problema. Vejamos.

(E9.16) por falta **de fiscal** ... *janeiro e fevereiro* eu fiz ... *14 com 13, 27 horas extras, receber só deus sabe quando, não sei se é quando vai sair o (?), pois é, um dia paga, só não de quando que é, só deus sabe. Eu acho impossível não, eu penso, como o conhecimento, com a experiência que eu tenho. O bom do transporte urbano, eu acho impossível o transporte melhorar mais que tá, por causa do volume de carro que aumenta cada dia...*

A hierarquia da ordem social do trabalho é descrita no exemplo acima em “receber só deus sabe quando”, o tempo é indefinido. A obrigação do trabalho já foi cumprida, mas não há previsão de receber os direitos, o que nos remete àquele ditado popular “manda quem pode, obedece quem tem juízo”. Logicamente devemos ponderar que isso é uma forma de controle social por meio do discurso, verdades ditas como absolutas que são reproduzidas como máximas do conhecimento e que constroem e mantêm relações de poder, como essa de se trabalhar sem receber.

Quando se parte para a temática do transporte público, nosso colaborador acredita que o problema está no “volume de carro que aumenta cada dia”, o que se pode notar empiricamente na dinâmica do trânsito e nas notícias sobre os engarrafamentos e acidentes na cidade. Nosso colaborador, portanto, levanta a questão da cultura automobilística e defende a ‘faixa exclusiva para ônibus’ (E9.17) e ‘a ampliação do metrô’ (E9.17 e E9.18) como maneiras de melhorar o transporte público. Vejamos.

(E9.17) a única maneira de melhorar o transporte público é tendo a faixa exclusiva para os ônibus. Metrô é solução também, né? Porque quem mora na Samambaia, por exemplo, eu não vou deixar de vim de ônibus para vim de metrô, tem gente que vai lá, mora lá na Samambaia, vai de carro até o terminal do metrô, larga o carro lá no estacionamento e vem de metrô pra cá.

O espaço do trânsito é transcrito aqui como maneira de solucionar o problema do transporte público, a partir das ‘faixas exclusivas para os ônibus’. A organização espacial é uma forma de controle das práticas e também uma maneira de transformação de problemas sociais. Na fala de Pedro, os espaços são nomeados e exigem certo conhecimento para se entender o desenho do processo de ida para o trabalho. Samambaia é uma cidade satélite no Distrito Federal que fica há cerca de 30 km da Rodoviária do Plano Piloto, que estamos considerando como centro da cidade aqui; e é também uma das (poucas) cidades que têm metrô em Brasília. A exemplificação de nosso colaborador, portanto, tem efeito de valorizar a ampliação do metrô como solução do problema do transporte público. Na verdade, deveríamos pensar no transporte público como solução, mas a *crystalização* da representação discursiva e social como um problema nos faz tender a uma densidade semântica de sanção social negativa para o transporte público.

Nessa perspectiva sobre o metrô, nosso colaborador segue seu raciocínio e faz no Exemplo (E9.18), logo a seguir, uma descrição de dinâmica de trânsito comum no trajeto da Cidade Ocidental para Brasília, mais especificamente o lado sul da BR040, estrada que liga o entorno sul (cidades do goiás) até Brasília.

(E9.18) não tem jeito, só se fizesse um metrô igual para Santa Maria, pro Gama, pra todo lado. O volume é grande demais, e o governo tinha que investir em alta mesmo, no metrô, malha metrô, porque o Entorno, o Entorno vai sempre ser prejudicado, hoje eu peguei o carro, de carro da Ocidental eu gastei mais de duas horas de lá até Taguatinga, olha só! e o pessoal que vai todo dia? eu peguei hoje só, e o pessoal que sai todo dia de carro, são duas horas pra ir pro serviço todo dia, mais duas horas pra voltar e quando chove é pior ainda, não é brincadeira! aí eu indo de carro eu passando pelo ônibus e vendo aquele ônibus lotadinho de gente em pé, já pensou? quanto esse pessoal tá cansado, tá em pé dentro do ônibus já chega no trabalho cansado e estressado, o motorista (...) cansado e estressado e os passageiros já mais ainda ... trinta e tantos anos no transporte urbano...

A empatia com as pessoas de dentro dos ônibus é resultado da própria experiência. O tempo gasto no trânsito resulta na avaliação sobre o estado das pessoas que estão dentro do ônibus “quanto esse pessoal tá cansado, tá em pé dentro do ônibus já chega cansado e no trabalho estressado”. A descrição do tempo gasto dentro do ônibus e o espaço do ônibus estar lotado de gente remete a uma imagem negativa na

sociedade. Para corroborar com esse pensamento, buscamos imagens de ônibus lotados na Ferramenta de Busca *Google*. Uma das imagens é seguida de um relato que no mínimo é parte de um imaginário coletivo sobre o espaço do ônibus. Vejamos a primeira imagem e seu relato.

SEGUNDA-FEIRA, 17h40.



O meu conceito de “inferno” sempre foi bem pop, e baseado naquilo que eu assistia quando criança. Um lugar escuro, esfumado, constantemente em chamas e com um diabão com um chifre gigantesco como porteiro. Essa ideia só foi eliminada, quando eu fui obrigado a subir em um ônibus em horário de pico.

Todas as coisas abomináveis da natureza humana acontecem lá. Fortes odores saem de axilas necessitadas de Rexona, impregnando o ar; abuso sexual de mendigos; crianças antes comportadas, se transformam em verdadeiras pestes, tornando o ambiente ainda mais confortável com choros e gritos histéricos.

Hoje não foi tão diferente. Por um milagre, ninguém cheirava mal. Mas todos os outros elementos, se encontravam lá, intocados.

Para efeito de Registro: Cólera do Ônibus é uma doença muito comum nas classes D e C, usuárias do transporte coletivo. Ela faz com qu o sujeito tenha comportamento ou pensamentos agressivos quando se exige paciência e gentileza. Existem vários estágios da Cólera. O mais básico é quando a pessoa ofende em pensamento. E o estágio mais crítico é quando ocorre agressão física. É importante dizer também, que ela se manifesta dentro do ônibus (daí o nome)¹²

Notemos aqui a avaliação irônica das classes sociais desprivilegiadas economicamente e por consequência socialmente. O que pretendemos com esse exemplo é ilustrar esse imaginário do senso comum que obviamente é parte das escolhas discursivas para representação dos eventos.

Os eventos são, todos, Presente. Eles acontecem em um dado instante, uma fração de tempo que eles qualificam. Os eventos são, simultaneamente, a matriz do tempo e do espaço. Em seu livro *A Philosophy of Future*, Ernst Bloch (1963, 1970, p. 124) escreve que "o tempo somente é porque algo acontece, e onde algo acontece o tempo está" ("Time is only because something happens, and where something happens there time is"). O autor sublinhou a palavra é, nós sublinharíamos, também, a palavra onde. (SANTOS, 2001, p. 94)

O ônibus lotado é esse “onde” a que Santos se refere. É a forma de ocupação do espaço público que remete à hierarquização de classes (MATTA, 1997). O espaço

¹² <http://faceinbookforever.blogspot.com.br/2014/05/cronicas-de-um-onibus-lotado.html>. Acesso em 21 de julho de 2017 às 00h32.

é uma forma de controle social que muitas vezes é usado como um desserviço para a sociedade como um todo.

(E9.19) **eu** acho que melhorou, **do Agnelo pra cá melhorou, do governo anterior pra cá o transporte melhorou, mesmo com esse grande número de carro que tá**, por quê? **desse corredor que foi, desse BRT, esse BRT melhorou muito a vida do pessoal que... eles, esse pessoal que vai em pé fala que não, mas melhorou, eles ficavam duas, três horas pra chegar no Gama, agora eles vão em pé, mas chega rapidinho** (interrupção) **pega o expresso aqui e vai direto, não é melhor do que ficar na parada de ônibus? Vai lotado, mas pega a faixa dele e vai embora.**

Pedro agrega tempo e espaço discursivo da problemática do transporte público aos governos de Brasília. Ele nomeia o governo como maneira de contextualizar o tempo dos acontecimentos. O transporte público e suas ferramentas aparecem em forma de espaço discursivo, já que se refere às pessoas que moram no local onde o BRT foi implantado. O local de exclusividade do BRT também é ressaltado na fala de Pedro: “Vai lotado, mas pega a faixa dele e vai embora”. Nosso objetivo, aqui é entender a dinâmica do espaço e do tempo discursivo na fala de nosso colaborador.

(E9.20) **o pessoal do Entorno nasceu pra sofrer, vai sofrer sempre, sofre pra chegar no DF e na hora que chega no DF, sofre pra chegar no Centro.** Por isso que **eu** faço, **sempre fiz questão de ficar nesse horário, porque no meu horário eu não sofro com transporte, mas pouca gente quer trabalhar nesse horário, no entanto o ônibus vem vazio e não volta muito lotado... se todo mundo** optasse, não **eu** não **vou trabalhar de manhã, eu vou caçar jeito de trabalhar à noite**, de repente até melhorasse, mas... **todo mundo quer vim de manhã para à noite poder tá dormindo cedo.**

A *locação* é materializada no exemplo acima e se refere a como o tempo de *convocação* é colocado em “nasceu pra sofrer”, isso é uma imposição da origem das pessoas que vivem naquele espaço: “entorno”. O sofrimento é descrito como uma realidade que não tem previsão de mudança em “vai sofrer sempre, sofre pra chegar no DF e na hora que chega no DF, sofre pra chegar no Centro”. O tempo de *convocação* é representado como uma imposição através de uma autoridade convocada, que, no caso de nossos dados, é de chegar “ao Centro”. O espaço é representado como autoridade, tendo em vista que é *cenário* da *ordem discursiva do trabalho* e a forma como a mobilidade *acontece* na cidade tem a ver com a *configuração territorial* inerente à questão de classes, já que sabemos que quem usa o transporte público coletivo principalmente são as classes C e D.

Nosso colaborador aponta que a problemática do transporte público está relacionada à quantidade de carros nas ruas, já que realmente houve um aumento na

compra de veículos por causa da ação dos governos dos últimos anos de reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o que obviamente é uma política de industrialização para uma sociedade individualista, pois para o coletivo seria melhor investir em transporte público coletivo. De acordo com nosso colaborador, no exemplo a seguir, houve alguns governos que tiveram empenho para o transporte público, os governos são *personificados* nas figuras dos governadores de cada época. Vejamos.

(E9.21) só um empenho muito grande **do governo** e aconteceu isso **no governo Roriz, no governo Arruda e no governo Agnelo, no governo Agnelo, o povo** fala que ele roubou demais, qual **governador** que não rouba? **Governador, prefeito e presidente**, todos roubam, mas pro transporte, pra **mim ele** foi excelente, **ele** falou que ia implementar frota em Brasília e implantou. **Ele** falou que *ia tirar a Viplan do sistema com aquela carreada velha dela, tirou!*

A *personificação* do ator governo é relacionada ao tempo *convocado pessoal* de duração de mandato político, o que nos remete à época a que cada governo se refere: Joaquim Roriz (1999-2007; dois mandatos, sendo que foi retirado do governo por corrupção antes do mandato acabar); José Roberto Arruda (2007-2010; foi retirado do governo por corrupção antes do mandato acabar); Agnelo Queiroz (2011-2015; terminou o mandato). Há também no trecho questões de cunho cultural, relacionadas à política. Assim, percebemos que o problema do transporte público coletivo, na percepção de Pedro, tem relação também com a forma como a sociedade brasileira se construiu politicamente.

Para fechar a entrevista, perguntamos a nosso colaborador se ele acompanhava nos jornais as paralisações de sua categoria, e sua resposta foi que não, que sua participação nas greves se fazia de maneira passiva, deixando de ir para o trabalho. Vejamos.

(E9.22) **menina, eu não acompanho nada, eu só ligava pra cá:** ainda tá de greve? É assim. *Só ligava pra cá ou lá pra garagem, eu ficava lá na Ocidental, eu ficava era trabalhando de pedreiro lá, na hora do almoço eu ligava: "E aí, como é que tá aí a greve? Não, tá tudo parado"; chegava a hora de eu vim, "Tá parado ainda?" "Tá.", lá eu ficava.* Então **eu** participo é assim, *é ficando lá*, **eu** não participo da bagunça deles não, **eu** participo de greve é assim, *ficando em casa, sempre foi assim.* Não acompanho passeata, nem nada.

O tempo aqui é de *sincronização* e tem relação com a duração da greve. *Sincronização* é o tempo de referência para a sucessiva ordem de eventos em alguma outra mudança no *continuum*; em outras palavras, aqui a *locação* e a *extensão* de

atividades sociais são temporais em relação a outras atividades sociais, cada uma passando pelo tempo do relógio. Há uma sincronização entre a atividade de pedreiro e a duração da greve; este tempo envolve ambiente social, ou seja, enquanto a greve acontece, nosso colaborador trabalha de pedreiro na Cidade Ocidental. O tempo *convocado* das passeatas e atividades sindicais relativos à greve não é atendido por nosso colaborador, que é agente passivo na atividade da greve.

Com as análises dessas duas entrevistas, conseguimos entender um pouco da questão da espacialidade e da temporalidade do trabalho de rodoviários. Percebemos que trabalho e tempo discursivo estão imbricados, bem como trânsito e espaço discursivo, o que consideramos uma maneira interessante de conhecer o objeto da pesquisa, considerando o espaço e tempo discursivo que são formados no discurso. Encerramos o capítulo, portanto, na próxima seção, com um apanhado das representações de atores sociais nas entrevistas.

Considerações finais

Do discurso operário podem-se extrair vários temas que se repetem obstinadamente como um refrão obsessivo. Não há um só texto, uma só entrevista, uma só pesquisa ou greve em que não apareça, sob suas múltiplas variantes, o tema da indignidade operária.

(Christophe Dejours)

A indignidade operária a que Dejours (1987, pp. 48-49) se refere está entrelaçada ao emaranhado discursivo formado na constituição histórica da representação discursiva de identidades brasileiras. Ao se mudar para o Brasil, no ano de 1808, fugindo das tropas francesas comandadas por Napoleão Bonaparte, a família real portuguesa trouxe consigo a percepção de trabalho como condição indigna, e o imaginário da ascensão social baseada em títulos e relações.

Essas relações são descritas por Sérgio Buarque de Holanda no texto intitulado *Homem Cordial*. O autor explica que, no Brasil, a forma patriarcal e aristocrática trazida pela família real imperou no desenvolvimento da urbanização brasileira, o “que não resulta unicamente do crescimento das cidades, mas também do crescimento dos meios de comunicação, atraindo vastas áreas rurais para a esfera de influência das cidades” (HOLANDA, 1995, p. 145), dessa maneira podemos perceber os efeitos do desequilíbrio social provocado por essa forma de desenvolvimento urbano, o que é influência para a reprodução e manutenção do imaginário de ascensão social trazido pela família real, o que se tangencia a dinâmica da cultura brasileira sobre questões trabalhistas no caso. Por exemplo, na fala de José sobre as questões trabalhistas, em que ele se coloca mais como par do patrão, com a empresa, do que dos usuários: “Pelo menos na empresa em que eu trabalho, não houve este problema. [...] E[la] cri[ou] até um ticket pra não deixar a gente sem receber, porque o empresário depende também deste subsídio. O que eu acho que deveria ser era uma política assim voltada pelo transporte informativo pros seus usuários, seus itinerários, horários corretos, que isso iria ajudar na qualidade do transporte. Por que eu sei o horário certinho que eu vou pegar meu ônibus”. Ou seja, fazer as coisas certinhas, como saber o horário certinho do ônibus, coloca nosso colaborador ao lado da empresa que também faz as coisas certinhas ao criar um ticket para não deixar os funcionários sem receber; a forma de comportamento social, define, na fala de José, em qual estratificação ele se

coloca.

A descrição da composição da sociedade brasileira feita por Holanda (1995, p. 44, grifos nossos), baseando-se em dois tipos sociais, que ele chama de “aventureiro” e “trabalhador”:

Nas formas de vida coletiva podem assinalar-se dois princípios que se combatem e regulam diversamente as atividades dos homens. Esses dois princípios encarnam-se nos tipos do *aventureiro* e do *trabalhador*. Já nas sociedades rudimentares manifestam-se eles, segundo sua predominância, na distinção fundamental entre os povos caçadores ou coletores e os povos lavradores. Para uns, o objeto final, a mira de todo esforço, o ponto de chegada, assume relevância tão capital, que chega a dispensar, por secundários, quase supérfluos, todos os processos intermediários. Seu ideal será colher o fruto sem plantar a árvore [tipo “aventureiro”].

O trabalhador, ao contrário, é aquele que enxerga primeiro a dificuldade de vencer, não o triunfo a alcançar. O esforço lento, pouco compensador e persistente, que, no entanto, mede todas as possibilidades de desperdício e sabe tirar o máximo proveito do insignificante, tem sentido bem nítido para ele. Seu campo visual é naturalmente restrito. A parte maior que o todo.

Nesses termos, Holanda retrata um Brasil constituído por migrantes portugueses que se encaixariam no tipo “aventureiro” e por isso teríamos a tendência ao que, na atualidade, Matta (1997) descreve como uma sociedade individualista, que está mais interessada nos benefícios individuais em vez de se dedicar ao bem-estar coletivo. O tipo trabalhador, por sua vez, ficaria nas terras portuguesas, já que não se arriscaria em novas terras porque seu “campo visual é naturalmente restrito”.

De acordo com a descrição de Holanda (1995), o Brasil seria formado por aventureiros, o que iria ao encontro do chamado jeitinho brasileiro tão difundido como intrinsecamente cultural. Nessa perspectiva de uma sociologia histórica sobre a construção da identidade brasileira, podemos notar em nossos dados que as escolhas lexicais articulam um modo de representação que está inserido nos valores políticos, sociais, culturais e ideológicos da nossa sociedade no contexto discursivo. O fato de o modo de representação de rodoviários estar em posição ativa e de serem representados a partir dos itens lexicais no campo do impedimento da atividade de mobilidade urbana, bem como o uso da metáfora “cruzar os braços” para informar sobre as greves de rodoviários, coloca-os no campo social do aventureiro e não do trabalhador, já que o trabalhador “é aquele que enxerga primeiro a dificuldade de vencer, não o triunfo a alcançar”. Já nas entrevistas, na representação discursiva sobre os protestos, os dois colaboradores se colocam em uma postura de trabalhador e não de aventureiros, no sentido que restringe seu campo de visão ao cumprimento assertivo e pontual do

trabalho, em que Pedro afirma que participa da greve ficando em casa e José me conta que não é sindicalizado e não participa de greve, já que a empresa dele resolveu o problema do repasse do subsídio antes de as greves estourarem. Pedro fica em casa em apoio aos companheiros de greve, a categoria profissional, e para conforto pessoal de poder descansar à noite, em vez de ir para RPP trabalhar. Enquanto José, por outro lado, apoia a decisão da empresa de prever o problema, culpabilizando, qualquer problema de atraso de pagamento e de paralisação, às ações do governo. Aqui podemos averiguar uma construção discursiva sobre as relações de trabalho que são descritas por Holanda (1995, p. 146):

No Brasil, pode dizer-se que só excepcionalmente tivemos um sistema administrativo e um corpo de funcionários puramente dedicados a interesses objetivos e fundadores nesses interesses. Ao contrário, é possível acompanhar, ao longo de nossa história, o predomínio constante das vontades particulares que encontram seu ambiente próprio em círculos fechados e pouco acessíveis a uma ordenação impessoal. Dentre esses círculos, foi sem dúvida o da família aquele que se exprimiu com mais força e desenvoltura em nossa sociedade.

Essa questão de se relacionar socialmente com fundamentos afetivos foi colocado no segundo encontro que tive com José, quando ele me convidou a ir visitar a família dele, criando o vínculo afetivo. Com Pedro não foi diferente, ao descobrir que eu morei a maior parte da minha vida na cidade que ele mora, criou-se o laço de afetivo que levaram a confidências sobre sua história de vida pessoal, isso está sendo posto aqui, também, como forma de que enquanto pesquisadoras, também, devemos ter em mente a cultura do ambiente que estamos investigando e tentar construir laços que possibilitem a pesquisa, de maneira ética, obviamente, jamais mentir, apenas buscar semelhanças de vivência com o seu possível colaborador, como estratégia de aproximação.

Os campos material e comportamental conectam a análise textual ao espaço, e ao tempo, e à sociedade, e à cidade. A forma como colaboradores se colocam socialmente, nas entrevistas, não condiz com o que é representado discursivamente em jornais, tendo em vista a satisfação com a própria profissão colocada nas entrevistas. O olhar sobre o transporte público é bem distinto entre os dois entrevistados. Enquanto José diz que o problema está na má-informação dos/das usuários/as, Pedro, por outro lado, se compadece da situação do/a usuário, principalmente, do entorno do Distrito Federal, região onde Pedro mora.

O transporte no espaço da cidade é um problema discursivo textualizado de diferentes ângulos, tendo em vista que nas notícias é um problema focado nos protestos de rodoviários; e nas falas das entrevistas, um focaliza na falta de informação do/a usuário/a, e o outro focaliza na descrição de uma rotina cansativa para os/as usuários/as, bem como para os/as rodoviários/as. José também traz essa questão de ser um dia cansativo, mas focaliza somente nos rodoviários quando diz “para os usuários tratem bem os motoristas porque o nosso dia é cansativo”.

As maneiras como o evento é representado levam a uma produção de significados que são abordados a partir de estratégias de uso dos itens lexicais e da articulação das ações de atores sociais que representam o contexto do evento, conforme podemos perceber a partir das conclusões acima. Dessa maneira, as escolhas lexicais, o posicionamento do ator social diante da situação afetam a representação discursiva sobre a questão do transporte público coletivo, o que nos materializa que há um problema discursivo na discussão sobre o transporte público coletivo como bem-social. Percebemos, também, que a forma como a estratificação social é posicionada, nos discursos representados nas notícias e nas entrevista, é diferente de acordo com o ângulo social de cada enunciador discursivo: notícias e entrevistados.

A questão salarial é muito enfatizada nas notícias, no entanto, na fala de nossos colaboradores há outras questões que são mais enfatizadas, o salário não aparece como principal problemática, o que podia se esperar a partir da leitura somente das notícias. A análise discursiva, nesse sentido, já indicava nas notícias outras demandas e a desconfiança de que havia uma agenda prévia para esse tipo de notícia. Por isso, em fevereiro de 2015, fui a um dos jornais e entrevistei a editora do caderno Cidades, em que são divulgadas as notícias sobre paralisações de rodoviários. Ela nos contou que agenda de notícias de paralisações é importante porque é um serviço que afeta diretamente a população. Objetivamos, aqui, ir desconstruindo representações discursivas que contam uma única histórica, diversificando a forma de contar a história em diferentes ângulos, propondo, portanto, que pesquisas futuras em estudos discursivos levem em consideração os diferentes meios sociais de representação discursiva sobre o/os ator/es social/iais que estejam estudando.

Com esta pesquisa, pudemos perceber que a representação discursiva é espacial e temporalmente importante nos dados, tanto os de notícias quanto os de entrevistas. Nosso estudo indica, então, que a análise de textos deve levar em

consideração a forma como o tempo e o espaço estão colocados. Assim, temos para a primeira questão de pesquisa (Como o *Jornal de Brasília* e o *Correio Braziliense*, em suas plataformas *web*, representam rodoviários de Brasília e seus protestos?) as considerações organizadas a seguir.

O *Jornal de Brasília* representa os rodoviários através de campo semântico de ação material, construindo uma rede semântica da ação de fechar, bloquear, impedir, atrapalhar. Isso é relevante porque a forma como os significados são construídos em textos acionam uma rede de sentidos no imaginário coletivo sobre a categoria profissional. Não tem como agenda de notícia publicar sobre os términos das paralisações como o *Correio Braziliense*. Centraliza-se em muitas notícias de maneira a informar o motorista de carro particular sobre os possíveis engarrafamentos e coloca o usuário como vítima das paralisações. Oculta na maioria das notícias o ator social empresa, e quando o representa discursivamente é de maneira a mitigar sua responsabilidade sobre as greves, assim como José faz sobre sua empresa. O *Correio Braziliense*, apesar de não ser tão incisivo quanto o *Jornal de Brasília* nas escolhas semânticas para sua representação discursiva sobre os protestos de rodoviários, também coloca rodoviários em densidade semântica negativa. As paralisações de rodoviários são representadas discursivamente como o motivo do caos no trânsito, do domínio do transporte pirata na RPP, da impossibilidade de os/as trabalhadores/as chegarem ao trabalho ou à casa. A representação discursiva, portanto, diferencia trabalhadores/as de rodoviários, o que causa uma antipatia social em relação à categoria. Percebemos aqui que, apesar de a sociedade brasileira ser individualista, conforme Matta (1997), julga-se o grupo e não indivíduo; dessa forma, há um discurso generalista sobre a má performance dos serviços prestados por rodoviários: motoristas, cobradores e fiscais; o que percebemos que José debate ao dizer que os/as usuários/as só culpam [os rodoviários], mas se alguém perguntar sobre o itinerário do ônibus que ele/ela precisa ou sobre os horários, eles/ elas não vão saber responder.

Com intuito de responder a segunda questão de pesquisa (Como rodoviários representam discursivamente o seu trabalho?), fizemos trabalho de campo e entrevistas. Nas entrevistas, a representação discursiva sobre o trabalho tem relação com o momento de vida de cada colaborador. José está preocupado com as punições que levou no trânsito, que são punições relativas ao trabalho; as multas são uma perda financeira e profissional, pois o bom motorista deve também seguir as regras, e o que ele nos conta é que ele não infringiu as regras, mas que foi, sim, vítima de uma

fraude. Pedro, por sua vez, já está aposentado e tem outra relação com o trabalho, está esperando o PDV sair para se dedicar totalmente à família. Ele representa discursivamente os usuários com um olhar diferente do de José. Enquanto José responsabiliza o usuário e desqualifica qualquer reclamação sobre o problema da ‘espera em parada de ônibus’, alegando que o problema está na falta de informação do usuário sobre o itinerário e o horário do ônibus que ele necessita; Pedro, por outro lado, observa sobre as pessoas que vão em pé dentro de um ônibus lotado para trabalhar e que ressalta que elas já iniciam o seu dia de trabalho cansadas, ou seja, Pedro se coloca no lugar do usuário e tem empatia pelo “sofrimento físico diário” que a superlotação dos ônibus pode causar.

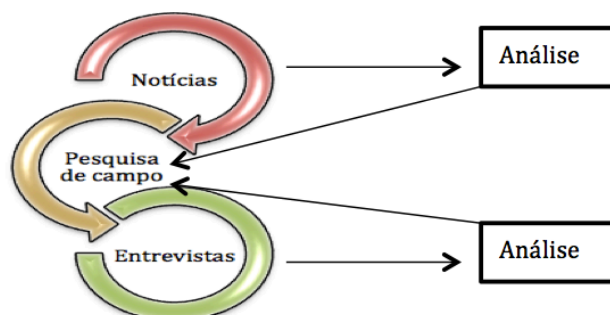
José representa seu trabalho relacionando-o à metáfora do povo cigano, do gostar de viajar, e se coloca justaposto à empresa, criando uma divisória de interesses sociais que coloca *rodoviários e empresa* de um lado, e *governo e população* de outro. O espaço discursivo ressaltado por José é o trânsito, que está muito presente na descrição da provável fraude na fiscalização.

Pedro representa seu trabalho relacionando-o a sua trajetória de experiência, ou seja, o tempo discursivo é bastante presente na entrevista dele. Apesar de ser fiscal atualmente, Pedro se posiciona mais a favor dos motoristas do que dos cobradores quando o assunto é quem sofre mais estresse no trânsito. Ele começa dizendo que para ambos o estresse é o mesmo, mas depois segue um raciocínio que leva na direção de que para o motorista o trabalho é mais estressante, e isso pode ter a ver com o fato de Pedro ser motorista originalmente, antes de ser fiscal.

Nenhum dos dois colaboradores entrevistados se identifica com as notícias sobre paralisações. Pedro declara na entrevista que seu jeito de participar da greve é não indo ao trabalho e que não acompanha notícias sobre as paralisações de rodoviários; já José disse, fora da entrevista, que não é sindicalizado e que quando adere a greves é como Pedro, ficando em casa, o que justifica por ter uma filhinha que é Portadora de Necessidades Especiais e precisa de cuidados extras.

Entendemos que além de responder as questões de pesquisa, trabalhos em ADC devem buscar levar um retorno para beneficiar os/as colaboradores/as da pesquisa. Nesse sentido, propomos voltar a campo para mostrar as análises feitas, tanto das notícias quanto das entrevistas, e realizar grupos focais com rodoviários para discutir sua representação sobre as notícias, promovendo um debate sobre a análise já feita e configurando um lugar propício para consciência crítica.

FIGURA 10 -Volta ao campo



A concepção sobre tempo e espaço discursivo desenvolvida nas análises pode contribuir com ponderações que ajudem na construção de um conhecimento sobre o próprio trabalho e a autorrepresentação discursiva. As diversas organizações do tempo discursivo no contexto dos dados nos mostram padrões discursivos, como as escolhas lexicais chavões e os modos de representação que constroem o discurso da hierarquização na ordem discursiva do trabalho. A volta ao campo é uma maneira de ampliar o campo de visão sobre o assunto estudado, construindo uma perspectiva mais ampla do significado desse tipo de pesquisa.

Essa forma de pesquisa busca “um equilíbrio em reconhecer a responsabilidade e os papéis de cada um” (REGIS, 2016, p. 220), o que ajuda na possibilidade de rodoviários verbalizarem tomadas de consciência que ajudem na transformação de práticas sociais hegemônicas em práticas sociais emancipatórias. Uma das questões que levo comigo é como realizar transformações sociais que melhorem o trabalho de rodoviários e o uso do transporte público. Acredito que a volta ao campo é um primeiro passo para começar a avaliar possíveis estratégias de ação que impliquem contribuição com a luta de rodoviários e a melhoria do transporte público coletivo no Distrito Federal.

Uma importante reflexão que a feitura desta tese causou em mim, particularmente, diz respeito ao uso do transporte público coletivo ou da bicicleta como forma de mobilidade, em vez do carro. O desapego “do conforto” do carro em prol de um bem-estar coletivo que pode ser também individual, como a leitura de um livro dentro do ônibus ou o da organização da rotina em *sincronia* com os horários do

ônibus e do metrô, está sendo uma luta diária. Essa luta, obviamente, é uma escolha por um estilo de vida, é pensar em mudança de paradigma espaço-temporal na rotina.

A luta de rodoviários é transversal à luta pela melhoria do transporte público coletivo. Nos textos se materializam questões que são intrínsecas à criação de estratégias viáveis para a transformação do problema social, como a questão de uma política informativa, que mesmo que José coloque a responsabilidade no/a usuário/a, acreditamos que a ideia é viável, mas que os agentes responsáveis devem ser governo, empresa e mídia, educando e informando a população sobre a dinâmica de mobilidade dos ônibus na cidade; e o aumento de frotas por parte das empresas, para diminuir “aquele[s] ônibus lotadinho de gente”, conforme descrito por Pedro. A análise discursiva é importante ferramenta, pois com ela conseguimos de maneira proveitosa acessar redes de significados que ajudam no entendimento da conjuntura e, posteriormente, no plano de ação para a mudança. Revelamos, nesta pesquisa, a importância do espaço-tempo discursivo, enfatizando como tanto o espaço quanto o tempo podem atuar como mecanismos de controle de práticas sociais.

Ao final deste trabalho, chegamos a conclusão, do que já é lugar-comum para pesquisas qualitativas, de que finalizar é mais difícil que começar, afinal não finalizamos, consideramos informações que são importantes para a estratégia de volta a campo e a constituição de novos projetos. Esta tese, portanto, é trabalho inicial que se desdobra em projetos para seguir na luta dos direitos de rodoviários e de uma mobilidade urbana/ humana mais justa. Assim, volto a epígrafe desta tese, escrita por mim em agosto de 2015, quando estudava sobre a pesquisa etnográfica e entrada em campo:

hoje eu entendi que eu não preciso entender todos os detalhes
e que os detalhes são retalhos
e que os retalhos não são o pano
e que o pano já não é mais pano
já se transformou em roupa
e que a roupa não tem ligação com os retalhos,
pois o retalhos nunca chegaram a ser aquela roupa.
hoje eu entendi que não preciso entender os retalhos para vestir a roupa,
assim como não preciso entender os detalhes para vestir a vida.
hoje eu entendi os detalhes

Momento em que entendi que não precisava entender todos os detalhes para entrar em campo, bem como agora entendi que não precisava deles também para

finalizar a escrita da tese. O que explico aqui, portanto, é que os “detalhos” ajudaram a construir essa escrita, mas ela já está além do que eles representaram.

Assim, terminamos destacando que este trabalho teve como seu principal ganho “a possibilidade de conciliar a pesquisa acadêmica interdisciplinar com um engajamento em prol de uma vida melhor” (REGIS, 2016, p. 222), no sentido de que quando se pensa em melhorar o transporte público coletivo, várias outras áreas são beneficiadas. Contudo, ao refletirmos sobre representação discursiva na mídia e representação discursiva do trabalho no espaço público, estamos causando movimentação sobre o assunto e o ‘simples’ falar sobre algo já inicia uma transformação, já que saímos do nível abstrato do pensamento para o nível mais concreto da fala e da escrita. Mobilizemos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANGROSINO, M. *Etnografia e observação participante*. Porto Alegre: Artmed, 2009.

