

CAIO TITO DE SOUZA

**O MAIO DOS CAMINHONEIROS DE 2018:
O QUE HÁ ENTRE A GREVE E O LOCAUTE?**

Marília
2025

CAIO TITO DE SOUZA

**O MAIO DOS CAMINHONEIROS DE 2018:
O QUE HÁ ENTRE A GREVE E O LOCAUTE?**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)
apresentado ao Conselho de Curso de Ciências
Sociais, da Faculdade de Filosofia e Ciências
da Universidade Estadual Paulista - UNESP -
Câmpus de Marília, para obtenção do título de
Bacharel em Ciências Sociais

Financiadora: REITORA/PIBIC - 9/2023

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Angelica Lovatto.

Marília
2025

S729m Souza, Caio Tito de
O maio dos caminhoneiros de 2018 : o que há entre a greve e o locaute? / Caio Tito de Souza. -- Marília, 2025
108 f.

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Ciências Sociais) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Filosofia e Ciências, Marília
Orientadora: Angelica Lovatto

1. Ciência Política. 2. Movimentos Sociais. 3. Mundo do Trabalho. I. Título.

CAIO TITO DE SOUZA

**O MAIO DOS CAMINHONEIROS DE 2018:
O QUE HÁ ENTRE A GREVE E O LOCAUTE?**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao Conselho de Curso de Ciências Sociais, da Faculdade de Filosofia e Ciências da Universidade Estadual Paulista - UNESP - Câmpus de Marília, para obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais

Financiadora: REITORA/PIBIC - 9/2023

Banca Examinadora

Prof.^a Dr.^a Angelica Lovatto
UNESP - Câmpus de Marília
Orientadora

Prof. Dr. Marcus Del Roio
UNESP - Câmpus de Marília

Prof. Dr. Marcos Brito Corrêa
UFSM - Santa Maria

Marília, 14 de julho de 2025

*Dedico ao meu caminhoneiro favorito no mundo,
Meu pai*

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, que sempre incentivaram o caminho aos meus estudos, vocês foram os melhores que poderiam ser para esse momento.

À Izabela, Lara e Marina, minhas eternas colegas de bacharelado, levei mais tempo que vocês, mas enfim todos concluímos. Agradeço ao tempo, às conversas, às mesas de bares, aos conselhos, aos puxões de orelha, ao carinho, à atenção comigo, e tudo aquilo que ainda não pude processar. Também, as horas que revisamos juntos esse trabalho, o peso da minha monografia é compartilhado com vocês meninas.

Aos meus colegas da licenciatura Leticia, Isabela e Pedro, sem vocês nas nossas longas rodas de terapia sobre o magistério não teria tanta motivação para continuar, obrigado por estarem ao meu lado.

À Marília Gabriella, que primeiro apareceu como uma professora, e depois como amiga, agradeço por me fazer o melhor pesquisador hoje, por ser muitas vezes as palavras que precisava ouvir em momentos tão difíceis.

A todos vocês, espero que essas poucas linhas se eternizem e fiquem guardadas em algum cantinho pela biblioteca da Unesp.

Agradeço aos vadios que esta terra condenou, aos vagabundos que não se curvam diante dos autoritários. A todos aqueles cujos sonhos foram esmagados por uma estrutura que silencia os corpos que transgridem as normas, e ainda assim insistem em existir. Aos meninos como eu, que sonham um dia encontrar paz em seus próprios corpos. Às pessoas que cultivam bons caminhos, aos que lutaram por mim e aos que ainda lutam - que não nos falte força para seguir nesta jornada implacável em busca de uma vida digna para todos que construíram este país com o suor, a dor e a resistência. Embora a história tarde em reconhecer seus nomes - e mesmo que muitos sejam esquecidos ou tenham suas vidas apagadas -, deixo aqui um reconhecimento a quem foi silenciado pela voracidade do capital. Agradeço a todos vocês que fizeram de um menino sonhador da periferia mais uma voz de resistência neste país. O perigo mora nas ruas, mas são nelas que também encontrei meu caminho.

Agradeço a Reitoria pela concessão da bolsa de pesquisa de Iniciação Científica (PIBIC) parcial, sob o processo nº 9/2023.

Resumo

Esta pesquisa examina se as características da mobilização dos caminhoneiros em maio de 2018 no Brasil podem ser interpretadas como uma greve de massas. Utilizando a cobertura jornalística dos onze dias de paralisação e o referencial teórico de Rosa Luxemburgo, o estudo adota uma metodologia dialética baseada em metanarrativa para analisar o evento. O problema de pesquisa concentra-se em avaliar em que medida a mobilização se aproxima ou se distancia do conceito de greve de massas. A hipótese central é que o movimento não alcançou os níveis políticos e econômicos de discussão e ação delineados por Luxemburgo, sendo a aliança entre trabalhadores e empresariado um entrave para tal alcance. O estudo ainda tem por objetivos específicos: (i) definir e discutir os conceitos de greve de massas e locaute; (ii) analisar a resposta do Estado e da sociedade à mobilização; e (iii) identificar o papel das entidades patronais na paralisação. Os resultados indicam que, embora a mobilização apresente algumas características de uma greve de massas, ela funcionou fundamentalmente como um locaute, devido ao envolvimento patronal e à dinâmica de liderança.

Palavras-chave: Maio de 2018; Greve de massas; Locaute; Mobilização de caminhoneiros; Relações trabalhistas.

Abstract

This research examines whether the characteristics of the May 2018 truck drivers' mobilization in Brazil can be interpreted as a mass strike. Using journalistic coverage of the eleven-day stoppage and Rosa Luxemburg's theoretical framework, the study adopts a dialectical metanarrative methodology to analyze the event. The research problem focuses on the extent to which the May 2018 mobilization aligns or diverges from the concept of a mass strike. The central hypothesis is that the movement did not reach the political and economic levels of discussion and action outlined by Luxemburg, with the alliance between workers and employers constituting a key obstacle. The study also aims to (i) define and discuss the concepts of mass strike and lockout; (ii) analyze the state and society's response to the mobilization; and (iii) identify the role of employer entities during the stoppage. Findings suggest that while the mobilization shares some features of a mass strike, it ultimately fundamentally more as a lockout due to employer involvement and leadership dynamics.

Keywords: May 2018; Mass strike; Lockout; Truckers' mobilization; Labor relations

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9
2. GREVE, DA AUTORA REVOLUCIONÁRIA À LEGISLAÇÃO BRASILEIRA.....	15
2.1 ROSA, A AUTORA REVOLUCIONÁRIA.....	15
2.1.1 Greve geral, os anarquistas e a separação da autora.....	17
2.1.2 Rússia, a construção de um campo fecundo para a Revolução de 1905.....	21
2.1.3 A maldizer de espontaneidade na Greve de Massas.....	25
2.2. A LEGALIDADE BRASILEIRA.....	32
2.2.1 História do Direito à Greve.....	33
3. LOCAUTE, CONCEITOS TEÓRICOS E A DISPUTA DE CAMPOS.....	37
3.1 LOCAUTE E SEU CONCEITO.....	37
3.2 O QUE AS LEIS ESCREVEM SOBRE LOCAUTE.....	39
3.3 GREVE E LOCAUTE, DIREITOS IGUAIS?.....	41
3.4 LOCAUTE EM EXEMPLO.....	46
4. DIAS DE PARALISAÇÃO O PASSADO SOBRE RODAS.....	48
4.1 PPI, AS PÁGINAS DA CONSTITUIÇÃO RASGADAS.....	48
4.2 COMPOSIÇÃO DOS PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS.....	49
4.3 DOS DIAS E DOS FATOS QUE ANTECEDEM A MOBILIZAÇÃO CENTRAL...	52
4.4 PRIMEIRA FASE DA PARALISAÇÃO.....	56
4.4.2. Dos quatro próximos dias.....	61
4.5 SEGUNDA FASE DA PARALISAÇÃO.....	67
4.5.1 Dos dois primeiros dias pós-acordo.....	67
4.5.2 Dos dois últimos dias da paralisação.....	72
5. DAS CONVERGÊNCIAS ÀS DIVERGÊNCIAS.....	76
5.1 REPRESENTAÇÕES E ESPONTANEIDADE.....	76
5.2 O ESTADO E SUA PARTICIPAÇÃO.....	83
5.3 FUNDAMENTALMENTE UM LOCAUTE.....	86
5.3.1 Caminhoneiros: a história, os jurídicos e sua categoria de classe.....	87
5.3.2 Das alianças que importam, as invisíveis.....	93
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	97

1. INTRODUÇÃO

O Maio de 2018 entrou para a história do Brasil como o período de uma intensa greve de caminhoneiros autônomos, insatisfeitos com os aumentos constantes no preço do diesel, essencial para o transporte rodoviário. Não que fosse a primeira vez que caminhoneiros foram para as rodovias realizar alguma mobilização, porém 2018 ficou gravado seja pelo tempo e por toda a extensão no território brasileiro. Marcado por três atores principais dentro das manifestações: caminhoneiros, o estado e as associações. O maio de 2018 elevou os olhos de um país para uma categoria que nem a historiográfica, nem os trabalhos científicos conseguiram esgotar ou aproximaram com seus estudos.

Em 21 de maio de 2018 e pelos próximos 10 dias o Brasil foi colocado em um desabastecimento generalizado em diversos setores da indústria ao comércio, independente da sua localização, seja em uma capital ou em uma cidadezinha do interior de algum estado, qualquer cidade conectada por uma BR ou uma rodovia estadual foi afetada. Os caminhoneiros das paralisações, segundo a pesquisa da CNT (2019), eram formados de 52,3% de autônomos e 28,1% de caminhoneiros de frota¹. O seu maior pico de caminhoneiros que estavam com seus caminhões em acostamentos foi de 300mil². Os motivos da paralisação eram vários, mas por 11 dias foi reduzido apenas um: o valor do diesel nas bombas dos postos de combustíveis.

Segundo a mesma pesquisa, 59% de caminhoneiros autônomos e 35,8% dos caminhoneiros de frota consideravam o combustível como uma reivindicação importante. Não somente o valor dos preços do diesel era uma reivindicação dentro da paralisação, mas a sua previsibilidade. As condições de alta dos preços estavam diretamente relacionadas com a política de preços adotada pela Petrobras em 2016³, conhecida como Política de Preços por Paridade Internacional (PPI). Com a nova política de preços as flutuações do câmbio

¹ Estamos considerando os dados que caminhoneiros estavam dispostos a participar, a pergunta realizada na entrevista foi “Participou da última paralisação dos caminhoneiros iniciada no dia 21/05/2018” e a resposta poderia ser “sim participei por vontade própria” e “sim, pois fui obrigado” - a pesquisa não especifica por quem foi obrigado.

² Disponível em:

<https://g1.globo.com/economia/noticia/petrobras-anuncia-reducao-do-preco-do-diesel-e-da-gasolina-a-partir-de-quarta.ghhtml>; e

<https://g1.globo.com/economia/noticia/petrobras-anuncia-reducao-do-preco-do-diesel-e-da-gasolina-a-partir-de-quarta.ghhtml>. Acesso em 02 ago. 2024.

³ **Adotamos nova política de preços de diesel e gasolina.** Disponível em:

<https://static.poder360.com.br/2023/03/Petrobras-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina-14out2016.pdf>. Acesso em 25 de out. de 2024.

internacional eram repassadas diretamente ao combustível nas refinarias e impactava na bomba. Os resultados de tal política na época fizeram com que em menos de 30 dias o preço do diesel chegou a ser alterado em 16 vezes⁴.

Diante do cenário incerto para os preços de combustíveis, seja pela previsibilidade ou pelo valor que somente teve aumento, o confronto se tornou inerente. Para tal momento entra o terceiro ator, as associações. A Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros) e a CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos) realizaram uma mobilização, não em conjunta, realizaram dois pedidos ao Governo Federal via ofício para solucionar as flutuações dos preços. Os pedidos apresentavam como solução principal a redução nos impostos que incidam na composição⁵ do preço do diesel. Sem respostas aos pedidos realizados, a paralisação iniciou no dia 21 de maio de 2018 por incentivo de ambas as instituições.

Os preços elevados e as inconstâncias em sua precificação não afetavam somente caminhoneiros, mas também outras categorias que utilizam de veículos como meio do seu trabalho em sua realização. Assim as mobilizações em alguns centros urbanos contavam com outras categorias, em principal, motociclistas (moto táxi), motoristas de aplicativos, vans e ônibus escolares. O maio de 2018 também revela a amplitude da classe e a defesa pela manutenção do trabalho. Ainda que as manifestações fossem heterogêneas em sua forma e composição, todos singularizam e ecoaram o mesmo pedido: a redução no preço dos combustíveis.

Os governos, seja Federal ou Estadual, estavam pouco mobilizados nos primeiros dias ao enfrentamento da paralisação, céticos da continuidade por dias que a paralisação poderia acontecer. Essa posição alheia às solicitações dos caminhoneiros alteraram o tom quando os primeiros aeroportos começaram a cancelar os voos e cidades solicitaram decretos de emergências, as propostas do Governo Federal foram enviadas às entidades representativas dos caminhoneiros, em burocracia, até chegar em um acordo final no dia 28 de maio. O acordo foi assinado pela Abcam e CNTA, enquanto entidades representativas simbólicas dos caminhoneiros. Acontece que mesmo após a assinatura do acordo, alguns focos continuaram se arrastando para os onze dias. Novos acordos eram feitos por lideranças locais e sindicatos de caminhoneiros de cada estado, realizando negociações sobre o imposto estadual ICMS que

⁴ Nota Técnica nº194. Disponível em:

<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2018/notaTec194PrecosCombustiveis.pdf>. Acesso em 24 de out. de 2024.

⁵ Entenda a composição do preço da gasolina e do diesel no Brasil. Disponível em:

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-05/entenda-composicao-do-preco-da-gasolina-e-do-diesel-no-brasil>. Acesso em 24 de out. de 2024.

esse o governo Federal não pode atingir. O maio de 2018 foi uma se fez enquanto uma paralisação nacional composta de pequenos focos autônomos, ele foi heterogêneo assim como sua categoria (Araújo, 2010).

Há características dentro do Maio de 2018 que são inerentes a outras manifestações da história, umas mais próximas e outras mais distantes. As características primordiais de maneira preliminar que o Maio de 2018 levantam para os leitores mais atentos da história são: (i) não ter uma liderança; (ii) sua construção e permanência espontânea; (iii) adesão de diferentes trabalhadores; e (iv) diversos focos de paralisação. Acontece que dentro do Maio de 2018 mora uma ambiguidade: uma greve ou um locaute. As características apresentadas não descrevem um locaute, muito pelo contrário elas podem vir de encontro com características de um conceito cunhado pela autora Rosa Luxemburgo (1979), a greve de massas.

Salienta-se a pesquisa que o esforço teórico destacado não é nem por proximidade, ou por confusão uma tentativa de ler o Maio de 2018 como uma greve de massas, a resposta a essa provocação é simples, ele não é. Todavia, as peculiaridades de encontrar características que descrevem tanto um evento da magnitude de uma greve de massas, quando a paralisação de 2018 requer um desdobramento com uma lente mais atenta aos detalhes que cercam um e o outro. Esta pesquisa, então, desenvolvida com essa lente mais apurada em apresentar o Maio de 2018 como ele é: uma mobilização com características de uma greve, e uma dúvida de um locaute.

Portanto, com as similitudes de uma greve de massas e com a execução de um locaute, conduzidos por um fio de espontaneidade duvidosa surge o seguinte problema de pesquisa: as características do Maio de 2018 permitem uma interpretação de que pode ser considerado uma greve de massas? Por sua vez, o objetivo geral da pesquisa é examinar em que medida essas características se aproximam ou se distanciam do conceito de greve de massas. A hipótese que a pesquisa se encarrega de testar é de que a mobilização instaurada em Maio de 2018 não alcançou o nível político e econômico de discussões e ações que a categoria desenvolvida por Luxemburgo defende em seus escritos, parte do entrave para esse alcance se dá pela aliança entre trabalhadores e empresariado.

A relevância desta pesquisa se apoia no fato de que Maio de 2018 foi um acontecimento com poucos desdobramentos acadêmicos, em especial para as ciências sociais. Apesar da magnitude da paralisação e de seus impactos econômicos e políticos, o evento não gerou uma produção acadêmica significativa nem motivou maior elaboração programática ou estratégica por parte das organizações partidárias. Essa ausência de reflexões mais profundas

contribuiu para que o episódio permanecesse como uma espécie de ponto cego na análise política recente. Os desdobramentos de 2018 podem ser analisados sob a perspectiva dos efeitos sobre as eleições, ou também como algumas grandes forças ideológicas capitalizaram em torno da mobilização dos caminhoneiros e do poder econômico embutido nas suas rodas, são exemplos dos desdobramentos da paralisação (Lourenço, 2018; Loureiro, 2018; Moura, Neto, Santos, Tavares, 2019; Schwarz, Starling, 2019; Guerra, Chaia, 2021). Contudo, esta pesquisa deixa essas análises em acostamento, concentrando-se na realidade e nos desdobramentos que ocorreram dentro do próprio período. Desse modo, a pesquisa se desenvolve com outros três objetivos específicos, são eles: (i) definir e discutir os conceitos de greve de massas e locaute; (ii) Analisar a resposta do Estado e da sociedade à mobilização; e (iii) identificar o papel das entidades patronais na paralisação;

O objetivo geral desta pesquisa está intrinsecamente ligado ao aspecto científico e ao rigor da tradição marxista que norteia o estudo. A proposta de trabalhar com um conceito marxista exige que a pesquisa se alinhe com os referenciais teóricos e metodológicos dessa tradição. Dessa forma, a condução do tratamento e análise dos dados ocorre em sintonia com tal abordagem, o que é essencial para garantir a eficácia e a profundidade analítica do estudo. Sem esse alinhamento, o trabalho perderia sua capacidade de explorar plenamente o objeto e de mensurar a variável qualitativa, a greve de massas.

