

BOLETIM LIERI

N.1 2018

**A paralisação dos caminhoneiros no Brasil (maio de 2018):
força dirigente, alianças e interesses de classe em disputa**

André Flores Penha Valle* e Danilo Enrico Martuscelli**

Laboratório Interdisciplinar de
Estudos em Relações Internacionais



<http://laboratorios.ufrrj.br/lieri/>

<https://www.facebook.com/lieriufrrj/>

* Mestrando em Ciência Política pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

* * Doutor em Ciência Política pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e professor de Ciência Política da Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS). Autor de Crises políticas e capitalismo neoliberal no Brasil (Editora CRV, 2015).

O debate sobre a paralisação dos caminhoneiros deflagrada desde o último dia 21 de maio tem suscitado polêmicas sobre a caracterização deste movimento. Há quem afirme que é greve dos trabalhadores¹, há quem afirme que é locaute (greve patronal)², há ainda aqueles que apontam que é um misto de greve e locaute³. De tais caracterizações surgiu toda uma discussão sobre o que fazer diante deste movimento: apoiá-lo, disputá-lo, rechaçá-lo, aproveitá-lo para politizar o debate sobre a política energética e dar início a outras lutas. Neste breve texto, procuramos caracterizar a paralisação dos caminhoneiros como um locaute e, ao mesmo tempo, sugerir que, por se tratar de um locaute, estamos diante de uma disputa entre as frações do capital em torno da política energética no país e isso abre espaço para intervenção das classes populares no sentido de politizar e enfrentar tanto a política empreendida pelo governo Temer para os preços dos combustíveis, que torna o preço do petróleo refém das oscilações do mercado internacional, quanto as propostas hegemônicas defendidas pelos caminhoneiros que apontam para um aprofundamento de uma estrutura tributária regressiva.

Trata-se *fundamentalmente* de um locaute, o que significa dizer que o locaute foi o aspecto dominante - e não exclusivo - do protesto dos caminhoneiros. Nessa perspectiva, tratar o evento como sendo meramente uma greve ou mesmo um misto de greve e locaute sem estabelecer uma hierarquia entre tais formas de protesto, parece não ser um procedimento analítico adequado para dar conta da análise da direção política da paralisação dos caminhoneiros, das alianças constituídas ao longo do processo e dos interesses de classe em disputa na atual conjuntura brasileira.

Sobre a definição de greve e locaute

Não são poucas as análises que têm apontado para a complexidade do processo e para a dificuldade de caracterizá-lo, tendo em vista as múltiplas contradições e os variados interesses que o atravessam, tais como: a) conflitos internos ao bloco no poder que envolvem resistências seletivas e pontuais à ou manutenção da política de preços da Petrobrás; b) unidade e contradição entre grandes capitalistas (donos das

1 Ver, como exemplo, a análise do professor Gilberto Calil (Unioeste): <https://esquerdaonline.com.br/2018/05/27/a-esquerda-e-a-boleia-breves-consideracoes-sobre-a-greve-dos-caminhoneiros/>

2 Ver, como exemplo, a entrevista com a professora Paula Marcelino (USP): <https://www.youtube.com/watch?v=oqUXP95ayA0>

3 Ver, como exemplo, a entrevista com o professor Ricardo Antunes (Unicamp): <http://www.bbc.com/portuguese/brasil-44256413>

transportadoras), pequenos proprietários (que podem empregar trabalhadores ou não) e trabalhadores assalariados (empregados pelos donos das transportadoras e pelos transportadores autônomos); c) diferenças e especificidades regionais da paralisação, o que implica discutir seu caráter mais ou menos concentrado em determinadas regiões do país; d) relação mais ou menos estreita do movimento com entidades empresariais ou dos trabalhadores etc.; e) caráter organizado ou espontâneo das paralisações, o que remete ao debate sobre a representatividade que as entidades sindicais convocadoras das manifestações tinham diante da base dos caminhoneiros e nas negociações com o governo, além de suscitar toda uma reflexão sobre a penetração de pautas políticas, como a intervenção militar, que não apareciam nas reivindicações iniciais das entidades sindicais.

No entanto, tal complexidade não pode nos impedir de examinar as tendências gerais e predominantes do movimento dos caminhoneiros em termos de: direção política de classe, reivindicações principais, base social do movimento e forças sociais com as quais se articulam. É aqui que se insere o debate: é greve ou locaute? Consideramos que se trata de *fundamentalmente* de um locaute, pois, do ponto de vista das organizações sindicais que convocaram e consolidaram a paralisação, o movimento foi dirigido por entidades de natureza patronal desde seu início. Além disso, o conteúdo principal da reivindicação apresentada pelos caminhoneiros, apesar de colocar em questão os aumentos abusivos dos preços do óleo diesel aprovados pelo governo Temer, apontava como saída a redução de tributos, tais como a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), o Programa de Integração Social (PIS)/Programação de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PASEP) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), sem criar mecanismos que impedissem o governo federal de transferir o ônus para outras áreas sociais ou econômicas, como acabou ocorrendo após as negociações com os caminhoneiros, quando o governo Temer realizou cortes de gastos públicos e de subsídios para as exportações, com vistas a financiar a queda provisória do preço do diesel e manter a concepção geral da política de reajuste de preços da Petrobras. Trata-se, portanto, de uma pauta que tem certa relação com os empreendimentos dos transportadores autônomos, já que a redução do preço do diesel impacta diretamente nos custos dos transportes, mas está muito distante de se configurar como uma pauta trabalhista.

No que se refere à caracterização do transporte rodoviário de cargas e da categoria dos caminhoneiros, é preciso apontar algumas informações relevantes. De acordo com o

Registro Nacional de Transportadores de Cargas realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em 2018, os dados sobre os números de transportadores, de veículos e relação veículos por transportadores são os seguintes, observando os três tipos principais de transportador:

ANO 2018 - DADOS RELATIVOS A 26/05/2018

Tipo de Transportador	Transportadores e frotas de veículos Número de Registros emitidos	Número de Veículos	Veículos/Transportador
TAC - Transportadores Autônomos de Cargas	481.281	659.920	1,4
ETC - Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas	144.306	1.084.138	7,5
CTC - Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas	327	22.870	69,9
Total	625.914	1.766.928	2,8

Fonte: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20270/Transportadores Frota de Veiculos.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20270/Transportadores_Frota_de_Veiculos.html)

Esses indicadores permitem-nos observar que os transportadores autônomos constituem a maior porcentagem de registros de transportadores registrados (quase 77% do total) e que são as empresas que controlam o maior número de veículos (cerca de 61% do total). Além disso, se considerarmos a frota de caminhões de cargas pesadas⁴ em relação à frota total de veículos, observaremos que as empresas detêm a participação de 61% sobre o total da frota de veículos enquanto os autônomos detêm cerca de 29%⁵. Esses dados nos permitem concluir que, embora numericamente os autônomos representem o maior contingente de caminhoneiros, são as empresas que controlam o transporte de cargas no país e, conseqüentemente, serão as empresas e seus órgãos de representação que estarão em melhores condições para pressionar os governos em seus diferentes níveis para atender suas reivindicações, já que ao deter a maior frota de

4 Referimo-nos aos caminhões semi-reboque em suas diferentes modalidades, trator e trator especial e simples (8t a 29t).

5 Ver dados em:

[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20271/Transportadores Frota Tipo de Veiculo.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20271/Transportadores_Frota_Tipo_de_Veiculo.html)

veículos no geral e também de veículos de carga pesada, possuem maior poder de barganha.

No que se refere ao perfil do caminhoneiro, levando-se em consideração a última pesquisa feita pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), observando a amostra proporcional de 68,4% de autônomos e 31,6 de empregados de frota num universo de 1.066 caminhoneiros entrevistados, é possível relevar os seguintes dados: ambos segmentos passam por um processo de envelhecimento, já que a idade média dos autônomos e dos empregados de frota é, respectivamente, de 45,7 e 41,2 anos; as mulheres representam apenas 0,2% do universo dos caminhoneiros; a renda mensal líquida média (descontados impostos, encargos sociais, combustível, aluguel, manutenção) é maior entre os autônomos (R\$ 4.113,31) quando comparados aos empregados de frota (R\$ 3.381,59); os autônomos tendem a dirigir veículos mais velhos: idade média 16,9 anos contra 7,5 anos dos empregados de frota; são os empregados de frota que conduzem veículos mais pesados: média de 33,3 toneladas contra 23,8 toneladas registrados para os autônomos; no que se refere ao tempo médio de exercício da atividade, a diferença é de 19,2 anos (autônomos) e 15,2 anos (empregados de frota); sobre os problemas identificados na atividade dos caminhoneiros podendo indicar até dois itens, os autônomos elegem como os três principais: custo do combustível (56%), valor do frete não cobre os custos (45%), assaltos e roubos (31,4%); já os empregados de frota indicam os seguintes: assaltos e roubos (51%), riscos de acidentes (33,8%) e valor do frete não cobre os custos (29,4%); no que se refere à quilometragem média rodada por mês, os autônomos percorrem 9.344,7 km, já os empregados de frota, 11.446,3 km; a situação de endividamento tende a se apresentar com mais força entre os autônomos: cerca de 52,5% afirmaram ter dívidas a vencer, já entre os empregados de frota esse número cai 28,2%. Tal diferença se expressa no valor médio da dívida: entre os autônomos algo em torno de R\$ 31.301,11 e entre os empregados cerca de R\$ 14.187,01.⁶

É importante destacar que a condição de autônomo pode significar maior precariedade nas condições de trabalho e maior subordinação do trabalhador à empresa, em comparação ao trabalhador assalariado. Filgueiras e Krein chamam atenção para o “assalariamento disfarçado” e para a “falta de autonomia dos autônomos”, que costumam

⁶ Ver estudos em:

[http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros/Pesquisa CNT de Perfil dos Caminhoneiros 2016 Completo.pdf](http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros/Pesquisa%20CNT%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros%202016%20Completo.pdf)

trabalhar sempre para a mesma empresa e se encontram submetidos aos prazos de entrega, horários, preços de frete e práticas abusivas, como a cobrança de multas por atraso, fixados unilateralmente pelos contratantes. A contratação sem vínculo empregatício não propicia a contrapartida das proteções trabalhistas e transfere para esses trabalhadores os custos e os riscos do negócio. Dispersos e fragilizados para negociar o preço do frete com as empresas, os autônomos se encontram em condições degradantes e dependentes de novos serviços, o que os submete às determinações das empresas⁷.

