

O poder das greves clássicas

Kim Kelly

Greves não são algo do passado, e isso vale particularmente para o setor de transporte (trens, ônibus e aviões). Nessas áreas, os trabalhadores ainda têm a capacidade de influenciar o poder constituído em defesa de seus próprios direitos – afetados pela precarização – e, em muitos países, até mesmo apoiar trabalhadores de outros setores por meio de greves de solidariedade.

A Ação de Graças é provavelmente o pior feriado dos Estados Unidos. Mesmo deixando de lado a terrível história genocida que ele encobre, os dias em torno de nosso antigo consumo ritualizado de grandes aves secas e acompanhamentos pesados – geralmente na presença de nossos entes menos queridos – são um dos períodos de viagem mais frenéticos do ano, e 2019 não foi uma exceção. A Associação Automobilística Americana (AAA) estimou que 49 milhões de estadunidenses viajariam pelo menos 80 quilômetros de carro para o feriado de Ação de Graças, e a associação Airlines for America¹ previu que 31 milhões voariam entre 22 de novembro e 3 de dezembro. O impacto ambiental será brutal, e o estresse de lidar com todos esses passageiros enfurecidos é uma pesada carga para os trabalhadores aeroportuários. Espera-se um

Kim Kelly: é escritora independente e ativista sindical, com textos de sua autoria sobre trabalho, políticas radicais e cultura publicados em *The New York Times*, *The Washington Post*, *The Guardian*, *The New Republic*, *Teen Vogue*, *Pacific Standard* e muitos outros meios. Ela integra o Sindicato de Roteiristas dos Estados Unidos (WGA, na sigla em inglês).

Palavras-chave: condições de trabalho, greve, sindicalismo, transporte.

Nota: a versão original em inglês deste artigo, intitulada «Planes, Trains, and Automobiles», foi publicada na revista *The Baffler*, 27/11/2019, <<https://thebaffler.com/working-stiff/planes-trains-and-automobiles-kelly>>. Tradução de Luiz Barucke.

1. Trata-se do *lobby* das companhias aéreas [N. do E].

certo nível de caos, mas, graças ao trabalho dos sempre sobrecarregados e frequentemente mal remunerados trabalhadores de transporte, a maioria dos viajantes chegará a seu destino antes que o peru seja servido.

Neste ano [2019], no entanto, essa viagem deve ser um pouco mais complicada. Ontem, trabalhadores de *catering* de companhias áreas em 17 importantes aeroportos do país – entre eles, o JFK de Nova York, o O’Hare de Chicago, o LAX de Los Angeles e o DCA de Washington – encenaram o que seu sindicato UNITE HERE chamou de a maior demonstração de trabalhadores aeroportuários dos EUA em muitos anos. Os protestos fizeram parte de uma crescente campanha que busca chamar a atenção para a condição dos trabalhadores de *catering*, muitos dos quais «vivem na pobreza», enquanto a American Airlines, que adquire seus serviços por meio de firmas subcontratadas como LSG Sky Chefs e Gate Gourmet, relatou um lucro líquido de 1,4 bilhão de dólares em 2018. Como observa o UNITE HERE, uma pesquisa recente realizada com centenas de funcionários da LSG Sky Chefs mostrou que «30% dos trabalhadores não possuíam seguro, e 35% dependiam de assistência à saúde subsidiada pelo governo para seu tratamento ou o de seus filhos».

O período de negociação dos contratos dos trabalhadores de *catering* se iniciou em 31 de dezembro de 2018; a Gate Gourmet começou a mediação em 26 de setembro do mesmo ano, e a Sky Chefs, em 21 de maio de 2019. Salário, plano de saúde e condições de trabalho inseguras são os principais temas levados à mesa de negociação por ambos os grupos de trabalhadores. «Eu trabalho no DFW, o principal aeroporto da American Airlines. Ele se localiza na cidade em que a companhia aérea foi fundada e onde construiu uma nova e luxuosa sede», observa Stephanie Kopnang, integrante do UNITE HERE. «Ainda assim, estamos entre os serviços de *catering* com pior remuneração do país. Se eu não fizer horas extras, não posso pagar o aluguel e as contas do mês», acrescenta.