Nessa perspectiva, essa pesquisa foi desenvolvida em consonância com a realidade concreta, aquela que se compreende enquanto uma totalidade dinâmica (Cf. Lukács, 1978; Demo, 1995; Lovatto, 2010). Ao passo que para totalidade, recorremos a Marx (1982) que discorre que totalidade concreta é produto do saber, do conceber, pois esse enquanto totalidade de pensamento não é produto de um conceito alinhado a si ou que pode ser concebido separadamente e distante da percepção e da representação, mas, sim, é a elaboração da percepção e da representação em conceitos.

Seguindo a abordagem marxista de Lukács, esta pesquisa considera ambas as dimensões essenciais do marxismo: como ideologia do proletariado e como um método científico. Enquanto ideologia, o marxismo se afirma como orientador de uma ação, “sem omitir em algum momento a sua própria determinação, o seu enraizamento de classe” (Cf. Lukács *apud* Lovatto, 2010, p.46), assumindo a posição do proletariado. Contudo, essa postura não compromete sua cientificidade; ao contrário, Lukács argumenta que o enraizamento de classe fortalece a objetividade ao não dissimular suas bases. Assim, as

contribuições do marxismo na teoria, na análise histórica e na crítica social são instrumentos legítimos da ciência. (Cf. Lukács *apud* Lovatto, 2010).

Retornamos ao pensamento de Lukács, para o autor o homem é um sujeito ativo, pois, o surgimento do ser social é simultâneo ao do trabalho. Assim, o homem que trabalha é responsivo “que escolhe entre alternativas apresentadas pelas circunstâncias do mundo concreto, enquanto também possui a possibilidade de capturar a realidade por onde se move” (Cf. Lukács *apud* Lovatto, 2010, p. 43). Desta maneira, o homem, aqui, é produto e produtor da realidade. Ou seja, “este mundo real é captável pelo homem, pelo seu entendimento. Em síntese, a concepção ontológica da qual Lukács parte é a de que: o homem ativo no mundo real é capaz de capturar o realmente existente” (Vaisman, 1989, p. 407).

Os procedimentos metodológicos da pesquisa foram realizados em três momentos: (a) levantamento teórico, composição do referencial teórico, (b) construção da base de dados a partir de matérias jornalísticas e documentos oficiais e (c) análise do levantamento de dados.

No (a) levantamento teórico, o material para a criação do referencial teórico foi utilizado o livro *Greve de Massa, partidos e Sindicatos*, da autora Rosa Luxemburgo (1979), A utilização dele foi em constituir o que a autora elaborou como greve de massas, assim o primeiro passo foi encontrar dentro de seus escritos como esse conceito foi construído. Também de Luxemburgo se extraíram os passos metodológicos de apresentação dos eventos, pois, no livro a autora se utiliza das ações grevistas que aconteceram na Rússia em 1905 até o anteceder da revolução de 1917. O movimento dialético da autora a partir da realidade e o aproveitamento para constituição das suas ideias serviram para a construção dessa pesquisa. Enquanto suporte para a leitura de Luxemburgo, foram utilizados o livro *Rosa Luxemburgo e a Espontaneidade Revolucionária* de Daniel Guérin (1982). O texto do autor francês foi utilizado para reforço teórico da autora, principalmente utilizado para a compreensão e formulação do pensamento de “espontaneísmo” que tem nos escritos de Luxemburgo.

O livro *Rebeldia do Trabalho*, de Ricardo Antunes (1988), foi utilizado para dialogar com Luxemburgo para a robustez do pensamento sobre greve e sobre a espontaneidade. Em Antunes, também se extrai questões metodológicas como a apresentação dos fatos que fez no período das greves de 1978–1980. A condução e organização de informações feitas em seu livro serviram de base para a estruturar o levantamento do cotidiano de maio de 2018. Enquanto os aportes utilizados para a construção de realidade trabalhada durante a pesquisa foram utilizados o livro *Introdução a uma Estética Marxista* do autor Gyorg Lukács (1978),

também a tese de Angelica Lovatto (2010) intitulada *Os cadernos do povo brasileiro e o debate nacionalista nos anos 1960: um projeto de revolução brasileira*, utilizada na pesquisa para suporte teórico-metodológico.

Na (b) construção da base de dados, o caráter documental da pesquisa, ocupou-se em subsidiar as informações com dados secundários e formulou um banco de dados original. A utilização dele primordialmente foi realizada para a apuração do cotidiano da greve. A coleta foi realizada por meio de: (i) matérias jornalísticas, (ii) documentos expedidos por órgãos oficiais.

As (i) matérias jornalísticas tiveram buscas a partir das palavras-chave como “Greve dos caminhoneiros 2018”, “maio de 2018” e também usou o filtro pela data do dia dos eventos, ou seja, para cada dia dentre os 11 dias do maio de 2018 utilizou esse filtro nas buscas. O armazenamento do conteúdo foi local, e em nuvem do próprio pesquisador. Todo o conteúdo utilizado no trabalho foi acessado online, sem a utilização de mídias físicas. Essa escolha se baseou no tempo disponível para a pesquisa e na facilidade de acesso ao material. Ressalta-se que foram excluídos de matérias jornalísticas artigos de opinião ou tabloides que expressassem posicionamento político-partidário (salvaguardado em momento que era citado). O conteúdo jornalístico priorizou informações como locais, informações de órgãos públicos, dimensão de desabastecimento e qualquer outra informação que poderia subsidiar discussões do objetivo geral da pesquisa.

Os (i) documentos emitidos por órgãos oficiais, que incluem o governo federal, estadual e municipal, bem como suas principais agências, foram utilizados. Também foram consideradas notas e ofícios dos sindicatos, além de notas técnicas produzidas pelo SAG e outros órgãos. Esses documentos foram localizados conforme o apuramento da base de dados, e registros em outras pesquisas que também tinham o mesmo objeto de pesquisa. Eles foram organizados de acordo com a data de expedição e separados por região. Essa classificação considera se o documento foi emitido para uma região específica ou se afeta mais de uma, podendo ter abrangência nacional ou municipal. No corpo da pesquisa, os documentos são apresentados seguindo a ordem de data e região. Quando um documento é emitido e impacta em âmbito nacional, ele é citado no início da sessão do dia. Nos casos em que o documento é expedido ao final do dia, recebe destaque ao final da apuração.

A (c) análise de resultados pelos referenciais adotados, desenvolve-se pela metanarrativa crítica que tem como fundamento o método dialético (Lukács, 1978; Lovatto, 2010). Pretende-se uma postura metodológica racional que opera por um “descortinamento”

do real objetificado, na busca em sair do imediatismo, para uma inteligência mediada da realidade, compreendendo o movimento do objeto, a aparência e essência, e o alcance da estrutura interna e dinâmica do objeto, extraindo dele todas as categorias constitutivas (Cf. Lukács, 1978; Lovatto, 2010; Marx, 2013)

A percepção de realidade utilizada na pesquisa é orientada a partir das concepções de que uma realidade concreta é sempre aquela tomada de uma totalidade dinâmica de múltiplos condicionamentos (Cf. Demo, 1995). Por tanto, o indivíduo em si não é a realidade social, pois esse é gerado em uma sociedade, educado e socializado nela. Desdobra-se a tanto que não é possível isolar o componente para analisá-lo isoladamente, pois, ao retirá-lo de suas relações, perde-se sua perspectiva. Essa ideia reflete a máxima que o todo é mais que a somatória das partes (Cf. Petrovic, 1968; Kósic, 1976; Lukács, 1978, Lovatto, 2010).

Portanto, cabe a essa análise compreender as relações realizadas a partir de seus componentes em totalidade, econômico, político e social (Lovatto, 2010). Assim, empenha-se não em uma análise imanente, que não deixa de estar vinculada aos pressupostos do método dialético (Lukács, 1959). A análise imanente é empreendida aqui, pois a pesquisa busca em um movimento de compreender as características que constitui o maio de 2018 por ele mesmo, e essa análise garante que “não lhe sejam inadvertidamente atribuídas características que não lhe dizem respeito” (Lovatto, 2010, p. 44). A análise imanente revela a lógica própria e original desempenhada dentro do objeto da pesquisa.

Em suma, a partir desse método de pesquisa, atinge-se o objetivo central que é o encaminhamento de compreender a totalidade que se desenvolveu dentro de maio de 2018 e suas repercussões para uma categoria de trabalhadores. Empenhou-se durante toda a pesquisa o alinhamento com as correntes de pensamento já instauradas no campo e o aproveitamento das demais pesquisas que trouxeram robustez ao trabalho (Pereira, 2021; Kreuz e Jurema, 2018; Sousa Junior, 2020).

2. GREVE, DA AUTORA REVOLUCIONÁRIA À LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

2.1 ROSA, A AUTORA REVOLUCIONÁRIA

Rosa Luxemburgo nasceu em Zamosc (Polônia) no dia 5 de março de 1870 ou 1871, não se sabe ao certo sobre o ano do seu nascimento, há uma controvérsia nele. Ela deixou, clandestinamente, seu país em 1889 para iniciar seus estudos universitários, defendeu a tese sobre o Desenvolvimento Econômico da Polônia, publicada em 1898. Participou como

representante do socialismo polonês do congresso socialista internacional de Londres (1896), entrou na Alemanha e filiou-se a social-democracia e assumiu a chefia da redação do *Sachsische Arbeiterzeitung*. Ainda na Alemanha, chegou a participar do congresso da social-democracia em Stuttgart, e publicou, em 1899, o título *Reforma ou Revolução*, uma polêmica contra o revisionismo de Eduard Bernstein. Na virada do século, em 1900, colabora com Kautsky na revista *Die Neue Zeit*, publica artigos contra o “ministerialismo” na França, em setembro de 1903 é presa na Alemanha (Dresden) por três meses pela participação no congresso da social-democracia. Em janeiro de 1904 publica *Questões de Organização da Social-democracia Russa*, contra Lenin, no mesmo ano retornou a prisão por participar do congresso socialista Internacional em Amsterdã.

As discussões sobre greve de massas e suas contribuições conceituais começaram a aparecer em maio de 1905 no Congresso dos sindicatos em Colônia, naquele momento tanto greve de massas quanto greve geral são condenadas. Em setembro do mesmo ano participa do congresso da social-democracia em Iena, onde o princípio da greve de massas pode ser considerado ratificado. Nos meses de março a agosto de 1906 é presa em Varsóvia, em agosto na estada em Kuokkala (Finlândia) é onde redige *Greve de Massas, Partidos e Sindicatos*. Retornou à prisão em setembro de 1906, após participação do congresso na social-democracia em Mannheim, foi condenada a dois meses. Realizou a abertura da Escola do Partido onde lecionou seus cursos de economia política, datado em 15 de novembro de 1906, e mais tarde foram publicados sob o título *Introdução à Economia Política*. Em 1910 inicia uma polêmica com Karl Kautsky sobre greve de massas e em 1913 com os dirigentes do partido e dos sindicatos da social-democracia. Em 1916 publica *A crise da Social-democracia*, dois anos depois, em 1918, escreve na prisão *A Revolução Russa*, o que somente foi publicado em 1922 por Paul Levi. Entre prisões e participações de congressos, manifestações e polêmicas com autores e dirigentes, Rosa foi capturada e assassinada em 15 de janeiro de 1919, seu corpo foi jogado em um canal em Berlim

Com essa minibiografia descrita no livro de Daniel Guérin (1982), abrimos o primeiro capítulo da pesquisa. Autora que foi exemplo de luta, também uma grande escritora, é utilizada nesta seção para as discussões que pairam sobre um dos seus maiores conceitos: Greve de Massas. Discutimos nessa seção as polêmicas entre a autora e os anarquistas, as características de Luxemburgo para a Greve de Massas e as críticas que a espontaneidade tomou após seus escritos.

2.1.1 Greve geral, os anarquistas e a separação da autora

A complexidade acerca do conceito de greve de massas e sua importância para o desenvolvimento desta pesquisa, requer uma explanação do pensamento de Rosa Luxemburgo, localizando, principalmente, o contexto a qual foi escrito. O livro *Greve de Massas, Partido e Sindicatos* (1906), foi escrito após uma sequência de greves na Rússia, essas que predisseram o que foi considerado a revolução de 1905, e 12 anos depois desaguiaria na de 1917.

A criação de uma ordem dos fatos trazidos por Luxemburgo, é uma necessidade para essa pesquisa, em mesmo grau que ela destaca em seu livro, para o desenrolar do seu conceito de greve de massas, suas classificações, diferenciações e distanciamentos de outros como greve geral e até mesmo revolução. Ainda que a autora entenda que revolução e a greve de massas sejam apenas conceitos que representam exteriormente a luta de classes (Luxemburgo, 1979, p. 19). Ela adverte que esses somente podem ter sentido dentro de condições políticas determinadas, ou seja, esses conceitos não podem ser transpostos a momento que somente tenham ali suas características. Luxemburgo durante o seu texto demonstra um apreço ao fator histórico e condições que revelam espaços propícios para os conceitos serem realizados (Guérin, 1982).

Disposto em ordem cronológica, a autora, para concretizar uma explicação sobre o que culminou a revolução de 1905 e suas influências na Alemanha, volta as greves anteriores instauradas pelo operariado russo. Justifica-se essa argumentação da apresentação do seu conceito para justamente fincar o que ele representa de concreto, que não é feito sob especulações abstratas de possibilidades ou impossibilidades. Mas sim, através do estudo dos fatores e da situação social que provocaram a greve no atual momento que ela estava (Luxemburgo, 1979). A autora compreendia a necessidade de histórica para ler o cenário em que o problema estaca, a atual situação da greve, e que ele não seria resolvido por uma perspectiva subjetiva, mas sim a partir de um exame objetivo das origens da greve de massas (*Idem*). Com isso a autora também escreve para captar a essencial das greves de massas, que elas não são feitas a base de uma teoria, ela é em si a luta de classes e não se pode fazer que não objetivamente.

Os escritos da autora parecem primeiro uma tentativa de defender o seu conceito, essa defesa é para que não se confunda com as terminologias de greve geral. Essas críticas primeira sobre possibilidades ou impossibilidades, é que para Luxemburgo, greve geral eram

críticas por serem incertas e também ficcionais. Também, o motivo pelo qual ela recorrer à história para subsidiar a defesa das greves de massas como conceito da luta de classes.

Importamo-nos em salientar que há um rigor no tocante a sua nomenclatura entre greve geral e a greve de massas, e essa precisa ser respeitada nos escritos de Luxemburgo e sua tradição de pensamento. As origens da greve geral (método de luta) são datadas de muito antes das fomentadas na Revolução de 1905. O proletariado parisiense em 1840 e nos anos 42 com os cartistas britânicos (Guérin, 1982), mas foi em Bakunin, artigo publicado em 1869, o primeiro que viu nela uma arma da luta de classes revolucionária.

Quando as greves se estendem e se comunicam pouco a pouco, é porque estão bem perto de tornar-se greve geral; e uma greve geral com as ideias de libertação que reinam hoje em dia no proletariado só pode resultar em um grande cataclismo que daria pele nova à sociedade. Não chegamos aí ainda, sem dúvida, mas tudo nos conduz a isso. (*Idem*, p. 63)

Ainda no texto de Guérin há uma citação de um artigo de Bakunin sobre a sua expressa ideia, seria que “as greves já indicam uma certa força coletiva, um certo acordo entre os operários; depois cada greve torna-se o ponto de partida para novos agrupamentos” (Bakunin, 1869 *apud* Guérin, 1982, p.63).

