

OS USUÁRIOS E AS GREVES DO METRÔ DE SÃO PAULO:

diálogos entre a sociologia do trabalho e os estudos de recepção

*Camila Lisboa**
(PPGS/USP, Brasil)

*Paula Marcelino***
(USP, Brasil)

 <https://doi.org/10.29404/rtps-v8i13.771>

Resumo: O artigo traz resultados de um *survey* aplicado junto aos usuários do serviço de metrô da cidade de São Paulo no ano de 2019. O objeto de análise da investigação foi a percepção dos usuários do metrô sobre as greves conflagradas pelos metroviários. Percebeu-se que os usuários tendem a aprovar as atividades grevistas por compreenderem que os metroviários têm “direito a ter direitos”, ou seja, teriam o direito de lutar por melhores condições de emprego e remuneração. A análise parte da compreensão de que o apoio dos usuários às greves aumentaria se eles também reivindicassem melhorias no serviço prestado, mas isto é limitado pelas formas de divulgação das greves, de seus motivos e de suas consequências pela imprensa comercial. O artigo apresenta questões e dados específicos sobre como os usuários se informam e porque a interpretação das greves por parte da imprensa não é completamente hegemônica entre eles tomando como referência as contribuições da Sociologia da Recepção.

Palavras-Chave: Greve. Metrô. Direito Trabalhista. Perfil de Usuário do Metrô.

USERS AND THE SÃO PAULO METRÔ STRIKES: dialogues between the work sociology and reception studies

Abstract: The article brings results from a survey applied to users of the subway service in the São Paulo city in 2019. The object of analysis of the investigation was the

* Mestra em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP), onde conclui o doutorado. É presidente do Sindicato dos Metroviários de São Paulo. ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0007-3960-0846>, E-mail: camila.crd@gmail.com

** Doutora em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) com pós-doutorado em Sociologia na Universidade Federal da Bahia (UFBA), em Ciência Política na UNICAMP e nos quadros de um projeto CAPES/COFECUB na Universidade de Lyon II, França. Atua como docente do Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo (USP), onde integra o quadro docente do Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Foi professora visitante na University of California, Berkeley, Estados Unidos entre 2021 e 2022. Publicou, entre outros textos, os livros: A logística da precarização: terceirização do trabalho na Honda do Brasil, pela editora Expressão Popular e Trabalhadores terceirizados e luta sindical, pela Editora Appris. É editora da Revista Crítica Marxista (São Paulo) e líder do Grupo de Pesquisa Luta: estudo e pesquisa sobre classes sociais, sindicalismo e gênero no Brasil contemporâneo. Também integrante o Grupo de Pesquisa "Neoliberalismo e relações de classe no Brasil". Atualmente, é coordenadora do Programa em Pós-graduação em Sociologia da USP e coordenadora do Centro de Estudos dos Direitos da Cidadania (CENEDIC/USP). ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-0692-1129>, E-mail: prpmarcelino@gmail.com

perception of subway users about the strikes triggered by subway workers. It was noticed that users tend to approve strike activities because they understand that subway workers have a “right to have rights”, that is, they have the right to fight for better employment conditions and remuneration. The analysis is based on the understanding that users' support for strikes would increase if they also demanded improvements in the service provided, but this is limited by the ways in which strikes are publicized, their reasons and their consequences by the commercial press. The article presents specific questions and data about how users inform themselves and why the interpretation of strikes by the press is not completely hegemonic among them, taking as a reference the contributions of the Sociology of Reception.

Keywords: Strike. Subway. Workers' Rights. Metro User Profile.

LOS USUARIOS Y LAS HUELGAS DEL METRÔ DE SÃO PAULO: diálogos entre la sociología del trabajo y los estudios de la recepción

Resumen: El artículo trae resultados de un *survey* aplicado a usuarios del servicio de metro de la ciudad de São Paulo en 2019. El objeto de análisis de la investigación fue la percepción de los usuarios del metro sobre las huelgas provocadas por los trabajadores del metro. Se observó que los usuarios tienden a aprobar las actividades de huelga porque entienden que los trabajadores del metro tienen “derecho a tener derechos”, es decir, tienen derecho a luchar por mejores condiciones de empleo y remuneración. El análisis se basa en el entendimiento de que el apoyo de los usuarios a las huelgas aumentaría si también exigieran mejoras en el servicio prestado, pero esto está limitado por las formas en que se publicitan las huelgas, sus motivos y sus consecuencias por parte de la prensa comercial. El artículo presenta preguntas y datos específicos sobre cómo se informan los usuarios y por qué la interpretación de las huelgas por parte de la prensa no es del todo hegemónica entre ellos, tomando como referencia los aportes de la Sociología de la Recepción.

Palabras clave: Huelga. Metro. Derecho de los Trabajadores. Perfil de Usuario de Metro.

Introdução

A última execução da Pesquisa Origem e Destino (OD)¹, realizada pela Companhia do Metropolitano² em 2017, revelou que cerca de 3,7 milhões de pessoas utilizam o sistema de transporte metroviário da cidade de São Paulo por dia³. As greves dos serviços metroviários envolvem um amplo contingente populacional e instala um reordenamento

¹ A Pesquisa Origem e Destino é realizada pela Companhia do Metropolitano – Metrô a cada 10 anos, desde 1977. Todos os dados coletados estão disponíveis em São Paulo/Metrô (2023).

² Esse é o nome oficial da empresa pública de economia mista responsável pela maior parte do sistema metroviário da cidade de São Paulo. O nome popular desta empresa é “Metrô”. Nos momentos em que nos referimos à empresa pública, vamos utilizar o nome Metrô em letra maiúscula, quando nos referimos ao meio de transporte, utilizaremos o termo “metrô” em letra minúscula.

³ Os dados da população usuária do Metrô extraídos da pesquisa Origem e Destino, de 2017, não abarcam as alterações da população usuária do sistema causadas pela emergência da pandemia da Covid 19. Dados de 2023 apontam que a quantidade de passageiros transportados está voltando ao patamar captado pela pesquisa de 2017. Ver mais em São Paulo/Metrô (2023).

na vida urbana da maior cidade da América Latina. Dessa forma, os momentos e motivos de deflagração de uma greve metroviária estão muito submetidos à opinião pública. A opinião dos usuários e o comportamento político e social decorrente desta opinião incidem sobre a correlação de forças do conflito entre os trabalhadores do Metrô e o governo do estado de São Paulo.