Os membros do UNITE HERE questionam há meses as condições de exploração insustentáveis a que estão submetidos em ações que envolveram desde a simulação de morte na Filadélfia, em outubro de 2019, até protestos realizados em diversos aeroportos durante o verão boreal. Em julho, trabalhadores de *catering* de 33 aeroportos votaram majoritariamente pela greve quando o Conselho Nacional de Mediação os liberou da negociação. O tempo está se esgotando para que as companhias aéreas comecem a levar esses trabalhadores a sério e atendam às suas reivindicações, pois – como já deixaram bastante claro – estão dispostos a fazer todo o possível para obter o contrato que eles e suas famílias merecem. «Estou nesta luta por minha filha Ariana de 12 anos. Eu pago 400 dólares por mês de plano de saúde só para poder levar minha filha ao médico e tratar de sua asma crônica», explica

Shandolyn Lewis, trabalhadora de *catering* de Detroit. «Trabalhamos para uma empresa subcontratada, a LSG Sky Chefs, mas nosso trabalho gera lucro para as companhias aéreas. Sem nós, elas não teriam comida nem água para oferecer aos passageiros. Não podemos esperar mais pelo que merecemos».

Além dos trabalhadores de *catering*, os comissários de bordo, que já estão se preparando para um grande fluxo de passageiros ansiosos e antipáticos durante o feriado de Ação de Graças (haja controle emocional!), têm travado suas próprias batalhas. Os comissários da Hawaiian Airlines votaram a favor da convocação de uma greve – a primeira decisão nesse sentido nos 90 anos da companhia aérea – após o fracasso das negociações contratuais iniciadas em janeiro de 2017. Esses trabalhadores recebem menos que colegas de profissão de outros estados, apesar do alto custo de vida das cidades onde moram. Há seis meses organizam piquetes informativos no aeroporto internacional de Honolulu com o apoio de seu sindicato, a Associação de Comissários de Bordo (AFA-CWA), e de Sara Nelson, presidenta da mesma associação que passou a participar dos protestos em junho. Assim como os trabalhadores do UNITE HERE, os comissários da Hawaiian Airlines não podem entrar legalmente em greve até que o Conselho Nacional de Mediação os libere das negociações e transcorra um «período de esfriamento» de 30 dias. Depois disso, contudo, o céu é o limite.

Os funcionários de companhias aéreas não são os únicos do setor de transporte nessa luta

Os funcionários de companhias aéreas não são os únicos do setor de transporte nessa luta. Os motoristas de ônibus da Autoridade de Trânsito da Área Metropolitana de Washington (WMATA, na sigla em inglês) que trabalham na estação Cinder

Bed Road, na Virgínia, já estão em greve há meses. Eles integram o sindicato Amalgamated Transit Union (ATU), filial 689, e a estação Cinder Bed Road é operada pela multinacional francesa Transdev. Trata-se da primeira estação da WMATA administrada por uma empresa privada em quatro décadas. Os trabalhadores iniciaram a greve em 24 de outubro de 2019 por preocupações relacionadas a segurança, práticas de trabalho injustas e problemas de serviço, além da evidente disparidade salarial: de acordo com o sindicato, os condutores da Transdev desempenham exatamente o mesmo trabalho daqueles empregados diretamente pela WMATA, mas ganham 12 dólares a menos por hora. Também precisam pagar 6.000 dólares para o plano de saúde, enquanto seus pares da WMATA não pagam nada. Esse duplo sistema de salários e benefícios, no qual os trabalhadores são classificados e pagos de modo diferente para desempenharem a mesma atividade, assemelha-se às condições que levaram à greve geral na General Motors, no início de 2019, e quase fizeram o mesmo com a UPS em 2018. As patronais adoram

salários diferenciados porque podem economizar em indenizações e, em alguns casos, até mesmo gerar discórdia entre os membros do sindicato. Mas a injustiça inerente ao sistema irrita os trabalhadores, e os esforços da gestão para dividi-los estão começando a se voltar contra ela. Graças ao espírito de grupo da filial 689 do sindicato ATU, eles conseguiram chegar a esse ponto, e não vão desistir agora; como cantaram em um videoclipe recente realizado pelo grevista Otis Price: «Não brinquem com o meu dinheiro, não brinquem com a minha família».