Greve geral volta a ser discutida em um Congresso da Internacional em Genebra, quando um dos discípulos de Bakunin, James Guillaume, apresenta uma moção em tom de recomendação para uma greve geral: “aos operários consagrar os seus esforços para concluir a organização internacional dos corpos de ofício que lhes permitirá empreender um dia a greve geral, a única greve realmente eficaz para realizar a emancipação completa do trabalho” (Guérin, 1982, p.64). Porém, essa recomendação foi prontamente rebatida por Hales, um delegado britânico, fez barricada ao discípulo de Bakunin pela argumentação de que:

A greve geral é impraticável e é um absurdo. Para se fazer uma greve geral seria necessário, antes, organizar-se em toda parte com este objetivo, ora, quando a organização dos trabalhadores for total a revolução social estará feita. (Guillaume, 1909, *apud* Guérin, 1982, p. 65)

Até o momento a ideia de uma greve geral era colocada a uma margem da discussão política, enquanto método de luta, e essa crítica é fundamentada por Engels que em 1873 colocou que

A greve geral é, no programa de Bakunin, o fermento que desencadeia a revolução social. Numa bela manhã, operários de todas as empresas de um país ou de todo mundo abandonam o trabalho, obrigando assim, mais ou menos em quatro semanas [...] todos admitiam que, para fazê-la, era preciso que a classe operária estivesse completamente organizada e tivesse fundos de reserva. É justamente aqui que o problema se torna agudo. Os governos por um lado, em especial se são encorajados pela abstenção política, jamais deixarão chegar a tal ponto a organização e os fundos operários; por outro lado, os acontecimentos políticos e a intervenção e das classes dominantes conduzirão ao enfraquecimento dos trabalhadores muito antes de o proletariado atingir essa organização ideal e esses gigantescos fundos de reserva. Por

outro lado, se os possuíssem, não teriam necessidade de recorrer à greve geral para atingir os seus fins” (Engels, 1873, *apud* Luxemburgo, 1979, p. 13–14)

A essa crítica Engels estabelece uma linha lógica de: se o proletariado está apto o suficiente e instruído o suficiente, *por que uma greve e não ao seu fim em si?* Esse dilema será explorado por Luxemburgo em linhas depois, a partir do seu pensamento será refeito nos escritos da revolucionária. Como escreve Daniel Guérin “Marx e Engels estavam enganados, é óbvio, mas não estavam errados! Os papas nunca estão errados” (1892, p. 61). Tanto Engels quanto o Hales, têm a mesma leitura sobre a greve geral, um problema de organização, pois ao momento seria inconcebível pensar em um movimento que agitasse a tal ponto o operariado e não ser considerado a própria revolução. Quando essas discussões chegam a Rosa, ela percebe que dentro do seu partido há uma herança da crítica de Engels, e assim à autora era preciso realizar a separação entre linhas de pensamento, as experiências da greve geral de Bakunin e o que a Rússia vivenciava.

Entendemos, assim, o motivo pelo qual ela coloca como um problema de “nomenclatura” e prática. A greve de massas não se aproximava com a greve geral defendida pela corrente dos bakunistas, pois, segundo a autora na Rússia os anarquistas nunca estiveram à cabeça dos movimentos de greves de massas, tampouco se aproximaram de uma direção política da ação revolucionária, como é a greve de massas (Luxemburgo, 1979). A direção, segundo a autora, estava nas mãos das organizações social-democratas, ela ainda é taxativa ao dizer que o anarquismo foi absolutamente inexistente na revolução russa, como uma tendência de política séria (*Idem*).

Portanto a crítica de Engels, estava ligada muito mais às ideias de uma greve geral estabelecida mediante diretrizes anarquistas do que a uma greve de massas, como conceito desenvolvido pela própria Rosa. Tomamos o pensamento, então, que as preocupações da autora contra o anarquismo, eram em sua grande medida precauções de linguagem (Guérin, 1982, p. 62). Os esforços de Luxemburgo se configuram, além de diferenciar, como “artifícios de autodefesa” para com o anarquismo e as ideias de greves não se misturassem (*Idem*). Greve de Massas era objetiva, não se fazia no campo das ideias, e isso era muito evidente para Rosa, o esforço dela é justamente para que esse pensamento também fosse apreendido por todos.

A tanto, não podemos meramente descartar o histórico de greves gerais, pois mesmo que rechaçado por Engels e a tácita iniciativa de Rosa da separação entre o movimento revolucionário e os anarquistas, a história traz outras experiências. Os congressos sindicais em Bordeaux (1888), Marselha (1892), Nantes (1894), Limoges (1895) e Rennes (1893), foram

campos fecundos ao movimento operariado russo, positivas em construção de batalhas a serem enfrentadas, sua prática pode ser entendida com um desenvolvimento do operariado envolvido.

A greve geral tinha prestígio aos trabalhadores, essas causas são múltiplas; ela ser a própria arma, uma criação espontânea, não precisava de uma chefia, a emancipação não vinha de um parlamento ou ministro socialista; a greve geral era uma ação direta (Guérin, 1982, p. 65). Levando isso em conta, a greve geral tinha nos trabalhadores uma ação antiparlamentar, e esse é um motivo que faz o filósofo Sorel assinar que os socialistas parlamentares “se inflavam tanto para combatê-la” (*Idem*).

Existe na greve geral um fator de identificação do operariado, isso acontece para além da possibilidade de emancipação social, mas o “fazer a luta”, a ação prática. Dentro dessa discussão não abrimos para alguns questionamentos se seria por fatores econômicos ou políticos, mas sim singularizar o pensamento que a greve é uma arma do operariado para aquele momento; de trabalhadores sem a personificação de um *condotiero*, seja em pessoa ou em instituição. A questão já havia sido trazida por Marx e Engels, “[os comunistas] não têm interesses separados dos do proletariado inteiro. Não estabelecem princípios particulares com os quais querem moldar o movimento proletário (...) Representam, constantemente, o interesse do movimento total”, mais adiante, continuam “não se baseiam em absoluto nas ideias, nos princípios inventados ou descobertos por este, ou aquele reformador do mundo. Elas são apenas a expressão geral [...] de um momento histórico que se opera sobre nossas vistas” (Marx e Engels, 1848, *apud* Guérin, 1982, p.20).

Os anarquistas, por sua vez, condenam qualquer ação de políticos adentrar, enquanto líderes, da greve geral, é rechaçada a ideia de um desvio do curso ou organização da greve geral em si. Corlissen, socialista libertário, argumenta que a greve geral não poderia ser realizada por um partido, pois um partido que quisesse incitar as massas a uma greve geral pelo interesse do partido arriscaria comprometer a arma “formidável” que é a greve geral em si. (Corlissen, 159–160, *apud* Guérin, 1982, p.66). No congresso anarquista de 1907 em Amsterdã foi aprovado uma moção, por Pierre Monatte e Amedée Dunois, que está dizia “a greve geral não pode ser confundida com a greve geral política (*politischer Massenstreik*) que nada mais é que uma tentativa dos políticos para desviar a greve geral de seus fins econômicos e revolucionários” (Brécy, 83, *apud* Guérin, 1982, p.66)

Passamos, a partir de então, a compreender que a separação entre greve de massas e greve geral não é somente uma preocupação da nomenclatura por Rosa, mas dos anarquistas

também. A defesa desses últimos era um modelo por ação prática e de uma soberania operária, ademais como a crítica sobre qualquer intervenção externa a ele. Acontece que essa diferenciação também se dava em outros dois campos: político e econômico. A concepção de greve geral comportava como uma greve de lacuna, segundo Guérin (1982). A greve geral não mui frequente das vezes esqueciam de combater de forma persistente o Estado burguês ou absolutista. Atingiam o campo econômico, e seguiam o combate político a destruição do estado para todo o sempre e não em um renascimento sob uma forma “popular” ou “proletária” (Guérin, 1926, *apud Guérin*, 1982, p.67)

Como apresentado, as fomentadas discussões passam da nomenclatura para a observação da ação prática e seu caminho. A Greve geral é estabelecida por conceitualizações anarquistas, ou melhor, criticada desta forma, através de seus apoiadores e defensores, em congresso, artigos e escritos políticos. Todavia, o que não se pode questionar sobre a autora é o desejo de uma ação prática que parta do operariado: a greve em si. Acontece que os sociais-democratas, inclusive a Rosa Luxemburgo, realizaram um criacionismo do “impraticável” sob a greve geral, e em seguida tiveram que aceitar, não por vontade própria, ela enquanto uma das fases da luta de classe.

A preocupação por parte de Rosa em primeiro delimitar o que ela entendia como greve geral, principalmente ao seu partido, é em garantir que entendam a separação entre greve geral e greve de massa, pois como vimos ainda tinha em raízes a crítica do Engels. E somente então, depois do distanciamento da greve geral, pudesse consolidar a greve de massa enquanto uma ação prática e um dos métodos de luta. Consideramos nesse momento importante aprofundar o “veículo mais autêntico e mais eficaz da espontaneidade: o que ela chamava de greve de massas” (Guérin, 1982, p.44).

2.1.2 Rússia, a construção de um campo fecundo para a Revolução de 1905

A autora se faz enquanto uma escritora marxista em forma e ação, o que queremos dizer com a afirmação, o respeito pela tradição marxista não é somente pontuar dialeticamente os conceitos, mas a construção histórica que se faz não é esquecível, pelo contrário, é o centro dos seus escritos: a história. Destacamos então uma citação em que argumenta que “quem queria falar de greve de massas na Rússia deve, antes de tudo, ter a sua história diante dos olhos” (Luxemburgo, 1979, p.22). Recorrer à história aqui é imprescindível para encontrar ação e características da greve de massas, caros para Luxemburgo e para essa pesquisa. Para Luxemburgo, ao partir do movimento de descrever greve de massas, é resistir a “ideia

comum, [...] de que a greve de massas é uma arma puramente teórica” (Luxemburgo, 1979, p. 18). Considerando o escopo da pesquisa desenvolvemos aqui uma recuperação dos fatos da Rússia, seguindo a descrição cronológica dos maiores embates operários que a própria autora faz. A necessidade de apontar esses acontecimentos é feita para garantir fidelidade à sua proposta de defesa e na construção do conceito de greve de massas.

Em São Petersburgo, 1896, trabalhadores têxteis fizeram suas reivindicações, considerado pela autora como uma luta parcial, os objetivos da greve eram até o momento econômicos. As condições de trabalho desses operários, tecelões e fiadores, eram de 13h a 15h/dia, salários que não subsidiavam o mínimo para sua sobrevivência. Tudo mudou com o evento descrito como “um incidente de **insignificância**” (Luxemburgo, 1979, p.23, grifo nosso), pois não tinha conexão alguma com o trabalho: a coroação do atual czar, Nicolau II, Rosa descreve como essa insignificância atingiu os trabalhadores,

donos das empresas manifestaram o seu zelo patriótico, impondo aos operários três dias de férias forçadas, recusando-se, além disso, a pagar-lhes salário nesses dias [...] numa reunião que teve lugar no jardim de Ekaterinev, na qual participaram cerca de 300 operários entre os mais preparados politicamente foram decididas e formuladas as seguintes reivindicações: 1.º — os dias da coroação deviam ser pagos; 2.º — horário reduzido para 10h; 3.º — aumento de salários. Passava-se isto em 24 de maio. Uma semana depois estavam fechadas as fiações e 40.000 operários em greve [...]. (*Idem*, p.23)

Ainda que os motivos eram econômicos, dentro desse primeiro levante havia uma posição política em sua reivindicação. A provocação de ver seus patrões em filiação a um czar em detrimento ao seu trabalho e salário, impossibilita não sustentar tamanha indignação. Também, precisa estar em vistas que uma greve geral a esta época na Rússia era invulgar, pois com o clima de estagnação política, “era uma perfeita revolução em miniatura” (*Idem*, p.24). Os operários envolvidos foram reprimidos, presos e alguns recambiados a seus países de origem, a greve foi dilacerada, sem embargo dava característica de futura greve de massas: movimento fortuito e a explosão **espontânea** (Luxemburgo, 1979, p.24, grifo nosso).

Mesmo com essa experiência fracassada, a greve, que exteriormente caracterizava-se por fatores econômicos, e a conduta do governo, transformou-se num acontecimento político (Luxemburgo, 1979). E foi somente no ano seguinte, 1897, que os operários têxteis tiveram sua vitória garantindo a diminuição do tempo de trabalho para 11h e meia, e foi estendido a toda a Rússia. O que começou com uma greve geral sem a organização operária de ponta, como diria Engels, iniciou pouco a pouco pela Rússia, abrindo espaço para a propaganda e à organização da social-democracia.

Em março de 1902 foi a vez do Cáucaso incursa uma greve. Ligada a crise industrial que precedia da guerra russo-japonesa, a primeiro momento também se apresentava enquanto

uma greve por fatores econômicos e parciais. A crise provocou um aumento do número de desempregados, elevando o número de descontentamento por parte do proletariado. O estado, por sua vez, iniciou um processo de enviar a “mão-de-obra-inútil” ao seu país de origem, em uma tentativa de garantir a diminuição das taxas de desemprego e o temperamento social. A medida atingiu 400 operários do petróleo, em Batum, seguiu uma ordem de fatos como “manifestações, prisões, uma repressão sangrenta e, finalmente, um processo político no decurso do qual a luta, por reivindicações parciais e puramente econômicas, tomou foros de acontecimento político e revolucionário” (Luxemburgo, 1979).

O caso de Batum não saiu vencedor, todavia, em decorrência dessas manifestações em Nijni-Novgorod, em Saratov e algumas outras cidades, pode-se considerar o despertar de uma vaga origem revolucionária geral,

[...] a partir de 1902 nota-se a primeira e verdadeira repercussão sob a forma de uma greve geral em Rostov-do-Don. Este movimento foi desencadeado por um conflito que surgiu nas oficinas da ferrovia em Vladicáucaso a **propósito dos salários**. Porque a administração queria reduzir os salários é publicado um manifesto **pela Direção do Partido social-democrata**. Apelando para a greve e formulando as seguintes reivindicações: **9h de trabalho, aumento de salários**, supressão dos castigos, expulsão dos engenheiros impopulares, etc. (Luxemburgo, 1979, p.25, grifo nosso)

A fomenta das discussões ocorriam em reuniões, contavam com cerca de 15 a 20 mil operários, essa também tinha oradores do partido social-democrata, foi a

[...] primeira vez, discursos inflamados sobre o socialismo e liberdade política eram apresentados e acolhidos com entusiasmo extraordinário; eram difundidos panfletos revolucionários às dezenas de milhares [...] as reivindicações salariais nas oficinas da ferrovia de Vladicáucaso tomaram as proporções de uma greve política geral e de uma batalha revolucionária de rua. (Luxemburgo, 1979, p. 25)

Aqui esboça-se a necessidade de um aprofundamento na distinção feita por Rosa Luxemburgo entre greve geral e greve de massas, indo além da mera nomenclatura. Trata-se da caracterização da greve em sua dimensão política, ultrapassando as barreiras econômicas e as reivindicações restritas ao âmbito local do trabalho.

A primavera de 1903 em Tichorestzkaia trouxe novas greves de maio a julho por todo o sul da Rússia, inflaram-se. Em Bacu, Tiflis, Batum, Elisabethgrad, Odessa, Kiev, Nicolaiev, Ekaterinoslav, tiveram greve geral⁶. Essas últimas não tiveram um direcionamento, ou núcleo,

⁶ Considerando greve geral, com o fim dado na seção anterior, anarquista. Essa manifestação que tiveram, não tinham substancialmente uma contribuição política, ou uma formação para um ato revolucionário (potencial). Bacu abre o desfile: várias reivindicações parciais de salário em diversas fábricas e diversos ramos acabam de conduzir a uma greve geral. Tiflis, cujo horário de trabalho ia das 6h da manhã às 11h da noite, iniciam a greve; a 4 de julho, às 8h da noite, abandonam todas as lojas e desfilam em cortejo ao longo da cidade, obrigando os lojistas a fechar. Elisabethgrad, a 10 de julho, desencadeiam-se reivindicações puramente econômicas em fábricas, greve cessou no dia 14 de julho, todavia, duas semanas depois estourou novamente em categorias como padeiros, seguidos por pedreiros, marceneiros, tintureiros, moleiros e, finalmente, por todos os operários de fábricas. Em Kiev, sublevação em 21 de julho nas oficinas das ferroviárias. Também aqui as condições de trabalho e as reivindicações salariais são o motivo da explosão da greve. (Luxemburgo, 1979, p.26)

também, nenhuma participação considerável pelo partido social-democrata. A tanto, as greves que sucederam após São Petersburgo em 1896, são lutas econômicas que despertaram na social-democracia russa a exagerar o “economicismo” para evitar que a classe operária caísse em manobras demagógicas de Zubatov. (*Idem*, p. 26)

Em Odessa o operariado estava confiante em um governo que o pudesse ser um “colchão” para as lutas puramente econômicas que ao pressionarem a “Associação Operária” de Zubatov e reivindicar uma greve com fins modestos, esses poderiam os apoiar. O patrão, os expulsou após tentativa e ao solicitar o prometido apoio governamental, este se esquivou. É, então, essa desilusão com o governo que há um ápice da fermentação revolucionária (Luxemburgo, 1979). O sul da Rússia, no verão de 1903, vivia “Mil conflitos econômicos parciais, mil incidentes ‘fortuitos’ convergiam, confluindo num poderoso oceano; em poucas semanas, todo sul do Império czarista foi transformado numa estranha República operária e revolucionária”. (*Idem*, p.27)

Em dezembro de 1904 a ação recomeça, desta vez em Baku, é quando o liberalismo está completamente desorientado que o operariado avança em sua ação. Uma gigantesca greve geral contra o desemprego desemboca em um novo campo de batalha, desta vez com a social-democracia dominando inteiramente a situação.

As notícias ainda não haviam percorrido toda Rússia, a trajetória mudou em janeiro de 1905, em São Petersburgo. Dois operários estaleiros foram despedidos por serem ligados à associação “legal” de Zubatov, até então essa é a história comumente acreditada que originou o movimento. Uma greve geral de solidariedade em 16 de janeiro contou com 12.000 estaleiros. A greve possibilitou aos sociais-democratas iniciar uma atividade de propaganda na extensão das reivindicações, como o dia de trabalho passar a ter 8h, o direito de reunião, a liberdade de expressão e de imprensa (*Idem*, p.28)

Numa semana, o conflito provocado pela expulsão de dois operários dos estaleiros de São Petersburgo transformou-se no prólogo da mais poderosa revolução dos tempos modernos. Os acontecimentos posteriores são reconhecidos: em janeiro e fevereiro a sangrenta repressão de São Petersburgo ocasiona gigantescas greves de massas e greves gerais em todos os centros industriais e cidades da Rússia, Polônia, Lituânia, províncias bálticas, Cáucaso, Sibéria, de Norte a Sul, de Leste a Oeste. Mas se examinarmos as coisas com mais atenção, as greves tomam aspectos diferentes das do período anterior; agora, por todo o lado são as organizações sociais-democratas que chama à greve; por todo o lado a **solidariedade revolucionária** para com o proletariado de São Petersburgo foi expressamente designada como motivo de **fim da greve geral**. (*Idem*, p. 28–29, grifo nosso)

Estabelecido a partir da história a virada entre uma greve geral e a greve de massas, não só uma nomenclatura (teoria), ou para um afastamento dos anarquistas. Greve geral é

superada pela solidariedade revolucionária, a organização da social-democracia se demonstra pequenidade em um momento como o experimentado em São Petersburgo com os operários estaleiros.