Esses conflitos acontecem com certa regularidade e promovem a exposição das diferenças da capacidade de organização e reivindicação dos trabalhadores do Metrô em relação aos trabalhadores que utilizam esse serviço para se locomover pela cidade. Segundo o Sindicato dos Metroviários de São Paulo (2023), a última greve realizada pelos trabalhadores de sua base ocorreu nos dias 23 e 24 de março de 2023. Antes desta, as greves anteriores foram em 19 de maio de 2021 (campanha salarial, 24 horas de duração); 28 de julho de 2020 (campanha salarial, 2 horas de duração); 19 de junho de 2019 (participação na greve geral contra a Reforma da Previdência do governo Bolsonaro, 24 horas de duração); 18 de janeiro de 2018 (por ocasião do leilão de concessão da linha 5/Lilás, 24 horas de duração); 15 de março e 28 de abril de Abril de 2017 (participação nas greves gerais contra a Reforma da Previdência do governo de Michel Temer, ambas com duração de 24 horas). Em 2014, durante o período de campanha salarial, os metroviários promoveram uma greve mais extensa, de duração de cinco dias. Tal greve tinha um componente político importante causado pela proximidade com a realização da Copa do Mundo no Brasil, com abertura do evento na cidade de São Paulo. A greve que antecedeu o movimento de 2014 ocorreu em 2012, também durante período de negociação salarial, e teve duração de 12 horas. A greve de 2012 interrompeu um período de cinco anos sem paralisações. Além das greves deflagradas, uma publicação do sindicato chamada *Carta Aberta à População*, apresenta, entre outras informações, as possibilidades de realização de greves.

O fato de a população que utiliza o metrô saber da possibilidade de eventos grevistas permite o desenvolvimento de certa interpretação desses processos. E, particularmente, quando a greve ocorre, os discursos do governo do estado de São Paulo, assim como da imprensa comercial, são direcionados para a população usuária e acabam por influenciar a interpretação popular deste acontecimento (Piccini; Schuster, 2011, p. 94). A pesquisa buscou captar justamente essa interpretação. Fizemos isso por meio da aplicação de um *survey*⁴ junto aos passageiros do metrô paulistano. A regularidade de suas realizações e a enorme visibilidade que as ações grevistas da categoria metroviária adquirem – dada a quantidade de atores sociais que acabam sendo parte dessas ações – configuraram, para as autoras, um importante objeto sociológico.

A imprensa comercial e as greves metroviárias

Analisamos as notícias disponibilizadas pelos sites, jornais impressos e televisivos de grandes grupos da imprensa comercial, tais como *Rede Globo*, jornal *Folha de São Paulo*,

⁴ O Survey foi aplicado entre os dias 21 de novembro e 02 de dezembro de 2019. As entrevistas foram realizadas em nove estações de metrô das linhas 1, 2, 3 e 15, escolhidas aleatoriamente, sob a condição de garantir ao menos uma estação de cada linha. Foram feitas 40 questões a cada um dos 312 usuários entrevistados, selecionados sob a única condição de serem usuários frequentes do Metrô. Buscamos refletir perfis diferentes no que diz respeito à idade e sexo. Para definir a amostra da pesquisa, utilizamos a fórmula do teorema do limite central apontados por Kellstedt e Whitten (2015, p. 158). Admitimos uma margem de erro de 5% e um intervalo de confiança um pouco maior que 90%.

jornal *O Estado de São Paulo*, entre outros. Nosso *survey* foi aplicado nos dois últimos meses de 2019, por isso, quando perguntamos sobre a lembrança de alguma greve do Metrô, apresentamos aquelas ocorridas em junho de 2014, abril de 2017, janeiro de 2018 e junho de 2019, porque tinham sido as mais recentes. Vejamos alguns exemplos de como essas greves foram noticiadas pela imprensa.

Na greve do ano de 2014, a imprensa comercial divulgou amplamente as declarações dos representantes do poder público, nas figuras do então governador do estado de São Paulo, Geraldo Alckmin, e do então Secretário de Transportes, Jurandir Fernandes. A análise dos principais jornais nos permite dizer que se estabeleceu uma espécie de “guerra de versões”. Os dirigentes do estado afirmavam que a motivação da greve dos trabalhadores era política, que queriam prejudicar a Copa do Mundo e enfatizavam que os valores de reajuste sobre os salários eram acima da inflação. As declarações do governador buscavam criminalizar o movimento grevista e enfatizar a disparidade das reivindicações dos metroviários com as condições do conjunto da população:

[Fizemos] todo um trabalho para evitar a greve, com um aumento real de 8,7%, bem acima da inflação". [...] o vale-alimentação passou de R\$ 247 para R\$ 290 e o vale-refeição, de R\$ 615 para R\$ 670 [...] os reajustes somados vão de 10,3% a quase 13% de ganho real. [...] Todo ano isso tem acontecido. É uma deliberação nitidamente política de criar esse caos e descumprimento de ordem judicial, porque a Justiça do Trabalho determinou, como é um serviço essencial, que no horário de pico garantisse 100% [de funcionamento do metrô] e, depois, nos demais horários, 80%. [...] [as negociações foram] subindo até chegarmos ao limite de 8,7% contra uma inflação de 5,2% de maio a maio. [...] Nós vamos exigir uma punição grave pelo descumprimento da lei. [...] O objetivo é causar esse caos. Nós temos o dever de ajudar a população e estamos trabalhando para colocar o maior número de trens em funcionamento (R7, 2014).

O Sindicato dos Metroviários também atuou no sentido de construir uma narrativa sobre a greve distinta da imprensa comercial e do governo do estado de São Paulo, para buscar apoio da população usuária para a greve. Uma das propostas que o sindicato fez ao governo do estado foi que, em lugar de fazer a greve, os trabalhadores pudessem liberar as catracas para que a população não fosse prejudicada em relação à utilização do serviço e para que os trabalhadores do Metrô pudessem usufruir do seu direito de greve. Essa disposição foi divulgada pelo Sindicato dos Metroviários através da publicação de sua Carta Aberta à população do dia 4 de junho de 2014 (Sindicato dos Metroviários, 2014). Segundo este mesmo documento, o governo do estado de São Paulo não permitiu a liberação das catracas e ameaçou punir criminalmente o sindicato e os trabalhadores caso o fizessem.

A imprensa também divulgou a ofensiva do governo paulista sobre os 40 trabalhadores que foram demitidos, acusados criminalmente por vandalismo, ao final desta greve. O processo judicial não avançou, pois, as supostas depredações das estações de Metrô não foram comprovadas; mas esses trabalhadores tiveram suas reputações atacadas pela imprensa. O título da matéria que saiu na versão impressa do jornal *Folha de São Paulo*, do dia 10 de junho de 2014, ilustra o comportamento dominante na imprensa sobre o tema: “Vandalismo motivou demissões de metroviários, diz Alckmin” (Soto; Magalhães, 2014).