Por fim, é preciso observar que, em várias regiões do país, o movimento dos caminhoneiros foi predominantemente apoiado por entidades patronais, tais como associações comerciais locais, grandes associações de distribuidores e movimentos sociais de direita, como o MBL e defensores da intervenção militar⁸. Tratemos de debater cada um desses componentes do locaute dos caminhoneiros e de responder às seguintes perguntas: Quem convoca e estabelece a linha política da paralisação? Quais são suas pautas principais? Quem são seus aliados preferenciais?

Sobre a convocação da paralisação

O governo Temer alterou a política de preços de combustíveis em outubro de 2016, mas os protestos e paralisações de caminhoneiros tiveram uma primeira aparição somente quando o governo federal tomou a iniciativa de aumentar os impostos (PIS/Pasep e Cofins) que incidem sobre o preço do diesel em julho de 2017. Numa busca feita em matérias publicadas pela Folha de S. Paulo e por entidades dos transportadores sobre os protestos de caminhoneiros realizados após a promulgação desta nova política de combustíveis da Petrobrás, é possível identificar a ocorrência de uma primeira paralisação dos caminhoneiros mais ampla envolvendo ações em cinco estados: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Bahia, em

7 Ver artigo de Filgueiras e Krein em: <http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/579431-a-raiz-da-greve-dos-caminhoneiros-e-a-regulacao-do-trabalho>

8 Ver as seguintes matérias: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/manifestacoes-ganham-forca-com-adesao-de-entidades-empresariais.shtml>; <http://www.esquerdadiario.com.br/Nao-sera-das-maos-de-empresarios-que-reduziremos-todos-os-combustiveis-e-sim-com-a-estatizacao-da> No link a seguir, é possível observar entre as entidades patronais, quem apoiou e quem manifestou contrariedade em relação ao protesto dos caminhoneiros: <http://www.valor.com.br/valor-investe/casa-das-caldeiras/5548151/movimento-dos-caminhoneiros-trinca-e-da-senha-para-negociar>

agosto de 2017.⁹ Nos meses seguintes, o preço dos combustíveis oscilou sem produzir grandes impactos e sem possuir grande abrangência. Somente quando começou a imperar a lógica de aumentos sucessivos que se detonou novamente a reação do sistema de transportes e a paralisação dos caminhoneiros no dia 21 de maio de 2018, iniciada sem previsão clara de término, conforme indicava no começo os documentos de algumas entidades convocadoras dos protestos.¹⁰

Nesse sentido, é preciso observar que, desde suas primeiras formas de manifestação, as lutas contra o aumento do preço do diesel travadas pelos caminhoneiros jamais se apresentaram como uma resistência frontal à política de preços dos combustíveis implementada pelo governo Temer. Trata-se de uma luta seletiva e pontual contra tal política, que deu muito mais centralidade aos efeitos desta política (aos aumentos dos preços do diesel) do que às suas causas (à concepção da nova política de preços de combustíveis), decorrendo daí os limites das próprias alternativas apontadas pelo movimento que deu ênfase à redução dos impostos, especialmente à redução da incidência do PIS/Pasep e Cofins sobre o preço do óleo diesel, alvo da crítica da primeira paralisação em 2017, e, de maneira secundária, da CIDE, considerada como “irrisória” por vários agentes lideraram as negociações. Portanto, se nos referirmos aqui apenas à reação dos caminhoneiros à política de preços de combustíveis da Petrobrás, é possível caracterizá-la como uma resistência seletiva e pontual, que se restringiu à discussão apenas do preço óleo diesel e à defesa da redução de tributos sobre o diesel.

Identificamos duas entidades principais ligadas aos transportadores de cargas como convocadoras da paralisação geral: a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) e a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM). Tratemos de analisá-las.

9 Ver: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/08/1906181-caminhoneiros-protestam-contr-aumento-do-combustivel.shtml>

10 Ao contrário do que afirma o professor Ruy Braga (USP) em entrevista para a GloboNews, as entidades que estavam inicialmente encabeçando publicamente a organização das manifestações dos caminhoneiros em nenhum momento operaram com a ideia de paralisação de um dia. Nos documentos das duas principais entidades convocadoras da paralisação geral, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM) e a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), não há menção à data de encerramento da paralisação. Nos documentos da CNTA, faz-se alusão inclusive à paralisação por “tempo indeterminado” ou “sem prazo para acabar”. Ver entrevista aqui: <https://www.youtube.com/watch?v=fVnLq8HNAAM&feature=youtu.be> e os documentos da ABCAM e da CNTA aqui: 1) <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/515-associacao-reitera-pedido-de-reducao-dos-tributos-sobre-o-oleo-diesel>; 2) <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/522-nota-oficial-paralisacao-nacional-dos-caminhoneiros-autonomos>; 3) <https://www.cntabr.org.br/Doc-02-Comunicado-a-todas-as-entidades-representativas-das-empresas-de-transportes-alertando-as-da-p+85603>; 4) <https://www.cntabr.org.br/Doc-03-Comunicado-de-Imprensa-CNTA+85610>

a) a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA)

O que é a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos e quais relações têm estabelecido com entidades corporativas ligadas ao transporte rodoviário de cargas ou que dependem dos serviços oferecidos por esse transporte?

A CNTA foi criada em 5 de junho de 2012 a partir de uma iniciativa tomada por três federações: a Federação Interestadual dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens (FENACAM), a Federação dos Caminhoneiros Autônomos e Cargas em Geral do Estado de São Paulo (FETRABENS) e a Federação Interestadual dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Cargas e Bens da Região Nordeste (FECONE). De acordo com o site da CNTA, a ideia de criação desta entidade era a de criar uma entidade superior própria da categoria dos caminhoneiros que pudesse representá-los nas negociações junto ao governo federal:

“A CNTA estabeleceu como princípio fundamental a representação específica e exclusiva dos interesses dos caminhoneiros autônomos, sendo totalmente desvinculada da representação de qualquer um dos demais segmentos do setor, tais como os das empresas de transporte e do transporte de passageiros .”¹¹

Hoje, além das três federações acima citadas, fazem parte da CNTA: a Federação dos Transportadores Autônomos de Cargas do Estado de Minas Gerais (FETRAMIG) e a Federação dos Transportadores Autônomos de Cargas do Espírito Santo (FETAC-ES). Desde sua fundação, Diumar Deléo Cunha Bueno preside a CNTA. Esse dirigente sindical tem longa atuação junto aos caminhoneiros:

“Em 1987, (...) ele fundou o Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens no Estado do Paraná – SINDICAM-PR. Em 2005, depois de anos de persistente batalha, conseguiu obter do Ministério do Trabalho a Carta Sindical da FENACAM, entidade de grau superior, com base representativa nos Estados do Acre, Alagoas, Amazonas, Amapá, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Pará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rondônia, Roraima, Sergipe e Tocantins”.¹²

11 Ver: <https://www.cntabr.org.br/QuemSomos>

12 Ver: <https://www.cntabr.org.br/QuemSomos>

Na condição de presidente da CNTA, esse dirigente sindical participa do Conselho de Representantes da Conferência Nacional dos Transportes (CNT), que, de acordo com seu site, representa “200 mil empresas de transporte, dois milhões de caminhoneiros e taxistas”. Ou seja, a CNTA representa a categoria dos caminhoneiros autônomos, mas integra o Conselho de Representantes de uma confederação patronal. No final de 2017, a CNT e a CNTA celebraram acordo visando estabelecer “maior integração e participação mútua nos processos de decisão das duas confederações”, acenando para inserção da CNTA no Conselho Nacional e nos Conselhos Regionais do Serviço Social do Transporte (SEST) e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT). Nesta ocasião, além de tratarem conjuntamente de discussões acerca do Marco Regulatório do Transporte de Cargas em tramitação no Congresso Nacional, essas duas entidades debateram a nova política de preços da Petrobrás para o óleo diesel, daí advindo a afirmação lapidar de Diomar Bueno sobre o tema: “Vamos atuar junto com a CNT para mostrar à Petrobras os prejuízos causados pelos reajustes aleatórios do diesel”¹³. Isso significa que ações conjuntas seriam tomadas pela CNT e pela CNTA sobre a questão do preço do óleo diesel.

Em março de 2018, a CNTA juntamente com suas cinco federações passaram a integrar, após acordo com a CNT, o Conselho Nacional e os Conselhos Regionais do SEST SENAT, contexto em que Diomar Bueno afirmou: “Juntando forças temos uma atuação mais forte na busca por melhorias no segmento de transporte de cargas no Brasil, dando ênfase aos interesses dos caminhoneiros autônomos e dos trabalhadores do setor”¹⁴.

No processo de organização da paralisação, a CNTA encaminhou documento ao governo federal no dia 16 de maio de 2018, estabelecendo dois pontos de pauta como base de negociação:

“1. Congelamento do preço do Óleo Diesel pelo prazo necessário para discutirmos o formato de conceder o benefício fiscal ou de valor, que venha a reduzir o custo do óleo diesel para os transportadores rodoviários de cargas

2. Suspensão da cobrança do eixo suspenso em todas as rodovias, federais e estaduais, até formularmos negociações com os Governos

13 Ver: <https://www.cntabr.org.br/CNTA-e-CNT-selam-acordo-para-o-setor-de-transporte-+51765>

14 Ver: <https://www.cntabr.org.br/CNTA-PASSA-A-INTEGRAR-OS-CONSELHOS-NACIONAIS-DO-SEST-SENAT+65563>

Estaduais e Concessionárias para que apliquem em definitivo a isenção do pedágio para o eixo suspenso, conforme compromisso assumido pelo Governo Federal, por ocasião da paralisação de 2015 (Lei 13.103/2015, art. 17).” (p. 3, grifos da entidade)¹⁵

Em documentos emitidos posteriormente, já durante a paralisação, a CNTA passou a mencionar a necessidade de subsidiar ou reduzir a carga tributária advindas de impostos como PIS/Pasep, Cofins e ICMS¹⁶. No dia 22 de maio, a entidade encaminhou ofício aos governadores da Bahia, Espírito Santo, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná, Pernambuco, Rio Grande do Sul e São Paulo, solicitando, em caráter emergencial, a suspensão da cobrança de pedágio sobre o eixo suspenso¹⁷. Na nota oficial de 25 de maio, assinada pela CNTA juntamente com as cinco federações que a integram e o Sindicato Nacional dos Cegonheiros (SINACEG), esclarece-se que as negociações com o governo federal estavam pautadas em três pontos:

- “1. Exoneração da CIDE, PIS/Cofins sobre o óleo diesel, e extinguindo a política de ajustes diários;
2. A suspensão da cobrança do pedágio sobre o eixo suspenso de caminhões vazios, nos moldes do Art. 17 da Lei 13.103/2015;
3. Edição de Medida Provisória nos moldes do PLC 121/2017 (piso mínimo de frete)”.