Aristóteles. *Retórica*. (U. d. Lisboa, Ed.) Lisboa: Impresa Nacional - Casa da Moeda, 2005.

BAKHTIN, M. *Marxismo e filosofia da linguagem*. São Paulo: Hucitec, 1979.

BATISTA, J. C. A Fotografia como Discurso: alteridade, etnografia e comunicação. *Anagrama: Revista Científica Interdisciplinar da Graduação*, 1-15, 2010.

BAUDRILLARD, J. *Simulacros e simulação*. Lisboa: Antropos, 1981.

BAUER, M. W., & GASKELL, G. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. Petrópolis: Vozes, 2011.

BAVA Jr., A. C. *Introdução à sociologia do trabalho*. São Paulo: Ed. Ática, 1990.

BELTRAME, V. *Cidadania e noticiabilidade: O protesto como conflito e infração nos jornais impressos brasileiros (1983 - 2013)*. Brasília: Universidade de Brasília, 2017.

BONI, P. C., & MORESCHI, B. M. Fotoetnografia: a importância da fotografia para o resgate etnográfico. *Doc On-line*, 137-157, 2007.

BRASÍLIA. *Programa de educação socioambiental em transporte público*. Brasília: Secretaria de Mobilidade, 2017.

CARTIER-BRESSON, H. El instante decisivo. In: J. Fontcuberta, *Estética fotográfica* (pp. 221-236). Barcelona: FotoGGrafia, 2003.

CASTEL, R. *Metamorfoses da questão social: uma crônica do trabalho*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

CHARAUDEAU, P. *A conquista da opinião pública: como o discurso manipula as escolhas políticas*. São Paulo: Contexto, 2016.

COCCO, R. G., & SILVEIRA, M. R. *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Appris, 2011.

MATTA, R. *A casa & a rua*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

MATTA, R. *Carnavais, malandros e heróis - para uma sociologia do dilema brasileiro*. Rio de Janeiro: Rocco, 1998.

MATTA, R. *Fé em Deus e pé na tábua ou como e porque o trânsito elouquece no Brasil*. São Paulo: Rocco, 2011.

- DEBORD, G. *A sociedade do espetáculo*. São Paulo: Projeto periferia, 2003.
- DEJOURS, C. *A loucura do trabalho: estudos de psicopatologia do trabalho*. São Paulo: Oboré Editorial, 1987.
- DURANT, A., & LAMBROU, M. *Language and Media: a resource book for students*. London: Routledge, 2009.
- DURKHEIM, É. *Da divisão do trabalho social*. 2010: Martins Fontes, 2010.
- ENGELS, F. Sobre o papel do trabalho na transformação do macaco em homem. In: R. Antunes, *A dialética do trabalho: escritos de Marx e Engels* (pp. 13-29). São Paulo: Expressão popular, 2013.
- FAIRCLOUGH, N. *Critical Discourse Analysis: the critical study of language* (2 ed.). United Kingdom: Pearson, 2010.
- _____. *Discurso e mudança social*. (I. Magalhães, Trad.) Brasília: Editora UnB, 2008.
- _____. 'Politicamente correcto': la política de la lengua y la cultura. *Discurso y Sociedad*, 3, 495-512, 2009.
- FLICK, U. Introdução à coleção pesquisa qualitativa. In: M. BANKS, *Dados visuais pra pesquisa qualitativa* (J. Fonseca, Trad., pp. 7-11). Porto Alegre: Artmed, 2009.
- GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro, RJ: Editora LTC, 2004.
- HAWKING, S. W. *Uma breve história do tempo*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2015.
- HOLANDA, S. B. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- JORGE, T. *Mutação no jornalismo: como a notícia chega à internet*. Brasília, 2013.
- KOVACK, B. & ROSENSTEIL, T. *Os elementos do jornalismo - O que os jornalistas devem saber e o público exigir*. São Paulo: Geração Editorial, 2004.
- LAGE, N. *Estrutura da notícia*. São Paulo: Ática, 2006.
- MAGALHÃES, I. Discursos e identidades de gênero na alfabetização de jovens e adultos e no Ensino Especial. *Caleidoscópio*, 61-68, 2008.
- MAGALHÃES, I. Teoria crítica do discurso e texto. *Linguagem em (Dis)curso*, 113-131, 2004.
- MARTINS, J. *Sociologia da fotografia e da imagem*. São Paulo: Contexto, 2008.
- MARX, K. Processo de trabalho e processo de valorização. In: R. ANTUNES, *A dialética do trabalho: escritos de Marx e Engels*. (pp. 31-58). São Paulo: Expressão popular, 2013.
- MASON, J. *Qualitative Research*. Londres: SAGE, 2002.

- MEY, J. L. *As vozes da sociedade*. Campinas, SP: Mercado de Letras, 2001.
- PARDO ABRIL, N. G. *Cómo hacer análisis crítico del discurso: una perspectiva latinoamericana*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional del Colombia, 2013.
- PASQUINI, A. S., & TOLEDO, C. A. O discurso pedagógico e político da hierarquia da Igreja Católica em Maringá (PR) nos anos 60 e 70 do século XX n'O Jornal de Maringá. *Roteiro* , 51-76, 2008.
- PEDRO, E. R. Análise crítica do discurso: aspectos teóricos, metodológicos e analíticos. In: E. R. PEDRO, *Análise Crítica do Discurso: uma perspectiva sociopolítica e funcional* (pp. 19-46). Lisboa, 1998.
- PEIRANO, M. (1992). *A favor da etnografia*. Brasília: Série Antropologia, 1992.
- REGIS, J. F. *Violência e resistência: representação discursiva da assistência obstétrica no Brasil em relatos de parto e cartas à/ao obstetra* . Brasília: Universidade de Brasília, 2016.
- RESENDE, V. *Análise de discurso crítica e etnografia: o movimento nacional de meninos e meninas de rua, sua crise e o protagonismo juvenil*. Brasília: Universidade de Brasília, 2008.
- RESENDE, V. *Literatura de cordel no contexto do novo capitalismo: o discurso sobre a infância nas ruas*. Brasília: Universidade de Brasília, 2005.
- RESENDE, V. Violência simbólica: representação discursiva da extrema pobreza no Brasil - relações entre situação de rua e vizinhança. *Discurso & Sociedad* , 106-128, 2015.
- RESENDE, V. & RAMALHO, V. *Análise de Discurso Crítica*. São Paulo : Contexto, 2011.
- SANTOS, M. (2006). *A natureza do espaço*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- SETTON, M. *Mídia e educação*. São Paulo: Contexto, 2011.
- SILVA, D. G. A ética na pesquisa: reflexões sobre metodologia na coleta de dados. In: J. A. VIEIRA, & D. G. SILVA, *Práticas de análise do discurso* (pp. 161-171). Brasília: Plano Editora: Oficina Editorial do Instituto de Letras, 2003.
- SILVA, M. A. Acesso em 30 de abril de 2015, disponível em <http://www.cchla.ufrn.br/cnpp/pgs/anais/Arquivos%20GTS%20-%20recebidos%20em%20PDF/Letramento%20digital%20como%20expansao%20das%20capacidades.pdf>, 2005.
- SOUZA, Hebert José de "Como se faz Análise de Conjuntura; 20. Ed. Petrópolis RJ Vozes 1999.

VAN LEEUWEN, T. A representação dos actores sociais. In: E. R. PEDRO, *Análise Crítica do Discurso*. Lisboa: Caminho, 1997.

_____. *Discourse and Practice: new tools for critical discourse analysis*. Oxford: Oxford University Press, 2008.

VENTURA, C. S., & LIMA-LOPES, R. E. (01 de março de 2002). *Pucsp*. Acesso em 15 de junho de 2017, disponível em Pucsp: <http://www2.lael.pucsp.br/direct/DirectPapers47.pdf>

VILLAÇA, F. *Segregação urbana e desigualdade*. São Paulo: *Estudos Avançados*, Scielo, 2011.

ZIZEK, S. *Um mapa da ideologia*. Rio de Janeiro, RJ: Contraponto, 1996.

ANEXO

NOTÍCIAS, ENTREVISTAS, APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA

NOTÍCIAS DO JORNAL DE BRASÍLIA

1) Paralisação de rodoviários no Cruzeiro pede melhores condições

15/04/2014

Rodoviários da Piracicabana cruzaram os braços na manhã desta terça-feira (15) no Terminal Rodoviário do Cruzeiro. A empresa faz as linhas Sudoeste, Cruzeiro e Setor de Indústrias Gráficas (SIG) para a Rodoviária do Plano Piloto. Os funcionários reclamam de más condições do local e da mudança na copa para refeições. Agora, dizem contar de uma sala que não comporta os cerca de 300 funcionários.

Tudo aconteceu porque a administração do Terminal e o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) trocaram a sala que os funcionários tinham para se alimentar para uma menor. Além disso, eles se queixam não ter banheiro para uso exclusivo. Uma comissão de funcionários foi formada para falar com representantes da empresa, que se recusaram a negociar.

O diretor do DFTrans, Lúcio Lima, verificou a situação da nova sala e vai se reunir com o subsecretário de infraestrutura da Secretaria de Transportes para averiguar se é possível liberar o antigo local ou ceder um novo espaço para os funcionários da empresa.

Os rodoviários garantem que, caso a situação não seja resolvida, uma nova paralisação acontecerá na quarta-feira (15). A Piracicabana não quis comentar o caso.

**Com informações de Ludmila Rocha*

2) Rodoviários impedem entrada e saída de ônibus na rodoviária

17/04/2014

Cerca de 60 rodoviários da Viação Piracicabana bloquearam as entradas e saídas da plataforma inferior da Rodoviária do Plano Piloto, na manhã desta quinta-feira (17). Segundo os motoristas, onze funcionários foram demitidos por terem participado da paralisação no Terminal Rodoviário do Cruzeiro, na última terça-feira (15). Motoristas e cobradores reivindicam a negociação da data base e melhores condições de trabalho. Passageiros disseram ao **JBr** que ninguém sabe onde pegar o ônibus e os coletivos que entram na rodoviária são impedidos de sair.

O protesto refletiu no trânsito e os motoristas devem evitar a via S1, Eixo e Eixinhos. Para quem está descendo no sentido Esplanada a alternativa é pegar a via W3 Sul ou a W3 Norte.

Por cerca de 15 minutos os rodoviários fecharam duas faixas do Eixo Monumental sentido Esplanada. Eles sentaram no chão e gritavam: “Queremos trabalhar!” A ação foi interrompida quando um capitão da PM convenceu os manifestantes de desbloquearem as faixas. Um representante da Viação Piracicabana foi até o local, mas disse que só negociaria com os rodoviários caso eles fossem representados pelo sindicato.

Os rodoviários desbloquearam os acessos da rodoviária e retornaram às atividades por volta de 11h.

Uma comissão de funcionários da Viação Piracicabana marcou uma reunião com a Secretaria de Governo no Palacio do Buriti para o início da tarde.

Os rodoviários disseram ao **JBr** que se a situação não for resolvida ainda hoje, irão protestar novamente às 18h.

3) Bate-boca e agressão depois de protesto de rodoviários

18/04/2014

\

Acabou em briga a manifestação dos funcionários da viação Piracicabana na Rodoviária do Plano Piloto. Em protesto contra a demissão de 11 trabalhadores, os ônibus da empresa não circularam e todas as saídas do terminal foram fechadas. Eles reivindicavam a readmissão imediata dos colegas.

De acordo com os manifestantes, todos os funcionários que participaram de uma outra manifestação no terminal do Cruzeiro, na última terça-feira, foram proibidos de voltar ao trabalho. Para acabar com o protesto, eles pediam a presença de representantes da empresa e do Sindicato dos Rodoviários.

A manifestação atrapalhou a circulação dos ônibus e até o embarque e desembarque de passageiros. O grupo fechou duas faixas do Eixo Monumental no sentido Esplanada dos Ministérios. Mais uma vez, sobrou para a população. “Não sai nenhum ônibus desde as 6h50. Sem ônibus e sem metrô fica complicado”, comentou a faxineira Maria José, 35 anos.

Após o protesto, uma comissão de seis funcionários da Piracicabana foi convidada para uma reunião na Secretaria de Governo, no Palácio do Buriti. Na saída da sede do GDF, os manifestantes se encontraram com sindicalistas, também convocados para outra reunião. Foi nesse momento que o presidente do sindicato, João Osório, e o motorista da Piracicabana, Rodrigo Alves, 28, passaram a se agredir verbalmente e, depois, fisicamente.

Segundo testemunhas, João Osório teria empurrado o motorista, que caiu. Em seguida, ele e outros quatro ou cinco homens, também do sindicato, passaram a chutá-lo. A briga só acabou com a intervenção de seguranças do palácio.

Grupo pode voltar a manifestar

O motorista agredido teve escoriações e reclamava de muita dor na coluna. Uma ambulância do Serviço de Atendimento Médico de Urgência (Samu) foi chamada e o homem foi levado para o Hospital de Base.

A equipe do JBr. tentou contato telefônico com o rodoviário, mas um acompanhante atendeu e disse que ele estava muito debilitado, sem condições de falar no momento. Ele passou por exames e aguardava o atendimento.

De acordo com um dos manifestantes, “o sindicato passou para o governo que ninguém foi demitido. A empresa disse que estamos afastados. Nós decidimos não fazer outra manifestação hoje (ontem), porque o nosso companheiro está hospitalizado. A gente vai segurar um pouco o movimento. A partir do momento que ele sair do hospital, vamos começar. Provavelmente na terça-feira teremos uma resposta definitiva”.

Versão oficial

O diretor do DFTrans, Lúcio Lima, garantiu que o impasse envolvendo a sala, que foi tema do primeiro protesto, será solucionado na semana que vem. Em relação ao movimento de ontem, ele afirmou que tem “plena certeza de que são ações isoladas de pessoas ligadas a movimentos políticos”. O gerente da Piracicabana, Elenilson Xavier, disse que a sua função era fazer com que os ônibus voltassem a circular e que a empresa apenas afastou funcionários para averiguar o caso.

Ninguém se coloca à frente do caso

Após a confusão, o presidente do sindicato, João Osório, seguiu normalmente para a reunião, que contou ainda com a presença de representantes do DFTrans. O sindicato

preferiu não comentar o teor da reunião, argumentando que não quer ser relacionado ao protesto.

O GDF, por sua vez, diz que os problemas entre a Piracicabana e os funcionários não são de sua responsabilidade. Em nota, a Secretaria de Governo informou que repassou as demandas dos manifestantes ao sindicato da categoria.

A Piracicabana possui cerca de 300 funcionários e 60 ônibus com linhas no Sudoeste, Cruzeiro e SIG para a Rodoviária. No protesto ocorrido no começo da semana, no terminal do Cruzeiro, os funcionários pediam a restituição de uma sala para refeições e descanso que teria sido cedida à TCB e trocada por uma bem menor.

Segundo os manifestantes, apesar de não haver líderes entre eles, todas as pessoas que deram depoimentos à imprensa naquele dia foram colocadas em tal posição e prejudicadas por isso. “Quando cheguei para trabalhar, um fiscal me impediu de entrar. Não nos deram satisfação. Havia apenas uma lista com os nomes das pessoas que estavam demitidas”, afirmou a cobradora Ana Maria dos Santos, 43.

4) Paralisação de rodoviários prejudica população de Planaltina do DF

16/05/2014

Na manhã desta sexta-feira (16), motoristas da Viação Riacho Grande cruzaram os braços. Com a paralisação, cerca de 16 mil usuários da região de Planaltina ficaram prejudicados. Os funcionários protesto contra o atraso no pagamento dos salários. Cerca de 150 funcionários decidiram manter a paralisação até que a viação se comprometa a pagar os salários. Eles vão permanecer na garagem, impedindo a saída dos ônibus. De acordo com o Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, o piso para cobradores é de R\$ 840, e o de motoristas é de R\$ 1.607. Ambas as remunerações são para seis horas por dia de trabalho.

5) Rodoviários podem entrar em greve na segunda-feira

06/06/2014

Os rodoviários do Distrito Federal poderão entrar em greve na próxima segunda-feira (9) caso não recebam nenhuma proposta de negociação por parte dos empresários. Entre as reivindicações estão o reajuste de 20% do salário e de 40% no ticket alimentação.

Uma assembleia para decidir sobre a Data-Base da categoria está marcada para o domingo (8), às 9h.

De acordo com o Sindicato dos Rodoviários, a greve marcada não tem intenção de gerar transtornos durante a Copa do Mundo, que tem Brasília como uma das cidades-sede. As negociações de reajustes foram iniciadas em maio, mas a categoria ainda não recebeu um retorno dos empresários.

Na manhã desta sexta-feira (6) houve paralisação em Samambaia Sul e Norte. No entanto, o sindicato afirma que o ato foi uma iniciativa alheia às negociações em aberto.

6) Rodoviários e governo entram em acordo no DF e descartam greve

08/06/2014

Representantes de empresas de ônibus do Distrito Federal, do governo e dos empregados fecharam acordo hoje (8), e os rodoviários desistiram da greve programada para esta segunda-feira (9).

Eles conseguiram reajuste salarial de 20%, aumento de 40% na cesta básica e acréscimo de 20% no tíquete-alimentação. Com isso, os motoristas que hoje recebem R\$ 1.607 passarão a ganhar R\$ 1.928. Os cobradores também terão os vencimentos aumentados, de R\$ 840 para R\$ 981.

O diretor do Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, Raimundo Francisco Carvalho, comemorou o resultado e considerou o acordo histórico. “Era o que o rodoviário esperava. Foi uma conquista histórica que desejávamos há vários anos.” Segundo Raimundo Francisco, outra conquista foi que os motoristas de ônibus articulado terão um acréscimo de 10% nos salários. “Agora, a população pode ficar tranquila que não haverá mais a greve. Os empresários não falaram, durante a negociação, em reajuste de tarifas. Pelo menos, neste momento, não.”

A capital federal sedia, no dia 15 de junho, o jogo Suíça e Equador, pela Copa do Mundo.

7) Rodoviários de Santa Maria fizeram paralisação nesta manhã

18/06/2014

Os rodoviários da Viação Pioneira de Santa Maria fizeram uma paralisação na manhã desta quarta-feira (18), as 11 horas. Entre a pauta dos grevistas estão a forma de tratamento aos rodoviários, questionando também a qualidade do uniforme obrigatório, e o valor cobrado pelas peças dos ônibus que, segundo eles, é muito maior do que o preço de mercado.

Segundo o diretor do Sindicato dos Rodoviários, responsável por Santa Maria, Leandro Machado Pereira, a conversa de negociação vem acontecendo, mas nunca passou de uma tentativa de acordo. “Sempre que vou conversar com eles, pedem para termos calma e paciência. Mas calma também tem limite”, afirma. O objetivo da paralisação foi criar pressão na empresa, firmando suas reivindicações.

A resposta da Viação Pioneira quanto a paralisação ocorreu ainda na parte da manhã e os acordos já estão sendo decididos em reunião. Pereira diz que ainda hoje os ônibus serão liberados. A expectativa é de que tudo ocorra bem durante as negociações. “Não é nossa intenção prejudicar ninguém, nem ficarmos paralisados. Sabemos do nosso compromisso. Vai depender do fim das negociações, mas acredito que tudo seja finalmente resolvido”, afirma o diretor.

8) Rodoviários do DF entram em greve antes de jogo da Copa

04/07/2014

Os funcionários da viação Piracicabana pararam de trabalhar na manhã desta sexta-feira, 4, em função da falta de pagamento do reajuste de 20% que negociaram com empresários e o Governo do Distrito Federal (GDF) no início de junho. Ainda sem resolução para o impasse, a manifestação preocupa porque poderá prejudicar o deslocamento de quem depende do transporte público para ir até o estádio Mané Garrincha. Amanhã a cidade receberá o duelo entre Argentina x Bélgica, às 13h, pelas quartas de final do mundial.

A empresa conta com 417 ônibus e atende 200 mil pessoas por dia no DF. Nos dias de jogos na cidade, a Piracicabana é a responsável por levar os torcedores que saem da Rodoviária do Plano Piloto até o estádio. O serviço foi disponibilizado pelo GDF e é gratuito. Com os funcionários paralisados, milhares de pessoas correm o risco de ficar sem o transporte. De acordo com a Polícia Federal, até cem mil argentinos são esperados em Brasília nesse fim de semana para acompanhar a partida.

A paralisação começou logo no início da manhã e todos os veículos foram levados para a garagem da empresa. Alguns representantes dos trabalhadores estiveram reunidos desde as 10h com empresários e o Secretário de Transportes do DF, José Valter Vasquez, para buscar uma solução para o impasse. O encontro terminou por volta das 15h e, de acordo com a assessoria da secretaria, ainda não há resolução para o caso. A Secretaria Extraordinária da Copa no DF informou que desconhece a situação e buscará alternativas até o fim do dia para garantir a normalidade do serviço oferecido pelo governo para os torcedores que irão até o estádio amanhã.

Procurados pela reportagem, um dos funcionários da Piracicabana afirmou que o serviço só voltará a ser normalizado quando houver a garantia de que o reajuste será pago integralmente. O aumento beneficiará cerca de 10 mil rodoviários em todo o DF. A negociação da categoria garantiu reajuste de 20% no salário, 20% no vale-refeição, além de 40% na cesta básica. De acordo com o sindicato dos rodoviários, o salário de um motorista é de R\$ 1,6 mil e passará para R\$ 1,9 mil. O vale subirá de R\$ 347 para 416 e a cesta básica passará dos atuais R\$ 140 para R\$ 196.

9) Rodoviários mantêm paralisação e DF amanhece novamente sem ônibus

05/07/2014

Na manhã deste sábado (5), rodoviários decidiram manter a greve. Com a decisão, vários usuários foram prejudicados.

Sexta-feira caótica

Não foi a Seleção Brasileira quem “parou” Brasília a partir das 8h de ontem, mas os rodoviários em greve. Mais especificamente, os funcionários da Viação Piracicabana, empresa que atende a Bacia da malha viária do DF. Mais tarde, foi a vez da Viação Pioneira, que atende a bacia 2, cruzar os braços.

Mais uma vez, a paralisação revelou divergências entre trabalhadores e sindicato. “A decisão de parar partiu da própria categoria”, afirmou Edielson Santos, presidente do movimento Rodoviários em Luta, opositor à atual gestão do sindicato.

“Se tivermos que passar por cima da direção, então vamos passar. Temos representantes em todos os setores”, ameaçou o motorista, que alegou ter sido demitido há duas semanas por defender os interesses dos trabalhadores.

De acordo com Edielson, foi acordado em assembleia de 7 de junho que, a partir do mês seguinte, o salário dos rodoviários sofreria reajuste de 20%. Na manhã de ontem, as empresas anteciparam o pagamento de seus funcionários (que deveria ser efetuado hoje ou segunda-feira), mas sem o aumento previsto, o que motivou a paralisação.

Passageiros sofrem

Alheios aos acordos, os passageiros foram prejudicados. Suellen Silva, dona de casa de 20 anos, moradora do Paranoá, precisava levar a filha Jennifer, de 1 ano, a consulta no Hospital da Criança, pois a menina sofre de paralisia e má formação de órgãos. “Eu estava com horário marcado. Se eu perco hoje, só consigo remarcar para o próximo mês”, desabafou a mãe.

Situação parecida viveu a também dona de casa Luziene Pereira, de 35 anos, moradora de Jardim Ingá. A filha, Taís, de 17 anos, já sofreu Acidente Vascular Cerebral (AVC) e precisa de transfusões de sangue periódicas. Sem ônibus para levarem-nas ao Hospital da Criança, a mãe temeu pelo pior. “Deus me livre se ela tiver outra crise. Não vai adiantar ir ao médico porque o hospital fecha mais cedo por causa do jogo”, reclamou.

Iniciativa

Um dos diretores do Sindicato dos Rodoviários, Saulo Araújo, confirmou que a greve não foi iniciativa do sindicato, mas negou haver discordância entre os movimentos

políticos da categoria e apoiou a paralisação. “Os trabalhadores estão no direito deles”, disse.

Ontem, por volta das 11h30, Saulo anunciou a decisão de recolher os ônibus da viação Piracicabana à garagem. Estes só voltariam a circular caso os 20% de aumento fossem depositados nas contas dos funcionários.

Segundo Carlos Eduardo Nascimento, outro diretor do sindicato, “os rodoviários só devem voltar ao trabalho mediante o pagamento. O acordo foi coletivo”, explicou.

Incertezas e bagunça na volta para casa

Até o fechamento desta edição, patrões e empregados não haviam chegado a um acordo e, ao menos, duas empresas de ônibus não circularam durante todo o dia porque os funcionários cruzaram os braços: Piracicabana e Pioneira. As duas operam nas bacias 1 e 2, deixando 15 localidades sem transporte.

Sem meio de transporte, a volta para casa, assim como a ida ao trabalho, foi de longa espera e tumultuada na Rodoviária do Plano Piloto. A reportagem esteve no local e encontrou cenário desolador.

A padeira Joana Coutinho, 30 anos, moradora do Paranoá, saiu do trabalho por volta das 19h e até às 20h continuava no terminal. “É isso que dá depender de ônibus”, lamentava.

Impasse

O diretor-geral do DFTrans, Jair Tedeschi, afirmou que os rodoviários das demais empresas aceitaram a promessa do sindicato patronal de pagar o reajuste referente ao mês de junho. Porém, o assessor de imprensa do Sindicato dos Rodoviários João Jesus informou que os “companheiros” da Viação Marechal, que opera em Taguatinga, Ceilândia, Águas Claras e parte do Park Way, também paralisaram as atividades ontem à noite.

Por meio de nota, o GDF disse que o documento que legitimava o reajuste não foi assinado pelo sindicato. E a partir de agora as negociações serão feitas com as empresas.

10) Rodoviários entram em greve em dia de jogo no DF

05/07/2014

Cerca de 10 mil motoristas e cobradores entraram em greve na manhã deste sábado, 05, no Distrito Federal. Os rodoviários já haviam feito uma paralisação nesta sexta-feira, 04, e ameaçavam parar totalmente com o serviço na manhã deste sábado. Eles cobram um reajuste de 20% que foi concedido em junho e não foi pago neste mês. A paralisação ocorre no mesmo dia da partida entre Argentina x Bélgica, no Estádio Nacional Mané Garrincha.

Nos primeiros quatro jogos da Copa na cidade, o Governo do Distrito Federal (GDF) disponibilizou ônibus gratuitos que levaram os torcedores da Rodoviária do Plano Piloto até o estádio. Para garantir a continuidade do serviço, a Secretaria de Transporte do DF recorreu às empresas do entorno de Goiás para fazer o trajeto. Quinze ônibus da Grande Brasília estão na rodoviária à disposição dos torcedores que forem para o jogo. De acordo com o Diretor Operacional da Secretaria, Lúcio Lima, a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB) opera com 20 ônibus elétricos do Aeroporto Juscelino Kubitschek até a rodoviária. Os veículos começaram a rodar, ainda em fase de testes, na última quinta-feira, 03. Segundo a Inframerica, consórcio que administra o aeroporto, 45 mil pessoas devem passar pelo local hoje. Por volta das 10h, torcedores já faziam longas filas para pegar o transporte. Os ônibus saíram lotados e com muitos passageiros em pé.

Lima, no entanto, tratou de minimizar os transtornos causados pela greve. “Reforçamos os bolsões de transporte coletivo no Parque da Cidade e também na Rodoferroviária, locais próximos ao Mané Garrincha. Apenas 10% dos torcedores que foram ao estádio utilizaram o serviço de ônibus da rodoviária até o estádio nos primeiros jogos”, declarou. Segundo ele, a maioria dos torcedores optou em ir a pé para o jogo. Da rodoviária até o estádio é preciso caminhar por quase dois quilômetros.

Com a expectativa da Polícia Federal que até cem mil argentinos estejam na cidade no fim de semana, o governo disponibilizou um espaço no estacionamento da Granja do Torto para quem veio em veículos particulares e vai utilizar o transporte como hospedagem, especialmente motor homes. Uma linha especial de ônibus também foi colocada à disposição dos turistas, como explica o diretor da Secretaria de Transporte. “Colocamos cinco ônibus no local para levar os argentinos até a Fan Fest, em Taguatinga. No entanto, apenas dois veículos saíram de lá, às 10h, com 20 passageiros em cada carro. O movimento está abaixo do que esperávamos”, comemorou. Com a greve, quem aproveitou para ganhar dinheiro foram taxistas e motoristas piratas. Na rodoviária, os táxis serviram como lotação e cobraram preços fixos dos passageiros que dependem do transporte coletivo.

Os rodoviários ainda negociam com os empresários para tentar solucionar o impasse. Por telefone, um dos funcionários da Piracicabana afirmou que o serviço só voltará a ser normalizado quando houver a garantia de que o reajuste será pago integralmente. O aumento beneficiará cerca de 10 mil rodoviários em todo o DF. A negociação da categoria garantiu reajuste de 20% no salário, 20% no vale-refeição, além de 40% na cesta básica. De acordo com o sindicato dos rodoviários, o salário da categoria passará dos atuais R\$ 1,6 mil para R\$ 1,9 mil. O vale subirá de R\$ 347 para R\$ 416 e a cesta básica sairá de R\$ 140 para R\$ 196.

11) Com os rodoviários em greve, o jeito foi pedir carona ou ir a pé

06/07/2014

Os torcedores argentinos que vieram assistir ao jogo no estádio Mané Garrincha ontem, tiveram que lidar com outro tipo de apreensão: a incerteza de como se locomover dentro da cidade. Em função da greve dos rodoviários, iniciada sexta, eles tiveram de ir ao estádio a pé.

No segundo e sofrido dia de greve dos ônibus, não apenas os torcedores como toda a população ficou desassistida pelo transporte público. A solução do DFTrans, até a resolução do impasse, foi remanejar veículos que atendem a Região Metropolitana.

Turistas pedem carona

“Soube da paralisação depois de chegar à parada. Tive de ligar para meu patrão vir me buscar”, reclamou a cuidadora de idosos, Isabel dos Santos Novaes, de 34 anos. Ela já aguardava há mais de uma hora em um ponto de Sobradinho quando foi abordada pela reportagem.

Situação parecida viveram os argentinos que acamparam no estacionamento da Granja do Torto. No dia da partida de sua seleção, alguns desavisados esperaram na parada em frente ao local, até serem avisados sobre a greve. O Jornal de Brasília flagrou dois torcedores argentinos conseguindo carona com um senhor brasileiro que passava pelo local. Foi a única solução para a maioria.

O casal paraibano Geraldo e Fátima Medeiros, de 56 anos, chegou a Brasília e foi direto à Rodoviária do Plano Pilot, na expectativa de pegar ônibus para ir ao Estádio Nacional.

“Acho que vamos andando mesmo. Não sabíamos dessa paralisação”, comentou o marido.

“Sou favorável a manifestações, mas acho que o prejuízo causado (pela greve de ontem) não vai ser revertido em benefício da classe trabalhadora”, opinou Geraldo.

Perguntas que parecem não ter respostas

Ainda na Rodoviária, um ato em apoio à greve dos rodoviários foi marcado para às 11h, mas não contou com muitos adeptos.

Segundo Edielson Santos, representante do movimento Rodoviários em Luta, opositor à atual direção do sindicato, a militância não pode comparecer justamente pela falta de ônibus, já que muitos moram em regiões afastadas e não têm carro.

“Estive mais cedo no Palácio do Buriti, pois haviam dito que aconteceria uma reunião às 9h, mas não havia ninguém”, denunciou. Ele acusou a diretoria de não atender aos interesses da categoria e avisou: “Pode haver rebelião da base e, se preciso for, passaremos pela direção para conseguir nosso direito”. Edielson ressaltou que a paralisação partiu dos próprios rodoviários.

Na última sexta, a reportagem conversou com Saulo Araújo, um dos diretores, e ele alegou apoiar o movimento grevista, que teria sido “espontâneo”. A tensão política que permeia a categoria, no entanto, parece aumentar.

Já o DFTrans respondeu que “ainda estava em negociação” e não deu mais detalhes até o fechamento desta edição. Ou seja, a previsão é de que a greve continue hoje.

Muitos dos torcedores que deixaram o estádio ontem seguiram a pé ou de carona até a rodoviária.

Emergência

De acordo com o GDF, no Parque da Cidade foram disponibilizados 34 veículos para levar os torcedores até os bolsões de estacionamento.

12) Greve dos rodoviários: trégua depois de pagamento

08/07/2014

Após três dias com os braços cruzados, os funcionários das cinco empresas de ônibus voltaram a trabalhar ontem. Em negociação, representantes do Governo do Distrito Federal e do Sindicato dos Rodoviários e empresários do setor acordaram em reajustar 20% do salário dos trabalhadores – que já teria sido firmado há um mês, mas não cumprido. A promessa é de que até a próxima terça-feira todos os pagamentos sejam realizados.

Apesar do acordo, quem precisou pegar ônibus ontem encontrou dificuldades. As empresas Marechal, Pioneira e São José começaram a circular atrasadas porque alguns funcionários chegaram tarde por não saberem do acordo.

O fim da paralisação foi motivado pela expectativa de receber o aumento de abono salarial e de homologação da nova tarifa técnica – valor repassado aos operadores pelo governo referente a cada passageiro.

O garagista Marcos Santos, 31 anos, apoia a greve. “Foram dois anos sem aumento, já tinha passado da hora”, disse.