A greve de abril de 2017 foi noticiada pela imprensa comercial como parte de uma mobilização geral, ou seja, a população foi informada de que o Metrô não estava funcionando porque seus trabalhadores participavam de um protesto nacional contra a Reforma da Previdência. Neste caso, não se explorou muito os elementos de diferenciação

entre as condições econômicas dos usuários do sistema metroviário e dos trabalhadores do Metrô, diferentemente do que ocorreu em 2014. No entanto, apesar das notícias associarem a greve ao movimento geral contra a Reforma da Previdência, a ausência do serviço e suas consequências sobre a população, assim como a comparação com a situação das linhas privadas, que não pararam, foram os eixos das notícias. Em matéria do portal *Uol*, a informação sobre a adesão dos metroviários à greve vinha acompanhada da seguinte informação: “A greve deve afetar os 3,7 milhões de usuários que, em média, utilizam o serviço em dias úteis” (Bezerra; Garcia, 2017). A motivação da greve pareceu ter apelo popular, pois na ocasião, segundo pesquisa do Datafolha, 71% dos brasileiros rejeitavam a proposta de Reforma da Previdência do então presidente Michel Temer (Datafolha, 2017). Este fato, no entanto, não mudou a abordagem da imprensa comercial em relação à greve, que seguiu explorando a ausência do serviço como fato fundamental a ser divulgado.

No dia 18 de janeiro de 2018, a greve dos metroviários contra a privatização da linha 5/Lilás sofreu mais críticas da imprensa e o tema privatização ganhou evidência tanto por ser o motivo da greve, quanto porque ela e o governo do estado de São Paulo utilizaram a greve como exemplo para demonstrar que a privatização das linhas de metrô é melhor para os usuários, pois estas não vivem greves. O discurso do governador Geraldo Alckmin neste dia foi categórico: “Essa absurda greve de parte dos metroviários, contrariando decisão judicial de ter 80% dos trens [funcionando] em horário de pico, reforça nossa convicção com relação à concessão das linhas 5 e 17” (Estadão, 2018).

Conferir pesos diferentes entre as informações fornecidas pela direção da Companhia do Metropolitano e pelo governo do estado São Paulo e aquelas cuja origem é o Sindicato dos Metroviários é outra estratégia comum da imprensa comercial. Na greve de 2021, por exemplo, a declaração da assessoria de imprensa do Sindicato dos Metroviários foi reproduzida em três linhas; já a nota do Metrô foi reproduzida na íntegra (G1 SP, 2018).

A greve mais recente incluída no *survey* foi a greve de 14 de junho de 2019. Essa foi a greve mais lembrada pelos usuários entrevistados. Sua ocorrência foi transmitida no Jornal Nacional da Rede Globo e no jornal local da mesma rede de televisão da região metropolitana de São Paulo, o SPTV. Analisamos esses jornais na íntegra, recorrendo ao arquivo de serviço de *streaming*⁵. Essa greve correspondeu à participação dos metroviários na greve geral contra a Reforma da Previdência do governo Bolsonaro e contra os cortes de recursos destinados à educação. No Jornal Nacional, ela foi noticiada com esse caráter e deu-se destaque para a participação de vários setores de transporte de algumas capitais do país. A situação particular do Metrô de São Paulo foi transmitida e apresentada sob o efeito imediato dessa greve sobre a população que não conseguiu utilizar esse serviço de transporte.

No jornal local, a notícia sobre a greve de junho de 2019 ocupou muito mais tempo de sua transmissão. Em lugar de ser noticiada como greve geral, da qual também fizeram parte outras categorias, o jornal afirmou que a paralisação era do Metrô. Começou a transmissão dando informação sobre os trechos do Metrô em funcionamento e enfatizando *ipsis literis* que: “as linhas 4 e 5, que pertencem à concessionária, não são públicas, estão funcionando normalmente.” Logo após essa informação dos

⁵ Serviço de *streaming* do grupo Globo, o Globoplay, que possui todas as edições dos jornais citados e podem ser encontrados através da data 14 de junho de 2019, tanto do Jornal Nacional, quanto do SPTV.

apresentadores, toda a reportagem se seguiu sob imagens das estações fechadas, que mostravam as aglomerações de pessoas sem saber o que fazer diante da ausência do serviço. As frases do repórter na estação de metrô se repetiam em torno da mesma ideia de tumulto, população prejudicada: "veja quanta gente por aqui", "muita gente tem que remanejar sua vida nesse começo de manhã", "muito trânsito na Radial Leste".

Nossa pesquisa aponta, portanto, um fato conhecido: a imprensa comercial reproduziu, ao longo do período analisado, o discurso do governo do estado sobre as greves no metrô. Mas, até que ponto os usuários são convencidos desse discurso?

Os conceitos

No presente artigo, vamos apresentar as respostas obtidas pelo nosso *survey* no que dizem respeito à: 1) forma como os usuários do metrô buscam informações sobre as greves, 2) a opinião deles sobre as greves; e 3) percepção sobre as notícias acerca delas. Com essas informações cruzadas, buscamos fazer uma interpretação sociológica a luz dos referenciais teóricos escolhidos.

Segundo Babbie (2013), apesar das vantagens do *survey* por amostragem, raramente é possível determinar o grau de precisão de uma amostra. Por isso, vamos analisar nossa amostra e considerá-la para uma reflexão global, mas não vamos tomá-la como retrato do conjunto.

É possível adiantar que o *survey* que realizamos demonstrou um universo de entrevistados majoritariamente composto por integrantes da classe trabalhadora paulistana ou de sua região metropolitana, e *uma composição semelhante à composição mais geral da classe trabalhadora da cidade*. Portanto, podemos definir o problema da pesquisa da seguinte forma: *a percepção da classe trabalhadora que utiliza o metrô sobre as greves da parte da classe trabalhadora que faz o metrô funcionar*.

O fato de analisarmos uma relação entre integrantes da classe trabalhadora não presume um alinhamento automático. Uma interpretação assim seria baseada em uma ideia criticada por Williams (2007, p. 95) de consciência de classe presumida a partir de uma localização objetiva entre os que vendem a força de trabalho. Nosso problema de pesquisa se coloca justamente pela compreensão contrária a essa ideia. Além disso, o próprio enquadramento da maior parte dos usuários do metrô como integrantes da classe trabalhadora é fruto de uma compreensão sobre quem compõe a classe trabalhadora brasileira na atualidade. Trabalhamos com a noção desenvolvida por Antunes (2018, p. 89) de que a classe trabalhadora compreende a totalidade dos assalariados, que vivem da venda de sua força de trabalho e são despossuídos dos meios de produção. Assim como a burguesia, a classe trabalhadora também possui frações. Assim, os usuários do metrô são componentes da classe trabalhadora, homens e mulheres assalariados que vivem da venda de sua força de trabalho e ocupam, majoritariamente, o setor de serviços.