A greve da Cinder Bed Road contou com o apoio de outros membros do sindicato, inclusive dos que trabalham no Fairfax Connector, o maior sistema de ônibus da Virgínia e o terceiro maior da área da capital estadunidense. Os trabalhadores sindicalizados do Fairfax Connector, cujo contrato já expirou, autorizaram uma greve em 9 de novembro de 2019, e sua rede será operada – adivinhe só – pela Transdev². E essa não é a primeira vez que a empresa francesa protagoniza um conflito trabalhista com o Departamento de Veículos Automotores (DMV, na sigla em inglês); em 2018, a Transdev chegou a um acordo para evitar um processo aberto por cinco motoristas do Paratransit³ de Baltimore que afirmavam receber «4 ou 5 dólares por hora», de acordo com um dos demandantes. No início daquele mesmo ano, a cidade de Baltimore processou a Transdev por um suposto superfaturamento de 20 milhões de dólares para operar o serviço de ônibus Charm City Circulator.

É difícil imaginar a Transdev tentando realizar esse tipo de conduta abusiva em sua sede de Paris. Os trabalhadores franceses são conhecidos por sua eterna predisposição à greve. Os profissionais do transporte já realizaram diversas grandes paralisações neste ano e planejam outras para o mês que vem. No Canadá, cerca de 3.000 trabalhadores da Canadian National Railway fizeram sua primeira greve em uma década em 19 de novembro de 2019. No entanto, foi anunciado em 26 de novembro de 2019 que a empresa e o sindicato Teamsters Canada chegaram a um acordo preliminar. A greve representou grandes problemas para o frágil governo do primeiro-ministro, Justin Trudeau, porque paralisava o transporte de petróleo e produtos agrícolas em todo o país.

Enquanto isso, a Lufthansa enfrenta uma possível greve no período de Natal. Em 25 de novembro do ano passado, os controladores de tráfego aéreo italianos interromperam bruscamente suas operações e impediram a decolagem de mais de 100 voos da Alitalia; e trabalhadores da South African

2. Os trabalhadores concordaram em suspender a greve até novo aviso em 10 de dezembro de 2019.

3. Transporte flexível para passageiros cuja deficiência lhes impede de utilizar o serviço convencional de ônibus [N. do T.].

Airlines acabam de encerrar uma greve complicada. Além disso, a Finnair, companhia aérea nacional da Finlândia, precisou cancelar quase 300 voos no 24 e 25 de novembro devido à greve de solidariedade iniciada por seus trabalhadores em resposta a um conflito trabalhista que afeta mais de 9.000 trabalhadores do serviço postal do país. A greve também envolveu os condutores de ônibus de Helsinque, e o Sindicato dos Marinheiros da Finlândia interrompeu a navegação de todas as embarcações de cargas e passageiros com bandeira finlandesa até novo aviso, provocando um duro golpe para o turismo e a economia do país.