Divergência

A empresa São José foi a que mais demorou a voltar a circular. Segundo funcionários, eles estavam sem receber o salário desde o mês passado. Então, uma nova paralisação foi ameaçada. A promessa era de que se até as 12h de ontem o valor não fosse

depositado, outra paralisação iria ocorrer. Uma hora antes do prazo final, entretanto, os valores já tinham sido depositados.

A assessoria de imprensa das empresas Urbi, Marechal, Pioneira e São José informou que salários não foram pagos na sexta-feira pela redução de horário provocada pelo jogo da Copa.

Segundo Jorge Farias, presidente do Sindicato dos Rodoviários, as empresas Urbi e Piracicabana receberam o reajuste de maio ontem. Na sexta-feira, outros 20%, referentes a junho, serão pagos.

As outras três empresas (Marechal, Pioneira e São José), que retomaram os trabalhos apenas ontem, receberão os primeiros 20% amanhã e os outros em uma semana.

Saiba mais

Com o reajuste, o salário inicial de motorista vai de R\$ 1,6 mil para R\$ 1,9 mil; o salário de cobradores, de R\$ 840 para R\$ 1 mil; o tíquete-alimentação, de R\$ 347 para R\$ 416; e a cesta básica, de R\$ 140 para R\$ 196.

Cerca de 11 mil rodoviários serão beneficiados com os novos valores.

13) Rodoviários realizam paralisação relâmpago no Gama

11/07/2014

Rodoviários realizaram paralisação relâmpago na tarde desta sexta-feira (11), no Gama. Os motoristas alegam que o protesto, que durou cerca de 30 minutos, é contra o desconto em seus contra-cheques por avarias nos veículos, ou seja, os custos com manutenção por acidentes com os ônibus que estão sendo abatidos dos funcionários responsáveis pelo transporte.

Segundo a Viação Pioneira, que atende a região, uma reunião foi marcada para a próxima semana para tentar resolver o problema. O DFTRANS não se manifestou sobre o assunto.

14) Com rodoviários em greve, usuário paga o preço da queda de braço

17/07/2014

Às 6h20, Aurenice Queiroz, 26 anos, saiu de casa, no Gama, para mais um dia de trabalho. Pegou o circular normalmente, com destino à estação terminal do BRT Sul, de onde partiria até a Rodoviária do Plano Piloto, mas lá se deparou com um problema. Às 7h, os ônibus pararam. Outras 18 regiões sofreram com a falta de transporte ontem. A greve deve continuar, uma vez que as negociações foram interrompidas à noite e provavelmente serão retomadas hoje.

Ao todo, 1,6 mil ônibus das empresas Pioneira, Marechal e São José ficaram parados, prejudicando 320 mil usuários. Como resultado, muitos passageiros ficaram revoltados e fecharam vias do DF.

Na saída do Gama, cerca de 200 pessoas, segundo a polícia, bloquearam a principal pista de acesso à Brasília, a DF- 480, e as saídas leste e oeste da região administrativa. O protesto foi iniciado pelos próprios passageiros após serem noticiados de uma nova paralisação – a última ocorreu há 15 dias. O motivo é o mesmo: a cobrança do pagamento da segunda parcela do reajuste de 20%. “Agora não acreditamos mais em promessas”, disse o motorista João Batista, 43 anos.

“Ilhados”

“Nos deixaram no meio do caminho e agora estão tirando nosso direito de ir e vir”, reclamou a estudante Thalita Meluá, 20 anos. Assim como Aurenice, ela foi deixada na estação e não conseguia ir ao destino ou voltar para casa.

Pouco antes das 9h, o subcomandante do 9º Batalhão da PM, major Paiva, procurou o DFTrans, que prometeu o envio de três ônibus de cooperativas. Uma hora e meia depois, uma kombi que teria sido cedida pela administração regional chegou para transportar os nove passageiros que ainda esperavam. Outros dois pegaram carona com a PM.

“Nos deixarem aqui, no meio do nada, sem ter como ir ou voltar foi a gota d’água”, diz o operador Moisés Francisco, 31.

Falta de alternativa desagradada

No último dia 27, o Expresso DF Sul iniciou as operações definitivas no Gama. Assim, linhas que iriam à Rodoviária do Plano Piloto e Esplanada foram desativadas, sendo o único meio para chegar a esses destinos. A promessa era de que a faixa exclusiva faria com que o percurso fosse feito mais rapidamente. Entretanto, a população se queixa de lentidão e lotação.

“É um problema. Temos de vir apertados no ônibus lotado, além de ser lento. A propaganda de diminuição de tempo é falsa porque demoramos muito mais para chegar ao destino”, afirmou a massoterapeuta Shirlene Gomes, 32 anos. Ela esperava há pelo menos três horas por algum transporte.

Às 12h, o terminal sul do Expresso DF tinha usuários à espera. Alguns com esperança do retorno dos ônibus. Glauco de França, 20 anos, era um desses. “É complicado porque o ônibus já costuma demorar e ir lentamente. Agora, pararam. A gente fica sem escolha, sem ter como sair daqui”, lamenta.

Na garagem da Viação Pioneira, dezenas de ônibus estavam estacionados, com alguns funcionários de braços cruzados na porta.

Espera e falta de informações

No terminal rodoviário do Gama, centenas de pessoas esperavam sem respostas. Desde as 5h30 aguardando, o auxiliar administrativo Vinícius Lima, 18 anos, ainda tinha esperanças de ir trabalhar, no Riacho Fundo. Ele reclama da falta de informações e completa: “Há duas semanas enfrentei essa mesma situação e já estou aqui de novo. É ridículo ter que passar por isso!”.

Correndo o risco de perder o ônibus que seguiria da Rodoviária Interestadual de Brasília à Cavalcante (GO), a aposentada Antônia Ramos, 62 anos, tentava achar um meio de chegar ao destino. “Realmente não temos condições de depender do transporte público”, lamenta.

Negociações

O diretor-geral do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), Jair Tedeschi, informou que o governo tenta um acordo com as empresas, que dizem não ter condições de fazer o repasse sem o pagamento. A pasta ressaltou, ainda, que a negociação é entre empresários e rodoviários, com intermédio do GDF.

A pasta destacou que não há verba pública para o pagamento dos salários dos rodoviários e que não tem participação nessa relação trabalhista. Há, entretanto, uma discussão sobre o ajuste da tarifa técnica, que é o valor repassado das passagens às empresas. Segundo o DFTrans, esse ajuste não será repassado aos usuários e “não tem relação alguma com o cumprimento do acordo coletivo por parte das empresas”.

Em função da paralisação, o metrô funcionou com a capacidade máxima de 24 trens, e o movimento de usuários aumentou em torno de 20%. “O fluxo de Ceilândia, Samambaia e Taguatinga foi maior que o normal. Tendo demanda, o metrô pode ampliar a frota em horários alternativos”, explica a pasta.

Ônibus piratas fazem a festa

A volta para casa também foi confusa e com poucas opções para driblar o caos decorrente da greve. Com baias vazias e plataformas cheias, a Rodoviária do PlanoPiloto foi tomada pelo transporte pirata, que atuou livremente. Carros, vans e até ônibus saíam com lotação máxima para atender aos passageiros que não tinham como voltar para casa.

Houve quem desviou a rota ou conseguiu uma carona, mas a principal escolha foi a utilização de transportes clandestinos. “Não me sinto segura utilizando esse tipo de transporte, mas não nos dão outra opção. Se eu não fizer isso, não volto para casa”, afirmou Gracilene da Silva Matos, prestadora de serviços gerais, 28 anos.

Ela é moradora de Samambaia Sul, mas estava a caminho do Itapoã. “Não tive para onde correr. As duas áreas foram afetadas pela greve”, lamentou.

Gracilene não foi a única. O pintor Antônio de Deus, 40 anos, é morador de Ceilândia e para chegar ao trabalho teve que utilizar o serviço pirata. “Sem os ônibus, ficamos praticamente ilhados”, contou o pintor, que chegou uma hora atrasado no trabalho. Para voltar para casa, ele utilizaria o metrô e posteriormente tentaria pegar uma van, sem a certeza de que conseguiria.

15) Rodoviários se reúnem para negociar o fim da greve

16/07/2014

Representantes do Sindicato dos Rodoviários e das empresas Pioneira, Marechal e São José, estão reunidos neste momento para negociar o fim da greve dos rodoviários, que teve início na manhã desta quarta-feira (16).

Segundo informações, por volta das 10h30 desta quarta, eles já estavam reunidos. Não há previsão do término das negociações e conseqüentemente, do término da greve. Os representantes não informaram o local da reunião.

TRANSTORNOS

Cerca de 320 mil usuários do transporte público do Distrito Federal foram afetados pela greve dos rodoviários das empresas Pioneira, Marechal e São José. De acordo com o Transporte Urbano do DF (DFTrans), mais de 1600 ônibus, incluindo os que fazem as rotas do BRT Expresso Sul, estão paralisados, atingindo moradores de 18 regiões

administrativas da capital, entre elas Santa Maria, Gama, Ceilândia, Samambaia e Planaltina.

Paralisados desde às 7h da manhã, a volta para casa promete mais problemas para os passageiros que dependem dos ônibus. De acordo com Leandro Pereira, diretor do Sindicato dos Rodoviários, os trabalhadores só voltam a trabalhar quando ocorrer o depósito dos 20% de reajuste salarial acertado entre empresários e o Governo do Distrito Federal (GDF) no início do mês de junho. O combinado era de que o pagamento fosse feito até ontem.

No terminal de Santa Maria, o cenário era de caos. Centenas de passageiros estavam com a expectativa de que os ônibus voltassem para seguirem ao trabalho ou compromissos marcados. Carlos Wemerson de Oliveira chegou ao local por volta das 7h10 e não sabia o que fazer para chegar ao trabalho, no Riacho Fundo I. Vendedor em uma loja de celulares, ele temia levar falta. “Os chefes não entendem. Se eu não for trabalhar hoje, vão descontar um valor muito alto do meu salário”, diz. A atendente de lavanderia, Marília Rodrigues, estava na mesma situação. Ela chegou a ligar para o chefe, mas ele pediu que ela desse um jeito de chegar ao trabalho. Sem opções, ela apenas decidiu esperar.

NEGOCIAÇÕES

As paralisações começaram na manhã de terça-feira (15), quando os motoristas e cobradores das cooperativas Coortarde e Riacho Grande cruzaram os braços com a justificativa de que não receberam o pagamento do mês de julho. Na ocasião, o DFTrans disponibilizou ônibus extras para atenderem os moradores das cidades afetadas.

Um motorista da empresa Pioneira, que prefere não se identificar, reclama que os atrasos são frequentes, mas que os rodoviários fazem o possível para não paralisarem os trabalhos. “Infelizmente, a população não entende o nosso lado. A greve é a última opção”, conta. Segundo o diretor Leandro Pereira, o sindicato dos rodoviários está em negociação com os empresários para tentar resolver a situação.

Maria do Socorro Amaral, moradora de Santa Maria, se sente prejudicada com as paralisações, mas compreende o lado dos rodoviários. “Estão lutando pelos direitos deles”, afirma. O *Jornal de Brasília* tentou entrar em contato com os representantes das empresas, mas não obteve retorno até a publicação deste texto.

PROTESTOS

Moradores do Gama fecharam os dois sentidos da DF-480 no início da manhã. Revoltados com a falta de ônibus, cerca de 80 pessoas, de acordo com a Polícia Militar, bloquearam a principal saída da cidade, provocando congestionamentos na via.

REFORÇO

Em função da greve, o Metrô-DF intensificou a quantidade de trens a partir desta quarta-feira (16). Nos horários de pico, manhã e noite, 24 trens estarão em circulação. Nos horários alternativos, o metrô irá operar com a quantidade normal de 20 trens. Para desafogar o trânsito, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) irá liberar as faixas exclusivas para ônibus na EPTG e EPNB durante todo o período da greve. Segundo o DER, as faixas serão liberadas nos dois sentidos das vias.

**Com informações de Jéssica Lília.*



16) Faixas exclusivas da EPTG e da EPNB estão liberadas até fim da greve dos rodoviários

17/07/2014

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) liberou, na manhã desta quinta-feira (17), as faixas exclusivas de ônibus da Estrada Parque Taguatinga (EPTG) e da Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB) para os carros. As faixas estão liberadas nos dois sentidos.

Durante todo o período da greve, os motoristas poderão circular na via.

17) TRT nega liminar e marca audiência para pôr fim à greve dos rodoviários

17/07/2014

O Tribunal Regional do Trabalho (TRT) marcou para esta sexta-feira (18), às 17h30, uma audiência de conciliação com os representantes do Sindicato dos Rodoviários e das empresas Pioneira, Marechal e São José. A reunião foi marcada em função da negação da liminar, requerida pelas empresas rodoviárias no dissídio coletivo de greve.

Mediante o argumento das empresas de que a greve deflagrada pelos funcionários é ilegal, as empresas pediram ao TRT-10 determinasse a suspensão imediata da greve com determinação de retorno ao trabalho.

O presidente do TRT-10, desembargador André Dasmasceno, ainda frisa que a paralisação não alcança toda a categoria, mas sim, apenas os empregados vinculados às empresas suscitantes, sendo motivadas pelo não pagamento de salários.

Greve

A paralisação dos motoristas e cobradores iniciou nesta terça-feira (15) por conta do não pagamento do reajuste salarial, acertado em junho deste ano. De acordo com o Sindicato dos Rodoviários, os funcionários deveriam de beneficiar do aumento de 20% no salário, 20% no tíquete alimentação e mais 40% na cesta básica.

Com a greve, cerca de 320 mil pessoas estão sendo prejudicadas com a paralisação que afeta três das cinco bacias do sistema de transporte coletivo. As empresas Marechal, Pioneira e São José atendem moradores de 18 regiões administrativas do DF, entre elas Gama, Santa Maria, São Sebastião, parte de Taguatinga e do Park Way, Ceilândia, Guará, Vicente Pires e Brazlândia.

18) TRT considera abusiva a greve dos rodoviários do DF realizada em julho

14/08/2014

A Primeira Seção Especializada do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região declarou abusiva a greve deflagrada por rodoviários do Distrito Federal nos dias 16 e 17 de julho deste ano. A decisão foi tomada durante julgamento de um dissídio coletivo de greve ajuizado pela Viação Pioneira, Auto Viação Marechal e Expresso São José em desfavor do sindicato dos trabalhadores em empresas de transportes terrestres de passageiros urbanos, interestaduais, especiais, escolares, turismo e de transportes de carga do DF.

Segundo o relator do dissídio, desembargador Alexandre Nery de Oliveira, a greve foi considerada abusiva porque o sindicato não comunicou, previamente, aos usuários e às empresas a ocorrência da paralisação. Também não foi informado qualquer plano de atendimento das necessidades mínimas da população no período. Por se tratar de serviço essencial, de acordo com a Lei de Greve (Lei 7.783/89), a paralisação deve ser anunciada com antecedência mínima de 72 horas. Além disso, não houve assembleia da categoria para aprovar a paralisação.

“O exercício do direito de greve pelos trabalhadores deve observar a regulamentação decorrente do próprio texto constitucional, inclusive quanto às penas pertinentes a eventual abuso, mais ainda quando ocorrente em serviço declarado essencial, estando a regulamentação infraconstitucional definida na Lei 7.783/89, a denominada Lei de Greve. Nada, absolutamente nada do que exigido pela Lei para a deflagração de movimento paredista resultou observado pelo suscitado”, constatou o magistrado em seu voto.

Para ele, a greve mostrou desrespeito à população do Distrito Federal. “Centenas de milhares de pessoas não tiveram como ir a seus locais de estudo ou trabalho ou não tiveram ao final do dia como retornar para suas residências, com o colapso das demais linhas de ônibus e dos demais meios de transporte público, ou mesmo pela inexistência de linha totalmente paralisada, tendo que usar dos extorsivos transportadores piratas que, em vans lotadas, circulavam sem qualquer atendimento às normas de segurança, num fechar de olhos das autoridades para não piorar, ainda mais, o caos criado no Distrito Federal”, observou.

Negociação

Conforme informações fornecidas pelas empresas nos autos do processo, 1.680 ônibus deixaram de circular em todo o Distrito Federal no período da greve. Em sua defesa, o sindicato alegou que o movimento foi deflagrado, porque as empresas não cumpriram a promessa de concessão de 20% de reajuste salarial e de 40% no valor da cesta básica, além do pagamento de diferenças salariais.

Além desse motivo, a entidade também lembrou que as licitações ocorridas em 2011 resultaram na alteração das empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo, que provocou o desligamento e movimentação de aproximadamente 12 mil rodoviários, com a intervenção do Governo do Distrito Federal em empresas que estavam em recuperação judicial ou em inadimplência. A situação culminou na demissão de 1,5 mil trabalhadores.

Desde setembro de 2012, o sindicato afirma buscar solução pacífica para o problema, a fim de garantir a empregabilidade dos rodoviários nas empresas vencedoras das licitações. Ano passado, o GDF conseguiu que a Câmara Legislativa aprovasse projeto de lei para autorizar o pagamento das verbas rescisórias dos trabalhadores demitidos, mas a norma foi suspensa por ordem do Tribunal de Justiça do Distrito Federal Territórios (TJDFT). Segundo a entidade representante dos rodoviários, a última

convenção coletiva foi firmada em 2011 com vigência até 2013. No entanto, não há provas de que foram feitas tentativas frustradas de negociação com as empresas que justificassem a deflagração da greve de julho deste ano.

19) Rodoviários de cooperativas fazem paralisação nesta manhã

15/08/2014

Cerca de 2 mil funcionários – motoristas e cobradores – de cooperativas de transporte público do Distrito Federal cruzaram os braços na manhã desta sexta-feira (15). Brazlândia, Ceilândia, Guará, Paranoá, Recanto das Emas, Samambaia, Santa Maria e Sobradinho estão entre as cidades afetadas pela paralisação. A greve já foi encerrada e os ônibus voltaram a circular.

Segundo um membro do Sindicato dos Rodoviários do DF, a previsão é que a categoria volte a circular ainda nesta manhã. Os funcionários querem equiparação salarial com as empresas convencionais. Neste caso, o GDF deu subsídios para as empresas convencionais conseguirem aumentar o salários dos funcionários sem aumentar a tarifa.

Ainda de acordo com o sindicato, a categoria tenta desde o início da semana fazer um acordo com o governo, mas até agora não teve sucesso. “Vamos voltar no máximo até às 9h. Com esta paralisação, o governo irá nos convocar para uma reunião”, explica Raimundo Carvalho, membro do sindicato.

Segundo o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), em cada região afetada foram colocados vinte ônibus convencionais, com o intuito de diminuir o efeito da paralisação. O DFTrans explicou que os rodoviários das cooperativas querem equiparação salarial com os funcionários das linhas convencionais.

Aguarde mais informações.

20) Rodoviários fazem paralisação por falta de pagamento

06/09/2014

Funcionários da empresa de ônibus, Viação Pioneira, cruzaram os braços e realizam paralisação desde às 4h da manhã deste sábado (6).

Segundo os rodoviários, a parada aconteceu pela falta do pagamento de salário e dos benefícios que deveriam ter sido pagos na última sexta-feira (5).

Em reunião, os funcionários não aceitaram o acordo estabelecido pelo sindicato e alegaram voltar ao trabalho apenas quando receberem o pagamento.

21) Depois de dois dias, rodoviários do DF encerram greve

08/09/2014

A paralisação iniciada pelos rodoviários da Viação Pioneira no último sábado (6) se encerrou na madrugada desta segunda-feira (8). Os funcionários reivindicam o

pagamento do auxílio refeição e dos salários do mês de agosto, que deveriam ter sido depositados na sexta (5).

De acordo com o sindicato dos rodoviários, cerca de 3 mil funcionários cruzaram os braços e 640 ônibus ficaram parados. A empresa informou que faria o pagamento até o meio-dia desta segunda.

A Viação Pioneira atende as regiões de Santa Maria, São Sebastião, Paranoá, Itapoã, Gama, Jardim Botânico, Lago Sul, Park Way e Candangolândia. A empresa também é responsável pelo Expresso DF Sul, que também ficou parado durante os dois dias de greve

22) Rodoviários que atendem 14 regiões do DF entram em greve

22/09/2014

Rodoviários de duas empresas de ônibus que atendem várias regiões do Distrito Federal estão de braços cruzados nesta segunda-feira (22). Mais de mil ônibus, que atendem 14 regiões do DF, estão parados.

Segundo o sindicato da categoria, funcionários das empresas Pioneira e Marechal paralisaram nesta manhã por falta de pagamento do adiantamento de salário, que era pra ter sido depositado na última sexta-feira (19).

Procurada, a assessora de imprensa das duas empresas afirma que estão tentando resolver o problema até o final do dia para não prejudicar a volta para casa. De acordo com o Sindicato dos Rodoviários, os trabalhos só serão retomados quando o pagamento for efetuado.

As cidades afetadas são: Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way, Santa Maria, São Sebastião e Gama, atendidas pela Viação Pioneira (Bacia 2); e parte de Taguatinga e do Park Way, Ceilândia, Guará e Águas Claras, da Marechal (Bacia 4).

23) Rodoviários encerram greve na madrugada desta terça-feira

23/09/2014

O Sindicato dos Rodoviários informou na manhã desta terça-feira (23), que os ônibus das empresas Marechal e Pioneira já voltaram às ruas e estão funcionando com 100% do efetivo.

Segundo a assessoria, o pagamento do salário adiantado de 40% foi realizado durante a madrugada desta terça-feira. Durante a manhã, os ônibus das duas empresas já funcionavam normalmente.

A empresa Marechal atua na Bacia 4, com cerca de 465 ônibus para uma Parte de Taguatinga e do Park Way, Ceilândia, Guará e Águas Claras.

Já a empresa Pioneira possui cerca de 640 ônibus e atende as regiões do Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way, Santa Maria, São Sebastião e Gama.

Paralisação

Nesta segunda-feira (22), as empresas estacionaram cerca de 1 mil ônibus por falta de pagamento. Segundo representantes da categoria, havia sido acordado que todo dia 19, os funcionários das empresas receberiam um adiantamento de 40% do salário.

Porém, o pagamento não foi efetuado. Ainda de acordo com o sindicato, as empresas alegam que o pagamento não foi realizado porque o Governo do Distrito Federal não repassou o valor referente aos vale transportes.

24) Rodoviários da empresa São José amanhecem em greve

07/10/2014

Passageiros de ônibus de Ceilândia, Riacho Fundo II, Taguatinga, Recanto das Emas e Vicente Pires podem continuar sem transporte hoje. Isso porque os rodoviários da empresa São José retiraram os ônibus das ruas desde a manhã de ontem, e até o fechamento desta edição prometiam dar continuidade à paralisação.

De acordo com o Sindicato dos Rodoviários, o motivo da ação foi o descumprimento do acordo de reajuste salarial. Uma negociação foi iniciada assim que os trabalhadores cruzaram os braços, mas até o fim do dia ainda não havia uma solução.

O problema teria surgido porque, para que não houvesse impacto significativo nos contracheques, os funcionários pediram que os descontos com INSS e FGTS fossem divididos em três meses – o que não ocorreu. Com isso, segundo o assessor do Sindicato dos Rodoviários, João de Jesus, após os descontos, alguns funcionários chegaram a receber somente R\$ 40.

A empresa declarou que espera que a situação seja contornada o mais rápido possível. Os rodoviários prometem voltar somente depois que a situação seja resolvida.

Volta difícil

Com isso, a volta para casa foi de muita espera. Na Rodoviária do Plano Piloto desde as 16h, a operadora de telemarketing Jéssica Monteiro, 22 anos, só conseguiu condução para a Expansão do Setor O por volta das 20h, com um ônibus pirata. “É o mesmo preço da passagem. Preciso ir para casa”, justificou.

A técnica em enfermagem Maria das Dores, 42, não sabia da paralisação e continuava na fila. “Estão em greve? Nossa!”, surpreendeu-se.

25) Greve dos rodoviários: TRT nega liminar e marca audiência de conciliação em dissídio

07/10/2014

Está marcada para a próxima quinta-feira (09/10), às 14h30, audiência de conciliação no Dissídio Coletivo de Greve ajuizado pela Expresso São José Ltda contra o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários do Distrito Federal.

O presidente do TRT 10ª Região, desembargador André Damasceno, negou o pedido de liminar no qual a empresa pretendia que a justiça determinasse ao sindicato a garantia do serviço mínimo de 80% da frota efetiva de cada linha de transporte operada pela São José, sob pena de multa diária de R\$ 100 mil. Também foi negado o pedido para que o sindicato se abstinhasse de promover piquetes.

Segundo o magistrado, não há indícios que, em primeira análise, justifiquem a concessão da liminar requerida. A empresa não juntou aos autos prova de que a paralisação tenha alcançado todos os empregados, tampouco está claro o motivo do movimento. “Notícias aludem não apenas à questão dos descontos legais incidentes, o

pagamento retroativo perpetrado pela empresa, mas também a eventual incorreção no pagamento de horas extras.”

Na decisão, o desembargador destaca ainda que, de acordo com os documentos juntados, a paralisação não alcança toda a categoria dos rodoviários, mas apenas empregados vinculados à Expresso São José, e que os prejuízos aos passageiros das regiões atendidas pela empresa serão minimizados por meio de reforço anunciado pela DFTRANS.

Dissídio Coletivo de Greve

No processo ajuizado na noite de ontem (6/10), a Expresso São José Ltda. afirma que o sindicato paralisou as atividades na empresa sem qualquer comunicação, assembleia ou reivindicação com base em acordo coletivo. Essa paralisação, de acordo com a empresa, estaria impedindo o transporte de milhares de passageiros, especialmente das cidades de Ceilândia, Setor de Indústria, Vicente Pires, Brazlândia e Cidade Estrutural.

No entender da Expresso São José, a greve tem como objetivo único exigir o parcelamento do desconto do imposto de renda, do INSS e da taxa sindical, decorrentes do reajuste concedido por força do coletivo de trabalho firmado em setembro deste ano. A empresa diz que o sindicato se nega a aceitar os descontos incidentes sobre a folha de pagamento, e por isso paralisa todas as atividades da empresa, impedindo, ainda, o acesso ao trabalho por meio de manifestações de atos violentos de persuasão.

Com estes argumentos, afirmando que nenhuma das regras estabelecidas pela lei de greve foram observadas, pediu a concessão de liminar, e no mérito, pediu que fosse declarada a abusividade da greve, com a consequente determinação de desconto de todos os dias parados.

26) Paralisação dos Rodoviários da Pioneira continua nesta sexta-feira

06/11/2014

Nesta sexta-feira (7), a paralisação das atividades dos rodoviários da empresa Pioneira continua. De acordo com o Sindicato dos Rodoviários, não há previsão para a volta dos coletivos às ruas, pois os funcionários só irão retomar seus serviços quando o salário e o ticket alimentação forem depositados.

Entenda o caso

Rodoviários da empresa de ônibus Pioneira paralisaram as atividades na manhã desta quinta-feira (6). Aproximadamente 3 mil funcionários cruzaram os braços e 640 ônibus pararam de circular em cidades como Santa Maria, São Sebastião, Gama, Itapoã, Paranoá, Lago Sul, Jardim Botânico e Park Way.

De acordo com o Sindicato dos Rodoviários, o que motivou os funcionários a pararem os serviços foi o frequente atraso no pagamento do salário e benefício alimentação. A classe deveria ter recebido o pagamento do mês de Outubro até a noite de ontem. A empresa Pioneira alega que não efetuou os pagamentos por não ter recebido repasse de verbas do GDF.

Com a paralisação, aproximadamente 200 mil passageiros ficam sem transporte. Não há previsão para os coletivos voltarem para a rua.

27) Greve dos rodoviários: Pioneira tenta empréstimo para pagar dívida

08/11/2014

Pelo segundo dia consecutivo, usuários de transporte público das cinco cidades atendidas pela Viação Pioneira ficaram sem ônibus, cenário que deve se repetir hoje. O Transporte Urbano do DF (DFTrans) reconhece a dívida de R\$ 15 milhões com a

empresa, mas não apresenta sequer proposta para a quitação do débito. Para tentar contornar a situação, a Pioneira decidiu tentar por conta própria um empréstimo com o Banco de Brasília (BRB) para saldar a dívida com os funcionários e garantir o pagamento do salário, atrasado desde o último dia 4.

De acordo com o diretor do Sindicato dos Rodoviários, João Jesus de Oliveira, até o fechamento desta edição, o banco não havia dado o parecer sobre a solicitação de crédito.

“Tudo indica que a greve vai mesmo continuar durante o fim de semana”, disse.

A dívida do governo com a empresa corresponde ao repasse de três quinzenas referentes ao passe livre estudantil, à passagem gratuita a portadores de necessidades especiais e à Operação Branca do BRT.

Usuários

Alheia ao impasse, mas prejudicada pela paralisação dos rodoviários, a moradora do Gama Marquelene Silva, 26 anos, não sabia como voltaria para casa no fim da tarde de ontem. “Não sei onde pegar o ônibus. Ninguém informa nada”, reclamou.

O DFTrans remanejou alguns ônibus de cooperativas para fazer a linha até o Gama.

Mas a quantidade era insuficiente. No início da noite, o que se via eram paradas lotadas de passageiros. A tarefa de voltar para casa não era fácil. Até as lotações piratas, que cobravam R\$ 5, estavam concorridas. O intervalo entre uma e outra era longo.

Depois de ficar uma hora e meia esperando um ônibus na plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto, o pedreiro José Gomes, 36 anos, parecia conformado com a espera. “Tenho de esperar, não há o que fazer”, lamentou.

Em nota, o DFTrans afirma que tem feito repasses praticamente diários às empresas para amenizar o impacto da dívida. Mas não informou quando vai quitá-la toda.

28) Paralisação de rodoviários continua nesta segunda-feira

10/11/2014

Sem um acordo entre o DFTrans e a Viação Pioneira, empresa de transporte público que presta serviço para o Governo do Distrito Federal, a paralisação dos rodoviários continua nesta segunda-feira (10).

De acordo com o Sindicato, não há previsão para a volta dos coletivos às ruas, pois os funcionários só irão retomar suas atividades quando o salário e o ticket alimentação, referentes ao mês de outubro, forem depositados.

A empresa deve aproximadamente 15 milhões aos funcionários e alega que está dependendo de um depósito do GDF para efetuar os pagamentos.

Enquanto isso, cerca de 640 ônibus estão fora de circulação em Brasília e Região Metropolitana.

Entenda o caso

Rodoviários da empresa de ônibus Pioneira paralisaram as atividades na manhã de quinta-feira (6). Aproximadamente 3 mil funcionários cruzaram os braços e cerca de 640 ônibus pararam de circular em cidades como Santa Maria, São Sebastião, Gama, Itapoã, Paranoá, Lago Sul, Jardim Botânico e Park Way.

De acordo com o Sindicato dos Rodoviários, o que motivou os funcionários a pararem os serviços foi o frequente atraso no pagamento do salário e benefício alimentação. A classe deveria ter recebido o pagamento do mês de outubro até a noite de ontem (5). A empresa Pioneira alega não ter recebido repasse de verbas do GDF.

Com a paralisação, aproximadamente 200 mil passageiros ficam sem transporte. Não há previsão para os coletivos voltarem para a rua.

29) Greve dos rodoviários preocupa comércio

13/11/2014

As cooperativas de transporte público Cootarde e MCS retomaram as atividades, mas a greve dos ônibus ainda não acabou por completo. Os trabalhadores da viação Pioneira da cooperativa Alternativa mantiveram os braços cruzados, sem previsão de retorno. Agora, são 212 mil passageiros prejudicados, situação que aflige o comércio. Preocupado com o impacto negativo devido à proximidade do Natal, o Sindicato do Comércio Varejista vai pedir a intervenção do Ministério Público no caso. As regiões afetadas pela greve são Gama, Santa Maria, São Sebastião, Itapoã, Paranoá, Lago Sul, Jardim Botânico, Candangolândia, Park Way e Samambaia. Segundo o Sindivarejista, que representa 30 mil lojas de rua e de shoppings, a paralisação tem trazido prejuízo, uma vez que muitos funcionários chegam atrasados ou nem conseguem comparecer ao trabalho.

Algumas lojas têm alugado veículos para transportar os funcionários, mas nem todas podem tomar essa providência. “Estamos a 43 dias do Natal (ontem), época em que as vendas começam a crescer. Com a paralisação, há transtornos com efeitos econômicos negativos. Esperamos que o Ministério Público adote as providências que o caso requer”, declarou o presidente do sindicato, Edson de Castro. Mas os rodoviários não pretendem voltar ao trabalho enquanto os salários, os tíquetes-alimentação e o plano de saúde não estiverem em dia. A categoria também exige que as empresas apresentem um planejamento para que os atrasos nos pagamentos não voltem a ocorrer.

ALTERNATIVAS

Quem depende do transporte público tem recorrido aos piratas para se locomover. Segundo o operário Geovane Gomes, 23 anos, morador do Itapoã, o uso do transporte irregular tem saído caro. “São R\$ 50 em uma semana, faz diferença no nosso bolso. Mas não temos opção”, lamenta.

O auxiliar administrativo Hebert Junior, 39 anos, também tem buscado a mesma alternativa. “Essa greve afeta todo mundo. É complicado, porque não podemos tirar a razão deles, né?! Eu não admitiria trabalhar um mês inteiro de graça. As contas chegam e não esperam. Eles precisam receber”, reforçou o passageiro.