O desenvolvimento desta pesquisa se beneficiou das elaborações de um campo de estudo muito forte na área da comunicação, que corresponde aos *estudos de recepção*. Raymond Williams, Edward Palmer Thompson e Richard Hoggart foram impulsionadores dos Estudos Culturais britânicos, que mudaram as perspectivas de análise dos meios de

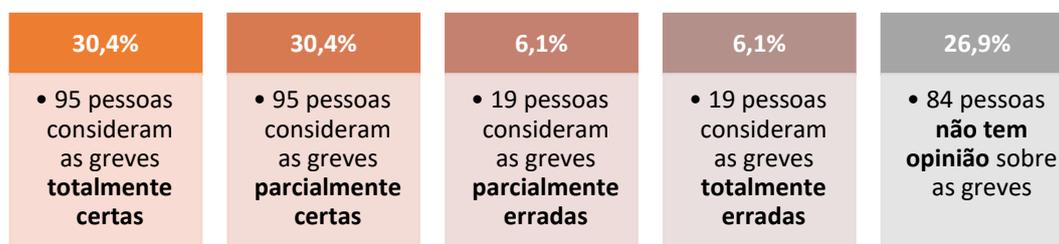
comunicação⁶. Esses autores deslocaram a análise dos meios de comunicação – que tinha como objeto quem produz e o que se produz – para colocar foco na análise da audiência dos produtos culturais. Essa mudança estava relacionada à ideia de que a comunicação não é um processo linear, que se encerra com a veiculação do conteúdo produzido e que a audiência assimila sem crítica e sem resistência esse conteúdo. Ou seja, a forma de recepção dos produtos culturais não seria pré-estabelecida pelos objetivos dos produtores/enunciadores. Essa tradição de pesquisa assumiu a ideia de que a audiência teria um caráter ativo e não passivo, porque outros fatores sociais constituem a apreensão do que é produzido e veiculado pelos meios de comunicação (White, 1998; Baccega, 1998).

As greves dos trabalhadores do Metrô não são produtos culturais, no sentido do que é o objeto clássico dos estudos de recepção. Entretanto, as notícias sobre as mesmas o são. Assim, no que diz respeito à percepção dos usuários do Metrô sobre as notícias relacionadas às greves dos seus trabalhadores e a análise que faremos da imprensa se apropria dos debates teóricos desenvolvidos por este campo de estudo.

Com a palavra, os usuários

Dentre as 40 questões do *survey*, uma delas perguntava de forma direta a opinião sobre as greves, com as seguintes respostas possíveis: “totalmente certas”, “parcialmente certas”, “parcialmente erradas”, “totalmente erradas” e “não tenho opinião”. Vejamos as respostas na figura 1, abaixo.

Figura 1: Opinião dos usuários do Metrô sobre as greves dos metroviários



Se tomarmos por base aqueles que enxergam alguma razão legítima nas greves dos trabalhadores do Metrô, ou seja, aqueles que as julgam total ou parcialmente corretas, podemos afirmar que se trata de mais de 60% das pessoas que entrevistamos. Do total, 30% tende a apoiar a realização das greves, independentemente da pauta de reivindicações que os trabalhadores metroviários apresentem nelas. Há outros 30% que tendem a apoiar, mas por considerarem “parcialmente corretas” podem migrar para uma posição contrária a uma greve específica, a depender da pauta de reivindicações e de todos os outros fatores que entram na disputa da sua percepção sobre as greves.

⁶ Segundo Escosteguy (2010, p. 01), “três textos que surgiram no final dos anos 1950, são identificados como as fontes dos Estudos Culturais: Richard Hoggart com *The Uses of Literacy* (1957), Raymond Williams com *Culture and Society* (1958) e E. P. Thompson com *The Making of the English Working-class* (1963)”.

Também dentro da nossa amostra de entrevistados, uma parcela menor (6,1%) considera que as greves são “parcialmente erradas”. Parece-nos que essa posição não anula a possibilidade de apoiar algum eventual movimento grevista. Vê-se também, entre nossos respondentes, 6,1% de pessoas que não apoiam as greves em circunstância alguma e avaliam que elas são “totalmente erradas”⁷.

Das conversas desenvolvidas em algumas entrevistas o que se pode depreender foram duas ideias majoritárias. A primeira e mais recorrente foi a defesa do direito de greve, ou seja, a consideração de que greve é direito e que não haveria problema de os metroviários utilizarem esse direito. A outra preocupação expressa nas conversas foi com a ausência do serviço. A primeira ideia foi mais mencionada por pessoas que consideram as greves totalmente certas e a segunda por pessoas que consideram as greves parcialmente certas ou parcialmente erradas. Quanto aos aproximadamente 27% que responderam não ter opinião sobre a justiça das greves, consideramos que é válido considerar que essa parte dos respondentes pode oscilar entre o apoio ou não. Isto porque, um dos outros dados levantados por nossa pesquisa indica que, embora a greve seja um direito previsto na Constituição brasileira, ela não faz parte do rol de experiências da ampla maioria de pessoas. Segundo nossa pesquisa, 83,7% dos usuários do Metrô nunca fizeram greve. Nesse sentido, a falta de familiaridade ou costume de exercício deste direito pode constituir opiniões vagas ou falta de opiniões sobre o tema.

A pesquisa do Instituto Locomotiva de 2016 (Instituto Locomotiva, 2016), também realizada sobre o universo de usuários do Metrô de São Paulo, captou um cenário semelhante ao de nossa pesquisa: 62% dos entrevistados por eles no ano de 2016 disseram concordar que os trabalhadores do Metrô reivindiquem melhores condições de trabalho; 27% disse que concorda em parte, 5% disse que não concorda, nem discorda, 3% disse que discorda em parte e 3% disse que discorda totalmente. Sobre as greves, especificamente, o Instituto Locomotiva obteve as seguintes respostas: 34% achavam as causas das greves metroviárias totalmente justas, 34% consideravam-nas parcialmente justa, 11% as viam como nem justas, nem injustas, 10% opinavam serem injustas em parte, 9% as entendiam totalmente injustas e 2% disseram que não sabe. Entendemos que os resultados de nossa pesquisa, bem como os da pesquisa do Instituto Locomotiva, revelam um cenário que indica um apoio majoritário dos usuários às greves, mas que também impõe uma disputa de narrativa desta percepção. De qualquer forma, parece-nos que o mais correto a se afirmar é que os usuários apoiam as greves dos metroviários, mesmo com os impactos que ela causa no seu cotidiano.

Perguntamos aos usuários foi sobre a forma como buscam informações sobre as greves metroviárias (Tabela 1⁸). Uma significativa maioria, 46,5%, busca informações pelos noticiários televisivos, que são seguidos do instrumento internet, utilizado por 36% de nossos entrevistados. Destaca-se também a audiência das redes sociais oficiais da Companhia do Metropolitano, utilizada por 28,2% dos usuários.

⁷ Por razões de tempo da pesquisa, não pudemos desenvolver uma abordagem qualitativa, o que nos permitiria compreender, por exemplo, se o termo “parcial” está relacionado, para os usuários, à pauta de reivindicações ou se ele é adequado para questionar o método de greve e validar o motivo da luta.

⁸ Todas as tabelas foram elaboradas por Camila Lisboa a partir dos dados do survey.