[...] não se pode falar nem de plano preestabelecido, nem de ação organizada, porque o apelo dos partidos dificilmente acompanhava a sublevação espontânea das massas; **os dirigentes mal tinham tempo para formular palavras-de-ordem enquanto as massas lutavam.** Outra diferença: as greves de massas e gerais anteriores tinham a sua origem nas convergências de reivindicações salariais, parciais; estas, na atmosfera geral da situação revolucionária e sob o impulso da propaganda social-democrata, depressa se transformaram em manifestações políticas; o elemento econômico e a difusão sindical era o seu ponto de partida, a preparação da ação de classe e a direção política era o resultado final. Aqui o movimento é inverso. As greves gerais de janeiro–fevereiro eclodiram, primeiro sob a forma de uma ação revolucionária preparada pela social-democracia, mas esta ação disseminou-se em breve numa infinidade de greves locais, parcelares, econômicas, em diversas regiões, cidades, profissões, fábricas. Desde a primavera de 1905 até pleno verão assistiu-se, neste gigantesco Império, ao nascimento de uma poderosa luta política de todo o proletariado contra o capital; a agitação alcança, no topo, as profissões liberais e a pequena burguesia, empregados comerciais, dos bancos, engenheiros, comediantes, artistas, e penetra na base, conquistando os criados, os agentes subalternos da polícia, e até as camadas do “subproletariado”, estendendo-se, simultaneamente, aos campos, batendo mesmo à porta das casernas. (*Idem*, p. 29, grifo nosso)

A extensa citação apresenta objetivamente a construção de uma greve de massas, aquela que compete não somente uma camada/categoria do operariado, de forma particular, individual, singular. A greve de massas perpassa o circuito fechado de greves gerais e isolados, elas têm vínculos fecundos para uma ação revolucionária, ao refletir um método de luta de classes (Luxemburgo, 1979). “A greve de massas, tal como nos é apresentada pela revolução russa, é um fenômeno tão móvel que reflete em si todas as fases da luta política e econômica, todos os movimentos da revolução” (*Idem*, p. 42)

Exercendo a continuidade das considerações da autora, Rosa recebe críticas sobre como ela concebe a greve de massas e as características que preenchem seu conceito fundamental. Críticas essas direcionadas principal sobre o grau de importância que a autora emprega em “espontaneidade”, o exercício que teria no operariado e a construção para a organização. Para rematar a totalidade do seu pensamento, aprofundaremos a discussão de espontaneidade na próxima seção.

2.1.3 A maldizer de espontaneidade na Greve de Massas

Há características dentro da greve de massas que Luxemburgo se ocupou em rebater críticas e desenvolver algumas discussões. Destacamos dentro desse subcapítulo discussões para além daquelas sobre a diferenciação de greve geral e a superação da questão de nomenclatura. Desenvolvemos o conceito de espontaneidade, a diferenciação entre as

eventuais considerações econômicas e políticas para a greve, e a chefia dos movimentos, ou lideranças de organização e direção.

À Rosa, greve de massas era o veículo mais autêntico e mais eficaz da espontaneidade (Guérin, 1982, p.44). A autora não foi a primeira a fazer uso da terminologia para caracterização de eventos, tanto marxistas quanto anarquistas já fizeram uso dela, seja por oposição, crítica ou uma releitura da palavra em si, o seu emprego. A terminologia “espontaneidade” já teve outros nomes e sentidos até chegar na defesa da Rosa. Do baixo latim *spontemeus*, do latim *sponte* (livremente, voluntariamente), implica então que 1. tem seu princípio em si mesmo; 2. se faz, se produz por si mesmo; e 3. (em fisiologia) que não é produzido por causa exterior (Guérin, 1982, p. 18)

No alemão, utilizado por Marx e Engels, e em alguns momentos por Luxemburgo, usavam os adjetivos *selbständig* ou *eigentümlich* para descrever o movimento operário. Traduzidos, tem um sentido mais restritivo, seria o equivalente como “autônomo”, seria mais estático do que dinâmico. Há uma discussão quanto a essa tradução, pois ao português ela pode corresponder a “independente”. Littré, atenta ao fato de “autônomo” estar ligado aos romanos, que na época para as cidades gregas deram a autonomia do direito para administrar com as próprias leis (Guérin, 1982, p.19). Os autores do Manifesto Comunista, usaram outra expressão como *geschitline selbsttatigkeit*, traduzido ao pé da palavra para “autoatividade histórica”, depois foi encontrado traduções por “espontaneidade histórica”.

O nascimento de espontaneidade, ou melhor escrevendo, do uso dessa terminologia como adjetivo encontra discussões quando são feitas traduções para “autônomo” ou “independente”, ou até mesmo “autoatividade”, a quem toda essa autonomia faria frente *a quem* ou *o que*? A autonomia das massas seria “frente às formações políticas burguesas” (Guérin, 1982, p.20). Contudo, a mesma autonomia é tida para formações políticas socialistas ou comunistas. Todavia, uma necessidade para essas interpretações, o que já era claro à Marx e Engels, comunistas não têm interesses separados dos do proletariado inteiro. Não estabelecem princípios particulares com os quais querem moldar o movimento proletário (...). Representam, constantemente, o interesse do movimento total (Guérin, 1982, p. 20). Assim, a autonomia aqui defendida não é uma separação, mas sim uma perspectiva de que nenhum comunista molda um movimento que em si é independente, essa é a espontaneidade que Luxemburgo utiliza para descrever a greve de massas.

A autora defende a espontaneidade ou da “autoatividade” quanto às críticas de Kautsky e Lenin. Objeta o primeiro que a consciência socialista é elemento importado de fora

na luta de classes do proletariado e não espontaneamente dela (Kautsky, 1902 *apud* Lênin, 1988, p. 31)⁷, o proletariado poderia produzir algum “instinto socialista”, mas consciência de classe ou a ideia socialista, não. O segundo, por sua vez, tem críticas mais acentuadas, enquanto a espontaneidade, não há uma contestação de fato sobre espontaneidade, porém em nenhum momento ele esconde suas críticas ou desconfianças. Lênin, emprega espontaneidade a um tipo de “inconsciência”, na unidade mais pejorativa da palavra, coloca como sinônimo. Assim como Kautsky, o revolucionário socialista, não entende em qual perspectiva poderia existir um operariado consciente de sua classe, pois estando na égide do capitalismo estariam esses mergulhados na estupidez. **Por consequência, reafirma as palavras do anarquista, a consciência de classe, somente, lhes pode ser trazida do exterior (Guérin, 1982, p. 23).**

Lênin, enquanto defensor do partido, a preocupação do revolucionário é: qual a posição o partido ocuparia na ação desse movimento (considerando o pensamento de espontaneidade no operariado)? Acredita, Lênin, que a vanguarda revolucionária deveria ser preservada a qualquer submissão servil a espontaneidade do movimento operário, argumenta que “nossa tarefa [da social-democracia] é combater a espontaneidade” (Lênin, 1988, p.32). Ao autor, o partido não pode ser absolutamente confundido com a classe, e essa confusão somente poderia ser feita, quando a luta espontânea do proletariado fosse dirigida por uma forte organização revolucionária, assim a luta se tomaria como verdadeira (Lênin, 1988, p. 104)

Luxemburgo se defende de Lenin, e de seus escritos, ainda que para isso se aproxime dos anarquistas, mesmo que outrora seja crítica e julgue necessário a posição contrária aos pensamentos e teóricos. Para fixar a noção de autoatividade, ou espontaneidade, párea entre seu vocábulo na escrita, ela compreende que “o movimento socialista objeta a Lenin, está na história das sociedades de classes, o que é o principal, em todas as suas fases e em toda a sua marcha, na organização e na ação direta, derivando sua existência própria (*selbstanding*) da massa” (Luxemburgo, 1970 *apud* Guérin, 1982, p. 24). Portanto, o partido não estaria desassociado da organização, porém não tomaria uma visão centralista na concepção da autora. Diferente da defesa de Lênin. A formalidade abriria espaço para a espontaneidade.

Evidência a revolucionária que a centralização não poderia ser fundada em uma obediência cega, ou até mesmo uma subordinação mecânica dos militantes a um poder central (Luxemburgo, 1970 *apud* Guérin, 1982, p.24). À autora, não é concebível muros entre as camadas do proletário mais consciente nos quadros sólidos do partido, e as demais camadas

⁷ Karl Kautsky, *Die Neue Zeit*, 1901–1902, XX, I, nº 3, p. 79.

do proletariado, esses já empenhados na luta de classes e na crescente da consciência de classe (*Idem*). Espontaneidade e consciência não são processos dissonantes ou até mesmo há entraves entre si, seu movimento é dialético, seja no tempo ou mecanicamente (Guérin, 1982).

Para Luxemburgo, a vanguarda proletária consciente está em um estado permanente de devir, acontece através da luta do exército do proletariado se toma cada vez mais consciência dos deveres da luta (Guérin, 1982). O partido de vanguarda teria o direito de substituir o proletariado, no momento que esse aumento em número e em consciência. É um processo, com o maior grau de educação que o proletariado tem, menor a necessidade de manter uma base social que repousa em chefes (Guérin, 1982). Portanto, as massas não são mais concebidas como instrumentos de sua própria ação, se tornam assim, podemos dizer, dirigentes e esses chefes passam a ser instrumentos de sua ação consciente (*Idem*)

Apesar de Lênin considerar como “inconsciência” a espontaneidade, Luxemburgo a supera e escreve que essa perspectiva pertence a um passado. A autora adverte ao replicá-lo que a competência ao papel de dirigente das massas é o eu-coletivo (das Massen-Ich) da classe operária (Guérin, 1982, p. 25). O processo não é estático ou parte em uma linha reta e contínua, tão pouco podemos observar como instantâneo. A transformação da massa em um “dirigente”, como moldada na perspectiva de partido do Lênin, somente é possível por um processo dialético. Todavia, Luxemburgo, prevê a abolição, sentido estrito da palavra, entre “dirigentes” e “dirigidos”, ou da “massa dirigida”, pois sob essa perspectiva se mantém um fundamento histórico burguês de dominação de classe. A perspectiva dialética se dá pela entra, ininterrupta, de novos proletários, bem como o que ela irá chamar de “desertores” de outras camadas sociais. A autora ainda aspira ao pensamento de Lassalle⁸, entre a fusão da ciência e classe operária que retoma o pensamento do processo dialético. (Luxemburgo, 1970 *apud* Guérin, 1982, p.24)

Lenin se coloca contra a visão de espontaneidade, e podemos aqui até o descrever como um anti-espontaneísta, ao levar as suas críticas próximo aquelas do economicismo. Para o autor existia um esmagamento completo da consciência pela espontaneidade declarada dos “sociais-democratas”. Defendia, que a espontaneidade dos operários era seduzida pelos argumentos de que um aumento, mesmo que ínfimo, atingia-os mais do que todo próprio socialismo e a política (Lenin, 2010). Lenin tentava de alertar sobre as reduções das reivindicações econômicas e o esquecimento sobre a projeção da construção da consciência organizada e orientada por uma teoria socialista. O revolucionário descreve um operariado

⁸ Ferdinand Lassalle, defende a aliança entre ciência e classe operária, acredita que quando esses polos opostos se juntarem conseguirão esmagar todos os obstáculos à Cultura.

iludido por conquistas econômicas isoladas, e que permanece nesse discurso perene e frágil, seria essa a espontaneidade, e então a concretização do que foi apresentado como “inconsciência”, operários engessados em discursos econômicos.

Todavia, à Rosa essa questão havia sido superada pela própria história, uma vez que as experiências russas não tinham uma uniparidade de construção do movimento operário, ainda que os movimentos apresentados pela história estivessem em discussões sobre salários (fator econômico) muitas das vezes, a espontaneidade dentro desse processo ocorreu, mesmo na diversidade de operariado.

Das questões provocantes de Lenin sobre o fator “econômico”, Rosa valoriza o campo econômico e não o despreza enquanto uma potência para fazer o proletariado garantir vitórias e buscar a iminência de suas ações: a revolução. A autora reafirma a posição sobre as questões econômicas e políticas estão “indissoluvelmente ligados”, ou seja, mesmo nas greves de massas as reivindicações econômicas (melhores salários, redução da jornada de trabalho e etc) estão articulados com a luta política (por direitos trabalhistas, contra o estado autoritário e pelo fim da definição de estado burguês). Um fato alimenta o outro, as lutas se transformam dentro do movimento, e essa é a defesa de Luxemburgo (1905, p. 45). O progresso do movimento cresce em intensidade de forma rápida e consciente, ele “percorre todas as etapas até a manifestação política” (*Idem*). Entendemos então que o movimento econômico desencadeia o processo político, e isso acontece com velocidade demonstrando o amadurecimento do proletariado. A greve de massas não é somente uma manifestação econômica, ou de esforços isolados, ela passa a ser um instrumento estratégico de transformação social.

Em desfecho dessa discussão, a luta econômica é uma continuidade, ela é o “fio que une os diferentes nós políticos” (Luxemburgo, 1905, p. 46). Portanto para a autora, a “luta política é uma fecundação periódica que prepara o solo para as lutas econômicas”, e seria a greve de massas que, precisamente, daria forma à sua unidade (*Idem*). Recorremos aqui ao escrito, pois não há comentário que possa rediscutir ou aproximar das palavras de Rosa quando ela descreve a greve de massas enquanto um fenômeno vivo:

A sutil teoria diseca artificialmente, com a ajuda da lógica, a greve de massas para obter uma “greve política pura”: ora, tal dissecação — como todas as dissecações — não nos permite observar o fenômeno vivo, entrega-nos um cadáver. (Luxemburgo, 1905, p.46)

As discussões entre o econômico e político não podem se confundir com uma forma burguesa de controlar o proletariado, ou construir um pensamento de destruição a qualquer movimento preliminarmente proletariado em sua organização inicial, sem qualquer dirigente

vinculado a um partido, ou operariado que bebem de um graal da consciência de classe. Os misticismos sobre espontaneidade, enquanto mal a ser combatido, se expressam muito mais em uma via de “dissolução do operariado” do que uma visão da condução desse. Considerando, a partir da autora, que a própria massa proletária, “a greve de massas, de acordo como o modelo que dela nos oferece a revolução russa, não é um meio engenhoso inventado para reforçar o efeito da luta proletária, é o próprio movimento de massa proletária” (Luxemburgo, 1979, p.43).

Espontaneidade, à revolucionária, está mais vinculado a construção da consciência de classe, e ao método da luta, do que puramente a sua organização, tanto que a “organização” e o partido de vanguarda estão resguardados na greve de massas. Acontece que Luxemburgo os reposiciona, a social-democracia seria chamada somente no período descrito como “revolucionário”, visando tomar a sua direção “*política*” (Luxemburgo, 1905, p.50, grifo da autora). O partido iria dirigir a “*tática*” da luta política, e fazer com que em todas as fases da luta seja realizada em ação a “totalidade do poder do proletariado já comprometido e lançado na batalha” (*Idem*). A tática que a autora faz menção é a socialista, consequentemente “resoluta e vanguardista”, pois assim provocaria nas massas um sentimento de segurança; do contrário uma tática hesitante ou fraca que fosse “alicerçada na subestimação das forças do proletariado”, não vingaria uma greve de massas, estacionária e desorientaria o movimento (*Idem*).

As polêmicas de Rosa incendeiam o assunto sobre “partidos” e os “chefes” da greve de massas e se estende até a revolução, é importante considerar dentro dessas linhas gerais⁹ que a autora posiciona o “partido” na ação prática e não o exclui, como muitos críticos consideram e a afrontam por isso. A descarte dessa posição de partidos, ela ainda ressalta o poder das massas e do operariado, a importância que ela incrementa ao partido não descaracteriza seu discurso até aqui, tampouco o torna incoerente. A autora, é lúcida em seguir com o seu discurso firme sobre a espontaneidade e a necessidade dela existir dentro desse método de luta, com esse argumento de “posicionar” os partidos, ela incita sobre o problema da *direção* e outro que é a *iniciativa* da greve de massas, são momentos e designações diferentes. Rosa vai alegar que a social-democracia não tem nenhum poder para

⁹ Tomando os escritos apresentando até aqui e suas respectivas discussões e sua potência nas ciências sociais e política, a pesquisa não tem pretensão das lacunas e criacionismo que separam Rosa Luxemburgo e Lenin. Os autores revolucionários transcrevem o mesmo momento político que a Rússia estava passando, desta forma não há aquele que se considera o referencial da melhor posição. Ao desenrolar, posicionamos a Rosa, por intenção de pesquisa e a hipótese central e move essa pesquisa, isso não significa gratificação extensiva para a revolucionária russa em detrimento aos escritos de Lenin.

suscitar ou chamar uma revolução a seu luxo, se não fosse um movimento popular poderoso e vivo, não seria uma greve de massas. Greves “não caem do céu”, de alguma maneira, preferível que sejam todas, serão feitas pelos operários. (Luxemburgo, 1905, p.48). Então reafirmamos a posição da autora a partir de seus escritos, “[...] a tarefa da social-democracia consistirá então não na preparação ou direção técnica da greve, **mas na direção política do conjunto do movimento**”. (Luxemburgo, 1979, p.60, grifo nosso).