Confusão no Conic

No posto de bilhetagem do Conic, as portas foram abertas somente após a chegada da reportagem, quando duas funcionárias organizaram uma fila e explicaram que haveria apenas 1h20 de atendimento, sendo que, na teoria, o posto deveria funcionar das 8h às 18h. Inconformados com o descaso, os usuários (foto) reclamavam para ter os serviços efetuados. A vendedora Raquel Lacerda, 32, afirma que falta presteza dos funcionários. “Isso parece má vontade por parte deles”, explicou.

Saga da recarga de cartão

Pelo terceiro dia consecutivo na Rodoviária do Plano Piloto, o JBr. encontrou os guichês de atendimento do DFTrans fechados. Os usuários de vale-transporte e passe estudantil que tentaram efetuar qualquer tipo de operação voltaram para casa sem ser atendidos. Na unidade, havia o mesmo aviso dos últimos dias, informando que o

sistema do órgão estava inoperante. No Conic, a insatisfação dos passageiros era semelhante. Apesar de haver atendimento, os problemas no sistema operacional provocaram tumulto.

O vigilante Manuel Ribeiro, 49 anos, destaca que ontem foi o terceiro dia de tentativa para recarregar o cartão nesta semana. Ele conta que tem ido ao posto de atendimento da rodoviária porque o terminal já faz parte do trajeto diário. “É um descaso com o consumidor. Já tentei fazer a recarga pela internet e também não consegui. Isso é pura falta de administração”, disse.

O DFTrans afirmou que todos os postos do DF operam normalmente, com exceção do posto do Conic, que esteve fechado por razão de uma auditoria interna, justamente no período em que a reportagem esteve ali. Quanto à unidade do Rodoviária do Plano Piloto, o órgão deu a mesma resposta dos dias anteriores: os serviços devem ser normalizados hoje.

30) Paralisação de rodoviários deve acabar ainda nesta sexta, diz GDF

O Governo do Distrito Federal informou, por meio de nota, que as empresas Pioneira, Urbi e Piracicabana devem voltar às atividades ainda na tarde desta sexta-feira (5), uma vez que o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) “está realizando, neste momento, os depósitos que estavam pendentes”.

De acordo com a nota oficial, a soma total dos pagamentos às três empresas é de R\$ 35 milhões. As viagens pararam as atividades por volta de meio-dia desta sexta-feira. Cerca de 200 mil pessoas são afetadas com a paralisação.

Com a interrupção do serviço das empresas, vans de transportes irregulares estão atuando na Rodoviária do Plano Piloto.

Procurado pela reportagem, o Sindicato dos Rodoviários do DF informou que apenas as empresas São José e Piracicabana vão voltar às atividades na tarde de hoje. Segundo o órgão, apenas os pagamentos a essas empresas foram realizados até às 16h desta sexta. *Aguarde mais informações*

31) Paralisação dos rodoviários causa confusão na volta para casa

06/12/2014

*Ary Filgueira, Luís Nova e Bárbara Fragoso
redacao@jornaldebrasil.com.br*

O brasileiro que depende de transporte público saiu para o trabalho sem saber o caos que encontraria na volta para casa. Por volta das 12h30, rodoviários das empresas Pioneira, Urbi e Marechal decidiram cruzar os braços pelo mesmo motivo que tem afetado o serviço nos últimos meses: falta de pagamento. Ao longo da tarde, funcionários da Piracicabana e São José também iniciaram uma paralisação, deixando o setor ainda mais desabastecido. Mas os trabalhadores destas últimas empresas retornaram depois do depósito do salário.

O DFTrans estima que 650 mil passageiros ficaram prejudicados pela paralisação. A viação Pioneira circula nas cidades de Santa Maria, Gama, Park Way, Candangolândia, Itapoã, Paranoá, São Sebastião e Varjão. Já a Marechal atende ao P Sul, em Ceilândia; Taguatinga, Guará, Samambaia e Recanto das Emas. A Urbi Mobilidade Urbana, por sua vez, faz o trajeto para Samambaia e Recanto das Emas.

Passagem a R\$ 5

A confusão maior ocorreu na Rodoviária do Plano Piloto e com passageiros de São Sebastião e Paranoá. Centenas de pessoas se espremiavam na porta dos ônibus piratas para conseguir embarcar. O donos de ônibus clandestinos cobravam até R\$ 5 de passagem. A pirataria estava tão livre que os veículos estacionavam nas baías de onde saem os ônibus convencionais.

PM intervém

Os motoristas das empresas regulares – que haviam retornado ao trabalho – tinham dificuldade para sair. Eram vans e ônibus clandestinos disputando palmo a palmo os usuários angustiados para conseguir voltar para casa. Um ônibus de Formosa (GO) estacionou na baía e só saiu com a lotação esgotada.

Foi preciso a intervenção da polícia para “organizar” o transporte pirata. Quatro policiais do 6º Batalhão de Polícia Militar acabaram com o tumulto na porta dos ônibus irregulares. “Só entra até aqui. Pode ir, motorista. Arranca!”, ordenava o policial. O posto do DFTrans na Rodoviária estava fechado às 18h.

Disputa por vaga em piratas

Com o filho de três anos nos braços, a empregada doméstica Ednalva Maria do Nascimento, 39 anos, não conseguiu competir com as outras pessoas para conseguir um lugar em ônibus pirata. Moradora do Itapoã, ela lamentava o descaso. “Esse governo foi uma catástrofe”, disse.

No início da noite, os usuários de São Sebastião e Paranoá ameaçaram a fechar o Eixo Rodoviário em protesto à falta de ônibus e colocar fogo em alguns coletivos. Mas recuaram após a chegada da polícia. Mesmo assim, a situação continuou tensa devido à falta de ônibus. Os passageiros chegavam a discutir com donos de transporte pirata devido à lotação.

Sem expresso

Moradores da região do Gama e de Santa Maria também ficaram sem transporte na volta para casa. O vigilante Jonas Augusto de Mendonça, 35 anos, queria voltar para Santa Maria, mas, sem ônibus, não sabia como poderia chegar em casa.

“Eu pensei em pegar o Expresso DF, para chegar mais rápido. Porém, chego aqui e vejo a baía vazia. Com volto para casa agora?”, questionava.

Manifestantes fecham a Epia

O caos instalado na Rodoviária do Plano Piloto se estendeu para outro ponto do Distrito Federal: a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (Epia) Sul. Ali, passageiros protestaram no início da noite de ontem, contra a falta de ônibus. A rodovia ficou fechada, causando grande engarrafamento, que também tomou outras vias das proximidades. Somente por volta das 19h30, a passagem dos carros foi liberada e o tráfego começou a ser retomado, ainda que com lentidão.

O motorista Marcos Aurélio Rodrigues, 35 anos, foi um dos manifestantes que compuseram o grupo de pessoas que reivindicavam. “Ficamos debaixo da passarela (perto do Park Way) e desligamos os carros. A manifestação é para ajudar a acabar com os problemas que enfrentamos. Afinal, não tem ônibus suficientes para a população”, justifica Marcos.

Segundo ele, moradores do Gama e de Santa Maria não conseguiam ir embora.

“Quando cheguei, às 17h40, não tinha ônibus nem para os meus colegas de Goiás irem para casa”, conta.

Tumulto

O vendedor de espetinhos Warley de Souza, 40 anos, presenciou policiais colocando vários passageiros dentro dos coletivos que apareciam. “Os ônibus estavam sem a identificação do destino e as pessoas não precisaram pagar passagem. Foi um tumulto”,

ressalta. Segundo ele, o desrespeito com a sociedade é evidente. “Se temos que pagar os impostos, não é justo ficarmos sem ônibus”, acrescenta.

Dias antes...

Na BR-040, altura de Santa Maria, outro protesto bloqueou a via na última terça-feira. O protesto também era relativo ao transporte público, mas se tratava das queixas sobre o Expresso DF. Foram cerca de quatro horas de interdição, durante a manhã. Por causa da insatisfação dos passageiros, o sistema de integração foi suspenso e linhas antigas, que dispensam o uso de vários ônibus em uma única viagem, foram reativadas.

Paralisação de rodoviários complicou a volta para casa desta segunda

08/12/2014

Os brasilienses enfrentaram trânsito complicado na hora de voltar para casa nesta segunda-feira (8). Nenhum acidente grave foi registrado, mas a greve de rodoviários aumentou o volume de carros nas vias do Distrito Federal. Os pontos mais críticos foram EPNB, no sentido Riacho Fundo; EPTG, em direção a Taguatinga; e EPGU, principalmente na chegada ao Guará.

Confira a evolução do trânsito nesta segunda-feira:

- Trânsito movimentado, mas fluindo na *saída Norte*, altura da Ponte do Braguelo. Sem acidentes na via.
- *W3 Sul* tem pelo menos três pontos de lentidão no sentido *Setor Policial*. Motoristas devem manter a atenção na via.
- *Epia* tem pelo menos quatro pontos de retenção no sentido *Santa Maria*. Não há registros de acidentes na via.
- Trânsito muito ruim na chegada ao *Guará* pela *EPGU*. Sem registros de acidentes. Lentidão é causada pelo volume de carros.
- *EPTG* bastante engarrafada. Melhor opção é a via *Estrutural*, que apresenta congestionamentos só na chegada a Taguatinga.
- *Estrada Parque Aeroporto* tem trânsito fluindo bem. Motoristas não encontram dificuldades para chegar ao terminal JK.
- Trânsito bastante movimentado, mas fluindo na saída Norte, *subida do Colorado*. Não há acidentes na via.
- *Eixão* tem trânsito fluindo bem tanto na porção *Sul* quanto na *Norte*. Não há registros de acidentes na via.
- *EPTG*, sentido *Taguatinga*, bastante congestionada. Pontos críticos são chegada à cidade e segunda entrada a *Águas Claras*.
- Trânsito flui bem nos dois sentidos da *Ponte JK*. Motoristas conseguem desenvolver a velocidade máxima da via.
- *EPGU* tem trânsito lento na chegada ao *Guará*. Retenções são causadas pelo grande volume de veículos.
- *EPNB* tem trânsito lento no sentido *Samambaia*. Não há, contudo, registros de acidentes. Motoristas devem manter a atenção.
- Sem chuva, *subida do Colorado* tem trânsito movimentado, mas sem engarrafamentos. Não há registros de acidentes na via.
- Na *via Estrutural*, trânsito movimentado, mas fluindo bem. Inversão de sentido acaba de começar na via.
- Distrito Federal tem, agora, 7 km de vias congestionadas. Motoristas devem ter atenção para a pista molhada.

NOTÍCIAS DO CORREIO BRAZILIENSE

1) **Rodoviários da Cootarde fazem paralisação por 13º em Samambaia**

Os ônibus atendem os usuários que fazem as linhas de Santa Maria, Samambaia para o Plano Piloto e Paranoá

postado em 27/12/2013 07:39 / atualizado em 27/12/2013 15:05

Os rodoviários da Cooperativa de Transportes Alternativos do Recanto das Emas (Cootarde) fazem, na manhã desta sexta-feira (27/12), uma paralisação para reivindicar o pagamento da última parcela do 13º salário. Segundo os trabalhadores, o benefício está atrasado.

O Sindicato dos Rodoviários informou que a Cootarde também não depositou o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e o adiantamento do vale-refeição. De acordo com o sindicato, os funcionários só retornarão às ruas depois de uma negociação. Uma equipe que representa a categoria tenta entrar em um consenso com a empresa.

Cerca de 50 ônibus da Cootarde não estão operando. Os coletivos atendem os usuários que fazem as linhas de Santa Maria e Samambaia para o Plano Piloto e Paranoá.

COM INFORMAÇÕES DE DIANE LOURENÇO.

2) **Rodoviários fazem paralisação no terminal de ônibus do P Sul**

De acordo com o Sindicato, o Grupo Planeta não assumiu a dívida trabalhista dos funcionários

postado em 13/01/2014 17:10 / atualizado em 13/01/2014 20:25

Durante a manhã e a tarde desta segunda-feira (13), motoristas e cobradores cruzaram os braços e proibiram a saída de 130 coletivos da garagem do P Sul, em Ceilândia para cobrar o pagamento de direitos trabalhistas decorrentes da rescisão contratual com as antigas empresas do sistema de transporte. Eles protestaram entre as 10h30 e as 17h. No fim da tarde, os coletivos voltaram a circular.

O Sindicato dos Rodoviários do DF alega que a Planeta não pagou a dívida aos funcionários, requisito para contratação da Expresso São José, a operadora da bacia 5. A manifestação ocorre menos de um mês após a entrega de 139 ônibus novos na região. Os veículos começaram a circular em 15 de dezembro, em 38 linhas que atendem à QNR e eram operadas pela Planeta, Pioneira e Satélite.

Há 30 dias, 70 pessoas foram demitidas. Ainda faltam 1,1 mil trabalhadores. “A empresa que vai entrar não assumiu ainda, mas a Planeta tem que acertar com os funcionários para liberar a carteira de trabalho. Só assim para eles serem contratados. Nenhum dos demitidos recebeu os direitos, a empresa diz que não tem o dinheiro e o governo vai pagar”, explica o assessor da associação, João Jesus. O Correio entrou em contato com a Planeta, mas não havia ninguém para comentar o caso.

O problema é antigo e provocou diversas paralisações no segundo semestre do ano passado. Das 13 operadoras antigas do sistema, apenas duas permanecerão. Os donos das firmas que perderam as concessões dizem não ter caixa suficiente para pagar todas as rescisões.

A Câmara Legislativa até criou um projeto para viabilizar a transferência da dívida, mas o Ministério Público se manifestou contrário, apontando inconstitucionalidade. O acerto previa 13º proporcional, período de férias vencidas, férias proporcionais e a multa sobre o FGTS.

Em novembro do ano passado, os rodoviários decidiram cruzar os braços durante todo um dia, em apelo à decisão do GDF em manter contrato com apenas duas das atuais 13 empresas de transporte do DF.

3) Rodoviários prometem travar trânsito com paralisação na quarta-feira

O presidente do sindicato prevê 24h de paralisação, mas não descarta a hipótese de que o prazo seja estendido

postado em 27/01/2014 17:22 / atualizado em 27/01/2014 18:37

O Sindicato dos Rodoviários do DF informou que na próxima quarta-feira, 29 de janeiro, os funcionários do grupo Planeta vão fazer nova paralisação, por 24h. De acordo com o sindicato, há funcionários que não receberam o salário; a empresa suspendeu a rescisão de contratos e empregados foram demitidos sem o cumprimento de parte dos direitos trabalhistas.

A paralisação vai afetar todas as cidades em que o grupo Planeta atua: Ceilândia, Gama, Santa Maria, São Sebastião e Paranoá. A informação é do diretor de comunicação do Sindicato dos Rodoviários, João de Jesus.

Caso a empresa não dê uma resposta, o presidente do sindicato, João Osório, afirma que pode prorrogar a paralisação.

Na segunda-feira, 13 de janeiro, [os motoristas e cobradores da empresa fizeram uma paralisação e bloquearam a saída de 130 coletivos](#), em Ceilândia. O motivo era o mesmo; não cumprimento dos direitos trabalhistas decorrentes da rescisão contratual de antigas empresas do sistema de transporte.

O Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) informou que não foi notificado formalmente, mas afirma que vai acompanhar a situação para evitar prejuízos à população. O Correio entrou em contato com o grupo Planeta, que não se posicionou até a publicação deste texto.

4) Após paralisação, rodoviários de Planaltina de Goiás voltam a trabalhar

Segundo sindicato, funcionários reivindicavam pagamento de salário e benefícios que estavam atrasados

postado em 28/01/2014 10:03 / atualizado em 28/01/2014 10:03

Cerca de 200 rodoviários da empresa Rápido Planaltina cruzaram os braços no início manhã desta terça-feira (28/1). De acordo com o Sindicato dos Rodoviários do Entorno, os funcionários reivindicavam o pagamento de salários e benefícios atrasados.

O diretor do sindicato, José Moreira, disse que se reuniu com a empresa, que se comprometeu a pagar, ainda nesta terça-feira, o salário e o vale-alimentação atrasados. Os rodoviários voltaram ao trabalho por volta das 9h40 de hoje.

Segundo Moreira, a empresa também disse que pagaria, até domingo (2/2), o adiantamento de 40% do salário referente à janeiro, que deveria ter sido pago no último sábado (25/1).

O Correio tentou falar com a empresa Rápido Planaltina, mas até a publicação da matéria não conseguiu resposta.

5) Cerca de 200 rodoviários do Recanto das Emas realizam paralisação

Os funcionários temem que, com a transição de empresas, tenham que trabalhar longe de onde residem

postado em 10/02/2014 13:14 / atualizado em 10/02/2014 13:37

[Rodolfo Costa](#)

Cerca de 200 funcionários da Empresa São José cruzaram os braços na manhã desta segunda-feira (10/2) no terminal da empresa, no Recanto das Emas. Por conta da mudança de empresas do transporte público do DF, feita pelo governo desde o ano passado, os rodoviários temem a realocação para trabalhar em outras cidades. A São José deve ser substituída na cidade pela empresa Urbi.

Os funcionários querem que a nova empresa, vencedora da licitação para atuar no Recanto das Emas, dê a possibilidade dos rodoviários trabalharem na cidade onde residem.

A paralisação começou desde o início da manhã pelos rodoviários que iniciam o trabalho no período matutino. Ainda não há informação se o ato também será adotado pelos funcionários que operam em outros turnos.

A reportagem do Correio percorreu as ruas do Recanto das Emas e encontrou paradas de ônibus lotadas. Alguns passageiros disseram que ficaram mais de duas horas esperando o transporte chegar.

Os rodoviários informaram que não têm voz no sindicato que representa a categoria, já que consideram a paralisação ilegal. O grupo tenta uma negociação. O Sindicato dos Rodoviários, por sua vez, ainda não se pronunciou sobre o assunto.

6) Rodoviárias da Viação Anapolina continuam paralisação no Novo Gama

1.1.1 Segundo o Sindicato dos Rodoviários do Entorno, os 82 coletivos da empresa que operam na cidade estão parados há quatro dias

postado em 14/02/2014 13:39 / atualizado em 14/02/2014 13:39

Cerca de 150 rodoviários da Viação Anapolina [continuam sem trabalhar no Novo Gama](#), nesta sexta-feira (14/2). A paralisação, que já dura quatro dias, ocorre por causa de salários atrasados. De acordo com o presidente do Sindicato dos Rodoviários do Entorno, Renan Rocha, o pagamento deveria ter sido feito há cerca de 10 dias.

O presidente do sindicato explica que os rodoviários só voltarão ao trabalho depois de receberem. Em contrapartida, a empresa se recusa, segundo Renan, a pagar o que deve aos funcionários enquanto eles não voltarem ao serviço. Ao todo, 82 coletivos (60 são da frota ativa e 22 são veículos reservas) estão parados na cidade.

Além de exigirem o pagamento dos salários atrasados, os rodoviários reivindicam melhorias nos veículos. "A frota está deteriorada, sem condição de atender a população", revela Renan.

Outras paralisações

Na última segunda-feira (10/2), os ônibus da Anapolina que atendem a cidade de Valparaíso também não saíram da garagem. Os rodoviários só voltaram ao trabalho na terça-feira (11/2), após negociarem com a empresa.

Ainda na terça-feira, funcionários de Luziânia e Novo Gama também cruzaram os braços. De

acordo com Renan, a Anapolina conseguiu chegar em um acordo apenas com os rodoviários de Luziânia.

O *Correio* tentou entrar em contato com a Viação Anapolina, mas não obteve resposta até a publicação da matéria.

7) Rodoviários do Gama e Santa Maria fazem paralisação por falta de pagamento

Os funcionários esperam receber o pagamento da rescisão e a liberação para trabalharem em outras empresas

postado em 18/02/2014 07:31 / atualizado em 18/02/2014 12:50

Moradores do Gama e Santa Maria ficaram sem ônibus nesta terça-feira (18/2), durante seis horas. Cerca de 800 funcionários da empresa Pioneira, que pertence ao Grupo Constantino, realizaram uma paralisação, segundo o sindicato dos Rodoviários. Nenhum ônibus saiu dos terminais entre às 4h e 10h.

De acordo com a representação da categoria, os rodoviários ficaram parados devido à falta de pagamento das verbas rescisórias e a liberação para trabalhar em outras empresas, já que ainda estão vinculados à Pioneira.

O sindicato informou que ainda não obteve resposta da empresa sobre as solicitações, mas mesmo assim, os funcionários voltaram ao trabalho. O diretor João Dão disse que enquanto as reivindicações não forem atendidas podem ocorrer novas paralisações.

A Pioneira afirmou ao *Correio* que a empresa não tem condições financeiras para arcar com a dívidas e que o Governo do Distrito Federal (GDF) pagaria os rodoviários. O DFTrans não confirmou a informação e afirmou que a responsabilidade é da empresa, após uma determinação judicial.

Os coletivos que saem de Gama e Santa Maria tem destinos para Taguatinga, Ceilândia e Plano Piloto. O passageiro Jonatan Patrick de Jesus dos Santos, 19 anos, disse que as paradas de ônibus das cidades estão lotadas. "Eu fiquei 40 minutos esperando e desisti por causa da chuva. Tem muita gente aguardando os coletivos", relatou.

Nas paradas de ônibus, a população ficou à mercê do transporte pirata. Alguns ônibus irregulares cobravam até R\$ 10 pela passagem para o Plano Piloto, enquanto a tarifa do transporte normal é de R\$ 3.

8) Nova paralisação de rodoviários deve travar trânsito nesta quarta-feira

A paralisação deve afetar principalmente moradores de Santa Maria, Gama, Paranoá e São Sebastião

postado em 25/02/2014 22:45 / atualizado em 25/02/2014 23:15

[Matheus Teixeira](#)

Os usuários do transporte público de Santa Maria, Gama, Paranoá e São Sebastião ficam sem ônibus a partir das 5h de quarta-feira (26/2). O presidente do Sindicato dos Rodoviários do DF, João Osório, explica que a medida foi tomada para cobrar da Viação Pioneira uma solução imediata em relação à situação dos empregados.

A empresa teria de pagar os direitos trabalhistas de todos os funcionários para poder demiti-los e

eles, em seguida, serem contratados pela nova empresa responsável pelos coletivos daquelas regiões. A Pioneira, porém, não quitou as dívidas e os trabalhadores estão impossibilitados de trabalhar. São 600 pessoas paradas em casa, sem receber salário, segundo o sindicato.

O diretor-geral do DFTrans, Marco Antônio Campanella, afirma que o governo monitora a situação de perto, e espera que a empresa e o sindicato cheguem a um entendimento o mais rápido possível. Ele ressalta que esse foi o único caso problemático na transferência entre as antigas e as novas empresas que circulam no DF. “Quase 10 mil funcionários trocaram de patrão sem problema algum”, garante.

Osório antecipa que a paralisação começa quarta-feira - a continuidade da mobilização depende da avaliação da situação ao longo do dia. “É um absurdo deixar todas essas pessoas sem remuneração. E o pior é que a Pioneira não aceita negociar”, destaca. Ele diz que o sindicato não tem a intenção de levar o caso para a justiça. “Se levarmos, o caso pode se arrastar por muito mais tempo”, teme.

Por meio da assessoria de imprensa, a empresa alega que o governo havia se comprometido a arcar com as rescisões e teria desembolsado recursos para quitar as dívidas de outras empresas, como a Rápido Planaltina. Os funcionários teriam sido convocados a retomar o trabalho enquanto o impasse não se resolve.

9) Mais de mil rodoviários fazem paralisação e prejudicam usuários

1.1.2 A regiões de Samambaia, Recanto das Emas, Sudoeste e Cruzeiro foram afetadas

postado em 15/04/2014 10:10 / atualizado em 15/04/2014 10:53

A manhã desta terça-feira (15/4) foi de caos para os usuários de transporte público do DF. Além da greve do metrô que já ocorre há oito dias, rodoviários de duas empresas de ônibus paralisaram as atividades no início da manhã em Samambaia, Recanto das Emas, Sudoeste e Cruzeiro.

Cerca de 900 rodoviários da empresa Urb Mobilidade Urbana, que atendem as regiões de Samambaia e Recanto das Emas fizeram uma paralisação das 5h as 7h30, segundo o DFTrans. Os funcionários se reuniram nos terminais de Samambaia Sul, Norte e Recanto das Emas e reivindicaram melhorias de trabalho e protestaram contra demissões de funcionários da empresa, segundo o Sindicato dos Rodoviários. Eles retomaram o trabalho após conversa com o sindicato, que considerou a paralisação ilegítima.

No Sudoeste e Cruzeiro, ao menos 120 funcionários da empresa Piracicabana também fizeram uma greve nesta manhã de 8h as 9h, segundo o DFTrans. Após negociação com o órgão, os rodoviários voltaram ao trabalho.

10) Na semana da Copa, rodoviários do Distrito Federal ameaçam greve

Os rodoviários pedem reajuste de 20% no salário e no tíquete-alimentação, aumento de 40% no valor da cesta básica e reajuste anual de 1%

postado em 05/06/2014 21:14 / atualizado em 06/06/2014 08:56

Agência Brasil

Depois de reunião na tarde desta quinta-feira (5/6) com o Governo do Distrito Federal (GDF) e representantes das empresas de ônibus, sem conseguir avanços, rodoviários do DF decidiram esperar a apresentação de uma proposta até sábado (7/6). Caso as empresas não ofereçam um acordo do interesse da categoria, haverá greve a partir da próxima segunda-feira (9/6), segundo João de Oliveira, diretor de imprensa do Sindicato dos Rodoviários do DF. O Mundial começa na quinta-feira (12/6).

Os rodoviários pedem reajuste de 20% no salário e no vale-alimentação, aumento de 40% no valor da cesta básica e reajuste anual de 1%. De acordo com Oliveira, a categoria apresentou a proposta às empresas há cerca de um mês, mas até agora não houve avanço nas negociações.

A Agência Brasil entrou em contato com a Secretaria de Estado de Administração Pública do Distrito Federal mas até a publicação da matéria não recebeu retorno.

11) Sob ameaça de greve, rodoviários se reúnem com governo e empresários

A reunião está marcada para às 11h e prevê possível acordo para conter ameaça de greve a seis dias da Copa

postado em 06/06/2014 09:50 / atualizado em 06/06/2014 11:11

A seis dias da Copa do Mundo, rodoviários ameaçam entrar em greve na segunda-feira (9/6) caso não haja negociação entre a categoria e o governo. Representantes do Sindicato dos Rodoviários se reunirão nesta sexta-feira (6/6) com representantes da Secretaria de Transportes, do DFTrans e donos das empresas de ônibus para decidir sobre reivindicações de motoristas e cobradores. O local não foi divulgado.

A categoria pede reajuste de 20% no salário e no vale-alimentação, aumento de 40% no valor da cesta básica e reajuste anual de 1%. Rodoviários alegam perdas por conta da inflação registrada desde o ano passado e pedem a renegociação da data base, de maio de 2013.

Segundo o Sindicato dos Rodoviários, João Jesus de Oliveira, rodoviários se reunirão em assembleia neste domingo (8/6), às 9h, no estacionamento do Centro Comercial Conic para apresentar as respostas do governo e decidir se a categoria deve iniciar a greve ou não. Caso seja decidido pela adesão, a greve deve começar na segunda-feira (9/6) e não tem data para terminar.

Uma reunião na tarde dessa quinta-feira (5/6) com o Governo do Distrito Federal (GDF) e representantes das empresas de ônibus não apresentou avanços. Ao todo, cerca de 11 mil profissionais atuam no sistema rodoviário do DF e cinco empresas - Pioneira, Piracicabana, São José, Urb e Marechal - operam 90% do transporte público da capital. Os outros 10% são operados por cooperativas variadas.

O *Correio* entrou em contato com a Secretaria de Transporte, mas não obteve resposta até a publicação da matéria. O DFTrans informou que o órgão acompanha as negociações de perto e que o diretor da pasta, Jair Tedeschi, participará da reunião desta sexta-feira.

A Companhia Metropolitana do Metrô informou que caso haja greve dos rodoviários, o metrô deve operar conforme a demanda. Segundo a companhia, a frota máxima de 24 trens utilizada apenas em horários de pico, das 6h às 8h45 e das 16h45 às 20h15, pode ser estendida para horários alternativos, de acordo com a necessidade dos usuários.

12) Ainda sem acordo, rodoviários se reúnem para discutir se entram em greve
postado em 08/06/2014 10:44 / atualizado em 08/06/2014 11:50
não encontrado.

13) Rodoviários, empresas e governo entram em acordo e greve está descartada
postado em 08/06/2014 12:48 / atualizado em 09/06/2014 15:11

Ariadne Sakkis

Os rodoviários do Distrito Federal, reunidos em assembleia desde o início da manhã deste domingo (8/06), e representantes do Governo do Distrito Federal e das empresas de ônibus entraram em acordo quanto às reivindicações dos trabalhadores. Os rodoviários tiveram uma reajuste salarial de 20%, aumento de 40% na cesta básica e acréscimo de 20% no ticket alimentação. Com isso, a greve, que havia sido cogitada para segunda-feira (8/6), está descartada.

O acordo foi firmado entre o Governo do Distrito Federal, o Sindicato dos rodoviários e as empresas de ônibus. O atraso de duas horas e quarenta minutos para o início da assembleia irritou os rodoviários. Um grupo pequeno chegou a invadir o eixo monumental, mas foi contido pelo comando do Sindicato. De acordo com os organizadores da assembleia, mais de 500 rodoviários participaram da reunião.

Com o reajuste, os motoristas que hoje recebem R\$ 1,6 mil passarão a receber R\$ 1.960. Já os cobradores terão os vencimentos reajustados de R\$ 840 para R\$ 1 mil.

14) Por falta de reajuste e acordos, rodoviários ameaçam entrar em greve

Motoristas e cobradores alegam que receberam salários sem os reajustes firmados em reunião no dia 8 de junho

postado em 04/07/2014 13:18 / atualizado em 04/07/2014 17:45

Rodoviários que receberam os salários sem reajustes nesta sexta-feira (4/7) ameaçam entrar em greve caso não haja negociações. Hoje motoristas e cobradores de várias empresas de ônibus paralisaram as atividades na Rodoviária do Plano Piloto. Sem transporte, muitos passageiros optaram por veículos pirata para chegarem ao trabalho. Por volta das 10h, alguns rodoviários voltaram ao trabalho, após acordo com o Sindicato dos Rodoviários, já que vários ainda não tinham recebido o salário do mês e não tiveram como verificar se o pagamento teve reajuste. Funcionários da Piracicabana, no entanto, mantiveram a paralisação por já terem recebido o salário hoje sem o aumento.

As assessorias de imprensa das empresas Urbi, Marechal, Pioneira, Piracicabana e São José confirmaram que o salário foi efetuado sem reajuste. Uma reunião ainda na manhã desta sexta-feira (4/7) entre representantes das empresas dos coletivos e a Secretaria de Transportes decidirá o que será feito. Elas só irão se pronunciar após a reunião.

Há pouco menos de um mês, no dia 8 de junho, representantes do Governo do Distrito Federal e das empresas de ônibus reunidos em assembleia entraram em acordo, após ameaça de greve dos rodoviários a seis dias da Copa do Mundo.

Em reunião, ficou decidido que os rodoviários teriam uma reajuste salarial de 20%, aumento de 40% na cesta básica e acréscimo de 20% no ticket alimentação. Com isso, a greve, que havia sido cogitada para o dia 8 de junho foi descartada. Com o reajuste, os motoristas que recebiam R\$ 1,6 mil passariam a receber R\$ 1.960. Já os cobradores teriam os vencimentos reajustados de R\$ 840 para R\$ 1 mil.

Um motorista da empresa Piracicabana, que não quis se identificar, diz que recebeu o salário hoje sem os reajustes firmados. Segundo ele, todos os rodoviários da empresa paralisaram hoje e há mais

adesões a vista. "Se não houver acordo, amanhã outras empresas também vão parar, na medida em que receberem os salários sem reajustes", disse.

A empresa Piracicabana tem uma frota de 417 ônibus que atende as regiões de Brasília, Sobradinho, Planaltina, Cruzeiro, Sobradinho 2, Lago Norte, Sudoeste/Octogonal, Varjão e Fercal.

Procurada pela reportagem, a Secretaria de Transportes informou que o secretário de Transportes, José Walter Vazquez Filho, segue em negociação com representantes das empresas de ônibus.

15) Em protesto, empresas Pioneira e Piracicabana fazem paralisação

Com a situação dos rodoviários nesta sexta-feira (4/7), o transporte pirata lucra em todo o Distrito Federal

postado em 04/07/2014 18:00 / atualizado em 04/07/2014 20:27

Funcionários das empresas Piracicabana e Pioneira do Distrito Federal, resolveram manter a paralisação por não receber o reajuste combinado durante uma reunião realizada há pouco menos de um mês com os representantes do GDF. Os rodoviários receberiam uma reajuste de 20%, aumento de 40% na cesta básica e acréscimo de 20% no ticket alimentação. Pela manhã, as assessorias de imprensa das empresas Urbi, Marechal e São José confirmaram que também não receberam o reajuste.

A empresa Piracicabana tem uma frota de 417 ônibus que atende as regiões de Brasília, Sobradinho, Planaltina, Cruzeiro, Sobradinho 2, Lago Norte, Sudoeste/Octogonal, Varjão e Fercal. Já a Pioneira tem uma frota de 620 ônibus e atende os passageiros do Itapoã, Paranoá, São Sebastião, Gama, Santa Maria, Candangolândia, Lago Sul, Jardim Botânico, e parte do Park Way. Empresários e representantes do governo realizam uma assembléia para negociações nesta sexta-feira.