Tabela 1: Número de buscas de informações sobre as greves pelos usuários do Metrô/SP

<i>Fonte de informações sobre as greves</i>	<i>N</i>	<i>%</i>
Jornais de notícias TV	145	46,5
Jornais de notícias impresso	25	8,0
Redes Sociais oficiais do Metrô	88	28,2
Rádio	22	7,1
Redes Sociais oficiais do Sindicato dos Metroviários	42	13,5
Carta Aberta à População	7	2,2
Vizinhos ou amigos	23	7,4
Não procuro notícias	17	5,4
NS/NR*	2	0,6
Internet	115	36,9

* NS/NR: não sabe ou não respondeu
 Fonte: elaboração própria

Considerando a atuação da imprensa nas greves dos trabalhadores do Metrô, que descrevemos anteriormente, parece-nos bastante desvantajoso para as lutas dos metroviários que a grande maioria da nossa amostra busque informações pelos noticiários de televisão. Mas, também consideramos ser inevitável, uma vez que a TV é um canal de comunicação fundamental, não só do ponto de vista do acesso, mas do ponto de vista de uma cultura instaurada. Há, de fato, um enorme crescimento da utilização das redes sociais no Brasil e no mundo, fato manifestado entre nossos entrevistados, com 36% que alegam buscar as notícias pela internet. Mas, em nossa avaliação, isso não tornou – pelo menos não ainda – a televisão um instrumento de informação desprezível e nem mesmo minoritário.

Mas, o que parece tornar esse terreno ainda mais desfavorável para as lutas dos trabalhadores do Metrô é o fato de que boa parte dos nossos entrevistados entende que as notícias não são tendenciosas para nenhum lado dos conflitos grevistas; e parte significativa nem soube responder sobre isso, 27,6% (Tabela 2). Dos que compreenderam que havia narrativas tendenciosas, há praticamente uma divisão igual entre os avaliam tender favoravelmente ao governador (23,7%) e os que avaliam tender favoravelmente aos funcionários que fazem as greves (16,7%).

Tabela 2: Percepção dos usuários sobre as notícias das greves do Metrô

<i>O que você acha sobre as notícias das greves do metrô</i>	<i>N</i>	<i>%</i>
Parciais, favorecem o lado do governador.	74	23,7
Parciais, favorecem o lado dos funcionários do metrô.	52	16,7
Imparciais, não favorecem nenhum dos lados.	99	31,7
Não sei	86	27,6
Não Respondeu	1	0,3
Total	312	100

Fonte: elaboração própria

A imprensa, como vimos, é um ator social fundamental do processo de construção da percepção social das greves. Trata-se de um setor social que age como ator político, que incide sobre a formação da opinião pública em geral. Fonseca (2003) analisou a opinião dos editoriais de quatro grandes jornais acerca dos debates em torno da elaboração da Constituição de 1988 e particularmente seus posicionamentos sobre os direitos sociais em artigo intitulado “Conservadorismo patronal da grande imprensa brasileira”. Em nossa avaliação, é possível ampliar algumas conclusões de Fonseca para o nosso objeto de estudo. Segundo o autor,

[...] esses posicionamentos antecedem o debate contemporâneo acerca do conservadorismo patronal das elites brasileiras, expresso através de um de seus importantes representantes, a grande imprensa. Para além de expressar interesses sociais, os periódicos intermediam relações sociais, notadamente as referidas ao conflito de classe; daí a grande importância de observarmos a posição dos jornais, considerados neste trabalho como *aparelhos privados de hegemonia* (Fonseca, 2003, s/p, grifos do autor).

Sobre as greves em particular, Fonseca (2003) indica que o posicionamento dos grandes jornais investigados apontou um verdadeiro veto a este direito e o surgimento do direito de greve foi abordado por esses veículos como se ele significasse uma permanente ausência dos serviços públicos.

Mesmo com esses elementos sobre a imprensa e com as formas de busca por informação indicadas na Tabela 1, nossos entrevistados, como já afirmamos, tendem mais a concordar do que discordar das greves. Note-se que, dentre os principais veículos nos quais buscam informações, apenas o segundo, a internet, pode ter possibilidade de veicular notícia sobre as greves no sentido desejado pelo sindicato: o de explicar as razões do conflito trabalhista – que não passam pelo objetivo de prejudicar a população que utiliza o serviço. E mesmo assim, a depender da fonte, também a internet, neste sentido genérico, pode contribuir para a construção de uma percepção negativa do movimento paredista dos trabalhadores do Metrô.

O que constrói, então, o apoio às greves que identificamos com nossa pesquisa de campo? Apoiadas em Williams (2016), entendemos que isso está relacionado ao fato de

que a imprensa e seu poder de comunicação não são os únicos determinantes para construção da percepção sobre as greves.

Em 1974, Williams fez uma importante investigação sobre a televisão como tecnologia e forma cultural. Na época, a televisão era o principal veículo e forma tecnológica de comunicação. Williams (2016) partiu da crítica à afirmação geral de que “a televisão alterou o mundo” e sugeriu que dessa afirmação se desenvolveram duas classes de opiniões. A primeira seria a de que a tecnologia é acidental e que se a televisão não tivesse sido inventada, determinados eventos sociais e culturais não teriam ocorrido. A segunda classe de opiniões criticada pelo autor é aquela que defende que a tecnologia é algo acidental, mas que as consequências da invenção da televisão teriam ocorrido fosse qual fosse a forma que essa tecnologia assumisse, pois, seu surgimento seria sintomático de alguma ordem da sociedade ou de alguma qualidade da natureza humana. A primeira, Williams associa ao que chamou de *determinismo tecnológico*, ou seja, à compreensão da relação da sociedade com a televisão a partir de processos estritamente internos ao desenvolvimento dessa tecnologia, ignorando todo o contexto político, econômico, social, industrial que levou a sociedade e desenvolvê-la. Para o autor, qualquer forma de tecnologia é “subproduto de um processo social determinado por outras circunstâncias” (Williams, 2016, p. 27). A segunda classe de opiniões seria menos determinista porque salientaria outros fatores causais na mudança social, mas ainda incorreria no erro de abstrair a tecnologia da sociedade. Essa lógica, segundo o autor, entende o desenvolvimento da tecnologia e da comunicação de modo independente de outras esferas da vida social, o que leva a concluir que as novas tecnologias criam novas sociedades ou novas condições humanas.

Portanto, Williams (2016) refuta a ideia de que a televisão exerce um efeito causal sobre o comportamento humano; porque se assim o fosse, todos os elementos da construção do pensamento, da percepção, da consciência estariam reduzidos a efeitos. Essa elaboração e formulação do autor nos dão caminhos para afirmação de que o poder da comunicação não é produtor *exclusivo* das percepções construídas sobre os fenômenos sociais em geral e, tampouco, sobre a percepção dos usuários do Metrô em relação às greves dos trabalhadores deste serviço.