Encaminhamos então os escritos da Rosa em uma ótica para além do partido ou até mesmo sobre esses dirigentes, a partir da agora a uma burocracia da organização. A motivação, ou melhor, a necessidade de ter um operariado já forte, já educado, já instruído, consagra uma “concepção rígida e mecânica de luta” para uma organização (revolução). Contrária a essa burocracia, a evolução dialética faz nascer a organização enquanto produto de luta. Rosa, busca novamente na história viva seus escritos quando demonstra completo descontentamento com os sindicatos alemães, alegam que estão presos a um “cálculo aritmético”, cercado de “não estamos prontos ainda”, baseiam suas atividades a partir de membros, no começo dos anos 1800 contavam com um pouco mais de 30 mil, pularam para 237 mil quarenta e cinco anos depois, mas mesmo batendo o número de oito vezes mais que o começo do século, ainda não tem membros suficientes, acreditam. Em 1905 tinham um pouco mais de um milhão de operários sindicalizados, e a opinião dos dirigentes ainda não haviam mudado (Luxemburgo, 1979, p. 56), defendia ela que “[em] Seis meses de revolução contribuirão mais para a educação dessas massas atualmente desorganizadas do que dez anos de comícios públicos e de distribuições de panfletos” (Luxemburgo, 1905, p.60).

Aos alemães responde com outro método para avaliar o crescimento das organizações operárias, um mais específico: “avaliam as suas forças na batalha e dela saem renovados”, reforçamos a máxima da autora, greve de massas não é nada que se escreva, é algo que se faça. (Luxemburgo, 1979). Ainda nas relativizações entre Alemanha e Rússia, ela escreve “por mais paradoxal que possa parecer, o instinto de classe no jovem proletariado russo, deseducado, pouco esclarecido e ainda menos organizado, é infinitamente mais vigoroso que na classe operária organizada, educada e esclarecida, da Alemanha [...]” (Luxemburgo, 1905, p.59). Essas provocações de Rosa podem ser instigadas a levar a reflexão sobre para onde o discurso de uma organização e preparação pode ser efetivo e um entrave para a greve de massas, o que culminaria em uma revolução.

Uma greve de massas somente pode ser considerada vitoriosa a partir do momento que essa é popular, em um “verdadeiro movimento popular” (Luxemburgo, 1905, p.57). Ou seja,

as batalhas têm que ser arrastadas a todas as camadas dos proletariados. A greve de massas não pode depender de um “núcleo duro”. Mesmo quando esse poder está em uma esfera parlamentar, legítimo o trabalho de eleições e seu eleitorado socialista, porém sublinhamos que o poder ainda se resguarda nas massas simpatizantes revolucionárias. Luxemburgo é contundente sobre a questão eleitoral pois retornar à história para lembrar que “a experiência de trinta anos de eleitorado socialista mostra que o eleitorado socialista não aumenta em função do crescimento do Partido” (*Idem*). O crescimento se dá pelas camadas operária mobilizadas e na luta (com batalhas eleitorais) que atraem novos trabalhadores, e que depois se organizam (Luxemburgo, 1905, p. 57). Está aqui a essencialidade dialética de Rosa.

As características que se apoia greve de massa, é na espontaneidade revestida de uma luta popular, construída pelo operariado, sem que seja exterior, mas sobrepujante a sua própria condição. O desgaste no sistema capitalista o colocaria nessa posição a margem e a periferia, e seria esse o mesmo sentimento que o faria triunfar perante ao Estado burguês. A esta forma, a classe operária se vê hoje obrigada a “educar-se, unir-se, a orientar-se a si própria no decorrer da luta”, ainda que a greve de massas “surja como meio natural de recrutar, de organizar e preparar as camadas mais vastas do proletariado à revolução” é dado ao mesmo tempo “um meio de minar e abater o antigo Estado e de travar a exploração capitalista” (Luxemburgo, 1905, p.62).

Rosa, cunhou o conceito greve de massas, a partir da história, não o fez baseada em teorias, tampouco precisou recorrer a recursos criacionistas, bastou a experiência dos movimentos populares realizados perante seus olhos. Então, a partir dessa metodologia por ela empregada, empenhamos em construir greve na legislação por uma história brasileira, segue-se a próxima seção e alinhamento desse pensamento.

2.2. A LEGALIDADE BRASILEIRA

A história da greve no país tem seus altos e baixos, ora criminalizada, ora legalizada dentro da Constituição (1988). Assim como Luxemburgo história para a construção do seu conceito Greve de Massas, e como nossa orientação metodológica também compartilham do processo dialético da história, no capítulo nos preocupamos em apresentar a história da greve no país, seus percalços e como a legislação entende a sua terminologia.

2.2.1 História do Direito à Greve

No início do século XX os dicionários que circulavam no Brasil descreviam a greve como um “conluio legal” (Candido de Figueiredo, s/d; Almeida, 1891; Grave e Coelho Netto, s/d), descrita como uma ação para prejudicar pessoas que a lei permitia. O código penal¹⁰ do período criminalizava qualquer tipo de greve pacífica ou violenta¹¹, porém não permaneceu e no mesmo ano teve uma alteração mantendo apenas a greve violenta como criminalizada (Moraes, 1905), a alteração somente teve por uma explosão de séries de greve (Siqueira, 2015a). Ou seja, até 1890 era direito do trabalhador a greve, não tinha constitucionalidade criminal, claro, para greves pacíficas.

Os elementos da história não são fugitivos, ainda que um direito e não um crime grave, não deixou de ser perseguida quando essa era combativa aos interesses econômicos dos donos de fábricas. A força policial desde então era o subterfúgio desses capitalistas para o refreamento dos atos grevistas, a polícia não era utilizada contra o direito à greve, mas em defesa do patrimônio público ou privado (propriedade). Interessante notar que os mesmos relatos de Luxemburgo sobre trabalhadores sendo expulsos do país como medida punitivista, também em menor medida foi vista aqui como: trabalhadores mortos, expulsos do país, levados em navios com direção ao norte para trabalhar na extração de borracha, no momento estava em crescimento do setor (Siqueira, 2015a). Greve era direito, mas não deixava de ser um conluio, os interesses de alguns poderiam ser prejudicados, o problema é que esses “alguns” podem se apresentar mais poderosos que a lei.

Os anos seguintes na Primeira República (1889-1930) marcado por um movimento do operariado com grandes demandas por melhores condições no trabalho se esbarram com a influência do liberalismo no Estado brasileiro. A primeiro momento, parece ser compatível com a formulação de greve. Na constituição de 1891 era assegurado o direito a reunião, também a liberdade de manifestação de pensamento, e da profissão¹². Assim, “se o trabalhador podia trabalhar, também podia não trabalhar e se reunir para manifestar seu pensamento” (Siqueira e Azevedo, 2013).

Com a transição de Império para República, após a independência de 1882, o sistema de governo tinha uma nova proposta de discurso, trazendo o povo para o palco da atividade política (Carvalho, 1987). Assim, o novo regime desperta a esses excluídos da monarquia, novas vontades de participação da política, crentes desse novo sistema os trabalhadores

¹⁰ Decreto nº840 de 11 de OUTUBRO de 1890.

¹¹ A violência para com pessoas ou objeto durante a greve.

¹² Respectivamente estavam no art 71 §8º, §12º e §24º.

começam a se movimentar em organizações de partidos e promoveram greves, seja por motivação política ou em defesa dos seus poderes aquisitivos (Carvalho, 1987). Motivados a essa participação, o Estado não deixou de ter medidas repressivas, mas mesmo assim os trabalhadores viram na greve como um “exercício de um direito que balizam as suas ações” (Siqueira, 2015a). A greve foi um importante instrumento de luta utilizado pelos trabalhadores, nessas duas primeiras décadas do século XX, estimou-se mais de 400 greves organizadas pelo país (Gianotti, 2007).

Ainda que assegurada na lei, a greve não deixou de ser perseguida pelo Estado, a utilização de “greves violentas” era constantemente utilizada como retórica para utilização da força policial e assim a legitimação deste poder sobre os grevistas. (Silveira, 2013). Ao período podemos entender que a greve era um direito tratado como um crime, pois mesmo greves que não tinham uso de violência eram tratadas como se fossem. Mesmo que a “era um direito consagrado na doutrina, nas classes operárias e na jurisprudência” a greve foi combatida a base de violência no início do século XX, “fazer greve era um direito que era combatido com a força da política e do exército” (Silveira Siqueira, 2014).

Nos debates da Constituinte de 1933-34 a legalidade de fazer greve retornou a ser debatida. As novas discussões eram a pertinência ou não de uma lei dentro da constituição sobre a greve. Os defensores da inclusão utilizavam o argumento que ela era um direito e não poderia ser negado a quem trabalha, manter no texto da constituição faria com que a política respeitasse ela. Do outro lado da discussão, utilizavam o argumento que a Justiça do Trabalho deveria por si conduzir os conflitos entre empregado e patrão, e que não seria possível a criação de uma lei para legitimar a resistência, seria o mesmo que anular tal Justiça. Os representantes dos trabalhadores, defendiam que greve era um direito natural, mas sua positivação evitaria os abusos por parte da polícia (Silveira, 2015a). Por sua vez, para os representantes das empresas não havia sentido na constituição do direito à greve, pois já estava sendo criada a Justiça do Trabalho, essa seria suficiente para conduzir os conflitos entre essas duas classes. Alegavam que ao “positivar o direito de greve” seria criado “um direito de resistência” (Silveira Siqueira *et al.*, 2014) A discussão não era sobre a existência do direito à greve, mas sim se ele deveria ser constitucionalizado, e ele não foi. Na votação 99 votos, contra 82, o texto final não dispõe sobre a positivação da greve.

Para atender os movimentos grevistas, “houve a construção de uma estrutura sindical vinculada ao Estado e a criação das leis trabalhistas” (Silveira, 2015a, p. 150). O objetivo era controlar em alguma medida os ânimos entre essas duas classes, manter a harmonia social

“por meio da eliminação de conflitos entre o trabalho e o capital, por meio de um pacto social entre as massas trabalhadoras e o Estado” (Silveira, 2015a, p. 150).

A regulamentação da organização dos trabalhadores é preocupação do Estado nos anos 1930, desta forma há alguns desdobramentos legislativos, são eles: Decreto nº 19.770 de 1931, estabelece unicidade sindical, delimita um sindicato por categoria profissional, a sindicalização dos trabalhadores não era obrigatória, mas o sindicato deveria ter registro no Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (art. 2º); Decreto nº 21.936 de 1932, criação das Comissões Mistas de Conciliação, elas ficaram responsáveis por “dirimir os dissídios entre empregadores e empregados”. A criação foi realizada por parte do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio; e Lei nº 38 de abril de 1935, também conhecida como “Lei do Monstro” criminalizou qualquer greve que não tinha motivação ligada diretamente às condições de trabalho. Greves por motivação política, ideológica ou por solidariedade passou a ser crime.

Foi em 1937, dentro do Estado Novo, que a greve apareceu na Constituição pela primeira vez, estabelecendo no art. 139 “A greve e o *lock-out* são declarados recursos antissociais nocivos ao trabalho e ao capital e incompatíveis com os superiores interesses da produção nacional”. A greve já era entendida como prejudicial, mas agora era constitucionalmente repreendida (Almeida, 1938; Barata, 1938; Castro, 1937; Lins, 1938). No Decreto-Lei nº 431 de 1938, passou a considerar crime qualquer indução a greve ou *lock-out* ocasionados por motivos pertinentes às condições de trabalho (Art. 3º, §12), assim punia com mais rigor os crimes relacionados à greve.

O Código Penal de 1940 criminaliza apenas a greve violenta, em certa medida a criminalização dos grevistas eram menos agressivas. A CLT (Decreto-Lei nº 5.452, de 1943), estava preocupada com as medidas administrativas, pois as punições penais já estavam reguladas no código penal. Nesse período o Estado se ocupou em controlar efetivamente todas as esferas da vida social, porém o controle estatal “não suplantou por completo a resistência do operariado” (Siqueira, 2015b)

No ano de 1946, após o fim do Estado Novo, o direito de greve volta a ser discutido agora na Assembleia Nacional da Constituinte de 1945 e 1946, é pela primeira vez na história que o direito à greve é constitucionalizado, art 158 da Constituinte. A constituição dos Estados Unidos do Brasil no art 158 reconhecia o direito à greve e no art 159 conformava a liberdade de associação profissional ou sindical. Salientamos que o art 158 utiliza o verbo

“reconhecer”, pois a Constituição de 1946 reconhece um direito já existente, mas criminalizado outrora (Silveira, 2015a).

Nos anos do golpe e da ditadura militar (1965-1985), o direito à greve foi limitado pela Lei nº 4330, em junho de 1964. Somente seria considerado o exercício da greve como legítimo, aquela que estava conforme as disposições legais (art. 1º), essa que configurava diversos empecilhos para sua realização. Seria considerado uma greve como ilegal, aquela que não respeitasse os prazos e condições dispostas na Lei, se as reivindicações ao serem julgadas pela Justiça do Trabalho fossem consideradas improcedentes (greves políticas, religiosas, sociais, de apoio ou em solidariedade). Em 1968 o direito à greve para servidores públicos era proibido e para os serviços essenciais (art. 157, § 7º). Decreto-Lei nº 1932, de 4 de 1978 definiu os serviços essenciais¹³ praticamente todos os serviços do país. Em 1978, na Lei nº 6.620 no art. 42, inciso IV, “realizar greve proibida”, as penas poderiam chegar a 3 anos de reclusão. Mesmo o aparelho do Estado operando na infraestrutura as greves durante a ditadura militar não deixou de existir¹⁴, mesmo com os caminhos estreitos elas foram marcadas por violência e morte dos trabalhadores (Silveira, 2015a).

Com a Constituição de 1988, promulgada como a Constituição Cidadã, decretava o fim da ditadura militar e o retorno do direito à greve na Constituição, porém com limites¹⁵. Era assegurado o direito à greve aos trabalhadores, mas a classe do poder judiciário ou qualquer outro poder não. A greve é direito de manifestação dos trabalhadores civis, é vetada a sindicalização e greve aos servidores militares. Ser um direito assegurado na constituição não garante aos movimentos grevistas que seja respeitado pelo Estado. O direito de greve continua sendo um incômodo, além de ser considerado um direito caro, gera prejuízos financeiros e efeitos em cadeia para o seu setor. Compartilhamos a visão de Siqueira, quando defende que

O mesmo cidadão juiz que deseja um país com mais investimentos em educação, transporte público, saúde, etc. Muitas vezes é a voz do judiciário que declara ilegal a greve e não percebe a inconstitucionalidade das condições de trabalho, dos salários, do transporte público, da educação e da saúde no Brasil. Este juiz, dos gabinetes, nega a inconstitucionalidade e a legalidade daqueles que lutam nas ruas, por melhores condições de trabalho, de transporte público, de vida. Esta faceta do judiciário, ocasionalmente, é um braço armado para legitimar a violência, que não poucas vezes,

¹³ Art 1º — São de interesse da segurança nacional, dentre as atividades essenciais em que a greve é proibida pela Constituição, as relativas a serviços de água e esgoto, energia elétrica, petróleo, gás e outros combustíveis, bancos, transportes, comunicações, carga e descarga, hospitais, ambulatórios, maternidades, farmácias e drogarias, bem assim as de indústrias definidas por decreto do Presidente da República.

¹⁴ Exemplo as greves que aconteceram entre 1978 e 1980 dos metalúrgicos no ABC paulista.

¹⁵ Lei nº 7.783 de 28 de junho de 1989. A Lei define como greve no art. 2º “para os fins desta Lei, considera-se legítimo exercício do direito de greve a suspensão coletiva, temporária e pacífica, total ou parcial, de prestação pessoal de serviços a empregador”.

o Estado emprega contra os grevistas. Violência nas suas mais diversas formas: aquela que faz com que o salário de um professor seja aproximadamente o valor de uma bomba de gás lacrimogêneo, aquela que viola direito, tortura, bate... (2015a, p. 159)

Recorremos a essa extensa citação no intuito de conduzir o pensamento que o Estado tratou e continuará tratando a greve como um crime. Independente do seu direito assegurado, e ainda que repouse em braços da pacificidade, a legitimação do Estado continua sendo o da violência. Com a história da greve e como ela continua sendo conduzida pelo Estado, nos debruçamos sobre o cotidiano do que foi midiaticamente transmitido como “greve”, ainda que o trabalho discuta essa terminologia para maio de 2018.

3. LOCAUTE, CONCEITOS TEÓRICOS E A DISPUTA DE CAMPOS

Locaute, no português, apresentado em textos jurídicos e até mesmo em alguns códigos, mas a palavra deriva do inglês *lock-out* - a escrita seguiu a pronúncia - em uma tradução livre: fechado para fora, ou deixado para fora. A depender do idioma suas variações são outras como no italiano *serrata* ou *serrata di ritorsione*, e no espanhol como *cierre patronal* ou *paro patronal*. Independente da sua variação, para todas elas as respectivas traduções e intenções são as mesmas. Mas, aos ávidos curiosos, levanta uma dúvida “quem é deixado para fora?” a resposta é mais simples do que o pensamento: o trabalhador.