Ainda de acordo com a nota os resultados das negociações teriam sido os seguintes:

- “1. Reduzir a zero a alíquota da CIDE, em 2018, sobre o óleo diesel;
2. Redução imediata de 10% no valor do óleo diesel na refinaria;
3. A partir daí os eventuais reajustes deixam de ser diários e passam a ser no mínimo a cada 30 dias;
4. Medida provisória, em até 15 dias, para determinar que a CONAB contrate, no mínimo, 30% de seus fretes com cooperativas de transportadores rodoviários autônomos;
5. Manter a desoneração da folha de pagamento do setor de transportes;
6. Permitir que transportadores autônomos carreguem com a Petrobrás;

15 Ver documento em: <https://www.cntabr.org.br/Doc-01-Oficio-ao-Presidente-da-Republica-solicitando-audiencia-com-o-Planalto-em-carater-emergencial+85602>

16 Ver: <https://www.cntabr.org.br/Doc-06-Balanco-CNTA-sobre-o-1-dia-de-paralisacao+86147>

17 Ver: <https://www.cntabr.org.br/Doc-08-a-15-Oficios-CNTA-endercada-aos-Governadores-Estaduais-para-os-estados-que-detem-a-administr+86778>

7. Extinção dos processos judiciais ajuizados contra as entidades de caminhoneiros, bem como eventuais multas de trânsito sofridas, em decorrência da paralisação, até a presente data.”

Além de prever duas obrigações dos estados: suspensão imediata de pedágio sobre eixo suspenso de caminhões vazios nos estados de Bahia, Espírito Santo, Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná, Pernambuco, Rio Grande do Sul e São Paulo; e redução imediata de 50% do ICMS sobre o óleo diesel; e duas obrigações do Senado: colocar em votação o projeto de lei que estabelece a pauta mínima de frete (PL da Câmara 121/2017) e o projeto de lei que extingue o PIS/Cofins sobre o óleo diesel. A nota indicava que a aceitação das propostas do governo federal dependeria da base categoria, algo que não se sucedeu nesta primeira rodada de negociações¹⁸. Tal postura de verificar se a base acolheria as propostas acordadas pelas CNTA com o governo Temer foram ratificadas em vídeo produzido pelo dirigente máximo desta entidade¹⁹, em meio a um contexto onde alguns caminhoneiros vinham questionando via WhatsApp a representatividade de Diumar Bueno nas negociações com o governo federal²⁰. Posteriormente, no domingo dia 27 de maio, diante de uma situação de continuidade da paralisação e novas negociações com o governo federal, Diumar Bueno afirmava estar contemplado pelas propostas apresentadas e que iria apresentá-las à base. Cinco foram as novas medidas confirmadas pelo governo: 1. Redução de R\$0,46 no preço do diesel por 60 dias, a partir daí sendo regido por tabelamento a cada 30 dias; 2. Redução a zero da alíquota de PIS/Pasep, Cofins e CIDE; 3. Medida provisória que isenta a cobrança de eixo suspenso; 4. Medida provisória que garante a caminhoneiros autônomos 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento; 5. Medida provisória que estabelece piso mínimo do frete. Finalmente, no dia 29 de maio, a CNTA emitiu novo posicionamento oficial, no qual comemorava a vitória do movimento e sustentava que a pauta inicial e prioritária

18 Ver: <https://www.cntabr.org.br/Comunicado-de-imprensa-CNTA-25-05-2018+88002>

19 Ver: <https://www.cntabr.org.br/Comunicado-de-imprensa-25-05-2018-Diumar-Bueno-desmente-presidente-Michel-Temer+88166>

20 De acordo com matéria da revista Piauí: “Nos grupos, os próprios participantes da negociação com o governo eram desqualificados pelos caminhoneiros. Logo após o anúncio do acordo em Brasília, os integrantes do grupo ‘Ajudando Caminhoneiros’ enviaram mensagens em que diziam que um piloto de Fórmula Truck não é representante da classe. O comentário era seguido de uma foto de um dos negociadores, o presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, Diumar Bueno, vestindo uniforme de corrida. Em outro grupo, ‘Caminhoneiros pelo Brasil’ – com cerca de 200 participantes, de Santos, Minas e do Nordeste – uma foto de um jornal regional que falava do “fim da greve” era tratado como ‘fake news’. O anúncio do acordo deixou os caminhoneiros desses grupos ainda mais inflamados. Muitos perfis começaram a usar como foto de apresentação uma tarja com ‘Greve Continua’ ou a hashtag #somostodoscaminhoneiros.” Ver: <http://piaui.folha.uol.com.br/falta-combinar-no-whatsapp/>

apresentada pela entidade, havia sido “plenamente atendida pelo Governo”, aconselhando assim os manifestantes a se retirarem da paralisação, já que a mesma vinha sofrendo ameaças de infiltrados “com outros objetivos”²¹.

Com base nessa descrição das pautas apresentadas pela CNTA, é possível chegar a algumas conclusões: no que se refere à polêmica central, ou seja, à política energética adotada pelo governo Temer, a entidade restringe-se a debater apenas a questão do óleo diesel, deixando de fora discussões sobre gasolina e gás de cozinha, que poderiam atender demandas mais amplas da sociedade; para resolver o problema dos aumentos abusivos do óleo diesel, a CNTA aceita uma política de ajustes mais espaçados temporalmente e reforça a necessidade de redução de impostos como a CIDE, o PIS/Pasep, a Cofins e o ICMS, sem fazer qualquer discussão sobre os impactos que isso traria para a arrecadação da União e, conseqüentemente, sobre os direitos sociais e trabalhistas: ou ainda, na medida em que não apresenta uma proposta de reforma abrangente para cobrir os custos do óleo diesel, a entidade acaba corroborando a implementação e o aprofundamento de uma política tributária regressiva e não confronta diretamente as causas do aumento dos preços dos combustíveis que estão ligadas à política de reajuste diário dos preços fundada na cotação internacional do barril de petróleo e do dólar. Nenhuma menção aparece nas pautas da entidade sobre direitos sociais e trabalhistas. Muito pelo contrário, a direção da entidade acabou acatando a proposta do governo de desoneração da folha de pagamentos. Num contexto de desgaste do governo Temer, a CNTA não colocou em discussão as dívidas contraídas pelos transportadores autônomos na compra de veículos. Limitou-se a defender um piso mínimo para a política de frete que pode ter eficácia nula, caso não seja revogada a política reajuste de preços de combustíveis adotada pelo governo Temer.

Com base nessas pautas, é difícil crer que a CNTA estava, de fato, organizando uma greve dos trabalhadores. Outra questão importante é que não consta nos documentos e notas emitidos pela entidade qualquer denúncia sobre as condições degradantes de trabalho e reivindicações concretas de políticas sociais para os transportadores. Também não consta reivindicações concretas sobre a questão da segurança, como poderia ser o seguro de vida e de cargas para os transportadores autônomos, que não contam com qualquer assistência, tendo muitas vezes que arcar com esses gastos.

21 Ver: <https://www.cntabr.org.br/Nota-Oficial-CNTA-29-05-2018+89458>

b) a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM)

O que é a Associação Brasileira dos Caminhoneiros e quais relações têm estabelecido com entidades corporativas ligadas ao transporte rodoviário de cargas ou que dependem dos serviços oferecidos por esse transporte?

A ABCAM foi criada em 1983 e teve como uma de suas primeiras lideranças o caminhoneiro José da Fonseca Lopes, atual presidente da entidade que ocupou esse cargo por três mandatos não consecutivos. Não menos importante de ser relatado é a vinculação partidária ainda ativa deste dirigente sindical com o PSDB. Fonseca, como é conhecido no meio sindical, chegou a reunir caminhoneiros para apoiar a candidatura de Mario Covas para o governo do Estado de São Paulo em 1994 e a se candidatar a deputado federal pelo mesmo partido em 1998²².

Essa associação abrange 54 entidades (sindicatos, associações e cooperativas) e se apresenta como representante de cerca de 600 mil transportadores autônomos. Em 2003, a ABCAM passou a integrar a 3ª. Seção do Transporte de Cargas da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e os Grupos Paritários de Trabalho (GPTs). Desde então, figura-se como entidade filiada à CNT e seu presidente ocupa o posto de vice-presidente desta confederação patronal pela Seção dos Transportadores Autônomos²³.

Desde o final de julho de 2017, a ABCAM vem manifestando preocupação com o aumento do preço dos combustíveis, ocasião em que o governo federal havia elevado os impostos (PIS/Pasep e Cofins) sobre o diesel, a gasolina e o gás de cozinha. Já, neste momento, o porta-voz da entidade, Bolívar Lopes, alertava para a possibilidade de uma reação em cadeia: "A Abcam reconhece as dificuldades que o país atravessa. No entanto, o aumento de combustíveis nesse momento levará a encarecimento de muitos produtos para o consumidor final. O transportador também é consumidor final, para o caminhoneiro vai aumentar diesel, pneus, manutenção do veículo e outros insumos"²⁴. Ainda no dia 27 de julho, a entidade chegou a manifestar preocupação com a deflagração de uma paralisação dos caminhoneiros naquele momento, já que isso poderia gerar mais prejuízos para a categoria, mas indicou ao mesmo tempo que iria consultar suas bases.

22 Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/lider-da-greve-dos-caminhoneiros-e-filiado-ao-psdb-e-proximo-de-entidade-patronal.shtml>

23 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/abcam>

24 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/165-aumento-do-imposto-pode-encarecer-frete-em-ate-4>

Chama-nos atenção neste documento a centralidade que a redução dos impostos assume na pauta da ABCAM: “A desoneração do PIS/Confins sobre o óleo diesel é um pleito antigo da categoria. Este foi tema amplamente discutido durante as paralisações ocorridas em fevereiro de 2015 mas que continua latente nas discussões com o governo, especialmente no Fórum TRC, do Ministério dos Transportes.”²⁵.