Em nota divulgada às 19h52, o GDF ressaltou que o documento que legitimava o acordo nunca foi assinado. "Em função disto, a folha de pagamento foi rodada pelos empresários sem o reajuste do salário dos rodoviários", explica a nota. O GDF mediou as negociações, mas como não surtiu efeito, houve a paralisação e o sindicato decidiu negociar diretamente com os empresários. O governo espera que até o início da manhã de sábado (5/7) os rodoviários retornem às suas atividades. "Caso isso não venha a ocorrer, o Plano Emergencial de Mobilidade Urbana será posto em prática para assegurar o transporte dos torcedores e da população."

Transporte Pirata

Com a paralisação dos rodoviários da Pioneira e da Piracicabana nesta sexta-feira (4/7), o transporte pirata lucra em todo o Distrito Federal. Os preços cobrados pelo serviço estão sendo de R\$ 5 para transportar passageiros do entorno e R\$ 3 para realizar o trajeto no Plano Piloto. Um dos carros irregulares foi flagrado circulando no Conjunto Nacional próximo a Rodoviária, um dos pontos de movimento em Brasília.

Procurados pelo *Correio*, o grupo do DFTrans responsável por combater este tipo de irregularidade, informou que uma equipe de fiscais em parceria com a Polícia Militar realiza uma operação no aeroporto e na área central de Brasília para inspecionar não só o transporte pirata, mas também os serviços de táxi. A multa por realizar transporte irregular de passageiros varia de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil

16) Paralisação dos rodoviários deve durar pelo menos até a manhã de sábado

O Sindicato visitará as garagens das operadoras Piracicabana, Urbi, Pioneira, São José e Marechal às 7h para decidir quem continuará de braços cruzados

postado em 04/07/2014 22:23 / atualizado em 05/07/2014 07:12

Luiz Calcagno , [Thiago Soares](#)

A paralisação dos funcionários das empresas de transporte coletivo de passageiros deve durar, pelo menos, até a manhã desse sábado. O Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal visitará as garagens das operadoras Piracicabana, Urbi, Pioneira, São José e Marechal, às 7h, para decidir, com motoristas e cobradores, quem continuará de braços cruzados.

Caso as concessionárias continuem com o movimento, a Secretaria de Transportes informou, por nota, que tem um plano de emergência para garantir ônibus para a população e turistas durante a Copa, para evitar que cerca de 1,2 milhão de passageiros fiquem sem transporte coletivo no dia do jogo da Argentina contra a Bélgica.

Os rodoviários reclamam que não receberam reajuste salarial de 20%, aumento de 40% na cesta básica e acréscimo de 20% no ticket alimentação prometido para esse mês. Os motoristas que recebiam R\$ 1,6 mil passariam a receber R\$ 1.960. Já os cobradores teriam os vencimentos reajustados de R\$ 840 para R\$ 1 mil. Empresas, sindicato e governo chegaram a se reunir na tarde de ontem, mas sem sucesso.

Empresários disseram, também por nota, que o GDF deveria repassar a verba referente ao aumento dos rodoviários em 30 de junho, o que não ocorreu. E o governo respondeu que as concessionárias não assinaram o acordo, com a desculpa que o Sindicato das Empresas de ônibus do DF teria que concordar com os termos.

17) Sindicato dos rodoviários decide hoje sobre a continuidade da paralisação

Rodoviários param em resposta ao não pagamento de reajuste de 20% acertado com os patrões em junho. Governo tem plano de emergência para atender 1,2 milhão de usuários

postado em 05/07/2014 06:01

[Thiago Soares](#) , Luiz Calcagno

Funcionários das empresas de transporte coletivo de passageiros cruzaram os braços ontem. Eles esperavam um reajuste de 20% no contracheque deste mês. A suspensão das atividades das operadoras Piracicabana, Urbi, Pioneira, São José e Marechal provocou um caos na Rodoviária do Plano Piloto horas antes do início do jogo entre Brasil e Colômbia. Hoje, o Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal vai às garagens de todas as concessionárias, a partir das 7h, para decidir, com os trabalhadores, se a paralisação continuará. Se a greve for mantida, a Secretaria de Transportes informou, por meio de nota, que acionará um plano de emergência para garantir ônibus para a população e turistas durante a Copa. O órgão não quis detalhar para evitar um possível boicote pela categoria.

Se os rodoviários mantiverem o movimento, cerca de 1,2 milhão de passageiros podem ficar sem transporte público, hoje, quando Argentina e Bélgica se enfrentam no Estádio Nacional de Brasília

Mané Garrincha. Em 8 de junho, os rodoviários ameaçaram parar pela primeira vez. Para evitar a paralisação, representantes do governo e das empresas de ônibus acordaram que a categoria receberia reajuste salarial de 20%, aumento de 40% na cesta básica e acréscimo de 20% no tíquete-alimentação. Os motoristas que recebiam R\$ 1,6 mil passariam a receber R\$ 1.960. Os cobradores teriam o vencimento aumentado de R\$ 840 para R\$ 1 mil.

Empresas, sindicato e governo chegaram a se reunir na tarde de ontem, para demover dos sindicalistas a ideia de estender a greve. Mas não houve acordo na negociação. Um dos diretores do sindicato, João de Jesus, disse que a categoria não trabalhará sem o reajuste. As empresas alegam que não têm dinheiro. Segundo nota divulgada pelas operadoras São José, Marechal e Pioneira, o GDF deveria repassar a verba referente ao aumento dos rodoviários em 30 de junho, o que não ocorreu. O governo informou que acordou o aumento com as concessionárias, mas os representantes não assinaram o compromisso, com a desculpa que o Sindicato das Empresas de Ônibus do DF teria que concordar com os termos. "Conversaremos com os trabalhadores de todas as concessionárias. Se eles não quiserem, não podemos obrigá-los a voltar a trabalhar", alertou João de Jesus.

18) Greve de rodoviários deixa torcedores sem ônibus neste sábado

Metrô registra movimento intenso. Motoristas de transporte alternativo aproveitam a paralisação para faturar alto em cima dos passageiros

postado em 05/07/2014 09:15 / atualizado em 05/07/2014 12:42

O sábado (5/7) está complicado para quem depende do transporte público no Distrito Federal. Com a paralisação dos rodoviários, muitos torcedores desavisados seguiram a pé da Rodoviária do Plano Piloto até o Estádio Mané Garrincha. A greve também deixou muita gente impedida de trabalhar e abriu espaço para os piratas, que geralmente cobram mais pela passagem e oferecem risco. A Rodoviária do Plano Piloto está deserta, enquanto as estações de metrô registram movimento intenso.

O empresário Fernando Klein, 36 anos, e o amigo dele, Gustavo Pedrosa, 39, afirmam que estacionaram perto do Shopping Conjunto Nacional e seguiram andando até a rodoviária, na esperança de pegar um ônibus. Momentos depois é que ficaram sabendo da paralisação e seguiram caminhando. "É frustrante, pois haviam falado que o governo tinha um plano para garantir ônibus para os torcedores", lamentou Gustavo Pedrosa.

O presidente do Sindicato dos Rodoviários do DF, Jorge Patrocínio Farias, confirmou que haverá uma reunião ainda nesta manhã com os demais integrantes da diretoria da entidade para definir os rumos da paralisação.

Em Santa Maria, nenhum ônibus saiu da garagem da Pioneira. Muitos passageiros insistiram em ficar nas paradas à espera de algum transporte. "É uma vergonha essa situação", lamentou a empresária Kellen Cristina Pinto, 35 anos, que precisava se deslocar para Taguatinga urgentemente a trabalho. "Vou esperar o pirata. Será o jeito me arriscar", disse.

Os funcionários das empresas de transporte coletivo de passageiros cruzaram os braços nessa sexta-feira (4/7). Eles esperavam um reajuste de 20% no contracheque deste mês, o que não se concretizou. A suspensão das atividades das operadoras Piracicabana, Urbi, Pioneira, São José e Marechal provocou um caos na Rodoviária do Plano Piloto horas antes do início jogo entre Brasil e Colômbia.

Neste sábado (5/7), o sindicato havia prometido ir às garagens de todas as concessionárias para decidir, com os trabalhadores, se a paralisação continuará. A Secretaria de Transportes informou, por meio de nota, que, se a greve for mantida, haverá um plano de emergência para garantir ônibus para a população e turistas durante a Copa.

Diego Amorim, com informações de Rodolfo Costa.

19) Paralisação dos rodoviários prejudica usuários do Gama e Santa Maria

Funcionários da empresa Riacho Grande, que atende moradores de Santa Maria e Gama, cruzaram os braços desde as 4h da manhã desta terça-feira

postado em 15/07/2014 08:58 / atualizado em 15/07/2014 17:10

[Thiago Soares](#)

Usuários do transporte coletivos de Santa Maria, Gama, Planaltina e Recanto das Emas enfrentam dificuldades nesta de terça-feira (15/7). Os rodoviários das empresas Riacho Grande e Cooperativa de Transportes (Cootarde) estão paralisados desde as 4h. Segundo a categoria, o motivo é a falta do pagamento referente ao mês de junho.

De acordo com Leandro Machado, diretor do Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, antes de optarem pela paralisação os trabalhadores tentaram negociação com os diretores da Riacho Grande, mas sem sucesso. “Não queríamos parar, mas foi necessário. Vamos aguardar a posição da empresa”, afirmou Machado

Os rodoviários pretendem retomar as atividades somente quando tiveram uma posição da empresa referente ao atraso e pagamento do salário. “Não queremos prejudicar a população”.

Segundo o presidente do Sindicato dos Rodoviários, Jorge Faria, durante a reunião com as empresas responsáveis pelo pagamento dos funcionários ficou acordado que a greve terá fim assim que a dívida for quitada. "As empresas ficaram de providenciar o pagamento e aguardamos que isso seja feito", disse.

20) Sem pagamento, greve de ônibus deve voltar a prejudicar 14 mil passageiros

Cerca de 14 mil pessoas foram prejudicadas com a falta de ônibus nesta terça-feira. Sindicato promete continuar pressão na quarta-feira

postado em 15/07/2014 19:09 / atualizado em 15/07/2014 19:17

A população de Santa Maria, Gama, Recanto das Emas e Planaltina terá mais transtornos para ir ao trabalho nesta quarta-feira (17/5). Segundo Jorge Faria, o presidente do Sindicato dos Rodoviários, os funcionários das empresas Riacho Grande e Cooperativa de Transportes (Cootarde) não têm data de retorno às atividades.

Cerca de 14 mil pessoas foram prejudicadas com a paralisação nesta terça-feira, segundo o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFtrans). Rodoviários cruzaram os braços às 4h e prometeram voltar ao trabalho apenas mediante pagamento de salário referente a junho. De acordo com Faria, a paralisação não foi tão prejudicial porque envolveu apenas 30% dos rodoviários.

De acordo com o DFTrans, as empresas Riacho Grande e Cootarde informaram que o problema foi resolvido e que já estavam em movimento de retorno às atividades. Porém, segundo o representante sindical, a dívida ainda não foi quitada e a greve continua.

Na tentativa de diminuir o desconforto dos usuários prejudicados, o DFTrans remanejou 20 ônibus da empresa Piracicabana e 20 coletivos da Pioneira para atender as regiões afetadas. O mesmo esquema de emergência deve ser adotado enquanto a greve continuar.

O *Correio* tentou entrar em contato com as empresas Riacho Grande e Cootarde, mas não obteve resposta até a publicação deste texto.

21) Com paralisação de rodoviários, passageiros fazem protesto em regiões do DF

Ao menos 700 mil pessoas foram prejudicadas com a greve

postado em 16/07/2014 07:28 / atualizado em 16/07/2014 18:12

Os rodoviários das empresas Pioneira, Marechal, Cootarde e São José se uniram em uma paralisação, na manhã desta quarta-feira (16/7). Com isso, mais de 1,5 mil ônibus não saíram das garagens, prejudicando cerca de 60% da população do Distrito Federal.

De acordo com o Sindicato dos Rodoviários do DF, os 48 ônibus da Riacho Grande voltaram a circular hoje porque a empresa fez o pagamento a 160 funcionários. Pelo menos 30 mil passageiros utilizam os serviços da empresa diariamente em Planaltina. O DFTrans informou, no fim da tarde, que a Cooperativa de Transportes do Distrito Federal (Cootarde) também voltou a operar.

Os passageiros que chegam à Estação do BRT do Gama não conseguem embarcar nos ônibus. Por volta de 7h30, revoltados com a situação, dezenas de pessoas ocuparam a DF-480, a principal via de acesso a Brasília, em um protesto pacífico. Eles ameaçaram caminhar em direção à entrada da cidade para fazer um novo bloqueio, o que complicou o trânsito. Após três horas, a Polícia Militar conversou com o grupo, que liberou as faixas.

Morador do Gama, o assistente de informática, André Luis, 39 anos, contou que conseguiu embarcar em um circular até a estação, mas ao chegar teve que desembarcar junto a dezenas de pessoas. "Não tem como ir para o trabalho, nem voltar para casa", disse André.

As paradas de ônibus amanheceram cheias no Guará. Sem os serviços da empresa Marechal, os moradores recorreram ao transporte pirata em carros e vans. Os poucos ônibus que passavam não paravam e indicavam "recolhe", "garagem" e "especial" nos letreiros.

O diretor-geral do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), Jair Tedeschi, informou que os funcionários da Pioneira, Marechal e São José não receberam o abono salarial prometido para junho. Segundo ele, o governo tenta um acordo com as empresas, que dizem não ter condições de fazer o repasse sem o pagamento do governo. Tedeschi explicou que não há como o DFTrans colocar ônibus extras na rua, mas garantiu que há negociações desde o início da manhã.

Nessa terça-feira (15/7), o discurso oficial era de tranquilidade e de garantia de volta do serviço à normalidade. Lúcio Lima, diretor DFTrans, enfatizou ontem à noite que havia acordo entre todas as partes envolvidas na greve. "Já encontramos solução para o problema da Riacho Grande e da Cootarde", assegurou.

O sindicato dos rodoviários, no entanto, afirmou que os trabalhadores só voltam à ativa com o pagamento dos salários. Em Planaltina, região atendida pela Riacho Grande, que também opera em

Recanto das Emas, havia insatisfação da categoria com a empresa, mas se confirmou o pagamento dos vencimentos e o fim de greve. “Eles (empresários) dizem que vão pagar todo dia 10, mas sempre atrasam”, reclamou José Carlos da Fonseca, diretor da entidade que representa os rodoviários.

Em Santa Maria, onde fica a garagem da Cootarde, não houve acordo, segundo a cooperativa. Leandro Pereira, diretor do sindicato e um dos presentes à paralisação dos ônibus da empresa, comentou não ter recebido nenhuma resposta.

Valparaíso

Cerca de 150 moradores de Valparaíso fecharam os dois sentidos da BR-040, no km 5, em um protesto. Eles pedem que mais de uma empresa atue no transporte da cidade para evitar a monopolização das linhas de ônibus. Os manifestantes entregaram uma pauta com as reivindicações da população aos policiais que estavam no local. Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), a Força Nacional de Segurança foi acionada para retirar o grupo da rodovia. As vias foram liberadas às 11h.

Com informações de Guilherme Pêra e Kelly Almeida.

22) Greve de rodoviários prejudica passageiros e deixa pontos de ônibus lotados

Das cinco empresas que aderiram à greve, apenas a Cooperativa de Transportes do Distrito Federal (Cootarde) e a Riacho Fundo voltaram a operar

postado em 16/07/2014 17:48 / atualizado em 18/07/2014 07:40

Com a greve dos rodoviários no Distrito Federal, os brasilienses enfrentam dificuldades na volta para casa, no fim da tarde desta quarta-feira (16/7). Muitos estão optando pelo transporte pirata. De acordo com o DFTrans, a paralisação afetava cerca de 340 mil passageiros no começo da noite.

A greve atinge as regiões administrativas de Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Gama, Santa Maria, São Sebastião, Itapoá, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way, Taguatinga, Guará, Águas Claras, SIA, SCIA, Vicente Pires e Brazlândia.

Das cinco empresas que aderiram à greve, apenas a Cooperativa de Transportes do Distrito Federal (Cootarde) - que atende parte da população em Santa Maria, Gama, Paranoá e Samambaia Sul - e a Riacho Grande - responsável pelos passageiros da região de Planaltina - voltaram a operar, segundo o DFTrans.

A estudante Raquel Silva Ferreira, de 20 anos, fez uma imagem do ponto de ônibus lotado da Epia Sul, na altura do Park Way, em frente à estação do VLP.

Pela manhã, mais de 1,5 mil ônibus não saíram das garagens, prejudicando cerca de 60% da população do Distrito Federal. Revoltadas, dezenas de pessoas ocuparam a DF-480, uma das principais vias de acesso a Brasília, em um protesto pacífico. As faixas só foram liberadas três horas depois.

23) Em terceiro dia de greve, quase 1,7 mil ônibus deixam de circular no DF

A greve de passageiros atinge 15 cidades. Os rodoviários só vão voltar ao trabalho depois que as empresas pagarem os salários

postado em 17/07/2014 07:36 / atualizado em 17/07/2014 14:31

Quase 1,7 mil ônibus continuam sem circular no Distrito Federal nesta quinta-feira (17/7), no terceiro dia de paralisação dos rodoviários. Os motoristas e cobradores das viações Marechal, Pioneira e São José estão em greve por tempo indeterminado até as empresas pagarem os salários dos funcionários, de acordo com o Sindicato dos Rodoviários. As empresas Piracicabana e Urbi operam normalmente.

Segundo o DFTrans, a paralisação atinge cerca de 300 mil passageiros das cidades de Taguatinga, Ceilândia, Guará, Águas Claras, Park Way, Vicente Pires, Brazlândia, Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Santa Maria, São Sebastião e Gama, além do SIA e SCIA.

O DFTrans informou que desde o início da greve, na terça-feira (15/7), se reúne com as empresas e representantes do sindicato para solucionar o problema. O órgão acredita que a reunião da manhã de hoje deve por fim à greve.

Para conseguir chegar ao trabalho, passageiros recorrem ao transporte pirata. No Paranoá, por exemplo, o preço da passagem cobrada varia entre R\$ 3 e R\$ 5. Mas nem todos optam por usar o transporte irregular.

Depois de esperar por duas horas na parada de ônibus, o auxiliar de serviços gerais Ronaldo Silva, 35 anos, desistiu de ir trabalhar. Ele precisa pegar pelo menos dois ônibus para chegar ao trabalho, na Epia Sul. "A greve é ruim porque prejudica quem realmente precisa do transporte público em Brasília", desabafou Ronaldo.

Com informações de Thiago Soares.

24) TRT rejeita suspensão imediata de greve de rodoviários e marca nova reunião

Reunião nesta sexta-feira terá representantes das empresas e rodoviários para tentar chegar a um acordo

postado em 17/07/2014 14:45 / atualizado em 17/07/2014 17:08

O Tribunal Regional do Trabalho negou, nesta quinta-feira (17/7), a liminar das empresas de ônibus para a suspensão imediata da greve. Uma reunião de conciliação foi marcada para esta sexta-feira, às 17h30, na sede do TRT-10.

As empresas Viação Pioneira, Marechal e Expresso São José argumentaram que a greve dos rodoviários é ilegal e pediram a determinação do retorno ao trabalho. Segundo o TRT, ainda não houve julgamento da ilegalidade da greve. Na decisão, o presidente do Tribunal André Damasceno ressaltou que a paralisação não alcança toda a categoria e que foi motivada pelo não pagamento de salários.

A reunião de amanhã reunirá representantes das empresas e rodoviários na tentativa de um acordo. Quase 1,7 mil ônibus continuam sem circular no Distrito Federal nesta quinta e paralisação atinge cerca de 300 mil passageiros.

O sindicato dos rodoviários informou que os trabalhadores só voltam à ativa com o pagamento dos salários atrasados. Porém, segundo o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), as empresas envolvidas não receberam o abono salarial prometido para junho e não tem condições de fazer o repasse sem o pagamento do governo.

Com a greve, 15 regiões estão prejudicadas: Taguatinga, Ceilândia, Guará, Águas Claras, Park Way, Vicente Pires, Brazlândia, Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Santa Maria, São Sebastião e Gama, além do SIA e SCIA. Para conseguir chegar ao trabalho, passageiros recorrem ao transporte pirata.

25) Greve dos rodoviários e evento diplomático deixam trânsito intenso

Vias tiveram que ser alteradas para comemoração dos 40 anos das relações entre Brasil e China. Greve dos rodoviários continua e população usa transporte pirata na volta para casa

postado em 17/07/2014 20:10 / atualizado em 17/07/2014 21:11

Um evento em comemoração aos 40 anos de relações diplomáticas entre Brasil e China deixa o trânsito muito intenso no Eixo Monumental, nos arredores do Centro de Convenções Ulysses Guimarães. Desde as 18h30, duas faixas da via estão interditadas para servir de estacionamento aos convidados.



De acordo um aplicativo colaborativo de trânsito, as vias S1, N2, L2 e entradas para a W3 Norte e W3 Sul estão bastante congestionadas, com alguns veículos andando em velocidade média de 7 quilômetros por hora. O evento reúne a presidente Dilma e o presidente chinês Xi Jinping, dentre outros líderes.

O secretário de Segurança do DF, coronel Paulo Roberto de Oliveira, havia dito que esta quinta seria "um dia crítico na questão da mobilidade" e pediu para a população evitar as faixas dos cantos, usando apenas as quatro faixas centrais da via.

Mais cedo, quando os chefes de Estado estavam no Palácio Itamaraty, a Polícia Militar e o Exército desviaram o tráfego na Via S1, na altura da Catedral, para a L2 Sul. Na altura do Ministério da Saúde, o fluxo de veículos foi desviado para a Via N1, sentido Rodoviária do Plano Piloto.

A Secretaria de Segurança Pública do Distrito Federal e o Comando Militar do Planalto destacaram 8,5 mil homens para o esquema de segurança.

Greve

A greve dos rodoviários também contribuiu para aumentar a confusão no trânsito. Quase 1,7 mil ônibus continuam sem circular no Distrito Federal nesta quinta e paralisação atinge cerca de 300 mil passageiros. Para voltar para casa, muitos trabalhadores usam transportes piratas.

Um motorista de um ônibus pirata, que não quis se identificar, disse que está aproveitando a greve para fazer um dinheiro extra. Ele conta que dirige hoje deste às 5h da manhã e que não foi barrado por nenhum fiscal de trânsito ou policial. "O jeito é rodar com ônibus alternativos, se não todo esse povo não tem como trabalhar ou voltar pra casa", conta o motorista.

O [Tribunal Regional do Trabalho negou](#), nesta quinta-feira, a liminar das empresas de ônibus para a

suspensão imediata da greve. Uma reunião de conciliação foi marcada para esta sexta-feira, às 17h30, na sede do TRT-10. A reunião de amanhã reunirá representantes das empresas e rodoviários na tentativa de um acordo.

26) Depois de três dias, termina a paralisação dos rodoviários no DF

A greve prejudicou cerca de 300 mil passageiros de 17 cidades. Quase 1,7 mil ônibus deixaram de circular no DF

postado em 18/07/2014 07:39 / atualizado em 18/07/2014 07:56

Após três dias de greve, os ônibus voltaram a circular em todo o Distrito Federal nesta sexta-feira (18/7). A reunião entre empresas e representantes dos rodoviários terminou na noite dessa quinta-feira (17/7). A categoria paralisou as atividades por falta de pagamento. As companhias prometeram pagar hoje os motoristas e cobradores, de acordo com o DFTrans.

A greve prejudicou mais de 300 mil passageiros das cidades de Taguatinga, Ceilândia, Guará, Águas Claras, Park Way, Vicente Pires, Brazlândia, Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Santa Maria, São Sebastião, Gama, Planaltina e Recanto das Emas, além do SIA e SCIA. Quase 1,7 mil ônibus deixaram de circular no DF.

Funcionários de cinco empresas aderiram à greve nesta semana. Na terça-feira (15/7), apenas os rodoviários da Riacho Grande e da Cooperativa de Transportes (Cootarde) cruzaram os braços. Na quarta-feira (16/7), os empregados das viações Pioneira, Marechal e São José se uniram aos rodoviários parados. No mesmo dia, a Riacho Grande e Cootarde retomaram as atividades depois de receberem o pagamento.

27) Rodoviários e empresas não fecham acordo, mas sindicato descarta greve

As empresas querem que a Justiça decrete a ilegalidade da greve, que durou dois dias

postado em 18/07/2014 20:19 / atualizado em 18/07/2014 20:23

Agência Brasil

Mesmo depois do fim da paralisação dos rodoviários de três empresas de ônibus do Distrito Federal, os empresários insistiram com a ação de dissídio na audiência de conciliação no Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região (TRT). As empresas querem que a Justiça decrete a ilegalidade da greve, que durou dois dias.

De acordo com o governo do Distrito Federal, a paralisação, que ocorreu na quarta (16) e quinta-feira (17), atingiu cerca de 320 mil usuários do transporte público por dia. A população teve que recorrer a transportes alternativos, inclusive piratas, para se locomover.

Os rodoviários das empresas Viação Pioneira, Marechal e Expresso São José começaram a paralisação na quarta-feira, às 8h. Eles alegam que acordo feito no dia 8 de junho previa, entre outros itens, o pagamento do salário com reajuste de 20% e da cesta básica com reajuste de 40% no dia 5 de julho. Porém, no dia combinado, os trabalhadores das três empresas receberam os salários sem reajustes.

Ainda no dia 5, houve novo acordo prevendo o pagamento do reajuste em duas parcelas, nos dias 8 e 15 de julho. No entanto, segundo o presidente do Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, Jorge Faria, as empresas não pagaram a segunda parcela, o que motivou a paralisação da última quarta-feira.

As empresas alegam que não pagaram a segunda parcela porque não houve acordo no dia 8 de

junho. O sindicato diz que houve acordo, mas que ele será assinado até a próxima sexta-feira. Segundo Farias, a categoria não pensa em fazer outra greve, a menos que as empresas se recusem a formalizar a negociação na próxima semana.

Em reunião ontem, com mediação do governo local, as empresas se comprometeram a pagar hoje a segunda parcela do reajuste e os empregados, a voltarem a trabalhar na manhã de hoje. Na reunião, as empresas se comprometeram ainda a pagar os valores retroativos a maio e junho no dia 5 de agosto.

O processo de dissídio vai ser analisado pelo Ministério Público do Trabalho e depois será entregue a um relator do TRT. Em seguida, será analisado em plenário no tribunal.

28) Rodoviários de cooperativa entram em greve, por equiparação salarial

1.1.3 De acordo com o DFTrans, ônibus convencionais foram colocados à disposição para substituir os que ficaram parados

postado em 22/07/2014 15:01 / atualizado em 22/07/2014 15:14

Funcionários da cooperativa MCS cruzaram os braços em uma paralisação iniciada na manhã dessa segunda-feira (21/7). De acordo com o Sindicato dos Rodoviários, os trabalhadores protestam, por atraso de um dia no pagamento da cesta básica, o benefício deveria ser entregue no domingo (20/7), mas só foi recebido pelos funcionários ontem. Os rodoviários reivindicam ainda o mesmo reajuste que motoristas e cobradores de outras empresas receberam.

A MCS opera com 47 micro-ônibus nas regiões de Recanto das Emas, Guará, Riacho Fundo 1 e 2 e Estrutural. De acordo com o DFTrans, em nenhuma destas cidades passageiros ficaram prejudicados, tendo em vista que foram colocados à disposição 36 ônibus convencionais para substituir os que pararam.

O Sindicato dos Rodoviários informou que os funcionários estão em negociação com os empresários na tarde desta terça-feira (22/7).

29) Paralisação relâmpago de rodoviários de cooperativas atinge oito cidades

Os funcionários querem a equiparação dos salários dos profissionais que atuam em ônibus convencionais

postado em 13/08/2014 07:40 / atualizado em 13/08/2014 11:02

Rodoviários de todas as cooperativas de micro-ônibus cruzaram os braços nesta quarta-feira (13/8). Desde as primeiras horas da manhã, cerca de 530 veículos não saíram das garagens e prejudicaram passageiros de Brazlândia, Ceilândia, Guará, Paranoá, Recanto das Emas, Samambaia, Santa Maria e Sobradinho.

De acordo com o diretor do Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, João de Jesus, os rodoviários das cooperativas paralisaram as atividades porque querem a equiparação dos salários dos profissionais que atuam em ônibus convencionais.

Hoje, os cobradores dessas empresas recebem mensalmente R\$ 723, e os motoristas R\$ 1.019. O salário dos cobradores de coletivos convencionais é de R\$ 1.008, e dos motoristas R\$ 1.928.

Segundo João, os rodoviários das empresas Cootarde, Coopertran, Coobrataete, Copatag, Cootransp e MSC retornaram ao trabalho por volta das 8h40. Ainda está prevista uma assembleia no sindicato para discutir o reajuste salarial.

30) Rodoviários de cooperativas cruzam os braços novamente em oito cidades

De acordo com o diretor do Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, João de Jesus, 530 veículos não saíram das garagens

postado em 15/08/2014 08:15 / atualizado em 15/08/2014 08:39

Passageiros de oito cidades do Distrito Federal sofrem novamente com a paralisação dos rodoviários de empresas cooperativas na manhã desta sexta-feira (15/8). A greve afeta moradores de Brazlândia, Ceilândia, Guará, Paranoá, Recanto das Emas, Samambaia, Santa Maria e Sobradinho. Ainda não há previsão de quando o serviço será normalizado.

O diretor do Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, João de Jesus, informou que 530 veículos não deixaram as garagens hoje. "Não foi marcada nenhuma reunião para discutir a situação. Vou conversar com os funcionários e pedir para que retomem as atividades", disse. Trabalhadores que operam nos ônibus convencionais pedem por equiparação de salários.

Hoje, os cobradores dessas empresas recebem mensalmente R\$ 723, e os motoristas R\$ 1.019. O salário dos cobradores de coletivos convencionais é de R\$ 1.008, e dos motoristas R\$ 1.928.

31) Greve dos rodoviários termina após 12 horas de paralisação no DF

A circulação dos ônibus deverá ocorrer normalmente durante o fim de semana, inclusive durante a programação do feriado de 7 de setembro

postado em 06/09/2014 16:10 / atualizado em 06/09/2014 16:27

Após 12 horas de paralisação, os funcionários da Viação Pioneira, empresa de ônibus que opera em Gama, Santa Maria, São Sebastião, Paranoá, Itapoã, Jardim Botânico, Lago Sul, Park Way e Candangolândia, além do Expresso DF, suspenderam a greve de rodoviários que afetou o Distrito Federal neste sábado (6/7) e a circulação dos ônibus já voltou ao normal, informou o DF Trans.

Os rodoviários entraram em acordo com o sindicato em relação aos pagamentos atrasados e aguardam que o dinheiro seja depositado até segunda-feira (8). A circulação dos veículos deverá ocorrer normalmente durante o fim de semana, inclusive durante a programação do feriado de 7 de setembro. Caso o acordo realizado não seja cumprido, a empresa deverá cruzar os braços novamente a partir de segunda.

Entenda o caso

Os rodoviários não receberam os pagamentos referentes ao mês de agosto, entre salários e auxílio-alimentação. Segundo eles, o dinheiro deveria ter entrado na conta nesta sexta-feira, quinto dia útil do mês.

De acordo com o presidente do Sindicato dos Rodoviários, Jorge Farias, a paralisação vai continuar até a empresa pagar os funcionários. "Eles (empresa) disseram para os funcionários que o dinheiro estará na conta até as 14h de segunda-feira. Até lá, sem trabalho", afirmou. Ainda segundo a entidade, são três mil funcionários e 640 ônibus paralisados.

Segundo a Viação Pioneira, os salários não foram pagos pois não houve repasse de dinheiro por parte do Governo do DF. A empresa ainda fez a proposta de pagar o auxílio-alimentação ainda hoje e deixar o salário para segunda, medida rejeitada pelos trabalhadores.

32) Rodoviários de Brazlândia fazem paralisação por atraso no salário há meses

Funcionários acusam a empresa de não pagar o salário no dia combinado

postado em 11/09/2014 18:19 / atualizado em 11/09/2014 18:20

[TV Brasília](#)

Os funcionários da empresa Riacho Grande fizeram uma paralisação, na manhã desta quinta-feira (11/9), em Brazlândia. A empresa faz o trajeto da cidade até o Plano Piloto.

Os trabalhadores afirmam que nunca receberam os salário no dia combinado, desde que a empresa assumiu a linha, há dez meses.

A linha da Riacho Grande é a única que liga Brazlândia ao Plano Piloto. Cerca de 50 ônibus ficaram parados na rodoviária da cidade.

33) Rodoviários de Ceilândia ameaçam paralisar outra vez nesta terça

Eles reivindicam aumento salarial e prometem cruzar os braços a partir das 13h caso não haja acordo em reunião com representantes da Cootarde e da Secretaria dos Transportes

postado em 15/09/2014 09:34 / atualizado em 15/09/2014 16:01

[Maryna Lacerda](#)

Rodoviários da Cooperativa de Transportes do Distrito Federal (Cootarde) de Ceilândia pararam as atividades nesta segunda-feira (15/9) por mais de seis horas. Um total de 50 micro-ônibus ficou fora de circulação entre as 6h e as 12h30.

Os pelo menos 220 motoristas e cobradores da Cootarde reivindicam aumento salarial e de benefícios, como auxílio-transporte e vale-alimentação. Os valores atuais são de R\$ 282 (transporte) e R\$ 128 (alimentação) e a proposta é elevação a R\$ 400 e R\$ 212. Quanto aos rendimentos, motoristas recebem R\$ 1.019 e cobradores, R\$ 729. A paralisação é por tempo indeterminado.