No francês ainda pode ser expresso por *fermeture* ou *grève patronale*, apresentando em uma questão etimológica e até mesmo o fenômeno em si algo em comum entre greve e locaute. A defesa de igual entre locaute e greve tem em seu berço um princípio de inversão de autoria, pois ambas são modalidade de conflitos entre as forças do capital e do trabalho. Portanto, dentro do campo jurídico tratados em um conjunto, como espécies do mesmo gênero. Na língua portuguesa há o verbo cerrar, desenrolado do latim *serare*, próximo a fechar com fechadura.

O francês dá uma pista de por onde anda as discussões ou os consensos por trás do significado de locaute, ao capítulo não cabe o esgotamento da terminologia, mas subsidiamos algumas discussões e eventos práticos para ser possível o melhor olhar para o maio de 2018.

3.1 LOCAUTE E SEU CONCEITO

Segundo Godinho, compreende enquanto uma “paralisação provisória” das operações e atividades da empresa que por uma “determinação empresarial” objetiva alcançar a frustração, por meio de pressão, das negociações coletivas, ou nem precisa ir a tanto, somente dificultar ou fazer com que o movimento perca força já é o suficiente para não atender as

“reivindicações obreiras” (2014, p.164). Ou seja, o princípio do locaute é agir na desarticulação do trabalhador, e fortalecer, por parte do patronato, sua posição de classe e não ceder a uma pressão antagônica a sua.

O locaute poder ser visualizado enquanto um meio de pressão que o empresário se vale para compelir os seus empregados em concordarem com as condições de contrato (por intermédio de convenção coletiva) por ele estruturada (Souza, 2004). Podemos desdobrar ainda para os elementos que caracterizam o locaute, (i) a respeito da materialidade do comportamento patronal, consiste no fechamento das portas da empresa, o local de trabalho, e como consequência a proibição do acesso dos trabalhadores que ali exercem sua atividade; (ii) é a motivação para esse comportamento, ligado ao conflito coletivo, e pretende exercer pressão nos trabalhadores para manter as condições existente ou criar outras mais favoráveis ao empresário (Fernandes, 2020)

Há outros elementos delimitadores para o locaute, como o (i) ponto de vista subjetivo, entendido com a decisão unilateral do empregador; (ii) as vistas dos meios, as diferentes formas que o locaute pode acontecer dentro da empresa, seja em parar a produção, fechar portas, a interdição de acesso aos trabalhadores nas instalações, recusar o fornecimento de insumos para o trabalho, ou aos instrumentos para o trabalho; (iii) o objetivo, locaute é a paralisação das empresa para concretizar finalidade alheio a sua normal produtividades, isto significa, estando em requisito ligado a um conflito coletivo (Ramalho, 2015).

A construção de locaute, desde sua concepção subjetiva até a objetividade das ações dos patrões tem por condição final ser uma resposta aos pedidos dos trabalhadores, seja pela desarticulação do movimento ali feito ou até mesmo com iniciativa de contratar novos empregados (Cordeiro, 2019). Essas reivindicações ou movimento, que em sua grande maioria das vezes, são realizados através das greves, também com articulação de sindicatos. Como apresentado no capítulo 1, greve é uma força legítima, não somente pela jurisdição, mas se reafirma em sua construção partir de um coletivo de trabalhadores, contudo o locaute tem sua iniciativa realizada unilateralmente.

O locaute quando utilizada como ferramenta de desarticulação dos empregados em momentos de conflito passa a ser um antídoto às greves (Ray, 1992). O autor, desenvolve que em determinadas situações o locaute também se dirige aos trabalhadores não-grevistas, ao ser ferramenta para intimidá-los através do fechamento da empresa, assim exerceriam pressão sobre os grevistas de tal maneira que estimulariam a retornar ao trabalho. Portanto, o locaute não deixa de ser uma ferramenta do jogo do patronato de controle, ou gerenciamento de

conflitos. Locaute se desenvolve como uma forma de luta ou até mesmo de defesa do empregador, que visa manter ou impor novas condições de trabalho. (Revez, 1980)

3.2 O QUE AS LEIS ESCREVEM SOBRE LOCAUTE

O locaute não é um tema exclusivo do mundo do trabalho em um único país. Diversas nações desenvolveram argumentações jurídicas sobre o assunto, cada uma com abordagens específicas para legitimar ou condenar essa prática. Assim, reunimos as principais discussões sobre o locaute em diferentes países, apresentando como cada um regulamenta essa estratégia patronal, os critérios que justificam sua aplicação e os motivos que levam à sua proibição em determinados contextos.

No Brasil, o locaute, conforme definido na Lei de Greve (Lei 7.783/1989), não é considerado crime no Brasil, mas é classificado como um ato ilícito. Ele pode ocorrer “por meio de estratégias como fechamento das portas das empresas ou inviabilização do acesso aos instrumentos de trabalho” (Pereira, 2021). A legislação determina:

Art. 17 — Fica vedada a paralisação das atividades, por iniciativa do empregador, com o objetivo de frustrar negociação ou dificultar o atendimento de reivindicações dos respectivos empregados (lockout).

Dessa forma, o locaute é compreendido como uma prática que não pode ser utilizada como retaliação contra greves, independentemente de sua legalidade. No entanto, essa é a única regulamentação existente sobre o tema no Brasil, gerando um vácuo normativo quanto à possibilidade de um locaute realizado por iniciativa unilateral do empregador sem o intuito de retaliação. Ainda assim, o entendimento predominante entre magistrados é de que qualquer forma de locaute não é permitida.

Ressaltamos que no Decreto-Lei n 5452 de 1 de maio de 1943 (CLT), existem alguns artigos sobre paralisação em casos específicos como:

Art. 161 § 6º — Durante a paralisação dos serviços, em decorrência da interdição ou embargo, os empregados receberão os salários como se estivessem em efetivo exercício.

Art. 486 — No caso de paralisação temporária ou definitiva do trabalho, motivada por ato de autoridade municipal, estadual ou federal, ou pela promulgação de lei ou resolução que impossibilite a continuação da atividade, prevalecerá o pagamento da indenização, que ficará a cargo do governo responsável.

Art. 498 — Em caso de fechamento do estabelecimento, filial ou agência, ou supressão necessária de atividade, sem ocorrência de motivo de força maior, é assegurado aos empregados estáveis, que ali exerçam suas funções, direito à indenização, na forma do artigo anterior.

É fundamental ressaltar o conceito de força maior, conforme definido no Art. 501 da CLT: “Entende-se como força maior todo acontecimento inevitável, em relação à vontade do empregador, e para a realização do qual este não concorreu, direta ou indiretamente” (Brasil,

1943). Isso significa que, ainda que ocorra alguma forma de locaute, a paralisação das atividades por decisão do empregador, só será legítima em casos de força maior. Além disso, os salários dos trabalhadores devem ser preservados, garantindo que não haja prejuízo para os empregados em decorrência dessa decisão patronal.

No México, a legislação trabalhista reconhece tanto a greve quanto o lockout como medidas legítimas para empregados e empregadores, conforme estabelecido na Constituição de 1917. No entanto, há restrições quanto à aplicação do lockout, sendo permitido apenas em situações onde o excesso de produção exige a suspensão temporária das atividades para preservar a estabilidade dos preços. O ordenamento jurídico do país prevê três modalidades dessa prática, dependendo do objetivo: alteração das condições de trabalho, interrupção temporária ou encerramento coletivo dos contratos laborais. Para sua implementação, exige-se autorização judicial prévia, salvo em circunstâncias excepcionais, onde a regularização pode ocorrer posteriormente (Buen, 1991).

No contexto mexicano, o locaute não é tratado como uma simples retaliação aos trabalhadores, mas como uma estratégia economicamente viável, também utilizada para pressionar novos acordos laborais. Ao afirmar que não se configura como uma resposta direta a greves, entende-se que essa prática pode surgir por iniciativa dos empregadores, independentemente de mobilizações sindicais. No entanto, como veremos adiante, o locaute pode ser empregado tanto como uma forma de retaliação, reagindo a paralisações, quanto como um mecanismo para reforçar o controle patronal sobre as relações de trabalho.

Na Itália, uma decisão da Corte Constitucional de 1967 validou a criminalização do locaute de protesto, prevista no artigo 505 do Código Penal. Isso significa que o fechamento de empresas como forma de solidariedade a outros empresários ou para demonstrar protesto é ilegal. No entanto, quando o locaute ocorre dentro das relações diretas entre empregador e empregados, sem extrapolar esse vínculo, ele é considerado lícito. A corte não equiparou essa prática aos direitos sociais garantidos aos trabalhadores e, em caso de paralisação, a obrigação de pagamento dos salários permanece inalterada (Treu, 1991).

A abordagem italiana é menos prejudicial aos trabalhadores, pois, mesmo diante de um locaute, os salários continuam sendo pagos. No entanto, essa paralisação pode gerar impactos indiretos na economia, uma vez que a interrupção da produção afeta a circulação e o consumo de mercadorias. Além disso, a paralisação pode atingir outros trabalhadores ligados à cadeia produtiva, que não necessariamente fazem parte da empresa em locaute, mas dependem do seu funcionamento para manter suas atividades. Caminhoneiros que transportam

os produtos, trabalhadores do setor de logística e distribuição, fornecedores de matérias-primas e até pequenos comerciantes que dependem do fluxo constante de mercadorias podem sofrer prejuízos. Embora a legislação garanta o pagamento aos funcionários diretamente envolvidos, o efeito econômico se estende para além deles, afetando diversos setores interligados.

Conhecido como “*fermeture*”, na França, o locaute é considerado uma falta contratual por parte do empregador. No entanto, ele pode ser justificado caso o empresário comprove que essa era a única alternativa viável diante de circunstâncias como falta de matéria-prima, interrupção no fornecimento de energia, paralisação do processo produtivo ou queda na demanda por produtos. A legitimidade dessa ação repousa em três situações específicas: força maior que impossibilite a continuidade do trabalho; greve abusiva; e necessidade de proteger o patrimônio da empresa. Contudo, como ressalta Despax (1987), o locaute jamais deve ser utilizado como instrumento de intimidação ou de frustração do exercício do direito de greve.

Na França, há uma peculiaridade na interpretação do locaute que merece atenção: a defesa do patrimônio. A legislação francesa estabelece um limiar entre o locaute como mecanismo legítimo de proteção dos bens empresariais e sua utilização para enfraquecer um movimento grevista. Embora, na prática, ambas as situações tenham o mesmo efeito (impedir ou reduzir os impactos da paralisação), a Constituição francesa distingue esses dois momentos e reconhece o locaute como um instrumento legítimo de defesa do empregador, desde que não seja empregado como forma de repressão contra greves.

3.3 GREVE E LOCAUTE, DIREITOS IGUAIS?

O locaute não é necessariamente visto como um antagonismo direto à greve. Alguns juristas o interpretam como um instrumento coletivo de resolução de conflitos (Russomano, 1997). Embora seja uma prática realizada pelo patronato, a legislação brasileira não a classifica como crime, e em alguns países sequer há previsão de penalidade para sua realização. Há uma linha argumentativa que sugere a equiparação entre locaute e greve, entendendo que, assim como os trabalhadores utilizam a greve como ferramenta de luta, os empregadores recorreriam ao locaute para defender seus interesses. No entanto, conforme discutido anteriormente, a legitimidade dessa prática, especialmente quando tomada unilateralmente, é contestável. Aprofundaremos essa reflexão, partindo da posição crítica à ideia de uma suposta “igualdade” entre essas formas de mobilização.

O fechamento patronal pode ser compreendido de maneira análoga à greve, representando uma forma de ação do empresariado, que, assim como os trabalhadores, também busca expressar suas frustrações ou interesses. No entanto, há uma questão crucial sobre os limites dessa ação: enquanto os empregados possuem legitimidade de classe, apoiados pelo coletivo e pelos sindicatos, os patrões atuam na perspectiva de sua classe, detentora dos meios de produção (Dahrendorf, 1982). A lógica é que, assim como os trabalhadores têm o direito de fazer greve e reivindicar melhores condições de trabalho, também surge a legitimidade do empregador em se opor a esse direito, defendendo seus próprios interesses. No direito alemão, essa visão que concebe ambas as formas de mobilização, tanto objetivamente quanto subjetivamente, são entendidas como uma manifestação do princípio da “igualdade de armas” entre capital e trabalho (Daübler, 2020).

A paralisação que se configura como locaute é, de maneira geral, temporária. Pois, sua instrumentalização de pressão ao seu público, trabalhadores, visa frustrar ou enfraquecer reivindicações coletivas, assim, em princípio, há de ter, duração limitada. A prática em si do locaute é realizada pelo empregador com um intuito perversamente simples, formar uma força de resistência contra o trabalhador (Carvalho, 1988, Robortella, 2001; GE e Lopez, 2015; Pereira e Amaral, 2017) Ainda que duração limitada não é descartável a possibilidade de uma mentirosa paralisação prolongada ou até mesmo definitivas, como um meio para estabelecer uma pressão forte e eficaz sobre os trabalhadores (Godinho, 2014).

O alinhamento de que greve e locaute possam ser percebidos como iguais somente é possível ser admitido a percepção que trabalhadores e patrões tem relações de forças iguais. Sinay (1984) sustenta que a greve é o contrapeso que possibilita aos trabalhadores restabelecer o equilíbrio das relações de forças com o patrão. O locaute, por outro lado, é a forma abusiva ou, no limite, excessiva de poder, uma vez que é utilizado por quem já detém o poder. A greve é um fato social decorrente de impulso reivindicatório dos trabalhadores, por vezes, único contra o seu empregador, enquanto o locaute é uma ação patronal na defesa dos interesses do patrão (Vianna, 1965)

É contra prudente formular que trabalhadores e patrões tem a mesma legitimidade de reivindicação. Quando trabalhadores estão em greve, usando do seu direito fundamental de classe, fruto da união dos trabalhadores, colocam em risco os seus próprios meios de subsistência: o salário. Quando os empregadores fazem locaute, fazem em reação a greve, pela não danificação da sua propriedade, utiliza do locaute como um dos seus aparelhos defensivo (Revez, 1980). O pensamento de descrever ou até mesmo a defesa de locaute ser

igualmente não é sustentável. A reação de um evento não pode ser entendida como legítimo por que o primeiro é (Bobbio, 1992). Como estabelecido o evento locaute é construído de form unilateral, e a forma de vários trabalhadores não é compreendido como contrária a um patrão.

Os empregadores possuem diversos mecanismos de reação e defesa, alguns dos quais ultrapassam os limites do Estado de Direito. Como aponta Genro (1988), essas práticas incluem a criação de listas proibidas, demissões punitivas, promoções seletivas, enfraquecimento da liderança operária, infiltração de agentes provocadores, estratégias para fragmentar a organização dos trabalhadores, negociações com representantes sem legitimidade e até detenções seletivas, em articulação com forças policiais.

Um exemplo de retaliação coordenada pode ser observado na investigação aberta pelo Cade em 2024 sobre um esquema envolvendo 33 empresas, acusadas de restringir a “livre concorrência” salarial¹⁶. Essas empresas compartilhavam informações sobre salários e benefícios para determinados cargos, criando um ambiente onde os funcionários não recebiam propostas vantajosas ao mudar de emprego. Esse esquema, em funcionamento desde 2004, impedia variações salariais significativas entre as empresas, limitando o poder de negociação dos trabalhadores. Curiosamente, o debate sobre os limites da livre concorrência surge do mesmo autor frequentemente citado para defendê-la no contexto empresarial: Adam Smith (2021).

A equiparação entre greve e locaute encontra fortes resistências, tanto por suas bases conceituais quanto por suas implicações práticas. Uma das razões centrais para essa distinção é que o locaute nem sempre resulta de uma decisão coletiva. Embora ambos sejam instrumentos de pressão, suas naturezas são profundamente distintas. A greve se configura como um direito fundamental dos trabalhadores, resultado de sua organização coletiva, e envolve um risco direto à sua principal fonte de sustento: o salário.

Por outro lado, o locaute não possui respaldo legítimo além da própria decisão unilateral do empregador de interromper a produção. Enquanto a greve coloca em risco o salário e a subsistência do trabalhador, o locaute não compromete equivalentemente à posição do empregador, que mantém controle sobre os meios de produção e tem maior capacidade de recuperar eventuais prejuízos. Equiparar locaute e greve implica adotar uma tese que pressupõe uma igualdade entre patrões e trabalhadores que, além de alinhada a uma visão

¹⁶ Disponível em:

<https://veja.abril.com.br/coluna/radar/cade-investiga-33-multinacionais-por-formacao-de-cartel-no-pais>. Acesso em 08 fev. 2024.

liberal, ignora a realidade histórica da relação entre capital e trabalho, marcada por profundas desigualdades estruturais (Antunes, 2018).

O poder empresarial não se limita ao controle do capital, mas também à manipulação das relações de trabalho, estruturando formas sutis de dominação. Nesse contexto, técnicas inéditas de influência sobre condutas e subjetividades se consolidam, ampliando a esfera de controle para além da simples acumulação de capital. O “neoliberalismo emprega técnicas de poder inéditas sobre as condutas e as subjetividades. Ele não pode ser reduzido à expansão espontânea da esfera mercantil e do campo de acumulação do capital” (Dardot; Laval, 2016, p. 21).