Em meados de agosto, a entidade celebrou a aprovação do parecer do Projeto de Lei n.º 409/15, na Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados, que reduzia a zero as alíquotas de PIS/PASEP e Cofins sobre o óleo diesel²⁶. No início de outubro, enviou ofício ao ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, questionando os reajustes dos preços do diesel e solicitando medidas para reduzir a incidência do PIS/Cofins sobre este combustível e para conter tais reajustes²⁷. Os reclamos contra o aumento do diesel só foram reaparecer com mais força no período mais recente, com as primeiras paralisações organizadas por caminhoneiros em Brasília (DF) e Congonhas (MG),²⁸ o que levou o presidente da ABCAM a orientar os caminhoneiros a repassarem tais aumentos para os preços dos fretes, não deixando, no entanto, de apresentar como solução mais efetiva a redução dos tributos para conter a alta do diesel²⁹.

Depois de o preço dos combustíveis atingir um dos seus maiores índices no começo de maio de 2018, a entidade tomou a iniciativa de protocolar um ofício, no dia 14 de maio junto na Presidência da República e na Casa Civil, exigindo iniciativas do governo federal para conter o aumento dos preços do óleo diesel e dos impostos que incidem sobre este combustível, apontando como sugestões a criação de:

- “- Um Fundo de Amparo ao Transportador Autônomo destinado ao custeio de um programa para aquisição de óleo diesel, sendo a sua principal fonte de recursos composta por qualquer contribuição que o governo federal achar conveniente, ou um
- Sistema de subsídio para aquisição de óleo diesel por parte dos transportadores autônomos.”

25 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/173-associacao-esclarece-sobre-a-paralisacao-de-caminhoneiros>

26 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/194-parecer-sobre-desoneracao-do-oleo-diesel-e-aprovada-em-comissao>

27 Informação extraída de: <https://www.gazetaonline.com.br/noticias/politica/2018/05/temer-foi-avisado-sobre-greve-dos-caminhoneiros-mas-ignorou-alertas-1014133002.html>

28 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/509-caminhoneiros-protestam-em-brasilia-contr-aumento-no-preco-de-combustivel>

29 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/508-governo-sobrecarrega-duplamente-o-transportador-autonomo>

Essas duas sugestões desapareceram posteriormente no processo de negociação com o governo. Observamos que, nesse mesmo ofício, a ABCAM fazia duras críticas ao governo, como a que aparece a seguir:

“Quando o governo criou essa famigerada e louca ‘nova matriz econômica’ jogou o Brasil num buraco sem fim e que demorará anos para sairmos, e o resultado foi que o transportador autônomo sujou seu nome, não consegue pagar suas contas e não consegue ter condições mínimas de manter seu trabalho e sua família alimentada como se deve e como garante a própria Constituição Federal.

Na verdade, somos reféns de um governo que vive de uma gastança sem fim, desperdícios, endividamentos, ralos bilionários de corrupção e regulações insanas, seu intervencionismo atrasado, e sua fome insaciável por poder, dinheiro e ingerência na vida da população e dos transportadores autônomos”.

Nesta passagem, a entidade parece criticar o governo Temer, como se a política editada por este presidente fosse uma continuidade da implementada pelo governo Dilma. A referência à “nova matriz econômica”, ideia-chave sustentada pelo governo Dilma, e a crítica à corrupção estatal, à “gastança” governamental e ao excesso de intervencionismo, denúncias que foram amplamente utilizadas pela oposição aos governos petistas, são indícios importantes desta relação de continuidade que a ABCAM procura traçar entre os governos Dilma e Temer. Tais críticas irão se concretizar em duas propostas fundamentais que orientarão a prática da entidade durante todo o processo de negociação com o governo federal:

“- seja reduzida a carga tributária incidente sobre operações com óleo diesel a 0 (zero), sendo elas as alíquotas da contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP - e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Confins - incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado pelo transportador autônomo de cargas.

- e torne isentas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico — CIDE, (...) incidente sobre a receita bruta de venda no

mercado interno de óleo diesel a ser utilizado pelo transportador autônomo de cargas.³⁰ (grifos no original)

Na ausência de respostas do governo, a entidade leva adiante o processo de mobilização para a organização de uma paralisação nacional que se iniciaria no dia 21 de maio, sem previsão de término³¹. A pauta principal era a redução de impostos, bandeira que viria até se tornar central para a entidade que passou a defender a consigna: “redução de impostos já!”.

Quando ocorreu a primeira tentativa de o governo federal colocar fim à paralisação por meio de acordo já mencionado acima no dia 25 de maio, a ABCAM não assinou o acordo e emitiu nota oficial manifestando o seguinte posicionamento: “Ao contrário de outras entidades que se dizem representantes da categoria, a Abcam não trairá os caminhoneiros. Continuaremos firmes com pedido inicial: isenção da alíquota PIS/Cofins sobre o diesel, publicada no Diário Oficial da União”³², chegando a alertar para o fato de que se o governo federal resolvesse empregar a força policial para retirar os manifestantes paralisados nas estradas, poderia “correr sangue”³³.

Finalmente, na noite de domingo 27 de maio, com o agravamento da crise de abastecimento e com o anúncio da greve dos petroleiros pela Federação Única dos Petroleiros (FUP) para o dia 30/05, o governo Temer resolveu atender as reivindicações apresentadas pela ABCAM que em nota afirmou: “A categoria conseguiu ser atendida em diversas reivindicações, dentre delas o subsídio, pelo Governo Federal, do valor referente ao que seria a retirada do PIS, Cofins e Cide sobre o óleo diesel. A medida permitirá a redução de R\$0,46 no preço do diesel até o final do ano” e orientou os caminhoneiros a voltarem ao trabalho³⁴. Uma última questão chamou a atenção do presidente da entidade: a defesa da intervenção militar feita pelos caminhoneiros paralisados. Fonseca questionou

30 Ver ofício em: <http://www.abcam.org.br/images/OFICIO-ABCAM---N-34---PRESIDENTE-MICHEL-TEMER-1.pdf>

31 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/522-nota-oficial-paralisacao-nacional-dos-caminhoneiros-autonomos> e Carta aos caminhoneiros: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/523-carta-aos-caminhoneiros>

32 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/525-abcam-pede-continuidade-das-manifestacoes>

33 Ver declaração em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/ninguem-vai-conseguir-tirar-o-caminhoneiro-vai-correr-sangue-diz-um-lider.shtml>

34 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/530-abcam-assina-acordo-com-governo-para-por-fim-as-manifestacoes> Não poderíamos deixar de mencionar que a sede da ABCAM em Brasília se situa no edifício pertencente à CNT, o que parece reforçar a existência de laços estreitos entre as duas entidades.

tal palavra de ordem como saída política para substituir os “hipócritas” que estavam no governo, como consta na mensagem publicada na página da entidade no facebook³⁵.

Dentre as pautas apresentadas pelas duas principais entidades, é importante destacar que não constam quaisquer denúncias sobre as condições degradantes de trabalho, assim como reivindicações protetivas para os caminhoneiros, particularmente os autônomos, que se encontram submetidos a jornadas de trabalho extenuantes e sem acesso às proteções trabalhistas. Também não constam reivindicações quanto à questão da segurança no trabalho e da seguridade, que é custeada pelos próprios autônomos (como os seguros de caminhão e de carga, planos de saúde e odontológico, seguro de vida, etc.). De modo que, ainda que a redução do diesel interesse diretamente aos autônomos, não se pode dizer que, isoladamente, constitua uma pauta trabalhista, como vem sendo apresentada pelas entidades. Ao contrário, isso converge bastante com as demandas apresentadas pelas entidades representativas das empresas transportadoras.

Caberiam ainda duas observações em relação à continuidade dos protestos após a negociação do dia 25 de maio, que criou expectativas de os caminhoneiros “atropelarem” a pauta patronal e mudarem o caráter do movimento para uma greve de trabalhadores: em primeiro lugar, as entidades se dividiram em relação ao acordo, que não foi assinado pela ABCAM e outras entidades (UNICAM e SINDITAC36). Em segundo lugar, a persistência da paralisação não se deu pela apresentação de uma pauta autônoma dos caminhoneiros, mas pela rejeição ao ritmo e aos valores propostos pelo Governo para a redução do diesel³⁷. Ainda que a ausência de um comando centralizado tenha dificultado a negociação e a desmobilização da paralisação, a base dos caminhoneiros legitimou e esteve unificada em torno do conteúdo patronal das reivindicações apresentadas ao Governo.

c) As entidades patronais do transporte e cargas e o apoio às demandas das entidades sindicais dos autônomos

Duas entidades patronais ligadas ao transporte de cargas deveriam ser mencionadas por sua importância histórica na representação sindical patronal das

35 Ver: <https://www.facebook.com/abcambrasil/posts/2145202839033313>

36 Ver: <http://www.valor.com.br/brasil/5548691/unicam-e-sinditac-mantem-bloqueio-ate-votacao-de-pl-no-senado>

37 Ver matérias: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/caminhoneiros-criticam-sindicatos-e-dizem-que-continuarao-parados.shtml>; <https://oglobo.globo.com/economia/entenda-por-que-greve-dos-caminhoneiros-ainda-nao-acabou-22726154>

transportadoras e também porque manifestaram-se publicamente sobre a paralisação dos caminhoneiros, adotando posições muito similares às adotadas pela CNTA e pela ABCAM. Referimo-nos à Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Associação Nacional do Transportes de Cargas e Logística (NTC & Logística). Tais entidades não figuram como convocadoras das paralisações, mas desempenharam um papel importante neste processo, o que parece reforçar a tese do locaute que vimos sustentando aqui.