Segundo o Sindicato dos Rodoviários, uma reunião está prevista para as 17h com representantes da categoria, da empresa e da Secretaria dos Transportes. A ideia é paralisar por volta das 13h desta terça-feira (16/9) novamente caso não haja acordo no encontro desta tarde.

34) Rodoviários de 13 regiões do DF paralisam as atividades nesta segunda

Rodoviários da Viação Pioneira e da Auto Viação Marechal estão de braços cruzados desde as 12h desta segunda-feira (22/9). Eles reivindicam um adiantamento salarial de 40% dos funcionários que, segundo o Sindicato dos Rodoviários, deveria ser depositado no sábado (20). Com um total de 1.104 ônibus fora de circulação, a paralisação engloba duas das cinco [...]

Rodoviários da Viação Pioneira e da Auto Viação Marechal estão de braços cruzados desde as 12h desta segunda-feira (22/9). Eles reivindicam um adiantamento salarial de 40% dos funcionários que, segundo o Sindicato dos Rodoviários, deveria ser depositado no sábado (20).

Com um total de 1.104 ônibus fora de circulação, a paralisação engloba duas das cinco bacias do transporte público do DF. As regiões afetadas são Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way, Santa Maria, São Sebastião, Gama, Guará, Águas Claras e parte de Taguatinga e Ceilândia.

Não há, por parte dos rodoviários, previsão para volta caso o pagamento não seja efetuado. “A resolução é bem simples: dinheiro na conta e carro na rua”, sintetizou Marcos Júnior, diretor do

Sindicato dos Rodoviários. As empresas afirmaram, via assessoria de comunicação, que ainda não pagaram os funcionários, mas “trabalham para resolver a situação ainda hoje”.

Fonte: [Agência Correioweb](#)

35) Rodoviários e usuários do sistema de transporte fecham o Eixo Monumental

Segundo o Sindicato dos Rodoviários, as empresas firmaram um compromisso de fazer o pagamento a partir das 12h de amanhã (23/09). Ônibus permanecem parados

postado em 22/09/2014 18:24 / atualizado em 22/09/2014 21:44

[Roberta Pinheiro](#), [Guilherme Pera](#)

Usuários e rodoviários fazem uma manifestação reivindicando um melhor serviço de transporte público, aproveitando a paralisação dos funcionários da Viação Pioneira e da Alta Viação Marechal. Segundo informações do 1º Batalhão de Policiamento de Trânsito (BPTran), a manifestação começou na Esplanada dos Ministérios e chegou às proximidades da Rodoviária. A pista chegou a ser interditada. Por volta das 19h20, no entanto, a polícia conseguiu liberar o trânsito no Eixo Monumental. BPTran, BPM e BPChoque permanecem no local.

Cerca de 100 pessoas participaram da manifestação. Eles chegaram a bloquear via S1 e o engarrafamento chegou até a Torre de TV. Algumas pessoas optaram por atalhos ou pelos canteiros para escapar do trânsito. Ônibus de outras empresas foram deslocados para atender passageiros do Paranoá e de São Sebastião. O tenente-coronel Rosemildo Lima informou à reportagem que, por volta das 20h10, ele teve a confirmação de que carros da empresa Riacho Grande serão deslocados para atender a demanda do Gama e de Santa Maria. Ônibus piratas circulam livremente nas proximidades da Rodoviária.

A paralisação dos rodoviários da Viação Pioneira e da Auto Viação Marechal permanece sem solução. Os funcionários estão de braços cruzados desde às 12h desta segunda-feira (22/9). Eles reivindicam um adiantamento salarial correspondente a 40%. Segundo o Sindicato dos Rodoviários, as empresas firmaram um compromisso de fazer o pagamento a partir das 12h de amanhã (23/09). Enquanto isso, os ônibus permanecem parados.

Com um total de 1.104 ônibus fora de circulação, a paralisação engloba duas das cinco bacias do transporte público do DF. As regiões afetadas são Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way, Santa Maria, São Sebastião, Gama, Guará, Águas Claras e parte de Taguatinga e Ceilândia.

O servidor público Cleiton Araújo, 36 anos, estava desde às 15h30 aguardando um ônibus para Santa Maria, onde trocaria de condução até Luziânia, onde mora. "Como o governo contrata uma empresa assim?", questiona. "O meu dia já é difícil e meu transporte é horrível, principalmente no Entorno", comenta Cleiton.

36) Empresas depositam pagamento e rodoviários voltam ao trabalho no DF

Mais de mil ônibus ficaram parados afetando 13 regiões durante a greve

Postado em 23/09/2014 13:34

Agência Brasil

Após 16 horas, chegou ao fim, no início da manhã desta terça-feira (23/9), a paralisação dos rodoviários de duas empresas de ônibus do Distrito Federal (DF). Eles suspenderam os trabalhos, ao meio-dia de ontem (22/9), devido ao atraso no pagamento de parte do salário.

As empresas Viação Pioneira e da Alta Viação Marechal atrasaram o repasse do adiantamento que equivale a 40% dos rendimentos dos rodoviários. De acordo com as duas empresas, o acordo com os trabalhadores foi fechado, e o pagamento, efetivado.

Ao todo, mais de mil ônibus ficaram parados afetando 13 regiões do DF como: Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way, Santa Maria, São Sebastião e Guará, atendidas pela Pioneira. Também foram comprometidas parte de Taguatinga, outra parte do Guará e Park Way e Águas Claras, cobertas pela Marechal.

Segundo Raimundo Carvalho, diretor do Sindicato dos Rodoviários do DF, o adiantamento salarial está acordado para ser pago no dia 20 de cada mês, e o restante dos salários no dia 5 de outubro. “Nós fizemos essa paralisação porque as empresas atrasaram esses três dias, nos pagaram hoje”, afirma. “Agora, vamos esperar o dia 5”, disse carvalho.

37) Rodoviários cruzam os braços e atrapalham 150 mil passageiros

Paralisação teve início na manhã desta segunda-feira e ainda não há previsão de retorno dos funcionários aos trabalhos

postado em 06/10/2014 20:15 / atualizado em 06/10/2014 21:33

[Isa Stacciarini](#)

A paralisação da empresa Viação São José, iniciada na manhã desta segunda-feira (6/10), atrapalha a volta para casa de passageiros que moram em Ceilândia, Taguatinga, Brazlândia e parte de Vicente Pires. Aproximadamente 430 ônibus estão sem circular desde as 9h. O Sindicato dos Rodoviários do DF estima que 1,2 mil funcionários cruzaram os braços em protesto contra as promessas não cumpridas da empresa. Quem tenta embarcar em um dos ônibus na rodoviária do Plano Piloto encontra as baias vazias. O diretor-geral do Transporte Urbano do DF (DFTrans), Jair Tedeschi, estima que aproximadamente 150 mil passageiros tenham ficado prejudicados.

O diretor de comunicação do sindicato, João Jesus de Oliveira, explicou que a reivindicação é pela correção do pagamento de horas extras dos trabalhadores. Segundo ele, os funcionários ficaram além da hora de serviço e não receberam pelo tempo excedido. “A empresa não está pagando corretamente. Existem rodoviários que fizeram 40 horas extras, mas estão recebendo 10 ou, no máximo, 15. Os trabalhadores tentam voltar a normalidade, mas a empresa não tem interesse em negociar”, ressaltou.

Além de exigir o pagamento total das horas-extras, o diretor do sindicato revelou que os trabalhadores também pedem o parcelamento do desconto do INSS no contra-cheque. João ainda não sabe se nesta terça-feira (7/10) os ônibus continuarão parados. “O sindicato está conversando com os trabalhadores e explicando a necessidade de voltar ao trabalho amanhã (terça-feira), mas ainda não tivemos a confiabilidade do retorno. No entanto, a previsão é de que a situação se normalize para continuarmos tentando a negociação do repasse do dinheiro pela empresa”, destacou.

38) Com salários atrasados, rodoviários da Viação Pioneira cruzam os braços

Pelo menos 200 mil passageiros, nas regiões de Santa Maria, Gama, Paranoá, Lago Sul, Jardim Botânico e Park Way estão sem ônibus

postado em 06/11/2014 07:51 / atualizado em 06/11/2014 18:45

[Maryna Lacerda](#)

Rodoviários da Viação Pioneira paralisam as atividades na manhã desta quinta-feira (6/11). Os trabalhadores reivindicam o pagamento do salário e do auxílio-alimentação referentes ao mês de outubro. Os benefícios deveriam ter sido creditados até ontem (5/11), mas não foram feitos porque o DFTrans não repassou a verba à empresa.

A dívida do governo com a operadora chega a R\$ 15 milhões e não há mais orçamento previsto para quitar as dívidas. Pelo menos 200 mil passageiros, nas regiões de Santa Maria, Gama, Paranoá, Lago Sul, Jardim Botânico e Park Way estão sem ônibus.

Nas paradas do Gama, os passageiros se acumulam esperando os coletivos. Muitos não sabiam da paralisação antes de sair de casa. Uma alternativa encontrada pelos moradores para chegar ao trabalho, no Plano Piloto, foi aguardar os ônibus de outra empresa, a Cootarde, que leva os passageiros para Rodoviária, para que de lá eles possam pegar outro coletivo.

O problema é que esses ônibus estão lotados de passageiros e, muitas vezes, os motoristas não param em todas as paradas devido à falta de espaço.

39) Paralisação de rodoviários da Viação Pioneira entra no segundo dia

Greve dos funcionários da empresa de transporte público afeta nove regiões e 200 mil pessoas em todo o Distrito Federal. DFTrans afirma que atraso no repasse é de três quinzenas

postado em 07/11/2014 09:32 / atualizado em 07/11/2014 17:10

[Maryna Lacerda](#)

A paralisação dos rodoviários da Viação Pioneira entra, nesta sexta-feira (7/11), no segundo dia. Ontem, pelo menos 3 mil funcionários interromperam as atividades por conta da falta de pagamento do salário referente ao mês de outubro e de benefícios, como o vale-alimentação. A verba de R\$ 15 milhões, que pagaria motoristas e cobradores da empresa, deveria ter sido repassada pelo governo, mas isso não ocorreu. O saldo foram 640 ônibus a menos circulando — inclusive o Expresso DF —, nove cidades e 200 mil passageiros afetados com a suspensão do serviço de transporte público. Para não perder o dia de trabalho, muitas pessoas recorreram ao transporte pirata.

A espera de quase duas horas em uma parada de ônibus preocupou a empregada doméstica Maria Marisete Jesus Fonseca, 44 anos. Moradora de Santa Maria, ela trabalha em Águas Claras e depende da linha do BRT e do metrô para chegar no horário. "Há pessoas que precisam de mim, precisam que eu esteja na hora certa e eu estou aqui, esperando algum coletivo passar", diz. Ela conta que está cansada das constantes interrupções do serviço. "O dia a dia é complicado. A gente depende do transporte pública e ele está cada vez pior. Nós, que somos usuários, é que saímos prejudicados", reclama.

A paralisação foi deflagrada depois que a Pioneira, responsável pela Bacia 2 — responsável pelo Expresso DF em Gama e Santa Maria e pelo transporte público regular de Candangolândia, Paranoá, Lago Sul, Jardim Botânico e Park Way —, não depositou na conta dos funcionários o dinheiro referente ao salário de R\$ 1.928, de motoristas, e R\$ 1.008, de cobradores. As horas extras e o auxílio-alimentação de cerca de R\$ 400 também não foram creditados. A dívida de R\$ 15 milhões se refere ao custo de operação do Passe Livre Estudantil, ao benefício dos deficientes e à gratuidade do sistema BRT, subsídios que o DFTrans assumiu com a mudança do sistema de transporte público.

Negociação

O atraso no repasse é de três quinzenas, segundo o órgão. O DFTrans considera que, mesmo com a demora na quitação, os pagamentos dos funcionários deveriam ter ocorrido. "A despeito do repasse feito pelo governo, as empresas devem ter caixa para manter sua operação. Lembrando que, das cinco empresas que operam no serviço básico, somente a Pioneira está com as atividades paralisadas. As outras quatro continuam circulando normalmente, bem como as cooperativas", informou, por meio de nota.

Até agora, a empresa não chegou a nenhum acordo com seus funcionários e o impasse continua. De acordo com o diretor do Sindicato de Rodoviários, Leandro Machado, a categoria apenas voltará ao trabalho quando o pagamento do salário e vale-alimentação do mês de outubro seja efetuado. "Se a empresa depositar o dinheiro ainda hoje, voltaremos ao trabalho de imediato. Se não, nos reuniremos amanhã às 7h, na garagem de ônibus de Santa Maria, para decidir qual será o próximo passo", acrescenta.

Os rodoviários defenderam a opção pela paralisação. "Não é algo que a gente tenha planejado. Ninguém aqui está satisfeito com a situação, mas também não é possível trabalhar de graça. Temos famílias para sustentar. A gente só parou porque receber nossos direitos", disse o motorista Francisco Parente, 34 anos. "Os atrasos nos pagamentos têm sido constantes", continuou.

Segundo a Viação Pioneira, a empresa está esperando que o Governo do Distrito Federal disponibilize a verba necessária para pagar os funcionários - referente ao custo de operação do Passe Livre Estudantil, ao benefício dos portadores de necessidades especiais e a gratuidade da linha do BRT. O DFTrans informou que está se mobilizando para fazer o repasse financeiro, mas ainda não há previsão para que a situação seja normalizada.

Se a ida para o trabalho estava difícil, o retorno também era motivo de apreensão para a auxiliar de serviços gerais Lúcia Ferreira, 52. "Tive que ouvir do encarregado que era para eu dar um jeito e chegar até a Esplanada, onde trabalho. Quero saber como volto para Santa Maria se o Expresso DF não está funcionando. Embarco na Rodoviária do Plano Piloto e, quando tem paralisação, são poucos ônibus para o tanto de gente que quer voltar para casa. Dá empurra-empurra e briga", descreveu. Lúcia conta que evita pegar os veículos piratas. "Eu sou hipertensa e esses ônibus vêm cheios. Não quero correr o risco de passar mal com o aperto e com o calor dentro de um pirata", finaliza.

40) No sétimo dia de greve, rodoviários planejam passeata para cobrar solução

Movimento visa cobrar o pagamento de salários e benefícios

postado em 12/11/2014 08:22 / atualizado em 12/11/2014 13:53

[Maryna Lacerda](#)

Rodoviários planejam uma passeata, na manhã desta quarta-feira (12/11), pelo centro de Brasília, para cobrar a solução do problema. A expectativa era de que eles saíssem da sede do sindicato, na Asa Sul, em direção à Rodoviária do Plano Piloto. No entanto, o ato não ocorreu.

A greve dos rodoviários completa sete dias hoje. Funcionários da Viação Pioneira e das cooperativas Cootarde e Alternativa paralisaram as atividades por falta de pagamento de salários e benefícios, como vale-alimentação.

A dívida se deve ao repasse apenas parcial da verba referente ao Passe Livre Estudantil, dos Portadores de Necessidades Especiais e da Operação Branca do BRT. A dívida, de acordo com o DFTrans é de R\$ 15 milhões. Pelo menos 200 mil usuários em nove regiões estão sem o serviço coletivo.

PS: Ao contrário do que foi publicado mais cedo, o Sindicato dos Rodoviários informou que não coordenou nenhuma passeata.

41) Rodoviários de duas empresas são pagos e dão fim à paralisação

Trabalhadores da Cootatag e da Viação Pioneira continuam de braços cruzados

postado em 12/11/2014 11:46 / atualizado em 12/11/2014 17:06

[Guilherme Pera](#)

A Cootarde, uma das cooperativas de transporte público que estava em greve, voltou aos trabalhos por volta das 10h desta quarta-feira (12/11). Os ônibus da empresa voltaram a circular, enquanto os funcionários da Cootatag e da Viação Pioneira — esta no sétimo dia de paralisação — continuam de braços cruzados.

O acordo foi firmado com o pagamento de R\$ 1,1 mil para os motoristas e R\$ 600 para os cobradores. Quem voltasse imediatamente, recebia um adicional de R\$ 50 (motorista) e R\$ 30 (cobrador). Não foi uma decisão unânime, mas acabou aceita pela maioria e os coletivos da Cootarde, que faz transporte de Gama e Santa Maria no sentido Rodoviária do Plano e Piloto, além de Samambaia e Taguatinga, voltaram.

A MCS também voltou aos trabalhos. Juntas, as duas cooperativas atendem 55 mil passageiros. A MCS, que opera com 50 micro-ônibus, atende 10 mil, enquanto a Cootarde, responsável por 50 ônibus, conta com 45 mil.

"Chegamos a esse acordo. Mas a greve da Cootatag se intensifica e a da Pioneira já está no sétimo dia sem previsão para retorno", observa Leandro Pereira, diretor do Sindicato dos Rodoviários presente à reunião que selou a volta. Mesmo com o retorno da Cootarde, mais de 200 mil passageiros continuam sem ônibus.

42) Transporte pirata faz a farra enquanto prossegue a greve de rodoviários

Trabalhadores e governo não chegam a acordo, e greve prossegue hoje, prejudicando mais de 200 mil brasileiros. Com isso, veículos irregulares invadem a Rodoviária do Plano Piloto. Duas empresas menores retomam os serviços

postado em 13/11/2014 06:05

[Maryna Lacerda](#)

"Esses dias de greve têm sido horríveis. Moro no Itapoã, trabalho no Lago Sul e tenho que vir para a Rodoviária para tentar um ônibus para vir e para voltar. Dá medo porque os motoristas dos piratas enchem o carro de gente, avançam sinal vermelho em alta velocidade e não colocam cintos de segurança à nossa disposição. Só pego porque preciso mesmo", conta a empregada doméstica Wille Tanan, 18 anos. Assim é o cotidiano dos brasileiros após oito dias de greve no transporte público do DF.

Na manhã de ontem, vans e ônibus irregulares paravam nas baias da Viação Pioneira, na Rodoviária do Plano Piloto, para embarcar passageiros para Paranoá, Itapoã, São Sebastião e mais seis regiões administrativas que estão sem o serviço. Na disputa por usuários, motoristas gritam, brigam entre si e quase arrastam quem passa perto dos veículos. A confusão provoca congestionamento na entrada do terminal e atrapalha os ônibus das outras companhias com concessão.

Outro problema é a alteração de trajeto no meio do percurso. Para fugir da fiscalização ou pegar mais passageiros, os donos de veículos irregulares descumprem o combinado. "Eles falam que vão pegar um trajeto e depois largam a gente bem distante do lugar acertado", diz a servidora pública Jaqueline de Souza Pereira, 28 anos. Moradora do P Sul, ela trabalha em São Sebastião e, durante a paralisação, tem chegado atrasada ao trabalho. "A gente fica na mão dos piratas. Passamos perto e eles praticamente nos pegam pelo braço", conta.

43) Greve de rodoviários da Viação Pioneira chega ao fim após oito dias

Em reunião, sindicato, empresa e governo chegaram a acordo e os ônibus voltam às ruas do Distrito Federal. Paralisação afetou mais de 200 mil pessoas

postado em 13/11/2014 18:44 / atualizado em 13/11/2014 19:26

[Isa Stacciarini](#), [Roberta Pinheiro](#)

Após oito dias de greve, os ônibus da Viação Pioneira voltam às ruas do Distrito Federal na volta para casa desta quinta-feira (13/11). Em reunião à tarde, representantes do Sindicato dos Rodoviários, da direção da Viação Pioneira, do Ministério Público do DF e Territórios, do Ministério Público do Trabalho (MPT) e do governo chegaram a um acordo.

A Viação Pioneira fez um empréstimo bancário de R\$ 6 milhões para pagar os salários e tíquete-alimentação atrasados dos rodoviários. A promessa é que a remuneração dos trabalhadores seja depositada nesta sexta-feira (14/11). Na ocasião o Governo do Distrito Federal (GDF) fez um acordo de repassar, até a próxima quinta-feira (20/11), um montante de R\$ 14 milhões à empresa.

A dívida se refere aos dias de operação branca do Expresso DF, quando o BRT funcionou sem a cobrança de tarifa para os passageiros. O valor será usado pelos empresários da Pioneira para pagar a próxima folha dos empregados, depositada todo dia 20 de cada mês. "Hoje alguns ônibus já começam a circular e amanhã tudo volta ao normal", disse João Jesus de Oliveira, diretor de imprensa do Sindicato dos Rodoviários.

O diretor-geral do DFTrans, Jair Tedeschi, explicou que os R\$ 14 milhões serão provenientes do dinheiro do tesouro do GDF repassados ao DFTrans. "Isso é subsídio. Eu confio nos meus governantes, tanto no governador Agnelo Queiroz, como no vice Tadeu Fillippeli que nós teremos esse recurso", garantiu.

Tedeschi também confirmou o retorno da cooperativa Alternativa após o repasse dos R\$ 63 mil feitos pelo DFTrans. A cooperativa opera o transporte público de Brazlândia. Além da Alternativa, também voltaram ao trabalho motoristas e cobradores da Cootarde e da MCS.

A paralisação dos rodoviários da Pioneira, responsável pelo atendimento da bacia 2 do transporte público do DF, que atende Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way e São Sebastião, além do Expresso DF em Santa Maria e Gama, afetou cerca de 200 mil brasilienses nessa mais de semana paralisada.

44) Rodoviários decidem manter a paralisação até a segunda-feira

Os trabalhadores reivindicam o pagamento do adiantamento salarial que já devia ter sido depositado. As empresas alegam não ter recursos

postado em 21/11/2014 16:41 / atualizado em 21/11/2014 18:36

Os funcionários das empresas de ônibus Marechal e Pioneira decidiram em assembléia nesta sexta-feira (21/11), manter a paralisação até segunda-feira (24/11). Eles cruzaram os braços reivindicando o adiantamento salarial, que deveria ter sido creditado na conta deles nessa quinta-feira (20/11). Segundo o Sindicato dos Rodoviários, os donos da empresa não teriam conseguido a verba necessária para os pagamentos.

Pelo balanço do sindicato, cerca de 1.100 mil ônibus não saíram da garagem, sendo 440 da Marechal e 660 da Pioneira. A empresa Pioneira deixou de atender as cidades de Santa Maria, Gama, Park Way, Candangolândia, Itapoã, Paranoá, São Sebastião e Varjão. A empresa Marechal,

que atende principalmente os moradores do PSul, em Ceilândia, deixa de circular em cidades como Águas Claras, Taguatinga, Guará I e II, Gama, Samambaia e Recanto das Emas.

Problema recorrente

Esta é a segunda paralisação de ônibus da Pioneira em menos de um mês. Após oito dias de greve, os ônibus da empresa voltaram a circular no dia 13. Em uma reunião, representantes do Sindicato dos Rodoviários, da direção da Viação Pioneira, do Ministério Público do DF e Territórios, do Ministério Público do Trabalho (MPT) e do governo haviam chegado a um acordo para que os salários em atraso fossem pagos.

A Viação Pioneira fez um empréstimo bancário de R\$ 6 milhões para pagar os salários e tíquete-alimentação atrasados dos rodoviários. Na ocasião, o GDF fez um acordo de para repassar um montante de R\$ 14 milhões à empresa, dívida que se referia aos dias de operação branca do Expresso DF, quando o BRT funcionou sem a cobrança de tarifa para os passageiros. Segundo o Sindicato, este valor seria usado pelos empresários da Pioneira para pagar a folha dos empregados, depositada todo dia 20 de cada mês, o que não ocorreu.

A paralisação dos rodoviários da Pioneira, responsável pelo atendimento da bacia 2 do transporte público do DF, afetou cerca de 200 mil brasilienses em mais de uma semana paralisada.

45) Sindicato dos Rodoviários decide encerrar paralisação nesta quarta-feira

O presidente do Sindicato, José Osório, afirmou que o GDF se comprometeu a acelerar o processo de renegociação da data-base salarial

postado em 26/11/2013 18:12 / atualizado em 27/11/2013 15:14

Após reunião com o Governo do Distrito Federal na tarde desta terça-feira (26/11), o Sindicato dos Rodoviários resolveu encerrar a paralisação dos ônibus à meia-noite de quarta-feira (27/11).

De acordo com o presidente do Sindicato, José Osório, o GDF se comprometeu a acelerar o processo de renegociação da data-base salarial, um dos principais motivos da greve. "O que foi tratado com o governo, foi o que ele poderia fazer", disse Osório. No entanto, eles não tiveram uma resposta ao principal ponto da negociação, o recebimento dos direitos trabalhistas e a garantia de que terão seus empregos nas novas companhias contratadas.

Os rodoviários cruzaram os braços durante toda esta terça-feira (26/11). A paralisação é um apelo à decisão do GDF em manter contrato com apenas duas das atuais 13 empresas de transporte do DF.

No total, nove empresas - Pioneira, Planeta, Cidade Brasília, Satélite, Piracicabana, São José, Riacho Grande, Viplan e Condor - não rodaram pelas vias do DF.

Além da renegociação da data-base salarial, os rodoviários exigiam que a transição das novas empresas que vão operar no sistema público de transporte seja feita com cautela. Isso porque as companhias perdedoras das licitações alegaram que não dispõem de recursos para acertar os pagamentos referentes aos direitos trabalhistas com todos os empregados. Além disso, segundo o sindicato as empresas vencedoras disseram não aceitar contratar os trabalhadores enquanto não estiverem com a situação regularizada com a empresa anterior.

Desde o início da manhã, [os usuários do transporte público encontraram bastante dificuldade para chegar ao trabalho](#). Muitas paradas de ônibus ficaram lotadas. Já quem se arriscou no transporte

pirata teve que pagar até R\$ 10 pela corrida.

Para reduzir os impactos no trânsito, que tiveram mais carros que o habitual, todas as faixas exclusivas do Distrito Federal estão liberadas também para o tráfego de veículos comuns. De acordo com o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), a decisão foi tomada junto com o Departamento de Trânsito (Detran) e o Departamento de Estrada e Rodagem (DER).

46) Rodoviários de cooperativa cruzam os braços por falta de pagamento

Eles reivindicam o pagamento do 13º salário. Diretor-geral do DFTrans diz que dívida de autarquia com a MCS é de R\$ 600 mil

postado em 04/12/2014 15:09 / atualizado em 04/12/2014 16:00

[Guilherme Pera](#)

Os rodoviários da MCS estão de braços cruzados desde as 5h desta quinta-feira (4/12) por conta de atrasos nos pagamentos. A paralisação da cooperativa, que atende Riacho Fundo I e II, Recanto das Emas, Guará e Estrutural, deixa um saldo de 220 funcionários em greve e 50 micro-ônibus fora de circulação.

Segundo Nil Rodrigues da Silva, diretor do Sindicato dos Rodoviários, a cooperativa atrasou o pagamento do 13º salário, que deveria ter sido feito em 30 de novembro. "A empresa deve os funcionários e disse que não tem como pagar", afirmou. O diretor financeiro da MCS, Péricles Filgueiras, corroborou a afirmação e disse que falta um repasse da bilhetagem eletrônica.

Para Filgueiras, só o valor da catraca não dá para saldar as dívidas e, por isso, os coletivos continuam parados. "Tem gasto com diesel, peças, limpeza, entre outras coisas. Fizemos um acordo de pagar aos poucos, mas não supre os funcionários. O montante que o DFTrans nos deve da bilhetagem daria para acabar com essas dívidas", justificou.

O diretor-geral do DFTrans, Jair Tedeschi, afirma que o valor citado pela MCS é de R\$ 600 mil. Seria um subsídio referente às passagens de deficientes e estudantes na bilhetagem eletrônica. "São dois meses de atraso. Temos feito um repasse diário, mas devemos a ele em torno de R\$ 600 mil", disse.

47) Rodoviários de cooperativas decidem manter greve até segunda-feira

Categoria deve fazer uma assembleia, para decidir por greve geral. Além do 13º, pagamentos de novembro e dezembro e o tíquete alimentação não foram creditados

postado em 05/12/2014 07:10 / atualizado em 05/12/2014 16:34

[Jacqueline Saraiva](#)

Quem depende do transporte público para chegar ao trabalho vai enfrentar mais um dia de transtorno nesta sexta-feira (5/12). Além da empresa MCS, que paralisou as atividades nessa quinta-feira (4/12), a Alternativa também cruzou os braços por falta de pagamentos de salários. Após conversa com o DFTrans, os rodoviários das cooperativas decidiram manter a greve até segunda-feira (8/12).

A empresa MCS, que possui cerca de 200 trabalhadores e 48 micro-ônibus, reclama que o pagamento da primeira parcela do 13º e o salário de novembro ainda não foram depositados. Com cartazes e faixas, os rodoviários estavam, até por volta das 6h40, na porta da garagem da empresa, no Recanto das Emas, uma das cidades mais afetadas pela falta do transporte circular. Às 7h, eles bloquearam a principal saída da região, causando um grande congestionamento. A Polícia Militar foi acionada para controlar a situação. A greve prejudica ainda os moradores do Riacho Fundo I e II, do Guará I e II e da Estrutural.

A paralisação da MCS começou às 5h desta quinta-feira (4/11). Segundo Nil Rodrigues da Silva, diretor do Sindicato dos Rodoviários, a cooperativa atrasou o pagamento do 13º salário, que deveria ter sido feito em 30 de novembro. “A empresa deve os funcionários e disse que não tem como pagar”, afirmou o dirigente. O diretor financeiro da MCS, Péricles Filgueiras, corrobora a afirmação e disse que falta um repasse da bilhetagem eletrônica. Para Filgueiras, só o valor da catraca não dá para saldar as dívidas e, por isso, os coletivos continuam parados. “Tem gasto com diesel, peças, limpeza, entre outras coisas. Fizemos um acordo de pagar aos poucos, mas isso não supre os funcionários. O montante que o DFTrans nos deve da bilhetagem daria para acabar com essas dívidas”, justificou.

Funcionários da Alternativa estacionaram vários carros na porta da garagem da empresa, em Brazlândia, impedindo também a saída dos veículos da São José. Os rodoviários reclamam que, além dos vencimentos em atrasado, ele também não receberam o tíquete-alimentação. A empresa, que faz as linhas circulares em Brazlândia e no Plano Piloto, tem cerca de 70 funcionários e 20 ônibus. A São José, que ficou impedida de sair da garagem, deixa aproximadamente 70 veículos e mais de 200 funcionários fora de circulação.

Impasse

O repasse das companhias está previsto para esta sexta-feira, mas, até o início da noite de ontem, o GDF ainda não tinha transferido a verba para as empresas. Segundo o secretário de Imprensa do Sindicato dos Rodoviários do DF, João Jesus de Oliveira, se o governo não repassar o dinheiro às empresas até o fim da tarde de hoje, a categoria não trabalhará neste sábado (6/12). “Estamos na expectativa de que paguem, mas, se isso não for feito, vamos amanhecer sem rodar”, avisou.

O Sindicato das Empresas Rodoviárias afirmou que o GDF teria se comprometido a fazer a transferência para o pagamento ainda hoje. Ao todo, cinco empresas aguardam resposta do governo. A reportagem tentou contato com o DFTrans na tarde de ontem, mas o presidente do órgão, Jair Tedeschi, não se pronunciou.

Transtorno

Uma das últimas greves, no mês passado, durou oito dias. O motivo: atraso no pagamento dos salários e dos tíquetes-alimentação. A paralisação dos rodoviários da Pioneira, responsável pelo atendimento da bacia 2 do transporte público do DF — que atende Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way e São Sebastião, além do Expresso DF em Santa Maria e no Gama —, afetou cerca de 200 mil brasilienses. Ainda em novembro, funcionários da Pioneira e da Marechal voltaram a cruzar os braços por falta de pagamento. Isso deixou pelo menos 500 mil usuários, em 13 regiões administrativas, sem transporte público. Juntas, as duas empresas são responsáveis por 1.104 ônibus, ou 40% da frota do Distrito Federal.

Com informações de Camila Costa e Guilherme Pera

48) Paralisação dos rodoviários dificulta trânsito na área central

Motoristas fecharam duas faixas da S1, rumo à Rodoviária do Plano Piloto

postado em 05/12/2014 13:07 / atualizado em 05/12/2014 16:33

[Guilherme Pera](#)

Em meio à paralisação dos rodoviários das cooperativas MCS e Alternativa, o trânsito está complicado nas cercanias da Rodoviária do Plano Piloto. Motoristas fecharam duas vias da S1, em direção à rodoviária. Com isso, os passageiros têm de deixar os coletivos antes de desembarcar por lá, tamanha a demora. A greve perdura até segunda-feira, segundo o Sindicato dos Rodoviários. Cerca de 80 mil passageiros são afetados.

A paralisação se dá por falta de pagamentos. No caso da MCS, falta o 13º salário, que deveria ter sido pago em 30 de novembro. Os rodoviários da Alternativa, por sua vez, reclamam, além da falta de salário, do não recebimento do tíquete-alimentação.

O diretor financeiro da MCS, Pericles Filgueiras, afirmou que o DFTrans deve um dinheiro referente à bilhetagem automática. "Não dá para pagar só com o valor da catraca. Tem limpeza, combustível, peças automotivas, várias coisas", listou.

O valor da dívida, segundo o DFTrans, é de R\$ 600 mil. "Devemos dinheiro da catraca de deficientes e estudantes. Fazemos um repasse diário, mas há essa dívida de R\$ 600 mil", disse Jair Tedeschi, diretor geral da autarquia.