As alterações no mundo do trabalho tiveram como seus resultados “[...] um exército de trabalhadores mutilados, lesionados, adoecidos física e mentalmente [...]” (Antunes, 2018, p. 151) em decorrência de “[...] um modelo de gestão que simultaneamente se organiza visando o envolvimento da subjetividade inautêntica, o controle da subjetividade dos trabalhadores [...]” (*Idem*). O controle que os empregadores exercem sobre o trabalho levou ao domínio sobre a força produtiva. Existe um cenário que propicia esse domínio, a necessidade de subsistêmica, e a insegurança que ronda o mundo do trabalho leva trabalhadores a ficarem submetidos a todas as formas de exploração e dominação. Os instrumentos que patrão tem para manter o controle e coerção foram se sofisticando, operações discricionárias, um exemplo que age dentro de locais de trabalho é o assédio moral, que diferente de qualquer maquinário ele moí as subjetividades desse empregado.

Os últimos números de assédio em local trabalho apresentou alta. Entre 2020 a 2023 a Justiça do Trabalho julgou 419.342 casos, em todas as instâncias. Segundo a CNJ¹⁷ o volume de processos teve uma alta de 44,8% de assédio sexual e os de assédio moral em 5%, no período. Todavia não há nenhuma novidade dessas ações, infelizmente. As práticas de assédio moral já eram vivenciadas muito antes dos processos de reorganização do trabalho e na produção realizadas nas últimas décadas do século XX (Antunes, 2018). Acontece que o assédio ainda que direcionado a um trabalhador, a sua repercussão é coletiva.

Os dados recentes apenas comprovam a existência de um sistema de opressão: uma estrutura enraizada no cerne do capitalismo, cuja lógica opera sob a égide do lucro, explorando as fissuras abertas pela exploração (Harvey, 1994, 2014; Marx, 2013). Na Coreia do Sul, onde uma empresa foi processada por obrigar seus funcionários da linha de produção

¹⁷ Disponível em:

<https://www.cnj.jus.br/em-tres-anos-justica-do-trabalho-julgou-mais-de-400-mil-casos-de-assedio-moral-e-sexual/>. Acesso em 20 jan. 2025.

a usarem fraldas¹⁸. No Chile, em 2007, uma rede de mercados também impôs essa prática aos seus trabalhadores¹⁹. Casos como o de funcionários orientados a usar fraldas descartáveis para permanecerem em seus postos de trabalho foram denunciados no Brasil em 2016²⁰. mais recente envolveu um funcionário de uma rede de fast food que chegou a urinar-se, pois não lhe foi permitido deixar seu posto de trabalho²¹. Nem mesmo lhe foi oferecida a opção de usar fralda descartável. Esses episódios não devem ser vistos como anomalias isoladas ou exageros pontuais de empresas desumanizadas, mas como expressões extremas de uma lógica histórica de controle do tempo e do corpo do trabalhador. A violência do cotidiano laboral, aqui evidenciada de forma brutal, tem raízes profundas na forma como o trabalho é organizado sob o capitalismo.

Retomamos esses casos recentes, associados às novas linhas de produção que resgatam o espírito da Revolução Industrial, mas podemos voltar ainda mais no tempo, aos efeitos posteriores a esse período, já no início do século XX. É nesse momento que a ciência do comportamento passou a ser incorporada nas empresas, transformando os funcionários de escritório — até então mais próximos dos empregadores — em meros acessórios das máquinas. Essa transformação não ocorreu de forma espontânea. Ela foi fruto de um movimento coordenado por engenheiros e administradores, interessados em extrair o máximo de produtividade a partir da racionalização dos gestos, dos tempos e até dos pensamentos dos trabalhadores.

Iniciou-se, então, uma extensa pesquisa em busca do ambiente de trabalho ideal, voltado à produtividade e à lucratividade. Cálculos foram feitos sobre a localização ideal dos banheiros, chegando-se a estimar que, em um ano, um trabalhador percorria 60 km para ir ao sanitário. Outros estudos mensuraram o tempo gasto para jogar uma bolinha de papel no lixo ou para digitar no teclado. Sistemas computacionais foram redesenhados para que os funcionários não precisassem mais pensar, apenas realizar conferências automáticas.

A relação entre essas estratégias de racionalização e os episódios extremos mencionados no início não é casual. Ambos expressam o mesmo princípio: eliminar ao

¹⁸ Disponível em:

https://www.google.com/url?q=https://oglobo.globo.com/economia/emprego/para-aumentar-producao-empresa-sul-coreana-proibe-funcionarios-de-irem-ao-banheiro-9500825&sa=D&source=docs&ust=1745960952476599&u sg=AOvVaw0Bv_SlVd4lVVKNsj5WTKuK. Acesso em 15 jan. 2025.

¹⁹ Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/Mundo/0,,AA1530871-5602,00.html>. Acesso em 15 jan. 2025

²⁰ Disponível em:

<https://vermelho.org.br/2016/06/05/multinacionais-obrigam-trabalhadores-a-usar-fralda-e-vetam-banheiro/>.

Acesso em 15 jan. 2025.

²¹ Disponível em:

<https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/05/video-funcionario-do-burguer-king-em-aracaju-urina-na-rou pa-apos-ser-proibido-de-ir-ao-banheiro.ghml>. Acesso em 15 jan. 2025.

máximo a autonomia do trabalhador, transformando o corpo e a mente em instrumentos totalmente subordinados à lógica da produção e do lucro. Assim, trabalhadores antes próximos da esfera decisória passaram a se distanciar do trabalho intelectual, aproximando-se dos processos robotizados das linhas de produção. No entanto, o que no “chão de fábrica” era feito com as mãos, nos escritórios passou a ser feito com o cérebro (Braverman, 1974). A eliminação progressiva do pensamento no ambiente de trabalho constitui um mecanismo de controle sobre os próprios trabalhadores. À frente desse processo, os peritos em administração da segunda e terceira gerações do taylorismo consolidaram a eliminação das fronteiras entre fábrica e escritório.

O locaute entra para esse conjunto de ferramentas de controle e imposição, reafirmando a posição dominante dos empregadores na relação de trabalho. Quando utilizado como represália, ele não somente enfraquece a capacidade de mobilização dos trabalhadores, mas também cria um ambiente de intimidação, no qual a greve deixa de ser um instrumento efetivo de reivindicação. Dessa forma, o locaute não apenas interfere na negociação coletiva, mas atua como uma estratégia para minar a resistência operária e manter a hegemonia patronal sobre as condições laborais.

3.4 LOCAUTE EM EXEMPLO

Na América Latina, há registros de sua utilização como ferramenta para desestabilizar governos e facilitar golpes de Estado. Dois exemplos marcantes dessa estratégia ocorreram no Chile e no Uruguai, sendo o primeiro amplamente conhecido no contexto das ditaduras latino-americanas. Esses casos demonstram como o fechamento patronal pode ir além das relações de trabalho, tornando-se um mecanismo de interferência direta no cenário político.

A greve dos caminhoneiros no Chile, em 1972, foi um dos momentos mais marcantes de tensão política e econômica do país. Organizada pela Confederação Nacional dos Proprietários de Caminhões, a paralisação surgiu como uma resposta às políticas do governo de Salvador Allende, especialmente diante da crise econômica e dos rumores sobre a nacionalização de empresas de transporte. Com a interrupção da distribuição de mercadorias, a escassez se agravou e o governo classificou a greve como ilegal, tentando conter o movimento. Em reação, os caminhoneiros bloquearam estradas, o que levou à decretação do Estado de Emergência. A greve contou com apoio de diversos setores e se estendeu por vários dias, gerando conflitos e mortes até que um novo gabinete fosse formado para tentar conter a crise.

Esse cenário intensificou a polarização política no Chile, abrindo caminho para o golpe militar de 1973. A deposição de Allende foi justificada pelos golpistas como uma necessidade para “salvar o país do comunismo” e reorganizar sua estrutura política e econômica. Seu governo seguia a chamada “via chilena ao socialismo”, promovendo reformas profundas dentro da legalidade democrática. No entanto, ao implementar mudanças por meio de decretos, sem negociações parlamentares, a oposição se fortaleceu e o ambiente político ficou ainda mais instável (Aggio, 2002).

O golpe militar não apenas interrompeu esse processo, mas impôs um modelo totalmente oposto. Como aponta Tomás Moulian (1993), o regime de Pinochet não restaurou a democracia, mas utilizou um discurso semelhante ao da Unidade Popular para justificar uma transformação radical — dessa vez, sob uma ditadura. O objetivo não era apenas reprimir a oposição, mas estruturar um novo sistema econômico, baseado em um Estado forte, mas voltado para um mercado com poucas regulações.

A ascensão de Augusto Pinochet consolidou um governo autoritário, onde o poder ficou altamente concentrado e as instituições formais perderam autonomia (Huneeus, 2000). A tomada de decisões passou a ser controlada diretamente pela cúpula militar, sem espaço para debates ou participação popular. O Chile viveu, assim, um período marcado pela repressão, mas também pela implementação de profundas mudanças econômicas e sociais, que redefiniram o país nas décadas seguintes.

Em 2006, o Uruguai testemunhou um dos lockouts mais significativos de sua história, liderado pela Confederação Patronal do Transporte de Cargas (Calevaro, 2023). Em outubro daquele ano, empresários do setor de transporte de cargas, donos de empresas de táxi e representantes das câmaras agrícolas organizaram um bloqueio por tempo indeterminado. O protesto foi uma resposta ao aumento no preço dos combustíveis determinado pelo governo. A paralisação durou 48 horas, imobilizando cerca de 20 mil caminhões e bloqueando duas das três principais entradas do porto de Montevideu. Diante da pressão de associações e da mídia, o governo decretou a essencialidade do transporte de cargas e das atividades portuárias, forçando os empresários a suspenderem o movimento. No entanto, as negociações resultaram em uma compensação financeira para as empresas afetadas pelo aumento do diesel. Esse episódio consolidou-se como um marco na história dos lockouts no país, evidenciando a capacidade de mobilização e a influência dos setores empresariais envolvidos.

4. DIAS DE PARALISAÇÃO O PASSADO SOBRE RODAS

O capítulo dedica-se à análise das discussões que explicam a PPI, considerando sua relevância para a compreensão da composição do preço dos combustíveis. Ambas as informações são frequentemente reutilizadas pelos caminhoneiros, suas entidades representativas e frequentemente reafirmadas pelo Estado em algumas negociações. Além disso, o capítulo aborda os dias de paralisação, condensando informações sobre os 11 dias de paralisação, que se estenderam por toda a região do país.

4.1 PPI, AS PÁGINAS DA CONSTITUIÇÃO RASGADAS

Toda essa compreensão histórica sobre a criação da Petrobras é essencial para entendermos o que a Política de Paridade de Importação (PPI) significa nesse cenário. Essa nova política de preços foi implementada durante o governo Temer, após a nomeação de Pedro Parente como presidente da maior estatal brasileira, conforme comunicado oficial da Petrobras em outubro de 2016 (ADOTAMOS..., 2016). O comunicado destacou os objetivos e as diferenças nos ajustes de preços dos combustíveis, agora vinculados diretamente aos custos cambiais da importação em dólar. A PPI vai além de apenas os atrelar ao dólar, repassando todas as variações, valorizações e depreciações diretamente ao consumidor final. Antes da PPI, o governo controlava essas variações por meio de uma política de preços que visava conter a inflação, uma política discricionária²². No entanto, essa estratégia gerou um aumento da dívida da Petrobras. Segundo os resultados da própria empresa, o prejuízo líquido de 2015 foi de R\$ 34,8 bilhões (DIVULGAÇÃO..., 2016).

Com a adoção da PPI, nos primeiros meses ficou claro o que ocorreria ao vincular flutuações cambiais diretamente ao consumidor. Segundo o relatório anual da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis), o primeiro anúncio de redução dos preços praticados na refinaria ocorreu em 16 de outubro, com uma queda de 2,7% no preço do diesel. No entanto, nos Estados Unidos, havia uma defasagem em relação ao preço praticado, que era 31% menor em comparação a janeiro (68%) e fevereiro (64%). Menos de um mês após o primeiro anúncio, em 8 de novembro do mesmo ano, a Petrobras anunciou um novo corte de 10,4% no preço da refinaria. A política parecia otimista

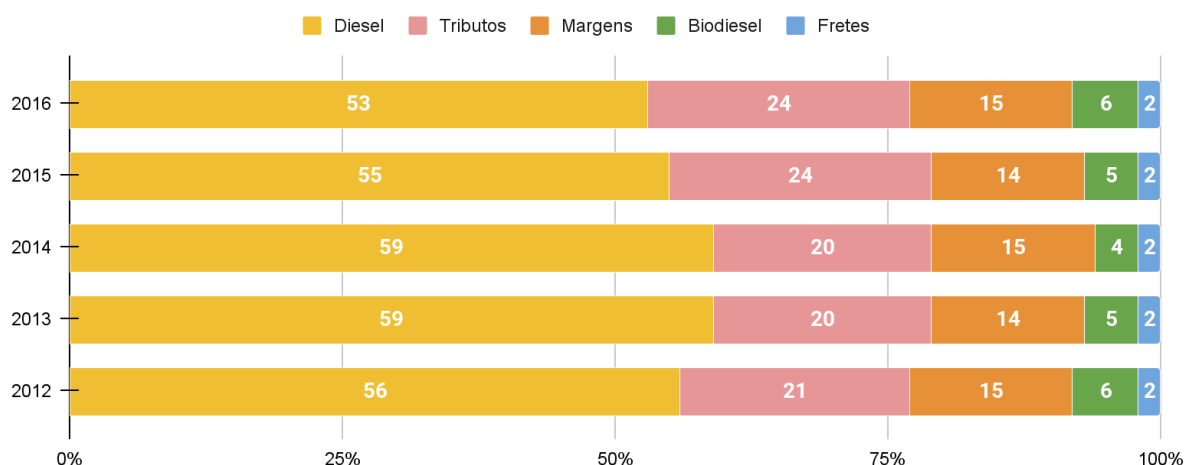
²² Entre 2001 e 2010, a Petrobras determinava os preços dos derivados, mantendo-os, em um certo grau, alinhados aos preços internacionais, com reajustes periódicos, embora não diários ou semanais. Eventualmente, os preços ficavam acima ou abaixo do mercado internacional, mas tendiam a ficar atrelados a esse mercado em um racional. Entre o segundo semestre de 2010 e o fim de 2014, os preços de alguns dos derivados ficaram sistematicamente abaixo do mercado internacional. (BNDES, 2018)

durante a queda do mercado internacional, mas em 5 de dezembro, um novo ajuste foi anunciado, desta vez um aumento de 9,5% nas refinarias, justificado pelas flutuações cambiais do período. Se as flutuações cambiais fecham em alta, o consumidor final terá que arcar com esse pagamento imediatamente, incidindo diretamente no preço do diesel nas bombas dos postos de combustíveis, atualizadas com frequência, ou melhor, sem qualquer controle por parte do Estado. O breve espaço de análise inicial poderia, naquele momento, não parecer uma previsão do que aconteceria quase um ano e meio depois, mas já apresentava as novas regras e a quem os trabalhadores estavam à mercê.

4.2 COMPOSIÇÃO DOS PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS

É importante entender o que compõe o preço final dos combustíveis, especialmente em relação ao diesel, uma vez que este é amplamente utilizado pelos caminhoneiros e impacta outros setores que dependem dessa mão de obra para receber suprimentos. Segundo a Fecombustíveis, a composição do preço do diesel era dada da seguinte forma:

Composição do preço do diesel



Fonte: FECOMBUSTÍVEIS

Elaboração do autor.

Os preços de revenda não são puros; passam por uma composição que inclui tributos, dimensionados entre os federais (PIS/Pasep, Cofins e Cide) e os estaduais (ICMS), além das margens de distribuição e revenda, do biodiesel e do frete. A partir do gráfico, observa-se que as maiores oscilações na composição foram do diesel e dos tributos, quase como uma relação entre si. Em 2015, a participação dos tributos saltou de 20% para 24%, pois o agravamento da

crise fez com que o Cide voltasse a incidir na composição, enquanto o ICMS dos estados teve uma queda — em Mato Grosso, por exemplo, saiu de 17% para 12% em 1 de junho (FECOMBUSTÍVEIS, 2016). Em 2016, houve uma concorrência entre as alíquotas de ICMS, com o maior estado chegando a 25% (Amapá) e o menor a 12% (São Paulo). Existe uma grande discussão sobre os tributos incidentes, especialmente os estaduais, que demandaria uma análise mais aprofundada em outro momento; este trabalho não tem essa pretensão.

Ao final do ano, com as medidas da PPI aplicadas, a Petrobras voltou a fazer manchetes, desta vez com uma imagem positiva. O mercado reagiu bem à sua nova política de preços, resultando em um dos melhores anos de superação para a empresa, que saiu de um prejuízo para uma valorização de suas ações. Segundo o InfoMoney, um estudo da Economática apontou um crescimento de 146,33% em comparação a dezembro de 2015 (Rizério, 2016). Com um ano extremamente agitado e cheio de reviravoltas, 2016 marcou a gestão da Petrobras como aquela que escolheu um caminho desafiador, que constitucionalmente a colocou em uma posição complicada, e, a pouco menos de dois anos de sua decisão, teria uma resposta a essa escolha.