A CNT se projeta como uma entidade guarda-chuva que abrange quase todas as entidades mais importantes que representam os transportadores de cargas. Foi criada em 1990 após a reconfiguração da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres (CNTT), formada em 1954. Apesar de existir uma relação institucional estreita entre a ABCAM e a CNTA com a CNT, que “reúne 38 federações, cinco sindicatos nacionais e 25 associações nacionais [e] representa mais de 200 mil empresas de transporte, dois milhões de caminhoneiros”, situando-se como a principal entidade patronal nacional do setor de transportes;³⁸ e apesar de a CNT ter criticado a política de preços dos combustíveis da Petrobrás, em especial o aumento do diesel, o que a levou a conceber como irrisória a redução da CIDE, posicionamento que coincide com as sustentadas pela ABCAM e pela CNTA;³⁹ a CNT veio a público manifestar por meio de nota oficial a sua não vinculação com a organização da paralisação dos caminhoneiros. Em uma de suas notas publicadas em meio à paralisação, afirmou: “A CNT (Confederação Nacional do Transporte) não participa, não incentiva e não apoia paralisações de caminhoneiros. A instituição também não tem conhecimento da participação de empresas no movimento grevista e, se houver, o empresário responsável deverá ser punido.”⁴⁰

É importante notar também que o protesto dos caminhoneiros não foi endereçado às empresas e sim ao Governo, como representação “de toda a sociedade” contra o preço e a política de reajuste do combustível, sem reivindicações de caráter trabalhista. Assim, viabilizou uma identidade entre os discursos dos empresários e dos sindicalistas. No dia 24/05, o presidente da ABCAM confirmou à imprensa a participação das grandes transportadoras na paralisação, que manteriam as frotas paradas nas estradas. Ao mesmo tempo, o diretor executivo da CNT, Bruno Batista, como se respondesse pelos caminhoneiros, cobrou publicamente o Governo pela “redução ou fim” do PIS/Cofins sobre o Diesel, pela redução das alíquotas do ICMS nos Estados e por uma política de

38 Informações extraídas de: <http://www.cnt.org.br/Paginas/conheca-a-cnt>

39 Ver: <http://www.cnt.org.br/imprensa/noticia/nota-imprensa-petrobras-mente>

40 Ver: <http://www.cnt.org.br/imprensa/noticia/nota-imprensa-cnt-nao-participa-nao-incentiva-nao-apoia-greve>

preços “estável e coerente” - que segundo Batista, seria responsável por “manter uma margem de lucro muito estreita” para os caminhoneiros⁴¹. O posicionamento do dirigente patronal poderia tranquilamente ser confundido com o posicionamento e com o discurso da maioria das entidades e lideranças envolvidas na paralisação⁴². Salientamos que aqui não ocorre uma convergência de posicionamentos apresentados sob interesses específicos de empresários e trabalhadores, mas as mesmas reivindicações e os mesmos argumentos *em nome dos caminhoneiros*.

A CNT também se posicionou favoravelmente pelo fim da paralisação, no momento em que a ABCAM e a CNTA haviam aceitado o acordo com o governo: “A CNT (Confederação Nacional do Transporte) considera que os caminhoneiros foram muito bem atendidos. O bloqueio de caminhões de propriedade das transportadoras é ilegal e pede força policial para que os veículos das empresas voltem a circular normalmente.”⁴³ Diante de tais posicionamentos tomados pela CNT, a pergunta que fica é a seguinte: como tal entidade sindical patronal pode afirmar que não tinha nenhum envolvimento com as paralisações se, durante todo o processo, suas manifestações públicas convergiram significativamente com as pautas que a ABCAM e a CNTA vinham negociando com o governo federal? Se não há uma resposta definitiva para tal pergunta, ao menos é possível levantar a suspeita de que a CNT temia ser punida por promover locaute, já que na legislação brasileira tal prática é considerada ilegal. E sendo a greve patronal ilegal, a atuação por intermédio dos sindicatos de caminhoneiros se apresenta como meio eficaz de pressão sobre o Governo⁴⁴.

Dados os vínculos institucionais estreitos entre as entidades sindicais representativas dos transportes autônomos, a ABCAM e a CNTA, com a CNT, parece-nos que é válido operar com a hipótese de que essas duas entidades funcionem como uma espécie de braço sindical popular da patronal CNT, por vocalizarem e atuarem conjuntamente com os interesses de uma categoria formada por uma espécie de “empresário sui generis” que “não manda em ninguém, é patrão e capataz de si mesmo”,

41 Ver: <http://www.valor.com.br/brasil/5548849/entre-empresas-de-transporte-tom-foi-de-apoio-ao-movimento>

42 Outra evidência de identidade de discurso entre empresários e caminhoneiros pode ser verificada na nota do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Oeste e Meio Oeste Catarinense (SETCOM). Disponível em: http://radioalianca.com.br/m/noticia_interna.php?noticia=em-concordia-transportadores-apoiam-a-paralisacao-dos-caminhoneiros-video&d=69447

43 Ver: <http://www.cnt.org.br/imprensa/noticia/nota-imprensa-cnt-bloqueio-ilegal>

44 Ver artigos: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/meu-patrao-falou-que-eu-posso-morar-aqui-se-eu-quiser-diz-caminhoneiro-parado-em-sp.ghtml>; <http://www.valor.com.br/politica/5550207/pf-investigacao-crime-contra-organizacao-do-trabalho-em-greve>

como sugere Golbery Lessa⁴⁵. Nesse sentido, esse braço sindical popular pode realizar, em determinadas conjunturas, o trabalho político e sindical que as entidades sindicais patronais não podem fazer por conta das limitações impostas pela lei à realização de locautes. Isso não deixa de ser um dos atalhos encontrados na legislação sindical pelas representações sindicais de empresários para promover ações que não só são proibidas por lei, mas também podem conter certo apelo social dadas as condições precárias de trabalho dos caminhoneiros autônomos. O forte apoio social obtido pela paralisação dos caminhoneiros na atualidade pode ser um dos indicadores de validação desta hipótese⁴⁶.

A NTC & Logística foi criada em 1963, podendo ser considerada uma das mais antigas entidades representativas dos empresários do transporte no Brasil. De acordo com o site da entidade, ela “congrega, além das empresas diretamente associadas (cerca de 3.500), mais de 50 entidades patronais (Federações, Sindicatos e Associações especializadas), representando cerca de 10.500 empresas que operam uma frota superior a 1,5 milhão de caminhões”. Durante o processo de paralisação dos caminhoneiros, a NTC & Logística emitiu cinco comunicados oficiais. O primeiro deles foi divulgado no primeiro dia de paralisação, no qual a entidade critica a política de reajuste de preços dos combustíveis e os interesses a ela vinculados: “Essa prática pode até atender aos interesses da Petrobrás e de seus acionistas, mas impõe grandes sacrifícios às pessoas e às famílias”. Esclarece que não participa da organização da paralisação, mas que apoia a causa do movimento:

“Esta entidade (...) sempre atuou nos limites da estrita legalidade. Por isso, não organiza, não incita e não apoia movimentos que impliquem bloqueios de vias públicas e atos de violência que possam impedir a livre circulação de pessoas e mercadorias, além de ameaçar a integridade física e o patrimônio de terceiros. Mas, como sempre, está solidária com todos os transportadores – empresários, autônomos e cooperativados – que veem seriamente ameaçada a sobrevivência do seu negócio pela impossibilidade real de repassar para os fretes que cobram os aumentos insensatos do preço do diesel, que representa, em certos casos, mais de 50% do seu custo operacional.”

45 Ver: <https://pcb.org.br/portal2/19763/a-carroceria-sobre-as-costas>

46 Sobre a aprovação social da paralisação dos caminhoneiros, ver dados da pesquisa do Datafolha: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/apoio-a-paralisacao-e-de-87-dos-brasileiros-diz-datafolha.shtml>

Como alternativa à política de preço dos combustíveis do governo Temer, essa entidade patronal aponta para a redução dos impostos⁴⁷.

Os comunicados seguintes foram publicados no dia da primeira negociação dos manifestantes com o governo federal, ou seja, no dia 25 de maio. Neles, a entidade expressa satisfação com o fim da paralisação⁴⁸ e certo temor de ser reconhecida como promotora de locaute, o que a leva a apontar para a possibilidade de punição judicial individual para os associados que tiveram qualquer tipo de envolvimento com a paralisação⁴⁹. No dia seguinte, a NTC & Logística publicou comunicado assinado com outras 11 federações e uma associação ligadas ao setor de cargas, no qual questionava a veracidade das denúncias feitas pela imprensa de participação da Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (FETCESP) na paralisação dos caminhoneiros⁵⁰ e exigia o desbloqueio imediato das rodovias⁵¹. No dia 27 de maio, a entidade manifestou apoio às novas medidas anunciadas pelo presidente Temer, satisfação em relação ao avanço das negociações e reforçou a necessidade de pôr fim à paralisação⁵².

Assim como fica patente na ação da CNT, a NTC & Logística apoia a pauta do movimento dos caminhoneiros, apresenta-se reiteradamente como entidade que age dentro da legalidade com a finalidade de se contrapor às acusações de que teria patrocinado locaute contra o governo e também como fiadora da paz social ao exigir o fim da paralisação após as negociações entre os manifestantes e as autoridades governamentais. O que chama a atenção quando se analisa as propostas defendidas por essas quatro entidades, CNTA, ABCAM, CNT e NTC & Logística, é a unidade em torno da pauta da redução dos impostos sobre o óleo diesel, o que indica e reforça a tese do caráter seletivo e pontual da resistência à política de reajuste de preços da Petrobrás, e do caráter predominantemente patronal das reivindicações.

Sobre as alianças do movimento

47 Ver: <http://www.portalntc.org.br/comunicados/nota-da-ntc-a-logistica/59612>

48 Ver: <http://www.portalntc.org.br/comunicados/nota-a-imprensa-ntclogistica-fim-da-paralisacao/59635>

49 Ver: <http://www.portalntc.org.br/comunicados/nota-oficial/59640>

50 A denúncia pode ser vista aqui: <https://g1.globo.com/politica/noticia/em-video-investigado-pelo-cade-federacao-de-empresas-de-transporte-fala-em-sumir-com-caminhoes-e-caos-para-todo-lado.ghtml>

51 Ver comunicado em: <http://www.portalntc.org.br/comunicados/nota-importante/59642>

52 Ver: <http://www.portalntc.org.br/comunicados/nota-anuncio-michel-temer/59647>

O locaute suscitou diferentes reações de apoio e oposição entre as classes e frações de classe na sociedade. Entidades patronais e organizações da extrema direita declararam apoio imediato à paralisação, convocando a adesão de suas bases, organizando “buzinaços” e oferecendo apoio material aos caminhoneiros nos pontos de paralisação. O movimento também contou com forte apoio popular nas redes sociais e nas estradas. Nos interessa aqui identificar o apoio social do movimento para levantar hipóteses sobre os interesses de classe por detrás da paralisação e verificar a hipótese específica de sua natureza predominantemente patronal⁵³.