49) Mais três empresas aderem à greve e número de afetados chega a 650 mil

Rodoviários das empresas Marechal, Urbi e Pioneira aderiram à paralisação nesta tarde de sexta-feira e agora 17 regiões estão sem ônibus

postado em 05/12/2014 15:35 / atualizado em 05/12/2014 16:33

[Camila Costa](#)

As empresas Marechal, Urbi e Pioneira aderiram, nesta sexta-feira (5/12), à paralisação. Agora, só estão rodando duas empresas, a Piracicabana e a São José. Com esta decisão, as empresas deixarão sem transporte coletivo 17 regiões administrativas do Distrito Federal.

Segundo o diretor do Sindicato dos Rodoviários Carlos Eduardo Duarte Nascimento, os funcionários decidiram antecipar a paralisação, que tinha sido ameaçada para o sábado (6/12), porque souberam que a previsão de pagamento era para a próxima segunda-feira. "Não ia adiantar esperar. E o dinheiro tinha que ter amanhecido na conta, e não foi o que aconteceu", explicou. Ele afirmou que a negociação ficará, então, para a próxima semana. A categoria só voltará às ruas depois do repasse.

A greve quase que geral do sistema acontece logo após à paralisação dos rodoviários das cooperativas MCS e Alternativa, na última quarta-feira. Na tarde desta sexta-feira, motoristas fecharam duas vias da S1, em direção à rodoviária, em forma de protesto. A paralisação se dá por falta de pagamentos. No caso da MCS, falta o 13º salário, que deveria ter sido pago em 30 de novembro.

Os rodoviários da Alternativa, por sua vez, reclamam, além da falta de salário, do não recebimento

do tíquete-alimentação. O valor da dívida, segundo o DFTrans, é de R\$ 600 mil. Segundo o diretor-geral do DFTrans, Jair Tedeschi, tudo está sendo feito para levantar o valor necessário, de forma a fazer o repasse às empresas, senão hoje, o mais breve possível.

50) 5/12- Greve dos rodoviários deixa 17 regiões do DF sem ônibus

05 de dezembro de 2014 - 19:14

Fotos

Caos no transporte, nesta sexta-feira (5/12): tumulto na Rodoviária do Plano Piloto na volta para casa

51) Vídeo: passageiros contam como foram prejudicados com greve dos rodoviários

"Após uma hora de sufoco e me sentindo humilhada por esse transporte público, consegui desembarcar na minha estação sã e salva", disse uma moradora da Guariroba

postado em 05/12/2014 19:45 / atualizado em 05/12/2014 19:56

Com a greve dos rodoviários, moradores de todo o Distrito Federal enfrentaram paradas de ônibus cheias e estações do metrô com filas na noite desta sexta-feira (5/12).

Confira os relatos de quem dependia do transporte público para voltar para casa e se virou com pôde. A auxiliar administrativa Valdineia Souza espera que os ônibus voltem a circular até segunda-feira (8/12), para que o caos não se repita. "Após uma hora de sufoco e me sentindo humilhada por esse transporte público consegui desembarcar na minha estação sã e salva", contou.

52) DFTrans promete pagar salários atrasados e espera fim da greve na segunda

Ônibus continuam parados durante o fim de semana, mas expectativa da autarquia é positiva
postado em 06/12/2014 17:33 / atualizado em 06/12/2014 18:16

[Ailim Cabral](#)

A greve dos rodoviários, que atinge mais de 650 mil usuários continua neste fim de semana. A paralisação que começou na quinta-feira (4/12) e ganhou força na sexta deve acabar na próxima segunda-feira, segundo o DFTrans. O diretor-geral da autarquia, Jair Tedeschi promete que todos os pagamentos entrarão na conta das operadoras até 9h de segunda-feira. Os funcionários devem receber até as 12h.

Em diálogo com o Sindicato dos Rodoviários, Tedeschi pede que a paralisação se encerre na madrugada de segunda-feira, às 5h. "Estamos negociando com o sindicato para o fim da greve, eles terão uma assembléia durante a madrugada de domingo para segunda. Espero que eles voltem a operar", afirma. Procurado pela reportagem, o sindicato não se pronunciou até a publicação deste texto.

53) Com greve de ônibus, piratas dominam a Rodoviária do Plano Piloto

Em diálogo com o Sindicato dos Rodoviários, o diretor do DFTrans solicitou que a greve se encerre na madrugada desta segunda-feira, às 5h

postado em 07/12/2014 11:50

Dezenas de vans piratas tomaram os espaços destinados aos ônibus na Rodoviária do Plano Piloto desde as primeiras horas da manhã deste domingo (7/12). Sem pudor, os motoristas dos transportes anunciam os itinerários aos gritos. Não há fiscalização no local. Os passageiros embarcam nos veículos nas baias e seguem para os seus destinos. A greve atinge 650 mil usuários em 17 regiões.

Na sexta-feira (5/12), rodoviários de três das cinco empresas que exploram o transporte coletivo no DF também paralisaram as atividades por falta do pagamento de salários. O DFTrans reconhece que há uma dívida de R\$ 70 milhões com as cooperativas e empresas.

Desde a última quinta-feira (4/12), os rodoviários das empresas MCS e Alternativa cruzaram os braços por falta de pagamentos de salários. Após conversa com o diretor do DFTrans, Jair Tedeschi, os rodoviários das cooperativas decidiram manter a greve até segunda-feira (8/12). Tedeschi afirmou que haveria uma transferência de verbas para as contas das empresas nesse sábado (6/12) e que o dinheiro estaria disponível até às 9h desta segunda-feira (8/12), mas os trabalhadores decidiram aguardar até que o dinheiro esteja nas contas.

Em diálogo com o Sindicato dos Rodoviários, o diretor do DFTrans solicitou que a greve se encerre na madrugada desta segunda-feira, às 5h. "Estamos negociando com o sindicato para o fim da greve, eles terão uma assembleia durante a madrugada de domingo para segunda. No mês passado, uma greve durou oito dias. O motivo foi o mesmo: atraso no pagamento dos salários e dos tíquetes-alimentação.

54) Greve de rodoviários deve voltar a complicar trânsito na segunda-feira

Sindicato se reunirá às 9h da manhã e só volta a operar os ônibus quando sair o pagamento

postado em 07/12/2014 12:42 / atualizado em 07/12/2014 12:53

[Laisa Queiroz /](#)

A paralisação dos rodoviários, que atinge 650 mil pessoas no Distrito Federal, vai continuar nesta segunda-feira (8/12), pelo menos na parte da manhã. O DFTrans havia pedido que os ônibus voltassem a circular às 5h, pois se comprometeu a acertar todas as contas. Porém, o Sindicato dos Rodoviários quer esperar para ver. "Enquanto o pagamento não sair, a greve continua", afirmou o diretor do órgão, José Wilson.

O diretor-geral da autarquia, Jair Tedeschi, disse que o dinheiro entrará na conta das operadoras até 9h e os funcionários devem receber até as 12h. Nesse horário, os sindicalistas se reunirão em assembleia em frente à garagem do PSul (Ceilândia). "Pedimos desculpas por deixar a população sem transporte, mas já sofremos com a falta de compromisso das operadoras e do governo antes. Por isso, vamos esperar." A greve começou na última quinta-feira (4/12) e teve adesão de funcionários das empresas MCS, Alternativa, Marechal, Urbi e Pioneira. O valor da dívida que o governo tem com os funcionários - que envolve atraso no pagamento de salários, tíquetes-alimentação e 13º - é de R\$ 600 mil, segundo o DFTrans.

55) Rodoviários continuam de braços cruzados; governo garante pagamento

O diretor do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), Jair Tedeschi, garantiu que o GDF conseguiu R\$ 35 milhões para quitar parte da dívida com os empresários

postado em 08/12/2014 07:17 / atualizado em 08/12/2014 07:34

[Kelly Almeida](#), [Roberta Pinheiro](#), [Ailim Cabral](#)

Depois do caos na cidade pela paralisação dos rodoviários, na semana passada, e da farra dos transportes piratas, que chegam a cobrar o dobro das passagens dos coletivos, o Governo do Distrito Federal (GDF) anunciou para a manhã de hoje o pagamento de parte da dívida com os empresários. Mas, sem a garantia de que o dinheiro entrará nas contas antes da hora do almoço, os rodoviários de três empresas e de duas cooperativas do DF garantem que permanecerão de braços cruzados até que o salário deste mês e a primeira parcela do 13º sejam, de fato, pagos. A previsão é que a manhã de hoje comece sem transporte para os brasilienses.

O diretor do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), Jair Tedeschi, garantiu que o GDF conseguiu R\$ 35 milhões para quitar parte da dívida com os empresários, que totaliza R\$ 75 milhões, segundo ele. Tedeschi explicou que R\$ 28 milhões serão depositados no começo do expediente bancário de hoje, e outros R\$ 7 milhões na terça-feira. O valor, segundo o diretor, é para liquidar dívidas com passagens de estudantes e de pessoas com deficiência.

“Estávamos com três semanas atrasadas e, agora, vamos colocar em dia. É dinheiro do Tesouro do DF e conseguimos no sábado, mas não fizemos o pagamento porque só tem expediente bancário amanhã (hoje). Os outros R\$ 40 milhões de dívidas são de passagens diárias e ainda não há prazo para serem pagos”, ressaltou o diretor. “Insistimos com os rodoviários que eles terão o pagamento regularizado na segunda-feira (hoje). É importante que eles voltem a trabalhar logo cedo”, complementou Tedeschi.

Diretor do Sindicato dos Rodoviários, Diógenes Nery afirmou que a categoria permanecerá de braços cruzados até ter o dinheiro depositado. “A gente já cansou de tanto esperar. Os trabalhadores ficarão de prontidão amanhã (hoje), mas só voltam a rodar com o salário na conta. É uma decisão da categoria. Chega o fim do ano e o trabalhador sem dinheiro no bolso. Assim, fica complicado”, reclamou.

Segundo o diretor, trabalhadores das empresas Piracicabana, Marechal e Urbi ainda não receberam o salário deste mês. Já os empregados das cooperativas MCS e Alternativa cruzaram os braços para reivindicar o pagamento da primeira parcela do 13º e do salário de dezembro. As empresas são responsáveis pela circulação em 17 regiões administrativas. A paralisação afeta cerca de 700 mil usuários do transporte.

Piratas

Enquanto não há acordo entre governo, empresários e trabalhadores, quem sofre é a população, que depende dos transportes piratas para sair e chegar em casa. Com a falta de ônibus, os veículos irregulares até param nas baias dos coletivos. O jardineiro e piscineiro Sivaldo Porto, 36 anos, tentou sair de casa no Paranoá, no sábado, mas não conseguiu transporte. Ontem, ele optou pelos piratas para resolver problemas pessoais. “Isso está muito ruim. Gastei o dia todo para resolver uma questão que poderia levar três horas”, reclamou.

Maria de Jesus, 25 anos, também está insatisfeita com a falta de ônibus e sente-se insegura em ter de andar com os três filhos e o marido no transporte pirata. “É um absurdo. Além de pagar impostos e passagem, temos que pagar mais caro no pirata.” Maria trabalha com serviços gerais e só consegue chegar ao trabalho porque a empresa fornece transporte aos funcionários.

Mais ameaças

O atraso em salários também pode fazer com que outras duas categorias cruzem os braços nesta semana. Servidores das áreas de saúde e de educação do DF reclamam da falta de pagamento, que deveria ter sido feito na sexta-feira passada. Hoje, às 10h, professores devem se reunir em frente ao Palácio do Buriti para pressionar o pagamento. O encontro dos servidores da saúde está marcado

para terça-feira.

Apesar da apreensão dos profissionais, a Secretaria de Administração Pública garantiu, por meio de nota, que “as operações para transferência dos recursos necessários para a efetivação do crédito referente à folha de pagamento das respectivas áreas somente foram finalizadas no início da noite de sexta-feira”. O documento, assinado pelo secretário da pasta, Wilmar Lacerda, garante que, até terça-feira, o pagamento estará disponível para os servidores.

56) Greve dos rodoviários entra no 5º dia e afeta 700 mil passageiros

Governo afirma que já repassou dinheiro às empresas. Rodoviários continuam aguardando os pagamentos

postado em 08/12/2014 10:58 / atualizado em 08/12/2014 16:28

Ainda não há previsão para o fim da greve dos rodoviários do Distrito Federal. Durante toda a manhã desta segunda-feira (8/12), os representantes do Sindicato dos Rodoviários passaram em todas as garagens para conversar com os trabalhadores e a orientação era a mesma: só sair das garagens após os pagamentos dos salários. O reflexo da paralisação, que ocorre desde a quinta-feira (4/12), são paradas de ônibus lotadas, transporte pirata cobrando o dobro das passagens dos coletivos e trânsito mais congestionado, já que muitas pessoas estão tirando os carros das garagens para garantir a volta para casa.

Sem a garantia do dinheiro na conta, os rodoviários das empresas Pioneira, Marechal e Urbi, além das cooperativas MSC e Alternativa mantêm os coletivos nas garagens até que o salário deste mês e a primeira parcela do 13º sejam, de fato, pagos. Segundo o sindicato da categoria há ainda outro problema em relação aos motoristas que operam os ônibus articulados. Eles reivindicam também o pagamento de 10% em cima das horas trabalhadas durante o mês, benefício a que têm direito por dirigirem este tipo de veículo. O valor não é depositado desde setembro.

O Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) afirma que o repasse da verba para as empresas foi iniciado por volta das 9h, no começo do horário de expediente bancário e concluído ao meio-dia. Com o dinheiro à disposição das empresas, fica a cargo de cada uma delas a liberação dos valores para as contas dos trabalhadores. O Sindicato dos Rodoviários informou, no entanto, que a maioria dos trabalhadores continua em frente às garagens das empresas à espera de notícias sobre quando os pagamentos serão depositados.

Transtornos

Trabalhadores das empresas Pioneira, Marechal e Urbi ainda não receberam o salário deste mês. Já os empregados das cooperativas MCS e Alternativa cruzaram os braços para reivindicar o pagamento da primeira parcela do 13º e do salário de dezembro. As empresas são responsáveis pela circulação em 17 regiões administrativas. A paralisação afeta cerca de 700 mil usuários do transporte.

Com informações de Luis Calcagno, Jacqueline Saraiva, Kelly Almeida, Roberta Pinheiro e Ailim Cabral.

57) Duas empresas de ônibus encerram greve, após repasse de pagamento

Moradores de 13 regiões administrativas podem voltar para casa com o transporte coletivo

postado em 08/12/2014 19:07 / atualizado em 08/12/2014 20:43

[Thiago Soares](#)

Pelo menos duas empresas de ônibus voltaram a rodar no fim da tarde desta segunda-feira (8/12). A Urbi e a Pioneira fizeram os repasses aos rodoviários e os moradores de 13 regiões administrativas podem voltar para casa com o transporte coletivo. O governo depositou R\$ 30 milhões para custear os débitos. Somente a Marechal não conseguiu repassar o dinheiro aos funcionários. A empresa atende áreas como Taguatinga, Park Way, Ceilândia, Guará e Águas Claras ficarão sem o serviço pelo menos até amanhã.

Durante todo o dia, o reflexo da paralisação, foi de paradas de ônibus lotadas, transporte pirata cobrando o dobro das passagens dos coletivos e trânsito congestionado. Desde sexta-feira, os rodoviários da Pioneira, Marechal e Urbi ficaram parados por não terem dinheiro na conta. Além disso, os trabalhadores das cooperativas MSC e Alternativa também mantaram os coletivos nas garagens em virtude da falta do salário deste mês e a primeira parcela do 13º.

Na volta para a casa, o movimento na rodoviária é intenso. As filas estão extensas e o transporte pirata ainda age livremente no terminal. A secretária Daniela Ferreira da Silva, 21 anos, saiu do trabalho no Setor Hospitalar Sul e, como nos últimos dias, não viu o ônibus que normalmente pega na W3 Sul. Ela optou então por ir até a Rodoviária para tomar uma lotação até São Sebastião, onde mora. "Quando cheguei aqui (Rodoviária) que vi que tinham voltado. É sempre uma confusão quando tem greve", reclamou. Nos dias de paralisação, Daniela vinha enfrentando sufocos com o transporte pirata. "Além do preço, estava sempre muito cheio, todo mundo ficava apertado e como tenho bronquite asmática, era horrível. Já cheguei até a perder alguns pertences", contou a secretária.

Com a greve, além dos problemas com o transporte pirata, é sempre difícil prever e organizar horários. O estudante Sérgio Nazário, 23 anos, mora no Paranoá e todos os dias recorre ao transporte público para ir até a universidade na Asa Sul. "Nos últimos dias, tudo mudou. Precisava sair bem mais cedo de casa, não tinha hora certa e sempre voltava tarde", relatou. Hoje, ele também se surpreendeu com a retomada dos serviços. "Sempre imprevisível", concluiu.

58) Rodoviários da Alternativa fazem protesto por pagamentos atrasados

Greve da categoria já dura 12 dias

postado em 11/12/2014 07:37 / atualizado em 11/12/2014 15:08

Um grupo de rodoviários da cooperativa Alternativa fez uma manifestação, na manhã desta quinta-feira (11/12), em frente à garagem da empresa MCS. Parados há 12 dias, os trabalhadores das linhas circulares de Brazlândia pedem o pagamento dos salários de novembro, do tíquete-alimentação, da cesta básica e do 13º. A empresa tem cerca de 70 funcionários e 20 ônibus.

Segundo o Sindicato dos Rodoviários, além da Alternativa, a Coopertran e a Cootarde também estão paralisadas, pelo mesmo problema. Como os rodoviários fecharam a entrada da garagem da MCS, os trabalhadores dessa empresa, que atua no Recanto das Emas, também não conseguiram trabalhar.

O Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) afirma que, ao todo, o governo repassou R\$ 281 mil para a Riacho Grande, responsável pela operação das duas empresas. Desse total, R\$ 189 mil foram para a MCS e R\$ 92 mil para a Alternativa. Apenas a MCS recebeu os salários.

Desde a semana passada, os brasilienses têm sofrido com a falta de transporte público. As empresas Urbi, Marechal, Pioneira, além das cooperativas MCS e Alternativa, cruzaram os braços por falta de pagamento. No dia 8, após receber o repasse do governo, a Urbi e a Pioneira pagaram os rodoviários. No dia seguinte, foi a vez da Marechal e da MCS.

ENTREVISTA COM PEDRO

CONVENÇÕES PARA TRANSCRIÇÃO

As convenções para transcrição de fala são as seguintes:

(...): trecho não transcrito e pausas

[?]: trecho incompreensível

Sublinhado: ênfase de entonação

Negrito: fala da entrevistadora

Em vermelho: dúvidas da transcritora e barulhos externos

Foram também utilizados os seguintes sinais convencionais de pontuação gráfica:

vírgula (,), ponto (.), ponto de exclamação (!) e ponto de interrogação (?).

Pedro: Vamo fazer o quê?

Sinara: É (rs). Eu tô colocando o gravador, como eu coloquei lá pro senhor, pra fazer as entrevistas pra dentro da pesquisa, conforme o consentimento, mas não vão ser divulgadas, o nome do senhor não será divulgado de jeito nenhum. Bom, algumas questões assim como de identificação que eu já sei porque a gente tá aqui sempre no convívio, o seu nome, mas não sei a sua idade, sr. Pedro, senhor vive falando velhinho por aí, mas eu não sei sua idade.

Pedro: Minha idade você já sabe...

Sinara: sessenta e ...

Pedro: e dois aninhos.

Sinara: é verdade, eu sabia, sim. Essas são questões de identificação só para eu contextualizar o quê que eu tô entendendo, né. O senhor veio de Catalão, nasceu em Catalão?

Pedro: Nasci em Cristalina.

Sinara: Nasceu em Cristalina e depois foi para Catalão?

Pedro: Fui criado em Silvânia.

Sinara: Silvânia, verdade!

Pedro: Depois de terminar o ginásio vim pra Brasília.

Sinara: Isso foi em que ano?

Pedro: Fui pra Goiânia fiquei lá quase um ano depois num guentei o calor de lá e vim pra Brasília. De Brasília voltei para Silvânia fiquei mais dois anos em Silvânia depois voltei pra cá de novo e não sai mais, até hoje trabalhando aqui até hoje.

Sinara: antes de morar na Cidade Ocidental o senhor morava onde?

Pedro: morei no Núcleo Bandeirante e Taguatinga Sul.

Sinara: aí depois?

Pedro: De Taguatinga sul mudei para Ocidental em janeiro de 87. dia 5 de janeiro de 87 e tô até hoje.

Sinara: E na TCB o senhor tá há quanto tempo?

Pedro: Entrei na TCB dia 18 de maio de 82, já tá há 34 anos.

Sinara: O senhor entrou como motorista...

Pedro: Entrei como motorista até 87, 87 eu fui promovido para fiscal até hoje.

Sinara: e na rodoviária o senhor está há quanto tempo?

Interrupção: Oh! Pedro quem e que vai dar a viagem de 10 horas?

Pedro: É o Ribamar, 68.5.

Sinara: oiiii, tudo bem?

(ele fica resolvendo o horário do ônibus)

Pedro: O tempo que eu tô na Rodoviária... Eu comecei a trabalhar aqui em 82, na Rodoviária, só que eu fiquei uns tempos no Buriti, né?! No Palácio do Buriti, retornei pra cá em ... lá foi três anos ou quatro parece... retornei pra cá em (vixi)

Sinara: rssss

Pedro: 2010, uns três anos, fiquei uns três anos ou foi quatro e voltei em 2010 pra cá, 2009 tô até hoje. foi quando eu comprei o gol foi em 2008, foi um gol 2008, 2008 eu vim pra cá e tô até hoje. quer dizer a maior parte do meu tempo de TCB foi na Rodoviária.

Sinara: muito tempo!

Pedro: pouquinho tempo, né?! e na realidade eu nunca gostei de trabalhar aqui, pra sincero por causa do barulho. é o barulho e a fumaça, o cheiro da fumaça que a gente sempre sente, a poluição sonora e um cheiro que não é agradável, mas em virtude da TCB sempre me deixar trabalhar à noite é que eu fiz questão de ficar aqui.

Sinara: é um bom horário, né?!

Pedro: é, por causa do horário que eu gosto. é um horário bom pra vim pro trabalho e horário bom pra voltar pra casa, porque eu odeio engarrafamento. eu tive essa experiência tendo trabalho no palácio do Buriti, quanto é ruim enfrentar em pé dentro

de um ônibus três horas lutando pelo um serviço e trabalhar durante o dia pensando que na hora que cê voltar você vai enfrentar aquela mesma ...

Sinara: e durante o dia o senhor trabalhava no trânsito, também, né?!

Pedro: também.

Sinara: trânsito pra vim, trânsito para trabalhar e trânsito pra voltar (2).

Pedro: ...pra voltar (2). quer dizer era... o que pra mim não tinha nada pior que ficar enfrentando engarrafamento pra vim e voltar. eu preferi ficar ... o chefe falou pra mim assim eu consigo deixar você à noite ... então vou voltar. o secretário queria me segurar no palácio do buriti, ah! porque não pode ficar sem motorista na ambulância não, aí eu falei, mas eu sou da TCB, tô voltando, thau! fiquei de falta lá, cheguei na TCB, o chefe me deixou na reserva, tô lá até hoje. eu não sei vai ... tô lá até hoje e tô aqui até hoje.

Sinara: o senhor viu alguma diferença na sua saúde quando o senhor trabalhava no trânsito ou aqui ou a questão de escutar também, aqui na Rodoviária. o senhor faz check up sempre?

Pedro: eu fiz check up ... eu fiz check up tem um ano e meio. só apareceu um pequeno problema de saúde na audição desse lado aqui oh! o médico é foi bem, deve ser hereditário. fui no... fiz audiometria, fui no otorrino pra fazer limpeza diz que não tinha nada, botou o aparelho lá ... não depois da limpeza não tem, isso aí é hereditário. talvez por causa de trabalhar no meio desse barulho muitos anos, então não precisava nem remédio passou, nada, nada... coração é velho, coluna eu levei disse que é hérnia de disco e bico de papagaio, mas eu não sinto nada, atualmente não tô sentido nada, nada. trabalhei muiito de pedreiro, nas horas vagas em casa, e aqui em vista no tanto de ano que eu tenho aqui eu dei muito pouco atestado, a respeito de dores musculares foi a primeira vez nesses dias pra trás que eu dei 15 dias. antigamente, nem quando eu era motorista eu não dei atestado de problema de coluna, quer dizer bico de papagaio e hérnia de disco não afetou minha saúde.

Sinara: para parar de trabalhar...

Pedro: ... para parar de trabalhar, o médico queria me encostar agora que eu tava com problema de bico de papagaio e hérnia de disco, mas eu vi que não era isso que eu tava, meu problema ... fiquei 15 dias de atestado, depois fiquei bom e tô bom até hoje, bom mesmo graças a deus.

(interrupção) muitos risos!!!

Sinara: aí a gente tava falando, então ... e como é que você entrou na TCB? na Rodoviária?

Pedro: eu era motorista da Viplan, sempre tinha vontade de entrar na TCB por ser uma empresa pública, né?! mas tinha adquirido experiência na Viplan como motorista, eu consegui passar nas provas e fui chamado. consegui na prova escrita e prova de direção e fui chamado pra trabalhar assim que logo eu sai da Viplan nas 14h,

quando foi 16h já tava trabalhando, no mesmo dia, já tava trabalhando na TCB. eu trabalhei na parte da manhã na Viplan e na parte da tarde na TCB até meia noite. comecei na Viplan 5 horas da manhã e parei. fui pra TCB e parei meia noite.

Sinara: qual era média de horário de trabalho?

Pedro: hein?

Sinara: quanto tempo o senhor ficava dirigindo por dia?

Pedro: na época era 8 horas cravado.

Sinara: hoje em dia é menor? hoje em dia motorista são quantas horas?

Pedro: hoje são 6 horas. aí com o passar do tempo nós teve fase, lutando, lutando pra melhorar o trabalho dos rodoviários e conseguiu diminuir a jornada de trabalho. o serviço, né?! eu mesmo trabalhava cansado e eu fiquei muito tempo trabalhando, trabalhava... pagar aluguel e ter três crianças, eu trabalhava na auto-escola ensinando dirigir e trabalhava na TCB.

Sinara: Você ensinava qual carteira, D também ou a B?

Pedro: A, na época era B e D porque eu dava aula no carro pequeno e dava aula no ônibus ou caminhão. então eu tinha um bom... eu dei aula 8 anos, um certo tempo fêchado, aí quando eu entrei na TCB, tive que dar baixa escola, não quando eu entrei na Viplan eu dei baixa na escola, aí eu fiquei só na Viplan, assim, na Viplan na parte da manhã e na parte da tarde eu dava aula na autoescola, depois comecei na TCB, eu trabalhava na TCB à tarde e trabalhava na autoescola de manhã e assim foi ... somando tudo deu 8 anos de autoescola. aí quando eu tive oportunidade pra passar pra fiscal, melhorava o salário, aí eu comprei a casa própria na Ocidental, foi hoje eu parei de ... larguei a autoescola de lado, fiquei só na TCB até, trazendo mama. aposentei e continuo na ativa.

Sinara: aí tem história né?! e, assim, algumas questões que eu quero entender também sobre a questão do trânsito, assim? o senhor passa quanto tempo no trânsito hoje em dia? quando o senhor era motorista o senhor passava muito mais, né?!

Pedro: quando eu era motorista eu passava 10 horas no trânsito e auto-escola e TCB, 12 horas no trânsito. hoje é só pra vim e voltar. duas horas e meia, acho que é por isso que eu tô guentando trabalhar até hoje aqui porque se eu tivesse no trânsito eu não guentaria.

Sinara: motorista dá muito atestado?

Pedro: muito atestado. tem motorista aqui que quase não dá atestado, mas tem motorista que dá atestado direto. tem motorista que dá atestado, dois atestados em um mês, outros vai pro INSS, fica encostado um bom tempo, outros falam que é estresse e tal (...) e dá atestado.

Sinara: cobrador também dá muito atestado ou não?

Pedro: cobrador também, mas de motorista, cobrador e motorista é mais ou menos a mesma coisa.

Sinara: e alegação é sempre o estresse do trânsito?

Pedro: é, o estresse do trânsito. cobrador tá sentado ali na gaveta, ali suportando ônibus lotado, é estressante também, cobrador é estressante. tanto cobrado quanto motorista, mas num adiata porque pro motorista sempre é mais, porque o motorista sempre ... isso aí pro motorista é muito mais estressante do que pro cobrador, cobrador fala que não, que o deles também é estressante demais, motorista é mais, sempre foi. motorista está ali, além de ter atenção no trânsito ele tá trabalhando com os braços e com as pernas o tempo todo, então é mais do que ... do motorista, sempre foi.

Sinara: e concentrado, né?!

Pedro: é porque ali se não ficar de olho ele se envolve em um acidente, né?! porque tem que desviar do pedestre, do ciclista, do motociclista é buscar, a fechada, então não é brincadeira.

Sinara: e o trabalho do senhor como é que é?

Pedro: meu trabalho hoje é uma benção ... (interrupção)

Sinara: e o trabalho do senhor como é que é?

Pedro: meu trabalho hoje é uma benção para o quê eu já passei aqui ... (interrupção) meu trabalho hoje em relação ao que eu já passe aqui, eu tenho toda razão de aposentar e continuar trabalhando. porque o grande motivo de a gente tá aqui, né?! que a indenização indispensável, o BBV é uma indenização indispensável, o governo fez o BBV foi tudo aprovado pra gente ganhar 68% do salário mais cem meses e manda a gente embora, 68% do salário 100 meses é uma boa indenização, como é que a gente vai abrir mão, né?! Elias como que a gente vai abrir mão (cobrador que estava perto do quiosque do fiscal onde essa parte da entrevista foi feita).

Elias: falou alguma coisa que ficou inaudível.

Sinara: da TCB?

Pedro: seria bom se recebesse todo de uma vez, né!

Elias: o nosso problema é eles pagarem de uma vez, (...) fez assim...

Pedro: ... Sérgio foi assim é?

Elias: (inaudível)

Pedro: ... mas será que foi do mesmo tanto?

¹³Elias: (Inaudível)

Pedro: eu quero saber a porcentagem desse salário? sem contar o tamanho do salário. eu quero saber a porcentagem que pegou do salário, se foi 68%.

Elias: uns 300 mil.

Pedro: o nosso aqui vai dar 400 pra lá.

Elias: (inaudível).

Pedro: é mesmo. quebrou que rachou, hein. ficou sem nada.

Elias: (inaudível).

Pedro: 9h30, você que subir e lá pra salinha?

Sinara: pode ser.

Pedro: esse pessoal faz barulho do mesmo jeito.

Sinara: lá tava mais barulhento. éeee então, como eu falei pro senhor, eu comecei a fazer essa pesquisa em 2013, né?! e eu comecei a fazer a pesquisa nos jornais, porque aconteceu aquelas manifestações que aconteceram em 2013, um monte de manifestações por causa do transporte público, aí eu comecei a me questionar sobre como é que aparecia nos jornais os trabalhadores, né?! do transporte público porque há tanta reclamação sobre o transporte público no Brasil, o que é que o senhor acha do nosso transporte público aqui tanto do DF como do entorno? sobre essas paralisações que tem frequentemente dos rodoviários que, como eu falei pro senhor, que eu tava acompanhando pelos jornais e outras coisas e um monte de paralisações que na verdade eu nunca vi em nenhuma das notícias que eu vi nenhuma paralisação que eu me lembre, assim, agora...

Pedro: nós já paramos algumas vezes, só que para e ... logo volta, agora, ano passado mesmo nós paramos, aí o governo ameaçou cortar os espedientes em virtude de todo mundo ganhar melhor que as particulares que não ganha referência, pessoal voltaram e afrouxaram com o governo e não tivemos mais aumento de nada ano passado.

Sinara: e qual foi o motivo da paralisação?

Pedro: a gente não teve o ajuste nem da inflação, nada, nada, continuamos do ano passado, esse ano, continuamos do mesmo jeito, até hoje não tivemos reajuste de nada, nem da inflação, as outras empresas particulares tiveram aumento de acho de 8 ou foi de 11 %, parece que o objetivo do sindicato do governo é fazer com que os motoristas, o pessoal das empresas particulares é equivale com a gente, equivale o salário com a gente...

(interrupção)

¹³ Todos os nomes são pseudônimos.

Sinara: Nesses últimos três anos, vocês pararam quantas vezes? Ano passado teve uma...

Pedro: só essa do ano passado e de uns dois ou três, só. e não teve, o governo não quis nem saber, não deu nada, nem corrigiu a inflação e quer dizer, negócio de mudança de governo e tinha déficit demais e que depois ia ver isso, foi ficando, foi ficando até hoje, tá rolando, até hoje nada, nem hora extra tá pagando pra nós. desde o ano passado, o ano passado pagou as horas extras do ano trasado, então as horas do ano passado e desse ano nós estamos sem receber, todo final de semana a gente faz hora extra, durante semana não, no domingo agora que eu vim trabalhar no domingo, três horas extra. todo domingo.

Sinara: Por que?

Pedro: por falta de fiscal ... janeiro e fevereiro eu fiz ... 14 com 13, 27 horas extras, receber só deus sabe quando, não sei se é quando vai sair o Fedb?, pois é, um dia paga, só não de quando que é, só deus sabe.
eu acho impossível não, eu penso, como o conhecimento, com a experiência que eu tenho. o bom do transporte urbano, eu acho impossível o transporte melhorar mais que tá, por causa do volume de carro que aumenta cada dia...

Sinara: E como o senhor acha que poderia...