Em sua maioria, essas greves de solidariedade são ilegais nos EUA por conta da odiada Lei Taft-Hartley de 1947, que impôs restrições a boicotes secundários, greves jurisdicionais e as chamadas greves «selvagens» (ou seja, que violam cláusulas de proibição ou ocorrem sem a aprovação dos líderes sindicais). Os professores da Virgínia Ocidental, que lançaram a corrente #RedforEd [Vermelhos pela Educação], declararam uma greve selvagem, e o mesmo ocorreu em Kentucky e Oklahoma. Os caminhoneiros do Teamsters, que se recusaram a entregar veículos da General Motors às concessionárias durante a recente greve da empresa, também se envolveram possivelmente no tipo de boicote secundário proibido pela Lei Taft-Hartley. Algumas regras foram feitas para serem quebradas. Ainda assim, a existência da lei torna mais difícil para os trabalhadores estadunidenses organizar o tipo de paralisação em grande escala que os de outros países podem praticar com impressionante regularidade. O Chile e a Colômbia presenciaram greves nacionais em novembro de 2019; as ruas de Roma foram tomadas por grevistas em outubro; Sudão, Índia e Catalunha passaram por convocações de greve geral em 2019; manifestantes em Hong Kong declararam uma em agosto; e, no início do ano passado, centenas de milhares de mulheres na Espanha realizaram uma greve coordenada que durou todo o Dia Internacional da Mulher.

Embora as restrições da Lei Taft-Hartley dificultem nos EUA revoltas em grande escala da classe trabalhadora semelhantes às realizadas em outros países, sua própria existência revela a importância de ações contínuas dos trabalhadores do transporte: nossa infraestrutura de transporte é vulnerável, e os trabalhadores sindicalizados têm a capacidade de provocar um verdadeiro caos.

Isso é algo que sindicatos como o Teamsters e o Sindicato Internacional de Estivadores e Trabalhadores Portuários (ILWU, na sigla em inglês) sempre compreenderam. Motoristas de entrega e trabalhadores do transporte se encontram em uma posição perfeita para mover (com vigor) as alavancas do poder. Alguns meses atrás, mais de 300 membros da filial 455 do Teamsters de Denver, Colorado, entraram em greve na unidade

de distribuição de alimentos da Sysco por problemas de segurança. O destacado histórico de militância do ILWU não pode ser subestimado: o sindicato está atualmente ameaçado com uma decisão judicial que o condena a pagar 93,6 milhões de dólares por lentidão de trabalho e paralisações em Portland que, segundo seus advogados, foram realizadas em resposta a práticas trabalhistas injustas.

Como esses e outros trabalhadores do transporte mencionados deixam bem claro, uma forma infalível de atrair a atenção para um problema é interferir nos planos de viagem das pessoas, no envio de seus produtos, na entrega de suas encomendas ou em seu deslocamento. Durante o Workers Revival Fest, evento artístico e de mobilização realizado em Kansas City em 2018 e planejado pelo grupo Missouri Jobs With Justice [Empregos com Justiça no Missouri], conversei com um senhor grisalho que trabalhou durante décadas no transporte ferroviário. Segundo ele, as pessoas não percebem o grande poder que sua categoria ainda possui e como a infraestrutura de transporte é essencial para manter o país em funcionamento. «Nós podemos parar este país em três dias», afirmou.

Depois que aeroportos foram palco de protestos em 2017 como resposta ao repugnante veto de Donald Trump à entrada de cidadãos de países muçulmanos (que continua vigente e pode se intensificar), a Justiça suspendeu e depois suavizou a restrição. Quando mineiros da Blackjewel bloquearam um trem de carvão no Kentucky até receberem seus salários, eles atraíram a atenção de todo o país e receberam o que lhes deviam. Menos de uma semana após Sara Nelson, presidenta do AFA-CWA, pedir aos líderes de seu sindicato que considerassem a ideia de uma greve geral para derrubar a paralisação governamental (*shutdown*) cruel e mesquinha imposta por Trump, voos dos principais aeroportos deixaram de ser realizados por motivos de segurança, já que vários controladores aéreos da costa leste se declararam doentes para não trabalhar. Como consequência, o governo voltou atrás no dia seguinte. Há um motivo para que a simples ideia de uma greve dos trabalhadores do metrô seja suficiente para provocar pânico em todo nova-iorquino ou para que a mera possibilidade de cancelamentos de voos em cascata faça um tirano retroceder de sua decisão. Os trabalhadores do transporte têm a chave da economia e de nossa sociedade como um todo. Sem eles, nada ou ninguém pode chegar aonde precisa, por mais importante que acredite ser. ☐