Apesar do caráter descentralizado e pulverizado das lideranças, assim como da baixa organicidade sindical dos caminhoneiros, os sindicatos tiveram papel central na preparação, articulação e convocação da paralisação, que não começou espontaneamente pelo WhatsApp. Como já vimos, desde a mudança na política de preços na Petrobrás em julho de 2017, que disparou o preço do diesel com sucessivos reajustes, e sem a perspectiva de queda, com a tendência de elevação do petróleo no mercado internacional⁵⁴, as entidades sindicais e patronais buscaram contornar e passaram a reagir à instabilidade provocada pela política de preços. Por um lado, a NTC & Logística passou a recomendar aos associados o reajuste do frete com base no aumento acumulado, emitindo relatórios mensais com a evolução do preço do diesel⁵⁵. Por outro lado, a ABCAM, a CNTA e a Unicam buscaram sistematicamente uma audiência com o Governo para apresentar as queixas do setor, sendo solenemente ignorados. Entre outubro de 2017 e maio de 2018, as entidades enviaram quatro ofícios endereçados à Casa Civil e à Presidência, sem obterem qualquer retorno⁵⁶. Os ofícios foram adquirindo tom de ameaça à medida que o Governo se recusava a atender os caminhoneiros. Até que no dia 10 de maio realizaram uma paralisação e uma assembleia da categoria em Brasília⁵⁷. Submeteram um ofício de ultimato no dia 16 de maio que foi novamente ignorado pelo Governo. Com a paciência esgotada, no dia 18 de maio os sindicatos

53 Em outro artigo desenvolveremos especificamente sobre os conflitos entre as frações burguesas diante do locaute. Por ora nos deteremos nas manifestações de apoio e nas alianças do movimento.

54 Ver: <http://www.portalntc.org.br/comunicados/comunicado-tecnico-reajustes-do-diesel/58962>

55 Ver nota anterior e <http://www.portalntc.org.br/comunicados/repasse-da-variacao-do-combustivel/59577>

56 Ver: <https://www.gazetaonline.com.br/noticias/politica/2018/05/temer-foi-avisado-sobre-greve-dos-caminhoneiros-mas-ignorou-alertas-1014133002.html>

57 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/509-caminhoneiros-protestam-em-brasilia-contra-aumento-no-preco-de-combustivel>

convocaram a paralisação para início às 6h do dia 21, comunicando as bases pelo WhatsApp⁵⁸.

O movimento contou com o apoio imediato de setores ligados direta ou indiretamente às transportadoras, como o setor de reparo automotivo e postos de gasolina⁵⁹. Associações do setor comercial e produtores rurais declararam de maneira mais ou menos aberta a legitimidade do movimento e o apoio à sua plataforma, denunciando os efeitos da oscilação do preço dos combustíveis, como a Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), a Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores (ABAD), a Confederação Nacional dos Dirigentes Lojistas (CNDL), a Associação Brasileira de Supermercados (ABRAS) e a Associação de Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso (APROSOJA)⁶⁰. A Confederação das Associações Comerciais e Empresariais do Brasil (CACB), que organiza anualmente o “Dia da Liberdade de Impostos”, pegou carona no movimento dos caminhoneiros e casou com a sua campanha periódica, denunciando o peso dos tributos sobre o combustível⁶¹. Os empresários de duas das maiores redes de lojas de departamento, Flávio Rocha (dono da Riachuelo e pré-candidato à presidência pelo PRB) e Luciano Hang (dono da Havan), utilizaram as redes sociais para declarar apoio ao movimento⁶². Associações comerciais no interior de Estados com grande quantidade de bloqueios, como Paraná, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Rio Grande do Sul, também apoiaram de maneira ativa o movimento, criticando a alta carga tributária e os impactos da elevação frequente do combustível sobre a economia, convocando o fechamento do comércio e a adesão dos lojistas em carreatas, atos de rua e apoio aos bloqueios nas estradas⁶³.

58 Ver nota e pronunciamento do presidente da ABCAM: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/522-nota-oficial-paralisacao-nacional-dos-caminhoneiros-autonomos>;

<https://www.youtube.com/watch?v=mFj4AJcEE80&feature=youtu.be>

59 Ver matéria do site Esquerda Diário, já citada neste trabalho: <http://www.esquerdadiario.com.br/Nao-sera-das-maos-de-empresarios-que-reduziremos-todos-os-combustiveis-e-sim-com-a-estatizacao-da>

60 Ver as matérias: <http://www.valor.com.br/valor-investe/casa-das-caldeiras/5548151/movimento-dos-caminhoneiros-trinca-e-da-senha-para-negociac>;

<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/manifestacoes-ganham-forca-com-adesao-de-entidades-empresariais.shtml>

61 Ver notas: <https://cacb.org.br/comercio-oferece-ate-70-de-desconto-para-conscientizar-sobre-a-alta-carga-tributaria-no-brasil/>;

<http://www.odiarioonline.com.br/noticia/74705/A-GREVE-DOS-CAMINHONEIROS-E-O-DIA-DA-LIBERDADE-DE-IMPOSTOS>

62 Ver matéria e postagem no Facebook: <https://veja.abril.com.br/blog/radar/flavio-rocha-pega-carona-na-greve-para-fazer-campanha/>;

<https://www.facebook.com/LucianoHangOficial/photos/a.1975373969368785.1073741828.1974086896164159/2062223540683827/?type=3>

63 Ver matérias: 1) PR: <https://www.opresente.com.br/geral/maioria-das-associacoes-comerciais-do-oeste-apoia-os-caminhoneiros/>;

<http://www.michelteixeira.com.br/cdls-e-associacoes-comerciais-de-toda-regiao-aderem-ao-movimento-dos-caminhoneiros/>;

2)

MS:

<https://www.midiamax.com.br/cotidiano/2018/associacao-comercial-fara-manifestacao-em-apoio-aos->

No caso dos produtores rurais, uma ala minoritária e dissidente da Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA), localizada na região centro-oeste, apoiou ativamente a paralisação, ocupando estradas com seus tratores e fornecendo apoio material aos caminhoneiros. A ampliação do apoio dos produtores rurais ficou comprometida à medida em que a paralisação gerou prejuízos ao setor, com a perda de cargas vivas, perecíveis, remédios, insumos, etc⁶⁴. Por fim, é possível inferir que o apoio ativo e predominante do setor comercial, que tem no frete um importante componente de seus custos, como outro indicador do caráter predominantemente patronal da paralisação dos caminhoneiros.

A paralisação também contou com o apoio de movimentos de direita da alta classe média, como o Movimento Brasil Livre (MBL), o Vem pra Rua e o Revoltados Online⁶⁵. Enquanto os dois primeiros apresentaram posicionamentos marcados pelo viés liberal, em defesa de corte nos impostos, denunciando os “privilégios” e o “tamanho do Estado” como responsáveis pelo alto preço do combustível, o Revoltados Online apresentou um posicionamento difuso em uma série de postagens no Facebook favoráveis à paralisação, relacionando genericamente o preço dos combustíveis à corrupção estatal e com a defesa aberta da intervenção militar⁶⁶. O Vem pra Rua demarcou posição contrária à intervenção militar, enquanto o MBL não se pronunciou sobre o tema.

O tensionamento e a disputa de grupos “intervencionistas” sobre o movimento ocorreu desde o início da paralisação. Enquanto pequenos proprietários dispersos e desorganizados, expostos à insegurança das estradas e às condições degradantes de trabalho, os caminhoneiros autônomos se encontram suscetíveis ao discurso autoritário e

<https://ifato.com.br/noticias/itapora/em-apoio-aos-caminhoneiros-associacao-comercial-de-itapora-realizara-paralisacao/36708.html>; SC: <https://clicrdc.com.br/centro-empresarial-de-chapeco-se-manifesta-em-apoio-greve-dos-caminhoneiros/>; <http://www.garopabamidia.com.br/noticias/titulo/9781/associaasectapoundo-comercial-de-imbituba-se-solidariza-com-a-paralisaasectapoundo-dos-caminhoneiros>; 4) SP: <https://g1.globo.com/sp/presidente-prudente-regiao/noticia/estabelecimentos-comerciais-fecham-mais-cedo-em-apoio-a-greve-dos-caminhoneiros-na-regiao-de-presidente-prudente.ghtml>; <https://cacb.org.br/comercio-oferece-ate-70-de-desconto-para-conscientizar-sobre-a-alta-carga-tributaria-no-brasil/>; RS: <http://felipevieira.com.br/site/associacao-comercial-de-porto-alegre-considera-justo-movimento-dos-caminhoneiros/>; <http://www.acisamissoes.com.br/2018/05/24/nota-3/>

64 Ver matérias: <https://oglobo.globo.com/economia/fazendeiros-de-tres-estados-colocam-funcionarios-disposicao-da-greve-22729812>; <http://www.valor.com.br/agro/5550933/greveagronegocio-quer-que-governo-entre-na-justica-por-danos-ao-setor>; <http://www.valor.com.br/brasil/5552897/agronegocio-vai-justica-cobrar-prejuizos>

65 Ver notas: 1) MBL: https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=950328511757959&id=204223673035117; 2) Vem pra Rua: https://pt-br.facebook.com/vempraru.net/posts/1062219940626020?comment_id=1062263397288341&comment_tracking=%7B%22t%22%3A%22R0%22%7D; 3) Revoltados Online (posicionamento difuso em uma série de postagens na página do Facebook): <https://pt-br.facebook.com/Revoltados-on-LINE-Interven%C3%A7%C3%A3o-FFAA-444276445737362/>

66 O perfil no Facebook foi renomeado para “Revoltados on LINE – Intervenção FFAA”.

salvacionista de apelo à ordem, encarnado em figuras de extrema direita como o presidenciável Jair Bolsonaro e os movimentos pró-intervenção militar⁶⁷. Uma fração minoritária dos caminhoneiros, reunidos na União Nacional dos Transportadores Rodoviários e Autônomos de Carga, chegou a incluir em suas reivindicações a adoção de voto impresso “com apuração a cargo das Forças Armadas”, onde em caso de descumprimento da demanda somariam “ao clamor popular por intervenção militar”⁶⁸. No entanto, tal posicionamento não encontrou respaldo junto às principais entidades com peso de negociação com o Governo, sendo rechaçado pelo presidente da ABCAM, que acusou a presença de “intervencionistas” como responsável pela continuidade das paralisações, após o acordo do dia 27 de maio⁶⁹.