Pedro: não tem jeito, só se fizesse um metrô igual para Santa Maria, pro Gama, pra todo lado. o volume é grande demais, e o governo tinha que investir em alta mesmo, no metrô, malha metrô, porque o entorno, o entorno vai sempre ser prejudicado, hoje eu peguei o carro, de carro da Ocidental eu gastei mais de duas horas de lá até Taguatinga, olha só! e o pessoal que vai todo dia? eu peguei hoje só, e o pessoal que sai todo dia de carro, são duas horas pra ir pro serviço todo dia, mais duas horas pra voltar e quando chove é pior ainda, não é brincadeira! aí eu indo de carro eu passando pelo ônibus e vendo aquele ônibus lotadinho de gente em pé, já pensou? quanto esse pessoal tá cansado, tá em pé dentro do ônibus já chega no trabalho cansado e estressado, o motorista (...) cansado e estressado e os passageiros já mais ainda ... trinta e tantos anos no transporte urbano...

Sinara: Como melhorar esse transporte? O senhor acha que melhorou, piorou?

Pedro: eu acho que melhorou, do Agnelo pra cá melhorou, do governo anterior pra cá o transporte melhorou, mesmo com esse grande número de carro que tá, por quê? desse corredor que foi, desse BRT, esse BRT melhorou muito a vida do pessoal que... eles, esse pessoal que vai em pé fala que não, mas melhorou, ele ficavam duas, três horas pra chegar no Gama, agora eles vão em pé, mas chega rapidinho (interrupção) pega o expresso aqui e vai direto, não é melhor do que ficar na parada de ônibus?! vai lotado, mas pega a faixa dele e vai embora.

Sinara: Essas faixas de ônibus, o senhor também acha que melhorou?

Pedro: melhorou, a única maneira de melhorar o transporte público é tendo a faixa exclusiva para os ônibus. metrô é solução também, né?! porque quem mora na

Samambaia, por exemplo, eu não vou deixar de vim de ônibus para vim de metrô, tem gente que vai lá, mora lá na Samambaia, vai de carro até o terminal do metrô, larga o carro lá no estacionamento e vem de metrô pra cá. (interrupção)

Sinara: então o senhor acha que transporte público só investimento do governo...

Pedro: só um empenho muito grande do governo e aconteceu isso no governo Roriz, no governo Arruda e no governo Agnelo, no governo Agnelo, o povo fala que ele roubou demais, qual governador que não rouba? governador, prefeito e presidente, todos roubam, mas pro transporte, pra mim ele foi excelente, ele falou que ia implementar frota em Brasília e implantou. Ele falou que ia tirar a Viplan do sistema com aquela carreada velha dela, tirou! tirou?

Sinara: tirou.

Pedro: licitação? que é uma farsa essa licitação.

Sinara: das empresas particulares, né?!

Pedro: é das particulares. a TCB quando o Arruda entrou, a TCB estava praticamente morta, praticamente acabada, só tinha os ônibus andando na linha 108 e velho. o Arruda comprou esses ônibus aí, melhor do que todos no DF, ar condicionado, tal, foi um sucesso na época e micro-ônibus, hoje tem uns 20 rodando, mas são os mesmo que o Arruda colocou tão aí até hoje. entrou o Agnelo, fez nada. esse governadorzinho aí só sabe reclamar, só sabe reclamar de dívida não tá fazendo nada, já vai pro segundo ano de mandato e não fez, nem um viaduto, que falava que o governo Roriz só sabia fazer viaduto, nem viaduto ele faz.

Sinara: o transporte público, o problema do transporte público do entorno talvez seja mais que do entorno, não é não? como usuário, o que o senhor vê?

Pedro: o pessoal do entorno nasceu pra sofrer, vai sofrer sempre, sofre pra chegar no DF e na hora que chega no DF, sofre pra chegar no centro. por isso que eu faço, sempre fiz questão de ficar nesse horário, porque no meu horário eu não sofro com transporte, mas pouca gente quer trabalhar nesse horário, no entanto o ônibus vem vazio e não volta muito lotado ... se todo mundo optasse, não eu não vou trabalhar de manhã, eu vou caçar jeito de trabalhar à noite, de repente até melhorasse, mas ... todo mundo quer vim de manhã para à noite poder tá dormindo cedo/

Sinara: tudo no mesmo horário.

Pedro: ... fazendo as corrente de carro ... aí... (inaudível, o barulho da música) aí você tá gravando a música também.

Sinara: pois é. acho que é isso, de qualquer maneira, a gente vai continuar e depois eu passo pro senhor também. ah! tá, tem mais uma questão aqui que eu tinha... mas o senhor falou, né?! das demandas da categoria profissional? o senhor falou da paralisação que uma das demandas era pro reajuste, mas tem outras demandas da categoria... teve um dos jornais que eu vi que tinha a questão da copa, por exemplo...

Pedro: do espaço pra quê?

Sinara: espaço pra copa, uma das demandas, mas assim de outra empresa, não da TCB, né?! eu quero saber sobre as demandas, tem outras demandas além do reajuste salarial?

Pedro: não, nosso foi só isso aí. as empresas particulares só ameaçaram e já, negociou logo e conseguiu, eu nem sei quantos dias ficaram parados aí, virou uma bagunça danada, mas logo pegou o reajuste, e nós não tivemos reajuste, mas voltamos todo mundo trabalhar normal e não teve reajuste até hoje, nem de ticket, nem de pagamento de hora extra, nem da correção da inflação, nem nada e voltamos humildemente aí e tamo aí esperando a data-base seguinte, vê o que acontece que é em maio agora.

Sinara: é em maio, é sempre em maio a data-base?

Pedro: sempre em maio, a nossa data-base é em maio.

Sinara: como é que funciona a data-base?

Pedro: aí vamo ver, se chegar em maio o governo vai querer corrigir a inflação desse ano somado com a do ano passado, que é o que os rodoviários tão querendo, vamos ver, e eles ainda tão querendo os reajustes retroativos. eu não acredito que o governo vai abrir não. a inflação do ano passado, desse ano e mais retroativo, eu também acredito também que os rodoviários vão parar, da TCB, porque nós tá todo mundo, uns dizem que é mutreta, outros com o pé-na-cova.

Sinara: desde 98 não tem concurso?

Pedro: não tem concurso, não tem previsão, uma boa parte dos rodoviários estão fora no GDF ganhando uma gratificação BOA, uns ganham até o dobro do salário, eles vão querer voltar pra cá, não vão! os próprios secretário não libera eles do cargo. ele forem mandados embora no PDV a empresa paga.

(interrupção).

Sinara: mais uma perguntinha, o senhor lê ... o senhor tem costume de ler jornal sempre? essas notícias de paralisação?

Pedro: como eu te falei eu tenho um pouco de problema de audição, desse lado aqui, com esse barulho aí.

Sinara: sobre as paralisações, o senhor acompanha?

Pedro: menina, eu não acompanho nada, eu só ligava pra cá: ainda tá de greve? é assim. só ligava pra cá ou lá pra garagem eu ficava lá na Ocidental, eu ficava era trabalhando de pedreiro lá, na hora do almoço eu ligava: "e aí como é que tá aí a greve? não tá tudo parado"; chegava a hora de eu vim, "tá parado ainda? tá. lá eu ficava", então eu participo é assim, é ficando lá, eu não participo da bagunça deles

não, eu participo de greve é assim, ficando em casa, sempre foi assim. não acompanho passeata, nem nada.

Sinara: mas no jornal do dia a dia ali o senhor acompanha?

Pedro: nem.

Sinara: no jornal diário o senhor acompanha?

Pedro: também não, também não, de vez em quando, às vezes, agora que ultimamente eu tenho um pequeno tempo de assistir o DFTV, nem todo dia eu tenho tempo. agora que atualmente agora eu tô podendo sabe?! mas eu levanto cedo, eu vou caminhar.

Sinara: mas é bom também, né?! cuidar da saúde, né?!

Pedro: às vezes, eu deixo de assistir o DF TV, o jornal da manhã pra ir caminhar, às vezes eu assisto o DFTV na hora do almoço, nem sempre.

Sinara: sempre tem notícia sobre transporte, né?!

Pedro: não dificilmente, eles falam sobre transporte, não sei se é porque eu acompanho pouco. às vezes no jornal da record fala sobre transporte.

Sinara: acho que é isso sr. Pedro. tá ótimo! obrigada.

ENTREVISTA COM JOSÉ

Sinara: José, como eu te falei estou pesquisando sobre rodoviários. Pesquisei em dois jornais sobre as paralisações da sua categoria, a forma como esses jornais representam vocês, sabe?! Agora, eu gostaria de saber mais sobre vocês rodoviários e o trabalho de vocês e...

Entrevistado: Sinara, eu acho que você tinha que entrar dentro de um ônibus e mostrar o dia a dia de um rodoviário, o que ele passa com veículos pequenos avançando, motoqueiro... A gente tem que ter um específico cuidado com relação às falcatruas que eles fazem, os gatilhos, o jeitinho brasileiro de certos motoristas fazem. Igual em cruzamentos. Cruzamentos, tem os semáforos da Rodoviária do plano piloto. Os apressadinhos em vez do Detran educar um motorista com relação a esta falha grave, porque você bloquear um cruzamento, é gravíssimo, na minha opinião. Eu já presenciei engarrafamentos (?) só por causa dessa mania incorreta da maioria dos usuários da via. E o que o Detran fez? Não educou. Eu sou a favor sim do Detran colocar, sensores em cima de um cruzamento. Caso o motorista parar na hora do semáforo, fechar e ele ser notificado, mas ele tem que ser avisado em tempo hábil. Não é fazer disso uma armadilha para os motoristas não. Na rodoviária do plano piloto, ali perto do Congresso Nacional, tem dois semáforos que fazem este trabalho para o Detran. Em momentos de engarrafamentos, você pode pesquisar. Se você tiver possibilidade de ir no Detran perguntar quais os horários que as pessoas são mais notificadas, para ver se eu estou mentindo. Eu presencio, antes eu via o flechezinho, só que o flechezinho o Detran escondeu, porque um determinado cinegrafista amador em 2013 pegou um flagrante, e filmou e mandou pra mim. Sabe quantas vezes a mídia divulgou isso? Uma vez só porque era de interesse da população. Isso era pra ser divulgado igual pesquisa IBOPE. O Detran está fraudulento. Isso foi em 2013, quando foi em 2016, 2015, no outro governo, foi deflagrado a 708, 709. A mesma fraude. E sabe o que o Detran alegou? "foi o funcionário que não sabe ler e colocou errado que tem uma plaqueta enorme". E alegou simplesmente: foi o funcionário". O funcionário é fantasma, eu não estou vendo ele. Eu posso estar enganado, porque eu li, eu tenho jornais que li que dizem que tem uma central. Eu posso estar enganado, não vou dizer que eles ainda estão continuando com essa fraude porque o governo está vendendo os espaços públicos, ele diz que é parceria, conversa. Simplesmente ele está doando para pessoas que elegeram ele.

É a minha opinião, eu posso estar errado, porque as rodovias estão sendo fatiadas neste sentido. Eu queria Sinara que você pegasse e fizesse um levantamento de quanto de pedágio é arrecadado, quanto custa um quilômetro de asfalto. Eu perguntei pra você, porque a maioria dos brasileiros, eles só pegam o celular pra falar mal da vida dos outros, saber fofoca e a maioria e alguns olham de pedofilia e até vídeo pornô, isso é a tecnologia mal usada. A tecnologia tem que ser em benefício da população. Uma rodovia tem que ser criada em benefício da população, custo benefício, ela tem que ser mantida. Quanto não é arrecadado de IPVA? Quanto não é desviado? O dia que esse país tiver seriedade, tiver governantes realmente competentes e não votarem

somente fraude, é só fraude esse país. Eu considero um sistema democrático neste país e sim fraudulento. A gente lutamos pela democracia, mas infelizmente a democracia tão sonhada por todos os brasileiros, não existe. A primeira ditadura que eu falo com precisão é obrigar o eleitor votar, isto está ditando você, é obrigado! Isso é ditar ou não é? Eu te pergunto. Você é obrigado e se você tiver orgulho de votar, porque tem que ter representantes discentes. Eu votei no Lula, para tirar o FHC que deu fim na Vale do Rio Doce, o que nós temos com a Vale do Rio Doce hoje? Estão usufruindo dos nossos recursos naturais e o que nós ganhamos? O que o brasileiro ganhou? Lama na cara, lá em Marília, porque não temos uma barreira de contenção, uma represa que nesta situação nós temos que ter no mínimo duas adiante, caso uma se rompa, a outra contém o rompimento, eu estou mentindo Sinara? Tem uma fiscalização voltada, eles estão saqueando o nosso país e o que sobra pros brasileiros? Lama, e ainda tem mais represas lá pra se romperem.

O que eu acho que está sendo tratado o transporte coletivo, como um palanque eleitoral. Isso é um dos motivos do transporte coletivo não fluírem, não ter um atendimento de qualidade para o usuário. Os usuários só sabem criticar o motorista. Se você sair perguntando com precisão se algum usuário ele sabe o horário certinho do seu ônibus, ele não vai saber responder, não. Então eu acho que o transporte coletivo para começar a ter qualidade, o usuário tem que saber o itinerário, o código do itinerário certinho, com precisão. Às vezes eu perco, se eu for avaliar a situação, eu perco bem uns vinte minutos dando informações, para usuários, desinformados. Eu trabalho na 158.5 eu faço o percurso, é... Ele sai da Rodoviária do plano piloto, subindo o eixo monumental, passando pelo Palácio do Buriti, tem passageiro que me para, me pergunta: "Esse ônibus vai pra Taguatinga?". Simplesmente porque ele não sabe o código do itinerário, porque o ônibus está especificando: Via estrutural, cidade estrutural. Só que em hipótese alguma, está escrito, Taguatinga. Simplesmente se o usuário aprender o código da linha, ele jamais, o código e o percurso, ele jamais vai me parar sem necessidade. Eu não vou perder o meu tempo, os usuários não vão perder o tempo veículos sem necessidade, pra depois ter que descer e pagar outra passagem. Agora o dia a dia do rodoviário é seguinte: Eu trabalho na cidade estrutural, uma das mais violentas cidades do Distrito Federal, tem um percurso que a gente tem obrigação de passar por dentro. Já três vezes, eu já fui visitado por menores, porque aí já é a questão política do país, que não criam leis eficientes, nem centros de internações adequados para ajudar esses jovens a seguir o caminho certo. Porque simplesmente na linguagem deles, não dá nada. A realidade é essa. Eu estive com um agente da cidade estrutural, simplesmente ele me falou: "Esse cidadão que você está citando, com essas características, eles já foram apreendidos, mais de cinco vezes. E o juiz vai lá e solta. Eu vou perguntar pra esse juiz que vão lá e soltam esses menores, se um dia eles chegarem a cometer um homicídio com um familiar dele,

qual a situação dele, como ele vai se sentir? Porque às vezes não aconteceu a um familiar dele, mas às vezes esses menores tiraram a vida de familiares de outras pessoas. Isso é justo, Sr. Juiz, essa é a Justiça que nós temos nesse país?

Na minha época, eu não vou dizer que o militarismo era cem maravilhas, mas nós lutamos por melhorias e o que nós temos? Aumento da violência. Nós temos nosso país sendo saqueado, nossas rodovias estão sendo vendidas. Eles inventam a pesquisa IBOPE ai e a mídia cai matando em cima desse detalhe. Oh, fulano tá ganhando, 50% do eleitorado. Um eleitorado que em Brasília, você sabe me informar quantos são? Aproximadamente 180.000. Eu acho que está porcentagem, por exemplo, eles vão, fazem uma entrevista com duas mil pessoas que decidem uma eleição no Distrito Federal. Esse Governador atual, eu cheguei na Rodoviária do Plano Piloto, eu falei pra ele: " O senhor, está perdendo, é lamentável! Simplesmente ele virou pra mim e falou: "O Arruda, vai sair!" E eu aumentei na pesquisa, eu me considero. Eu falei, eu expliquei a situação que eu achava da pesquisa IBOPE. A mídia atual, divulga o que não é de interesse da população em sim, pros empresários, pros políticos. Eu não sei o que está acontecendo com este país. Porque eu pessoalmente fui numa emissora regente, que eu não vou citar o nome dela. Deixei o material, relatando sobre o que a gente passa no trânsito, com relação a semáforos, em cima de parada de ônibus. Isso na minha opinião, é considerar um motorista rodoviário um asno ou como eu devo falar um burro. Mas não é assim que funciona. Eu tenho o meu método, meu mecanismo, depois que eu levei uma multa na W3 Sul, num semáforo, neste sentido, na 703 em cima de uma parada de ônibus, só que eu usei meus mecanismos e pretendo divulgar, como é que funciona, esses semáforos em pontos estratégicos, para algo ser feito. Lá na Via Estádio, até o ano passado, tinha um semáforo lá contando tempo, através de bolinhas, contando tempo, elas desciam, uma por uma, esse é o semáforo que deveria ter. Porque neste momento, eu estou vendo um sistema político que não está preocupado com a segurança do usuário da via, do motorista e sim, arrecadar dinheiro. Vocês acham isso justo? O pai de família que trabalha ao volante tem que enfrentar, a violência, passageiros, que às vezes sai de casa e acha que todo motorista é ignorante, é estúpido. Eu sempre procuro tratar todos os passageiros com toda a educação. É o que todos devem fazer. Eu acho vergonhoso, um órgão fiscalizador de trânsito, que diz que está fiscalizando, está educando o motorista e pelos bastidores na minha opinião será o que eles falam da gente? Eles pegam uma parada de ônibus e colocam em frente do semáforo. Tem uma parada de ônibus, tanto na frente, quanto atrás.

Como eu estava falando com relação aos semáforos em pontos estratégicos. A tecnologia, ela pode ser bem usada em benefício da população, mas ela também pode ser uma faca de dois gumes na minha opinião. Eu vou citar um exemplo dos celulares, que jovens adolescentes ficam enviando fotos. Aí a pedofilia corre na internet, que não sou eu quem estou falando, é a realidade. Adolescentes com 14 anos, isso é um exemplo da tecnologia mal usada. É a tecnologia mal usada no trânsito. Eu não sou contra os controladores de fluxo, mas eu sou contra da advertência e dizer: Oh, se

you made this, really you are committing a traffic violation". You are aware, it is not you being deceived, through traps, because the current traffic system, is a trap inside the Federal District, without saying that on 709, 708, there was a traffic light taking photos of people below the speed of the road and fining and notifying. This was a page from the newspaper, I am not inventing. It was a traffic light, deflagrated, so I ask you, how many more do you have in the Federal District? I sent a letter to the Public Ministry asking about this situation. The answer was arbitrary that they gave me. I have a copy of the letter, I sent, I have a copy of the answer. It is shameful to ask what will be done for the fraud to continue and they told me simply: "We do not have the license of your vehicle". All the fines were canceled". It is very simple for them to answer, simply this. I asked them because before the traffic lights, the traffic controllers of flow had a red light, this red light was eliminated from the current, why? What do they have to hide, what do they fear, that someone will expose the fraud immediately or after that many people are deceived? Because I was deceived on L2 south. I worked in a vehicle that only passes 60 km/hour, it does not reach more than this speed and I was notified of 68. I was not the only one. The DFTrans has all the control of fines. If someone goes there to DFTrans and pulls these fines, will they see, many vehicles from São José notified of 68. Enter Government and leave Government and continue the same situation. In the election period there was a deputy, there in the Rodoviária asking for my vote, I said to her: "If you correct the traffic system, I will vote for you. I can have confidence in you, to vote for you simply". She said: "We have to get rid of the current Governor". And the Governor, for whom she defended, was elected and she did nothing for this. I want an audience in the Chamber of Deputies to ask them what the answer is. In front of Rodoviária there are two traffic lights fining people unjustly. I can speak as, I can argue because I was a victim of this system.

Sinara: Eu quero perguntar para o Senhor sim, sobre a questão de como começou, como você começou como rodoviário?

Entrevistado: É uma longa jornada. Eu sou filho de nordestino, os meus tios eram caminhoneiros, o meu pai é padeiro. Só que nas minhas veias corre sangue de caminhoneiro, é por isso que eu defendo tanto a categoria, é por isso que eu acordo três e meia da manhã pra trabalhar e só chego às dez horas da noite.

Sinara: Qual é o seu itinerário de trabalho?

Entrevistado: Meu itinerário é pela manhã é 154.5, eu saio 6:40h do terminal. Se você perguntar pra determinados passageiros, eles não sabem te informar qual o percurso deste itinerário. Como eu estava falando anteriormente.

Aí eu comecei na padaria do meu tio, como motorista, lá trabalhei dez anos. Depois trabalhei num caminhão de mudanças 5 anos, era gratificante que conhecia muitas pessoas. Era interessante trabalhar com mudanças. O contato com o público pra mim,

é o mais importante na profissão. Isso eu acho bacana demais. Você encontra pessoas excelentes, outras aborrecidas, mas você vai levando, é satisfatório. Eu tenho a pretensão de trabalhar com ônibus Interestadual porque eu gosto de viajar. Eu acho que eu tenho sangue de cigano, não sei, meus tios viajavam, deve ser isso. No momento eu estou satisfeito trabalhando com coletivo também. É uma profissão que você requer muito carinho e amor pra ela poder fluir com excelência.

Sinara: Tem quantos anos que você está na profissão?

Entrevistado: Eu desde de 2000, 92 que eu comecei a trabalhar com meu tio, aí trabalhei 10 anos com ele. Comecei a trabalhar 5 anos no caminhão de mudança e depois mais 5 anos no escolar, eu achava... Quando foi pra vir pro coletivo, eu deixei as crianças pra lá, um disse assim: " Não vai não!". Eu tenho até o apelido de zé bonitinho, que eles me tratavam com carinho, me chamavam de zé bonitinho, aquele da praça. Meu monitor gaiato, que colocou esse apelido em mim e pegou. "Não vai não, zé!" Foi muito difícil pra mim. Só que no escolar todo ano, eles mandam a gente ir embora e é complicado. Eu tive várias dificuldades no escolar, porque eles não são defendidos. Um Deputado, que hoje é Deputado, no primeiro mandato dele, ele sabe quem ele é. Eu não vou citar o nome dele, mas ele sabe quem ele é. Ele prometeu mundos e fundos pra gente, simplesmente quando ele foi eleito, nada fez por nós. Até mês passado, até hoje, o pessoal que trabalhava comigo estavam de greve, porque não recebem o salário, porque os Deputados inventam umas leis arbitrárias. O Governador faz empresa terceirizada, eles têm até três meses para quitar as dívidas. Simplesmente um Governador sai e deixa o rombo, isso foi prova no Distrito Federal. Eu acho que o Governo Federal tem um mês só pra quitar as dívidas deles. Tem que ter três meses, porque aí evita fraude. Isso é lado político, isso é vergonhoso, você saber que um pai de família sai de manhã pra trabalhar e não tem um salário.

Sinara: E há muito atraso no salário de vocês, né? Eu estou acompanhando nos jornais.

Entrevistado: Teve atraso também porque é a situação que eu te falo Sinara, é com relação a politicagem. O passageiro que entra, os alunos estudantes... Eu sou a favor da família de baixa renda não pague. Uma pessoa que mal dá conta de pagar a faculdade, não pague a passagem. Agora pessoas que tem condições, eu não acho necessário ser 100% da população dos estudantes sem pagar a passagem. São as pessoas que realmente não tem condições, mas a politicagem é tão grande em cima dessas pessoas de baixa renda que aí se torna o seguinte, o subsídio, o inchaço desse subsídio foi que questionou o rombo que o outro Governador deixou. O outro Governador simplesmente, na minha opinião, eu não vou dizer que eu estou falando toda a verdade, porque eu não tenho conhecimento, eu não estou lá dentro, mas pela lógica, três meses antes dele entregar o cargo, ele não pagou as empresas, por motivo de tanta paralisação, de tanto o rodoviário ficar sem receber seu pagamento. Pelo menos na empresa em que eu trabalho, não houve este problema, Se eu disser pra você que houve, eu estou mentindo. Eles criaram até um ticket pra não deixar a gente

sem receber, porque o empresário depende também deste subsídio. oque eu acho que deveria ser era uma política assim voltada pelo transporte informativo pros seus usuários, seus itinerários, horários corretos, que isso iria ajudar na qualidade do transporte. Por que eu sei o horário certinho que eu vou pegar meu ônibus. Às vezes o passageiro, fala: "Eu estou mais de uma hora aqui". Só se você perguntar pra ele, se ele sabe o horário certinho do veículo que ele tem necessidade, ele não vai saber informar o percurso. Eles tem uma mania que eu já presenciei. O primeiro ônibus pode passar inchado, às vezes falta cinco minutos pro próximo vir, o próximo passa vazio. Aí a crítica só cai em cima. O transporte público é um conjunto. Ele depende de usuário, Governo e empresário e aparte funcional que somos nós, pra ter uma qualidade essencial. Quando estas partes se unirem e trabalharem com responsabilidade e com informativos, orientando o usuário antes de sair de sua casa, pegar, acessar o site do DFTRANS. Pra onde eu estou me locomovendo? Estou indo pra cidade estrutural, para cidade do automóvel. Eu preciso do ônibus, 158, tenho que saber o horário certinho que ele sai da Rodoviária. São duas empresas que operam nesta linha. É o 158 que é a São José são pouquíssimos carros, se eu não estiver enganado são somente dois, mas a Piracicabana está atuante. É 158 8000, aprenda isso usuário, que você não vai se perder, você não vai jamais ficar uma hora esperando na parada, porque eu não fico, eu, José da Silva, eu não fico este horário todo. Eu procuro me informar os meus horários corretos, pra mim chegar no meu serviço.

Sinara: Aonde o Senhor mora?

Entrevistado: Eu moro em Planaltina.

Sinara: É longe, né?

Entrevistado: Eu moro em Planaltina e chego. Quando o pessoal do interestadual tem boa vontade, e eu me coloco no meio, porque na Rodoviária do plano Piloto não temos ônibus pelo Parque Shop, saindo da Rodoviária. O Park Shop pelo setor gráfico, no horário de cinco e meia da manhã. Eu já pesquisei, mas não tem, ele sai mais pelo eixo, também em sentido voltando, ele é precário, com relação a este horário. Porque são poucos passageiros, ele se locomove da Rodoviária para o Plano, para o Park Shop. Depois das seis horas, só que essa linha começa a operar, aí não dá pra mim, eu vou num interestadual. Hoje mesmo eu cheguei, quatro e quarenta, cinco e quarenta da manhã. Cheguei com vinte minutos de antecedência do meu horário de trabalho. Sem esperar, dois minutos na parada que eu pego o meu horário certinho. São quatro e vinte da manhã que ele passa na minha parada. Você tem que procurar taxar. O ônibus sai do terminal, por exemplo, este que eu pego, ele sai do terminal lá de Planaltina, da Rodoviária, ele sai quatro e quinze e na parada que eu pego, ele passa quatro e vinte. Então, quando é quatro e dezoito eu estou lá, jamais eu perco ele. Porque se eu chegar depois disso, ele já passou, aí eu vou ficar, quantos minutos esperando pro próximo? Aí, às vezes é uma hora mesmo de fato, às vezes o passageiro, o usuário chega na parada, o ônibus dele acabou de passar, aí lógico vai

passar outro só depois de meia hora, só depois de uma hora, isso que ele tem que saber. Às vezes até quando tem concurso público, nem a própria instituição, coloca no verso: "Você tem que pegar a linha tal, vai passar na sua faculdade". Aí a pessoa fica perdida na Rodoviária do Plano Piloto, procurando informações pra gente. Só que nós não somos um computador, pra saber todos os itinerários e às vezes a gente fica até sem saber orientar o usuário, fica difícil pra gente. Eu acho que ele deveria pesquisar mesmo na internet, que ele vai ter a precisão do percurso e o horário certinho.

Nada sobrou pro país, porque está faltando política eficiente nas escolas, que infelizmente os professores estavam de greve desde o ano passado em 2014, meio do ano de 2015, por causa desses problemas. Um país que planta, colhe, os nossos governantes não estão plantando, eles estão saqueando o país. E antes, os militares plantavam, infelizmente a realidade é essa. Os militares construíram, entrou um tal de Fernando Henrique vendendo as mansões. Vendeu as mansões, cadê esse dinheiro? Sempre quando eu via o Fernando Henrique. "vendeu tal coisa". Eu falei: vai melhorar alguma coisa, nada! Eles vendem pra eles mesmos. Se brincar, eles abrem até uma conta no exterior, numa empresa lá na Espanha, na França e fala: É uma empresa Francesa, que assumiu essa concessão dessa rodovia, mentira. E o que eu acho mais absurdo, eu peguei e estava lá BNDES financiou, o BNDES tem dinheiro pra financiar Rodovia e os caminhoneiros agora estão se sentindo acuados, porque o frete está lá embaixo. O pedágio, se você avaliar quantos eixos tem uma carreta, em uma passarela é aproximadamente R\$100,00. Dependendo da passarela aqui, uma carreta passa, eu faço os cálculos de quantas carretas passam, Simara. Você faz uma pesquisa de campo, sobre o pedágio quantos caminhoneiros tem que pagar, desembolsar. O pai de família, pega um frete no valor de \$5000,00, eu estou dando o exemplo, ele gasta com diesel, aproximadamente, R\$1500,00, o pedágio mais R\$1500,00 isso é justo? Determinadas emissoras foram lá e falaram a verdade que lá em São Paulo pra pessoa ir pra orla, ele gasta mais com pedágio do que com combustível, isso é correto? Isso é justo, gente? Alguém está usufruindo do que não merece e faltando pra outros. É essa democracia que nós temos atual, e todo usuário do transporte coletivo tem que tratar o motorista com cortesia, mesmo que exista algum que não seja cortez. Por que o dia a dia da gente é cansativo, é o recado que eu mando pra vocês. E eu vou fechar minha entrevista, se a Sinara quiser filmar com relação com o que eu vou explicar nos cruzamentos que o Detran deveria educar e não punir de maneira, eu vou dizer com todas as letras, de maneira fraudulenta, porque se tem uma criança, seu eu pegar, colocar uma brasa, cavar um buraco e jogar areia em cima e eu avisar a criança, aí tem fogo, ela vai se queimar. É o que esta acontecendo com os motoristas, apesar que muitos sabem que tem fogo, mas às vezes com pressa, dia a dia, falta de atenção, eles vão e caem. Ai eu estou lá no semáforo verde, esperando a minha vez, vem um indivíduo muda de faixa. Um coletivo na faixa exclusiva. Foi 16 de março deste ano, eu fui notificado pelo sistema fraudulento do

Detran, o sistema armadilha, o sistema arapuca, que eles armam parada de ônibus, em frente a parada. E atrás também tem gente, vocês não só são enganados de frente, vocês são enganados por trás também, a realidade é essa.

Sinara: E a multa, sai do salário de vocês, né?

Entrevistado: E a multa quem paga somos nós e agora estão inventando uma história aí que com 14 pontos, a gente tem que passar pela reciclagem. Eu sou a favor dos 20 pontos, realmente quando o Rodoviário merece, não é de maneira fraudulenta, como o Detran está fazendo... Sinara, eu vou encerrando por aqui esta entrevista porque já estou no horário.

Sinara: Obrigada, José!

APROVAÇÃO DO COMITÊ DE ÉTICA

UNB - INSTITUTO DE
CIÊNCIAS HUMANAS E
SOCIAIS DA UNIVERSIDADE



COMPROVANTE DE ENVIO DO PROJETO

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Idas e vi(n)das: uma análise sócio-discursiva da construção identitária nos discursos de trabalhadores/as da Rodoviária do Plano Piloto.

Pesquisador: Sinara Bertholdo de Andrade

Versão: 1

CAAE: 38229013.2.0000.5540

Instituição Proponente: Instituto de Letras

DADOS DO COMPROVANTE

Número do Comprovante: 100533/2014

Patrocinador Principal: MINISTERIO DA EDUCACAO

Informamos que o projeto Idas e vi(n)das: uma análise sócio-discursiva da construção identitária nos discursos de trabalhadores/as da Rodoviária do Plano Piloto, que tem como pesquisador responsável Sinara Bertholdo de Andrade, foi recebido para análise ética no CEP UnB - Instituto de Ciências Humanas e Sociais da Universidade de Brasília em 05/11/2014 às 19:49.

Ministério da Saúde
Endereço: CAMPUS UNIVERSITÁRIO DARCY RIBEIRO - FACULDADE DE DIREITO - SALA BT 03/1 (Ao lado da Direção)
Bairro: ASA NORTE CEP: 70.910-900
UF: DF Município: BRASÍLIA
Telefone: (61)3107-1592 E-mail: cep_chs@unb.br

principal sair

Público Pesquisador Alterar Meus Dados

Sinara Bertholdo de Andrade - Pesquisador | V3.0

Cadastros Sua sessão expira em: 39min 37

DETALHAR PROJETO DE PESQUISA

DADOS DA VERSÃO DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Idas e vi(n)das: uma análise sócio-discursiva da construção identitária nos discursos de trabalhadores/as da Rodoviária do Plano Piloto.

Pesquisador Responsável: Sinara Bertholdo de Andrade

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 38229013.2.0000.5540

Submetido em: 13/12/2014

Instituição Proponente: Instituto de Letras

Situação da Versão do Projeto: Aprovado

Localização atual da Versão do Projeto: Pesquisador Responsável

Patrocinador Principal: MINISTERIO DA EDUCACAO



Comprovante de Recepção: PB_COMPROVANTE_RECEPCAO_249069