Para Williams (2016), ao mesmo tempo em que os sistemas de comunicação não são os únicos fatos causais da construção do comportamento humano, da formação da consciência, da constituição de uma opinião pública, eles tampouco são apenas resultados. “A resposta tecnológica para uma necessidade é menos sobre a necessidade em si do que sobre seu lugar em uma formação social existente” (Williams, 2016, p. 32). A materialização tecnológica da radiodifusão – tal conjunto de práticas comunicativas desenvolvidas a partir de necessidades sociais em dada conjuntura histórica, econômica, social e tecnológica – se deu, sobretudo, por meio do rádio e da televisão, sistemas que alteraram significativamente as práticas comunicativas quando se estabeleceram. Esse conjunto de práticas comunicativas e suas tecnologias deram origem, segundo Williams, não apenas a uma tecnologia, mas a uma nova instituição social, uma nova e poderosa forma de integração social e de controle que, entendemos, também são produtoras de elementos da realidade e produtores de opinião pública.

Especificamente em relação ao conflito trabalhista que envolve os metroviários e o governo do estado de São Paulo, a imprensa assume uma forma de transmissão da notícia

que, conforme os critérios de Meditsh (2010, p. 09), escapa do jornalismo como gênero de conhecimento. Isto porque, para o autor, o jornalismo como gênero de conhecimento deve tratar os fatos imediatos como ponto de partida e não como ponto de chegada. As reportagens sobre as greves metroviárias que descrevemos anteriormente são recorrentemente baseadas na percepção individual dos usuários que não conseguem acessar o serviço em função da paralisação grevista. Além de escapar do jornalismo como gênero de conhecimento, essa forma de abordagem da imprensa – seja televisiva, seja escrita – reduz os usuários do Metrô à sua condição de usuário do serviço e induz a audiência de seus veículos de transmissão das notícias a interpretar os acontecimentos grevistas a partir dessa redução de contexto. Foi sob a crítica a essa lógica de redução dos contextos que os estudos de recepção se desenvolveram; e eles nos auxiliaram a compreender os resultados obtidos em nossa pesquisa de campo. Para Williams (2007, 2016), os elementos da construção do pensamento, da percepção e da consciência são determinados por uma série de outros fatores, relacionados à experiência histórica, às relações sociais, ao lugar dos receptores no processo de produção etc.

No entanto, não ignoramos – e entendemos que os estudos de recepção também não o fazem – a força existente na imprensa como instituição social para constituição de opiniões públicas majoritárias. Dessa forma, trazemos novamente na Tabela 3 os dados relativos à forma como os usuários buscam informações sobre as greves, mas agora mapeados pelos grupos de opinião definidos de acordo com as opiniões sobre as greves – Grupo A: considera as greves totalmente certas; Grupo B: considera as greves parcialmente certas; Grupo C: considera as greves parcialmente erradas; Grupo D: considera as greves totalmente erradas; Grupo E: não tem opinião sobre as greves. Antes de reproduzir a tabela, retomamos a lembrança ao leitor de que os grupos de opinião possuem tamanhos distintos (Grupo A: 30,4%; Grupo B: 30,4%; Grupo C: 6,1%; Grupo D: 6,1%; Grupo E: 26,9%;) e que os percentuais de cada grupo demonstrados na tabela são relativos ao total do grupo.

Tabela 3: Busca de informações sobre as greves metroviárias por grupos de opinião

<i>Fonte de informações sobre as greves (%)</i>	<i>Amostra total (%)</i>	<i>GRUPO A (%)</i>	<i>GRUPO B (%)</i>	<i>GRUPO C (%)</i>	<i>GRUPO D (%)</i>	<i>GRUPO E (%)</i>
Jornais de notícias TV	46,5	31,57	65,26	47,36	47,36	41,66
Jornais impressos de notícias	8	6,31	9,47	15,78	10,52	5,95
Redes Sociais oficiais do Metrô	28,2	15,78	47,36	47,36	15,78	19,04
Rádio	7,1	4,21	12,63	5,26	15,78	2,38
Redes Sociais oficiais do Sindicato dos Metroviários	13,5	9,47	22,10	26,31	10,52	5,95

Continua...

...Continuação

Carta Aberta à População	2,2	5,26	2,10	0	0	0
Vizinhos ou amigos	7,4	9,47	7,36	10,52	0	5,95
Não procuro notícias	5,4	2,10	3,15	10,52	10,52	9,52
Internet	36,9	65,26	12,63	10,52	42,10	36,90

Fonte: elaboração própria

1) Esta questão admitia respostas múltiplas, por isso, não colocamos a linha do total

2) GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

Na Tabela 4, reproduzimos os resultados referentes ao cruzamento dos dados sobre a percepção sobre as notícias e a opinião sobre as greves.

Tabela 4: Percepção das notícias sobre as greves por grupos de opinião

<i>O que acha sobre as notícias das greves (%)</i>	<i>Amostra total (%)</i>	<i>GRUPO A (%)</i>	<i>GRUPO B (%)</i>	<i>GRUPO C (%)</i>	<i>GRUPO D (%)</i>	<i>GRUPO E (%)</i>
Parciais, favorecem o lado do governador	23,7	25,26	28,42	42,1	15,78	14,28
Parciais, favorecem o lado dos funcionários do metrô	16,7	21,05	12,63	21,05	31,57	11,90
Imparciais, não favorecem nenhum dos lados	31,7	29,47	44,21	26,31	47,36	17,85
Não sei	27,6	24,21	14,73	10,52	5,26	54,76
Não respondeu	0	0	0	0	0	1,19
Total	100	100	100	100	100	100

Fonte: elaboração própria

GRUPO A: considera as greves totalmente certas; GRUPO B: considera as greves parcialmente certas; GRUPO C: considera as greves parcialmente erradas; GRUPO D: considera as greves totalmente erradas; GRUPO E: não tem opinião sobre as greves.

Concentraremos nossa reflexão sobre os grupos A e B. Para isso, vamos caracterizá-los rapidamente⁹. A maioria dos respondendo nos dois grupos, 39% do grupo A e 46% do grupo B, recebiam, na ocasião da pesquisa, de meio a dois salários-mínimos. A maior parte dos respondentes de ambos os grupos trabalhavam com carteira de trabalho assinada, ou seja, contrato de trabalho regido pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Do ponto de vista político, era nos grupos de opinião A e B onde se concentravam a maior parte dos respondentes que afirmaram já terem participado de protestos e atividades políticas, com uma nítida vantagem para o grupo A. Os dados da tabela 3 indicam uma grande distinção da quantidade de pessoas que se informa através dos noticiários televisivos: 31% do grupo A e 65% do grupo B. Nota-se também uma grande diferença sobre a consideração da imparcialidade das notícias: 29% do grupo A consideraram que são elas imparciais, ao passo que 44% do grupo B têm esta opinião sobre as notícias. O grupo B relativiza mais o apoio às greves, entende as notícias de uma maneira, podemos considerar, mais ingênua e entende as greves como parcialmente corretas. Na caracterização que fizemos sobre este grupo, mencionamos que ele reconhece o direito de lutar, mas não entende que qualquer motivo justifica as greves. Essa caracterização é distinta do grupo A, em que as opiniões parecem ser guiadas pelo convencimento do direito de lutar, por consideram as greves totalmente certas, pela maior desconfiança em relação às notícias veiculadas pela grande imprensa e quase todos os motivos para deflagração de uma greve são considerados muito legítimos por este grupo.