Diante do caráter descentralizado, com muitas representações e a pulverização das lideranças, a agitação pró-intervenção militar penetrou na base do movimento e saiu do controle das entidades, alcançando os bloqueios por todo o país⁷⁰. Tal situação levou à investigação dos órgãos de inteligência, que trabalharam com a hipótese de participação de militares na paralisação, como reflexo de um suposto descontentamento generalizado entre o segmento com o governo Temer⁷¹. Além de militares, os órgãos de inteligência tomaram conhecimento de uma certa Associação da Cidadania e Defesa do Brasil (ACDB), um grupo pró-intervenção militar conhecido por ações anteriores de bloqueio de refinarias e que assumiu a infiltração nos bloqueios para fazer agitação “intervencionista”⁷². Cabe dizer que, ainda que estes grupos não tenham empolgado forças sociais mais amplas e conquistado a direção do movimento, saíram fortalecidos com a aglutinação de um polo na base dos caminhoneiros. Essa força, ainda que insuficiente, se expressou na persistência de bloqueios mesmo após a negociação do dia 27 de maio (que contou com a adesão de todas as entidades na mesa de negociação, diferente da negociação do dia 25), mobilizando justamente a base influenciada pela agitação “intervencionista”, ao invés de uma fração avançada da categoria em torno de uma plataforma trabalhista e democrática. Os bloqueios que permaneceram após o dia 27

67 Ver matéria da revista Piauí, anteriormente citada.

68 Ver: <https://www.oantagonista.com/brasil/caminhoneiros-querem-voto-impresso-e-combustivel-preco-de-bolivia/>

69 Ver: <https://www.facebook.com/abcambrasil/posts/2145202839033313>; <https://istoe.com.br/abcam-diz-haver-grupo-muito-forte-de-intervencionistas-que-esta-fazendo-greve/>

70 Ver matérias: <http://www.valor.com.br/brasil/5556177/governo-foi-avisado-de-que-demandas-novas-iriam-dificultar-desmobilizacao>; <http://www.valor.com.br/brasil/5556131/abcam-e-planalto-apuram-infiltracao-de-militantes>

71 Ver: <http://piaui.folha.uol.com.br/abin-e-procuradoria-investigam-infiltracao-militar-em-paralisacao/>

72 Ver: https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/06/br-distribuidora-sofreu-acao-de-grupos-radicais-em-fevereiro-e-avisou-pf.shtml?utm_source=whatsapp&utm_medium=social&utm_campaign=compwa

estiveram alinhados à bandeira da intervenção militar, sendo engrossados por manifestantes que sobrepuseram a pauta política às reivindicações econômico-corporativas dos caminhoneiros⁷³. Ao mesmo tempo, o monitoramento digital da Diretoria de Análise de Políticas Públicas da Fundação Getúlio Vargas (FGV - DAPP) detectou a ampliação da projeção do tema nas redes sociais, que disparou as menções no Twitter e o volume de links relacionados ao tema a partir do dia 27⁷⁴.

O pré-candidato presidenciável de extrema direita Jair Bolsonaro (PSL), que conta com o apoio de grande parte da base dos caminhoneiros, assumiu posição ambígua diante do movimento, apoiando a paralisação, mas criticando o bloqueio das estradas. Tal ambiguidade expressa a contradição entre o apelo à ordem e a ação ilegal dos caminhoneiros, mas também a dificuldade em conciliar os interesses empresariais onde busca se apoiar. Isso pode explicar o seu recuo em 29 de maio, acompanhando o posicionamento da bancada ruralista no Congresso Nacional e das entidades do agronegócio e defendendo o fim dos bloqueios em razão das perdas econômicas e da ameaça do “caos”. Ainda rechaçou a bandeira da intervenção militar, que vinha sendo potencializada pelos bloqueios remanescentes e nas redes sociais⁷⁵.

Não é possível afirmar que algum dos presidenciáveis tenha faturado com o movimento dos caminhoneiros. A paralisação constrangeu o debate público e o posicionamento dos candidatos, que alternaram distintas posições entre si. Todos os pré-candidatos, com exceção de Henrique Meirelles (MDB), de alguma forma responsabilizaram o Governo, seja em relação a algum aspecto da política de preços, seja em relação à inabilidade política com as negociações⁷⁶. Entre as pré-candidaturas que granjeiam o apoio do capital financeiro internacional, como a de Geraldo Alckmin (PSDB), João Amoêdo (Novo), Rodrigo Maia (DEM), além do próprio Meirelles, um elemento comum foi a blindagem sobre Pedro Parente (presidente da Petrobrás) e a

73 Ver matérias: <https://www.nexojournal.com.br/expresso/2018/05/28/Como-o-uso-de-militares-nas-estradas-confunde-entusiastas-da-%E2%80%98interven%C3%A7%C3%A3o%E2%80%99>; https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/28/politica/1527542536_679526.html

74 Ver:

https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/30/politica/1527703161_738090.html?%3Fid_externo_rsoc=FB_BR_CM

75 Ver matérias: <https://noticias.uol.com.br/politica/eleicoes/2018/noticias/2018/05/24/bolsonaro-bloqueio-caminhoneiros.htm>; https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2018/05/29/interna_politica,962786/esta-na-hora-de-acabar-diz-bolsonaro-sobre-greve-dos-caminhoneiros-bh.shtml; <https://www.noticiasagricolas.com.br/noticias/politica-economia/214682-bolsonaro-bancada-ruralista-aprosoja-abiec-abpatodos-pedem-o-fim-da-paralisacao.html#.WxQwGzS1vVM>

76 Ver matérias: <https://www.nexojournal.com.br/expresso/2018/05/29/O-que-os-pr%C3%A9-candidatos-dizem-sobre-a-crise-dos-caminhoneiros>; <https://www.poder360.com.br/eleicoes/presidenciaveis-se-manifestam-sobre-greve-de-caminhoneiros-e-petrobras/>

política de alinhamento de preços com o mercado internacional. Alckmin e Meirelles chegaram a defender um fundo de estabilização para conter as oscilações nos preços, enquanto Maia e Amoêdo lamentaram a demissão de Pedro Parente, no dia 1º de junho⁷⁷. Outras pré-candidaturas que, de modo geral, se encontram alinhadas ao campo neoliberal, como Marina Silva (Rede) e Álvaro Dias (Podemos), se distanciaram dos primeiros ao criticarem a política de alinhamento de preços⁷⁸. As pré-candidaturas dcampo progressista, como as de Ciro Gomes (PDT), Guilherme Boulos (PSOL) e Manuela D'Ávila (PCdoB), convergiram na denúncia à política de preços de mercado e na defesa da demissão de Pedro Parente, pela mudança na política de preços⁷⁹. Já Lula (PT), líder disparado nas intenções de voto e limitado pelo cárcere, não teve um posicionamento claro pronunciado por seus emissários, a não ser a crítica à inabilidade do Governo com a negociação⁸⁰.

Além da capacidade de interromper a circulação (e por tabela, a produção), outra demonstração de força do movimento dos caminhoneiros foi o apoio popular. A paralisação mobilizou as redes sociais e repercutiu no apoio de massa aos bloqueios, com doações de água, comida e roupas, além de rodovias fechadas em apoio ao movimento⁸¹. A paralisação, que contou desde o início com o apoio de condutores escolares, taxistas e motoristas de fretados⁸², ampliou com a adesão de motoristas de vans, uber e motoboys⁸³. Se por um lado o aumento do combustível ajuda a explicar a adesão das demais categorias de autônomos do setor de transporte e a simpatia das

77 Ver matérias, respectivamente aos citados: <https://dcomercio.com.br/categoria/brasil/alckmin-propoe-colchao-tributario-para-conter-precos-de-combustiveis>; <https://exame.abril.com.br/brasil/meirelles-ha-um-componente-politico-ideologico-na-greve-dos-caminhoneiros/>; <https://oglobo.globo.com/economia/ruim-para-brasil-diz-rodriigo-maia-sobre-demissao-de-pedro-parente-22737825>; <https://gauchazh.clicrbs.com.br/economia/noticia/2018/06/joao-amoedo-defende-pedro-parente-na-redes-sociais-cjhwdxdi01s10110xnxzvrcr.html>

78 Ver matérias, respectivamente aos citados: <https://www.poder360.com.br/eleicoes/marina-defende-que-petrobras-mude-politica-de-precos-e-pede-reducao-do-icms/>; <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/05/28/alvaro-dias-critica-importacao-de-combustivel-pela-petrobras>

79 Ver matérias e vídeo, respectivamente aos citados: <https://exame.abril.com.br/brasil/ciro-gomes-nao-basta-demitir-parente-e-preciso-mudar-politica-de-precos/>; <https://www.youtube.com/watch?v=yTBpQruX4YM>; <https://www.diariodocentrodomundo.com.br/se-faz-necessaria-a-imediata-demissao-de-pedro-parente-por-manuela-davila/>

80 Ver: <https://www.gazetadopovo.com.br/politica/republica/lula-fala-sobre-greve-dos-caminhoneiros-e-diz-estar-perplexo-72h93cpr7wvxfsfmol3rcxlkp>

81 Ver matérias: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2018/05/29/caminhoneiros-apos-acordo-greve-pro-militar-pago-patrao-medo-de-pedrada.htm>; <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/moradores-queimam-pneus-em-apoio-a-caminhoneiros-na-regis-no-parana.shtml>

82 Ver: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/522-nota-oficial-paralisacao-nacional-dos-caminhoneiros-autonomos>

83 Ver: <http://www.valor.com.br/brasil/5554843/alem-de-caminhoneiros-sp-tem-protestos-de-vans-motoboys-e-fretados;>

classes populares, que veem no aumento dos combustíveis o encarecimento do custo de vida (como o preço dos transportes, dos alimentos e do frete); a disparada do preço do gás de cozinha⁸⁴, somada ao agravamento da crise social (aumento do desemprego e diminuição do poder de compra das famílias⁸⁵) ajudam a explicar o apoio das classes trabalhadoras ao movimento dos caminhoneiros. Diferentemente do apoio dos movimentos de classe média e dos grupos pró-intervenção militar, inspirados por motivações conservadoras e/ou reacionárias, o apoio dos trabalhadores possui motivações progressistas, de potencial contestatório aos efeitos da política neoliberal recessiva. De acordo com pesquisa do Datafolha, 87% dos entrevistados se posicionaram a favor das paralisações, mas contrários aos cortes no orçamento e/ou aumento nos impostos para atender as reivindicações dos caminhoneiros⁸⁶. Contudo, tal apoio popular não se traduziu na entrada em cena de uma força social autônoma dos trabalhadores, capaz de colocar em questão a política de preços da Petrobrás e apresentar uma alternativa à reivindicação regressiva dos caminhoneiros⁸⁷.

A conjuntura de ofensiva neoliberal e defensiva do movimento operário e popular; a reduzida inserção dos sindicatos progressistas na categoria dos caminhoneiros; e a situação complexa e contraditória de uma paralisação apoiada em motivações justas (contra o alto preço dos combustíveis), mas encampada por reivindicações patronais e com apoio popular, em um primeiro momento paralisou a esquerda, que se encontrou dividida, hesitante e desorientada diante um movimento que lhe escapava a influência. Tal situação conduziu a uma divisão entre aqueles que denunciavam o caráter conservador do movimento e aqueles que viam possibilidades de disputa dos caminhoneiros. A Central Única dos Trabalhadores (CUT) e a Frente Brasil Popular (FBP) emitiram posicionamentos de apoio no dia 22 de maio, de maneira adesista e sem ressalvas ao

84 O aumento dos preços e a crise que amplia o contingente social em situação de extrema pobreza aponta para a tendência de crescimento do número de famílias que regridem do gás de cozinha para o fogão à lenha. Ver a matéria: <https://www.folhape.com.br/noticias/noticias/cotidiano/2017/12/05/NWS,50976,70,449,NOTICIAS,2190-CONSUMIDOR-SUBSTITUI-GAS-POR-LENHA.aspx>

85 Ver matérias: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/20995-desemprego-volta-a-crescer-no-primeiro-trimestre-de-2018.html>; <http://www.redebrasilatual.com.br/economia/2018/01/inflacao-em-sp-cai-em-2017-mas-poder-de-compra-diminuiu-aponta-dieese>;

86 Ver: <https://g1.globo.com/economia/noticia/87-dos-brasileiros-apoiam-greve-dos-caminhoneiros-e-rejeitam-alta-de-imposto-e-corte-de-gasto-diz-datafolha.ghtml>

87 O subsídio ao preço do diesel, acordado pela negociação do dia 27 de maio, atingiu fundamentalmente as políticas sociais e programas de incentivos ao segmento exportador da burguesia interna. Ver: <https://g1.globo.com/economia/noticia/para-viabilizar-diesel-mais-barato-governo-cancela-gastos-publicos-e-quase-elimina-beneficios-ao-exportador.ghtml>

conteúdo patronal das reivindicações⁸⁸. Demorou três dias para a FBP emitir um posicionamento autônomo junto à Frente Povo Sem Medo (FPSM), denunciando o entreguismo da Petrobrás e criticando a ameaça de uso da força militar contra os caminhoneiros pelo Governo⁸⁹. Enquanto isso, o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) servia refeições aos caminhoneiros parados na rodovia Presidente Dutra⁹⁰ e o Sindicato dos Petroleiros/MG buscava dialogar com caminhoneiros nos bloqueios para convencê-los a lutar contra a política de preços da Petrobrás⁹¹. A eficácia destas ações, no entanto, foi muito reduzida. A única possibilidade de intervenção da esquerda, capaz de deslocar a disputa para um terreno favorável que lhe conferisse capacidade de iniciativa política, seria através da entrada em cena dos petroleiros com a ação grevista e com mobilizações de massas convocadas pelas frentes, criando apoio social para fazer o enfrentamento à política entreguista da Petrobrás. Ainda que o contexto de defensiva estratégica dos trabalhadores não facilitasse a tarefa, seria um dos caminhos possíveis para fazer a disputa e acumular forças na resistência à ofensiva neoliberal em curso.

A posição da FUP, que só no sexto dia de paralisação (26) convocou uma greve de 72 horas, com começo a partir do dia 30 de maio⁹², demonstra as hesitações da entidade na conjuntura. O processo de negociação entre o Governo e os transportadores já estava em andamento e o anúncio da greve dos petroleiros apenas precipitou as concessões do Governo ao movimento dos caminhoneiros. Não foi difícil para o Governo se antecipar à FUP e evitar que o pior acontecesse para sua base de apoio político: que o movimento pela redução do combustível colocasse em questão a política de preços da Petrobrás. No dia 27 de maio, o governo e as entidades negociadoras celebraram o acordo que atendia aos pleitos principais da categoria, embora as paralisações não tenham desmobilizado de imediato. Os petroleiros ainda antecipariam a greve para o dia 28 de maio⁹³, mas quando entraram em ação já era tarde. O movimento dos caminhoneiros já estava começando a

88 Ver notas: <https://www.cut.org.br/noticias/cut-apoia-paralisacao-dos-caminhoneiros-4ca7>;
<http://www.pt.org.br/frente-brasil-popular-congresso-do-povo-e-calendario-de-lutas/>

89 Ver: <http://www.frentebrasilpopular.org.br/noticias/nota-conjunta-das-frentes-ccc5/>

90 Ver: <https://www.revistaforum.com.br/licao-de-solidariedade-mst-faz-comida-para-caminhoneiros-na-dutra/>

91 Ver:

https://www.facebook.com/SindipetroES/videos/1828280704146574/?hc_ref=ARsR8Vi69oF0iDh6IL4sxEP5rD4MXMC9hdQuQnI5vPbqfJ2Mhj1eovh-q2pcD3o2Mrc

92 Ver: <http://www.fup.org.br/ultimas-noticias/item/22733-petroleiros-vao-a-greve-para-baixar-precos-do-gas-de-cozinha-e-dos-combustiveis>

93 Ver: <https://www.brasil247.com/pt/247/economia/356358/Petroleiros-antecipam-greve-para-esta-segunda-e-pedem-Fora-Parente.htm>

desmobilizar e a crise de abastecimento já havia chegado nas cidades. No dia 29 de maio, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) determinou o fim da greve dos petroleiros e a aplicação de multa de 500 mil reais por dia em caso de descumprimento, o que foi prontamente desobedecido pela FUP e, conseqüentemente, revidado pelo TST com o aumento da multa para 2 milhões de reais por dia. Diante do cerco judicial e do refluxo do movimento dos caminhoneiros, a FUP recuou e suspendeu a greve no dia 31 de maio⁹⁴.

Ao fim e ao cabo, a entrada em cena dos petroleiros quando a paralisação dos caminhoneiros já estava oficialmente terminada, desguarneceu a retaguarda e frustrou qualquer capacidade de a esquerda influenciar o movimento de massas, politizando as reivindicações contra o aumento dos combustíveis e direcionando o protesto contra a política entreguista da Petrobrás. A esquerda entrou atrasada e isolada em cena. Além disso, a diferença de tratamento dado pelo aparelho de Estado aos movimentos de paralisação foi desigual. Enquanto os caminhoneiros foram legitimados pelo Governo e recebidos para negociar, contando inclusive com o apoio da Federação Nacional dos Policiais Federais (Fenapf), que declarou não ser uma “polícia de governo”⁹⁵; os petroleiros foram cercados em apenas um dia. A comparação da relação entre os dois movimentos com o Estado deve ser considerada na análise sobre a natureza de classe do movimento dos caminhoneiros.

* * *

Por fim, é importante destacar dois desdobramentos imediatos ao término da paralisação dos caminhoneiros. Em primeiro lugar, a demissão de Pedro Parente no dia 1º de junho, que já havia declarado que o Governo teria que mudar a diretoria da empresa para alterar sua política de preços⁹⁶, deixou o cargo após o Governo ceder aos caminhoneiros. A queda de Parente, exigida à esquerda e à direita⁹⁷, não conduziu a uma alteração da política de alinhamento com os preços do mercado internacional. Apesar da

94 Ver matérias, na seguinte ordem: 1) <http://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2018/05/tst-ve-abuso-antes-do-movimento-e-tenta-impedir-greve-dos-petroleiros>;

2) <http://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2018/05/juiza-resolve-aumentar-multa-a-petroleiros-para-r-2-milhoes>; 3) <http://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2018/05/fup-ve-acao-politica-e-seletiva-tst-e-orienta-suspensao-da-greve>

95 Ver: <http://www.valor.com.br/politica/5553837/agentes-da-pf-apoiam-caminhoneiros-e-dizem-nao-ser-policia-de-governo>

96 Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/presidente-da-petrobras-governo-teria-que-mudar-diretoria-da-estatal-para-alterar-politica-de-precos-22712723>

97 Ver: <https://www.cartacapital.com.br/politica/pedro-parente-pede-demissao-da-presidencia-da-petrobras>

subvenção do diesel acordada pelo Governo com os caminhoneiros não onerar a empresa, o fim do reajuste diário indica ter sido uma concessão inaceitável para um dirigente que atuava em função dos interesses dos acionistas privados⁹⁸. Em seu lugar foi nomeado Ivan Monteiro, membro da diretoria executiva responsável pelo programa de venda de ativos da empresa⁹⁹ e nome respeitado pelo “mercado”, como sinalização de continuidade na política de preços da Petrobrás¹⁰⁰.

Em segundo lugar, as prisões de empresários das transportadoras pela Polícia Federal¹⁰¹, com base nas investigações do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) após o vazamento de vídeos e áudios de empresários apoiando ou mesmo organizando bloqueios¹⁰², corroboram a hipótese levantada até aqui sobre o caráter predominantemente patronal do movimento dos caminhoneiros, o que permite caracterizá-lo como locaute.

4 de junho de 2018

98 Ver pontos acordados entre Governo e caminhoneiros: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2018-05/veja-o-que-preve-o-acordo-entre-governo-e-caminhoneiros>

99 Ver: <https://www.cartacapital.com.br/economia/quem-e-ivan-monteiro-novo-presidente-da-petrobras>

100 Ver: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/politica/2018/06/03/interna_politica,685734/ivan-monteiro-na-petrobras.shtml

101 Ver matérias: <http://www.infomoney.com.br/minhas-financas/consumo/noticia/7441448/policia-federal-pede-prisao-empresarios-por-suspeita-locaute>; <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2018/05/greve-dos-caminhoneiros-empresario-de-transportes-e-presos-no-rs-por-locaute-cjhukbmi10cmj01qoopewiu6n.html>

102 Ver matérias: <http://www.valor.com.br/brasil/5556147/causa-de-caminhoneiros-teve-simpatia-de-transportadoras>; <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,ninguem-mais-vai-subir-ou-descer-diz-audio-atribuido-a-empresario-presos-por-locaute,70002332919>