Incorporar à análise a forma como se recebe e se absorve as notícias sobre as greves nos ajuda a entender um pouco mais o deslocamento da opinião de quem as considera totalmente corretas para a opinião de quem as considera parcialmente corretas. Os dados destacados nas tabelas 3 e 4 nos permitem compreender que a imprensa tem poder de influência sobre a constituição da opinião dos usuários. Mas, isso não determinou que o grupo B fosse repudiasse completamente essas ações. As matérias da imprensa comercial sobre as greves no metrô não “caem em tábula rasa”. Seguindo a tradição de pesquisa do Centro de Estudos da Cidadania (CENEDIC/USP), afirmamos que os usuários entrevistados, também trabalhadores, conferem legitimidade à luta de outros trabalhadores, os metroviários, por entenderem que eles têm “direito a ter direitos”. Essa legitimidade é histórica, está associada às lutas históricas dos trabalhadores brasileiros.

Também do ponto de vista daqueles que não dão legitimidade para as lutas dos trabalhadores do Metrô, o conceito de mediação (Martin-Barbero, 1992), que significa o lugar – o contexto histórico-político, o espaço geográfico, as práticas culturais, as relações sociais – onde a comunicação é realizada, nos auxilia a compreender as motivações de se conferir pouca legitimidade (ou apoio) para as greves que investigamos. Isto porque, percebemos que a falta de intimidade e experiência com o exercício do direito de greve e a configuração de relações de trabalho mais precárias também foram fatores mediadores da percepção dos usuários sobre as greves.

⁹ Dentre as 40 questões do nosso *survey*, oito delas eram referentes a dados socioeconômicos dos passageiros do Metrô e cinco eram referentes a experiências políticas e sindicais dos passageiros. Além dessas, buscamos traçar um perfil ideológico com questões sobre privatização e opções de voto nas eleições de 2018.

Considerações finais: diálogos entre a Sociologia do Trabalho e os Estudos de Recepção

Os Estudos de Recepção possuem nitidamente um caráter interdisciplinar com os recursos mobilizados pelas Ciências Sociais. As pesquisas desenvolvidas por Figaro (1999, 2014 e 2020) dialogam particularmente com a Sociologia do Trabalho, na medida em que a autora mobiliza conceitos e recursos metodológicos para pensar o mundo do trabalho como mediação das relações de comunicação. Para Figaro e Grohmann (2014), o conceito de classe social é um conceito fundamental para estudar a comunicação.

Figaro (1999) desenvolveu uma pesquisa junto aos trabalhadores metalúrgicos de uma grande empresa da região do ABC Paulista valendo-se da importância do conceito de classe social e da perspectiva de que “os Estudos de Recepção podem contribuir, ao considerarem as classes sociais como categoria de análise, tendo-as na dimensão de sua complexidade, lugar social de produção de sentido, de pontos de vista” (Figaro, 2014, p. 67). Dentre suas conclusões, está o fato de que a recepção tem como mediação fundamental a experiência de sociabilidade no mundo do trabalho, uma vez que o acesso dos trabalhadores aos discursos que circulam neste ambiente “se apresentam como constituidores de um ponto de vista diferenciado” (Figaro, 1999, p. 21) e capacita, segundo a autora, a constituição de um ponto de vista crítico, ou seja, de um receptor mais exigente.

Acreditamos que o conjunto de dados que mobilizamos, e algumas interrelações encontradas, nos deram subsídios para interpretar a opinião dos usuários sobre as greves de modo distinto ao da imprensa comercial e do poder público. Igualmente, nos permitiu uma análise complexificada e nuançada do que aquelas que normalmente se veicula: as de que “a população apoia” ou a “população não apoia” as greves. Com isso, também fugimos da percepção da sociologia espontânea (Bourdieu, 2007) – ou do senso comum – que atribui à forma como a imprensa noticia as greves toda a determinação sobre da recepção delas pelos usuários.

Entendemos, também, que nossa pesquisa mobilizou recursos para pensar a necessidade de maior exploração dos Estudos de Recepção no que se refere aos trabalhos que são desfrutados como serviços, como é o caso do serviço metroviário. É válido e necessário mencionar que, por pertencer ao campo da comunicação, os Estudos de recepção se concentram nos efeitos dos meios de comunicação e de seus produtos sobre o receptor, o que nos levou a concentrarmos nossas análises nos dados que obtivemos em relação à imprensa. Neste sentido estrito, a realização das greves não é uma produção cultural que visa a informação ou o entretenimento. Trata-se de um conflito trabalhista que, em função da característica do trabalho metroviário, acaba envolvendo os usuários do serviço metrô e, se pensarmos a comunicação em um sentido mais amplo, trata-se de um conflito que se comunica com quase quatro milhões de pessoas.

As greves dos trabalhadores do Metrô são conflitos que, pela característica do trabalho, obrigam a comunicação com os usuários do serviço. No geral, entretanto, a atividade fundamental que promove esta comunicação é a própria atividade do trabalho. A abordagem de que trabalhos como o metroviário estabelecem relações ou comunicações não é nova, porém é pouco recorrente. Durand (2011), com base nos trabalhos de Gadrey (2000) e outros descreve que as relações de serviços têm três dimensões: a técnica, a contratual e a de sociabilidade. Essas dimensões combinadas demonstrariam, para os

autores, a distinção dos produtos dos serviços em relação aos bens tangíveis e elucidariam que a relação de serviços só se dá com a presença de mais de um agente; ou seja, o trabalho metroviário, por exemplo, só se materializa na medida em que transporta pessoas. Por isso, Durand (2011, p. 197) afirma que o serviço pode ser definido como uma espécie de comunicação.

Neste sentido, e considerando o lugar que o setor de serviços tem tomado com o avanço da digitalização e informacionalização do capitalismo, é válido dizer que novas interações têm se desenvolvido entre os trabalhadores dos serviços e os usuários – ou clientes ou consumidores. A busca pela “satisfação do cliente” tem sido uma preocupação do capital, promovendo formas de exploração que ampliam “as formas mais complexificadas de estranhamento e alienação contemporânea do trabalho” (Antunes; Braga, 2009, p. 10). Entendemos ser válido que essas novas formas de interação sejam objetos de estudo da Sociologia do Trabalho, mediante os recursos que os Estudos de Recepção proporcionam. Afinal, como nossa pesquisa mostra, a ideia de que a satisfação do “cliente” depende da agressividade das relações de trabalho, do avanço permanente do capital sobre as condições de trabalho e remuneração, é questionável.

Referências

ANTUNES, Ricardo e BRAGA, Ruy (orgs). **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual**. São Paulo: Boitempo, 2009, 256 p.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018, 474 p.

BABBIE, Earl. **Métodos de Pesquisas de Survey**. 2ª edição. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2003, 519 p.

BACCEGA, Maria Aparecida. Recepção: nova perspectiva nos estudos de comunicação. **Comunicação & Educação**, São Paulo, v. 12, pp. 07-16, mai/ago 1998.

BEZERRA, Mirthyani; GARCIA, Daniela. Metroviários e professores: veja quais categorias anunciaram adesão à greve. **Uol Notícias**, 26/04/2017. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/04/26/greve-deve-afetar-transporte-publico-em-ao-menos-6-capitais-veja-quem-ja-aderiu.htm>

BOURDIEU, Pierre. **Ofício do Sociólogo**. 6ª edição, Petrópolis, Vozes, 2007, 328 p.

DATAFOLHA. Reforma da Previdência é rejeitada por 71% dos brasileiros. **Folha de São Paulo**, 08/05/2017, às 15:25. Disponível em: <https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2017/05/1880384-reforma-da-previdencia-e-rejeitada-por-71-dos-brasileiros.shtml>. Última consulta em 05/04/2021.

DURAND, Jean-Pierre. **La cadena invisible. Flujo tenso y servidumbre voluntaria**. México, DF: Carta abierta el tiempo, 2011, 317 p.

ESCOSTEGUY, Ana Carolina. **Cartografias dos estudos culturais. Uma versão latino-americana**. Edição on-line. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.

ESTADÃO. Governador Geraldo Alckmin condena a greve dos metroviários de SP. **O Estado de São Paulo**, 18/01/2018. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral/governador-geraldo-alckmin-condena-a-greve-dos-metroviarios-de-sp.70002155529>. Última consulta em 18/12/2020.

FIGARO, Roseli e GROHMANN, Rafael. O conceito de classe social em estudos de recepção brasileiros. **Revista Interamericana de Comunicação Midiática**, v. 13, n. 25, pp. 57-70 2014.

FIGARO, Roseli. A recepção serve para pensar: um “lugar” de embates. **Palavra Chave**, vol. 20, n. 1, pp. 142-161, mar. 2017.

FIGARO, Roseli. Contribuições de Maria Aparecida Baccega aos Estudos de Recepção. **Comunicação Mídia Consumo**, São Paulo, v. 17, n. 50, pp. 399-426, set/dez 2020.

FIGARO, Roseli. Estudo de Recepção: o mundo do trabalho como mediação da comunicação. Tese (doutorado) – Escola de Comunicação e Artes – USP, 1999.

FONSECA, Francisco. Conservadorismo patronal da grande imprensa brasileira. **Opinião Pública**. Campinas, vol.9, nº 2, pp. 73-92, oct. 2003.

G1. Metroviários aprovam paralisação de 24 horas em São Paulo. **G1 SP**, 17/01/2018, 19h31, Atualizado há 5 anos. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/metroviarios-aprovam-greve-de-24-horas-em-sao-paulo.ghtml>. Última consulta em 07/02/21.

GADREY, Jean. **Nova Economia, novo mito?** Lisboa: Instituto Piaget, 2000, 206 p.

INSTITUTO LOCOMOTIVA. PESQUISA & ESTRATÉGIA. **Os usuários e o Metrô de São Paulo: percepções e demandas**. São Paulo: Instituto Locomotiva, 2016.

KELLSTEDT, Paul M.; WHITTEN, Guy D. Probabilidade e inferência estatística. In: KELLSTEDT, Paul M.; WHITTEN, Guy D. **Fundamentos da Pesquisa em Ciência Política**, 2ª edição. São Paulo: Blucher, 2015, pp. 151-166.

MARTIN-BARBERO, Jesus. **Dos meios às mediações. Comunicação, cultura e hegemonia**. Rio de Janeiro: Editora da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997, 356 p.

MEDITSCH, Eduardo. Jornalismo e construção social do acontecimento. In: BENETTI, Marcia.; FONSECA, Virginia (Orgs.) **Jornalismo e Acontecimento: mapeamentos críticos**. Florianópolis: Insular/Capes, 2010, p. 19-42.

PICCININ, Fabiana e SCHUSTER, Patrícia Regina. Os “espetaculares” conflitos capital versus trabalho: a greve e suas implicações nas narrativas televisivas. **Verso e Reverso**, XXV, n. 59, pp. 92-99, maio/agosto 2011.

R7. Alckmin diz que paralisação tem razão política e avisa que vai exigir punição dos metroviários. **R7**, 05/06/2014, 08H15 (Atualizado EM 05/06/2014 - 19H59). Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/alckmin-diz-que-paralisacao-tem-razao-politica-e-avisa-que-vai-exigir-punicao-para-metroviarios-05062014>, Acesso em 03/12/2023.

SÃO PAULO. METRÔ. **Pesquisa origem e destino 2023**. São Paulo: 2023. Disponível em: <https://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od>, acesso em 03/12/2023.

SINDICATO DOS METROVIÁRIOS E METROVIÁRIAS/SP. **Carta Aberta à População** – 04/06/2014. São Paulo: 2014. Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/carta-aberta-a-populacao-04-06-2014/> . Acesso em 03/12/2023.

SINDICATO DOS METROVIÁRIOS E METROVIÁRIAS/SP. **Publicações do sindicato**. São Paulo: 2023. Disponível em: <https://www.metroviarios.org.br/site/publicacoes-do-sindicato/>, acesso em 03/12/2023.

SOTO, Cesar; MAGALHÃES, Guilherme. Vandalismo motivou demissões de metroviários, diz Alckmin. Folha de São Paulo, 10/06/2014. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/poder/2014/06/1467881-vandalismo-motivou-demissoes-de-metroviarios-diz-alckmin.shtml?mobile> , acesso em 03/12/2023.

WHITE, Robert A. Recepção: a abordagem dos estudos culturais. **Comunicação & Educação**, São Paulo, v. 12, pp. 57-76, mai/ago 1998.

WILLIAMS, Raymond. **Palavras-chave: um vocabulário de cultura e sociedade**. São Paulo: Boitempo, 2007, 464 p.

WILLIAMS, Raymond. **Televisão: tecnologia e forma cultural**. São Paulo: Boitempo, 2016, 192 p.

Submetido em: 31/05/2023

Aprovado em: 10/10/2023

Publicado em: 03/12/2023



Esta obra está licenciada com uma Licença
[Creative Commons Atribuição – Não Comercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)