Em uma nota técnica da DIEESE, foi relatado que, a partir de julho de 2017, as correções de valores praticados nas refinarias começaram a ocorrer diariamente. A venda de quatro²³ refinarias estava em estudo, e houve uma diminuição da produção nas refinarias. O governo se mostrou suscetível ao que acontecesse, e, no ano da nota, estavam cadastradas 239 empresas autorizadas a importar petróleo, cerca de 33% delas registradas após 2016. Outro fator levantado pela nota técnica foi a aprovação do aumento das alíquotas de PIS/Cofins, que passaram de 9% para 14% em julho de 2017. Durante o período avaliativo da nota, de 22 de abril a 22 de maio, o preço do diesel foi reajustado nas refinarias quase a cada dois dias, totalizando 16 aumentos, fazendo com que o preço ao consumidor final subisse de R\$ 2,89 para R\$ 4,00 nos postos mais caros. No cenário externo, a nota apontou um crescimento expressivo de cerca de 23% na cotação do barril de petróleo no mercado internacional. Nesse contexto, a orientação da Petrobras era operar com o menor nível possível de refino, diminuindo a produção, enquanto o preço do barril (em dólar) subia e o capital internacional dominava a estrutura acionária. As políticas de preços favoreciam os dividendos, já que eram

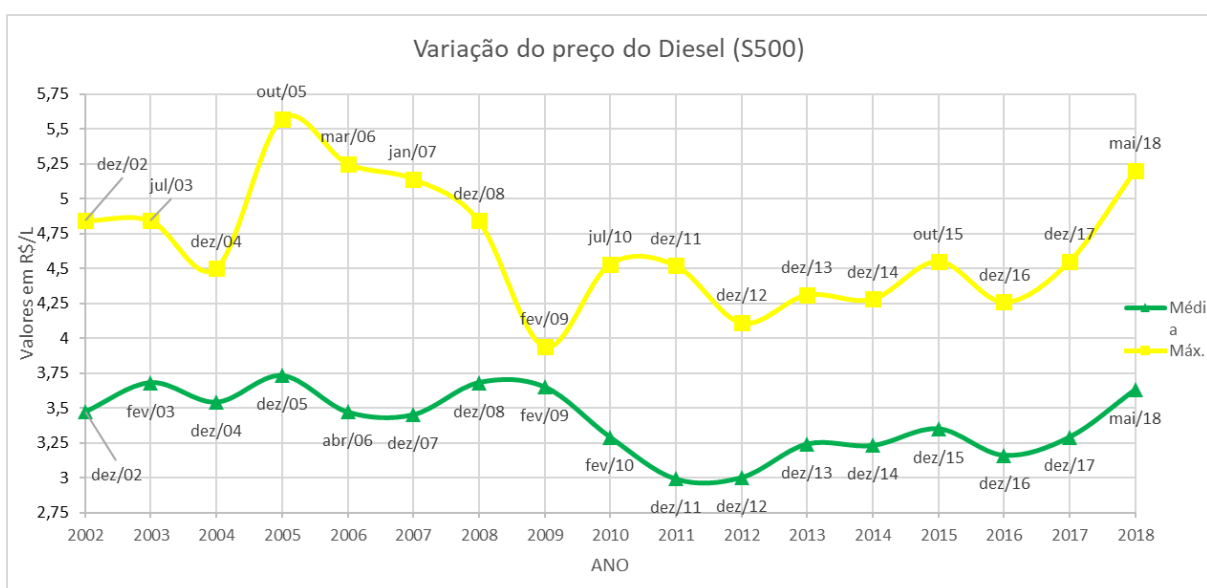
²³ “A Petrobras anunciou nesta quinta-feira (19) que avalia reduzir a sua participação no mercado de refino de petróleo, mediante parcerias e venda do controle de 4 refinarias dos blocos regionais do Nordeste e Sul do Brasil, mantendo a operação da estatal no Sudeste, onde está a maioria das unidades de refino da companhia”.

Disponível em:

<<https://g1.globo.com/economia/noticia/petrobras-estuda-modelo-de-parceria-e-venda-de-fatia-de-4-refinarias.g.html>> Acesso em 16 de abr. de 2023.

ajustadas conforme as flutuações cambiais. O fator que ficava à parte nessa equação era quem realmente pagava a conta: o consumidor final. No meio de todos esses acontecimentos, a Petrobras continuou a produzir petróleo em quantidade mais que suficiente para o país; no entanto, sua política priorizava a exportação²⁴.

Alimentamos essa discussão sobre a composição do preço e a política de paridade internacional para compreender onde cada um deles atua. Assim, ao analisar as solicitações dos caminhoneiros e os documentos, seria possível entender o que e para quem eles escreviam. Iniciamos o texto afirmando que uma das principais bandeiras levantadas pelos caminhoneiros durante os dias de mobilização foi o preço do diesel, considerado o segundo entrave para sua profissão. No entanto, uma análise dos preços do diesel ao longo do tempo revela um dado diferente: aqueles que afirmam que, naquele momento, houve a maior precificação do diesel estavam errados.



Fonte: ANP²⁵ (Valores corrigidos para 2023)
Elaboração do autor.

²⁴ A produção de petróleo no Brasil, em abril de 2018, foi de 2,6 milhões de barris/dia (sem considerar 673 mil barris de gás natural). Neste mesmo mês, as refinarias da Petrobras processaram 1,6 milhão de barris/dia e o consumo interno de derivados ficou em 2,2 milhões de barris/dia. Assim, mesmo produzindo 400 mil barris de petróleo a mais do que o necessário para atender ao consumo nacional, o país importou cerca de 600 mil barris de derivados/dia. Isso aconteceu porque a Petrobras está aumentando a exportação de petróleo cru e, ao mesmo tempo, reduzindo a utilização de suas refinarias. As refinarias da empresa possuem capacidade de refinar 2,4 milhões de barris/dia, mas estão utilizando apenas 68% dessa capacidade. Além disso, parte dessa produção de derivados está sendo direcionada para atender ao mercado externo. (DIEESE, 2018)

²⁵ Disponível em:

<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-revenda-e-de-distribuicao-combustiveis/serie-historica-do-levantamento-de-precos>

A partir do gráfico, conseguimos identificar que o maior preço médio de revenda foi em dezembro de 2008, com o valor de R\$ 3,73, apenas R\$ 0,10 acima de maio de 2018 (R\$ 3,63). A partir de 2012, o cenário mostrava preços mais baixos em comparação aos anos anteriores. Esse indicador, de forma alguma, descaracteriza a discussão sobre o peso que o diesel tem para os caminhoneiros, mas evidencia que há muito mais na insatisfação da manifestação. A apresentação nos torna mais críticos em relação aos discursos e solicitações que as representações faziam. É com essa informação e perspectiva que começamos a discorrer sobre os onze dias sucessivos de mobilização dos caminhoneiros, que ocorreram ao longo das rodovias do território brasileiro.

4.3 DOS DIAS E DOS FATOS QUE ANTECEDEM A MOBILIZAÇÃO CENTRAL

Manhã de terça-feira, discorre os oito dias do mês de maio. A rodovia federal BR-040 ficou totalmente fechada no quilômetro 602, caminhoneiros mineiros faziam protesto em Congonhas e na Região Central de Minas Gerais²⁶. Durante o período que a via ficou fechada somente passagem de ônibus e veículos leves era permitida. O Sindicatos dos Caminhoneiros de Minas Gerais se absteve da participação do protesto, também não houve indicação de liderança ou iniciativa para fechar a via. A liberação da via foi realizada pouco depois da 10h, todavia foi o suficiente para um congestionamento de seis km no sentido Rio de Janeiro, e de três km em direção a Belo Horizonte. O motivo, o aumento do diesel, valor do combustível chegava a R\$ 3,50.

Brasília, Eixo Norte²⁷ e saídas congestionadas, dois dias após minas. As carreatas de caminhoneiros fechavam a principal rodovia de saída da cidade, em nome de uma baixa dos preços dos combustíveis, também a revogação de uma resolução ²⁸do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. O Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Distrito Federal - SINDIBRAS não teve posicionamento sobre as carreatas. O protesto, assim

²⁶ Cf.

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/05/10/internas_economia.679653/caminhoneiros-protestam-em-brasilia-contr-aumento-no-preco-de-combust.shtml. Acessado em 21 de ago. 2024.

²⁷ Cf.

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/05/10/internas_economia.679653/caminhoneiros-protestam-em-brasilia-contr-aumento-no-preco-de-combust.shtml. Acessado em 21 de ago. 2024.

²⁸ Resolução nº563. Estava em vigência desde janeiro de 2018. Obrigava os caminhoneiros a adaptar seus veículos em um sistema de segurança que dificultaria como ela seria erguida. O valor da adaptação era cotada de 3 a 5mil reais. Resolução foi revogada por um ano, até que encontrasse uma forma da implementação menos custosa aos trabalhadores. Revogação ocorreu no mesmo dia da carreata, porém foi mediada pelo deputado Patrício Destro, a carreata e a resolução não tem ligação direta.

como foi veiculado, começou por volta das 6h em Colorado. Um pouco mais de 40 caminhoneiros participaram do ato, o percurso realizado foi do Estádio Nacional de Brasília Mané Garrincha, o intuito realizar uma assembleia²⁹. Ocupando uma faixa da via, o desconforto urbano no trânsito não teve outra saída que não um engarrafamento da saída Norte até o começo no Eixo Rodoviário. No dia o Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do DF acompanhou os caminhoneiros. Um dos entrevistados pelo jornal Correio Braziliense anunciava: “Nós resolvemos protestar. Vamos chamar atenção do Brasil e a população deveria se unir a todos nós”.

Quatro dias após os protestos em Brasília em nome da diminuição do preço dos combustíveis a Associação Brasileira dos Caminhoneiros - ABCAM protocola um ofício³⁰, endereçado ao presidente da república, Michel Temer e a Casa Civil no dia 14 de maio. A Associação solicitou a redução a 0 (zero) dos impostos PIS/PASEP, Programa de Integração Social e Formação do Patrimônio do Servidor Público, respectivamente, incidentes na composição do preço do diesel. Também, isenção da alíquota da CIDE - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social. No ofício saliente que o diesel representa 42% dos custos do negócio, o argumento para a redução e isenção dos impostos utilizou os dados da ANP - Associação Nacional de Petróleo, a organização afirma que 43% da composição do preço do diesel na refinaria é imposto³¹.

O documento emitido pela Associação também reivindica ao governo uma proposta de “Fundo de Amparo ao Transportado Autônomo”, consistiria em um subsídio para a compra do óleo diesel. Ao final do documento o tom era sobre que o não retorno dentro do solicitado a Associação não teria outra escolha que não uma convocatória ao nível nacional. Ressaltamos que durante todo o ofício apresenta a importância do transporte rodoviário de cargas, e a convicção de saber os reais impactos econômicos e cotidianos que uma paralisação afetaria o país. Destaca os trechos onde o presidente coloca “Imagine o Brasil ficar sem transporte por uma semana ou mais?”. Não obstante, a Associação demonstra que tinha conhecimento dos efeitos da política de preços aplicada pela Petrobras e que não são somente impostos que influência as flutuações e correções diárias dos combustíveis.

²⁹ Após assembleia também foi reivindicado a taxa de limpeza sobre lixo transportado a SLU - Serviço de Limpeza Urbana.

³⁰ Disponível em <http://www.abcam.org.br/images/OFICIO-ABCAM---N-34---PRESIDENTE-MICHEL-TEMER-1.pdf> Acesso em 15 mai. 2025.

³¹ ICMS, PIS, da Cofins e Cide

A Associação enviou o ofício dia 14 de maio, sem retorno por parte do estado, ou qualquer nota na imprensa, coletiva ou acordo entre as partes, dois dias depois era realizada uma convocatória por parte da Abcam. Em vídeo³² publicado no site da associação o presidente, José da Fonseca Lopes, a convocatória reforçava a qual lado estava a associação, posicionando-se como a frente das negociações, ressaltando que já havia tentando uma conversa a partir de dois ofícios, mas sem resultado esperado. O presidente da Abcam comunicava os caminhoneiros em tom de união das lideranças, para que fosse defendido uma “pauta única, consistente”. O objetivo não era descartar lideranças, mas modelar as solicitações realizadas, o presidente não se apresentou como um representante e argumentava que o que estava em jogo era maior que as “individualidades” desses que poderiam se apresentar como representantes. No final pede por uma paralisação “tranquila, consciente e segura [...] e que Deus nos proteja”.

Quinta-feira, 16 de maio, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos - CNTA emitiu um ofício³³ endereçado para o presidente da república e mais seis ministros do governo. A CNTA intitulada como “entidade sindical de grau máximo” dentro do ofício indicativa três pontos de insatisfação, valor do frete baixo, cobrança de pedágio para eixo suspenso³⁴ e, claro, o aumento quase diário do valor do diesel. A confederação fez sinal sobre o fevereiro de 2015, alusão a paralisação de caminhoneiros, em ofício descreveu como “espontânea” a paralisação nacional. Também, já indicava uma paralisação agendada para a próxima segunda (21) em todo o território nacional. O ofício foi estrutura em dois pedidos diretos:

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 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)³⁵

Para chegar nesses dois pontos a Confederação atestou que consultou mais de 120 sindicatos e pontos espelhados por todo país e localizar os pontos que mais afligiam a

³² Cf.

<http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/520-presidente-da-abcam-publica-video-convocando-liderancas-d-a-categoria>. Acessado em 21 de ago. 2024.

³³ Disponível em <<https://www.intercept.com.br/2018/05/25/caminhoneiros-avisaram-governo-de-greve/>> Acesso em 15 mai. 2025.

³⁴ EXPLICAR O PORQUÊ DISSO AQUI <A paralisação dos caminhoneiros no Brasil (maio de 2018): força dirigente, alianças e interesses de classe em disputa>

³⁵ Disponível em <<https://www.documentcloud.org/documents/4486133-Carta-CNTA/>> Acesso em 15 mai. 2025.

categoria no país. Ao final solicitava uma audiência pública em caráter emergencial para discutir as solicitações e encontrar soluções melhores que não uma paralisação. Cabe destacar que tanto os ofícios da Abacam quanto da CNTA apresentaram a paralisação como última solicitação, também só tinha data para começar³⁶, nenhum ofício indicava prazo para finalização, ou melhor, tinha uma data “quando as solicitações forem acatadas”

Quinta-feira, 17 de maio, a Concessionária NovaDutra conseguiu uma liminar³⁷ de proibição que ocorra qualquer paralisação por toda a extensão da Rodovia Presidente Dutra, são 402 quilômetros de rodovia nos trechos que ligam Rio de Janeiro a São Paulo. A liminar é objetiva em sua proposta onde diz que está proibido “o tráfego de pessoas ou estacionamento de veículos bem como, por Centrais Sindicais, Órgãos de Classe e Movimentos Sociais, estes últimos caso identificados por ocasião à participação de manifestação ‘Paralisação dos Caminhoneiros’, sob pena de multa no valor de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais), em caso de descumprimento. Foi determinado ainda o distanciamento mínimo de 500m de pessoas e veículos (participantes das manifestações) das praças de pedágio”. Para execução da liminar ficou a julgar o Comando da Polícia Rodoviária Federal e ao Comando da 2ª Região Militar do Exército Brasileiro.

Sexta-feira, 18 de maio, a ABCAM realiza uma convocatória³⁸ aos caminhoneiros autônomos em nível nacional. Pedido era que a partir das 6h da manhã da segunda (21) todos os caminhoneiros realizassem a paralisação das suas casas ou de postos de combustíveis, a nota reforçava que fosse feita de “forma ordeira e pacífica”, também não apoiavam qualquer barricada em rodovias. Outras entidades prestaram apoio a Associação, foram elas: União Geral dos Transportadores Escolares - UGTESP, Cooperativa de Turismo do Distrito Federal - COOPETUR, Sindfrete, Unitrans Brasil, Sindicato de Escolares de Pernambuco e Sindicato de Taxistas de São Paulo e nordeste.

Domingo, 20 de maio, a Associação emite uma nota³⁹ com as palavras do presidente pedindo que as manifestações que ocorrerem a partir da segunda (21) sejam realizadas dentro

³⁶ 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>.

³⁷ A liminar, [processo](#) nº: 1001261-76.2018.8.26.0543.

³⁸ Cf.

<http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/522-nota-oficial-paralisacao-nacional-dos-caminhoneiros-autonomos>. Acessado 21 de ago. 2024.

³⁹ Cf. <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/523-carta-aos-caminhoneiros>. Acessado 21 de ago. 2024.

da legalidade, e não descumpram as questões das boas manifestações pacíficas. O presidente ressalta sobre a liminar do Interdito Proibitório que os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e algumas regiões de Minas Gerais tem, para tomarem cuidado em suas ações. Reforça a necessidade da ação e o motivo da paralisação ocorrer.

Em reflexo as convocatórias tanto da CNTA quanto da Abcam a Justiça⁴⁰ do Paraná a pediu da AGU publicou uma liminar⁴¹ de proibição para manifestação que bloqueava em rodovias. O pedido veio a partir de um ofício⁴² da PRF do paraná no dia 18 de maio, porém só foi publicada no dia 20 e começava a valer a partir do dia 21, segunda, sem data de termino. A liminar foi endereçada principalmente as entidades sindicais: CNTA, SINDICAM-PR, SINDITAC de São José dos Pinhais. O valor da multa a ser aplicada era de 100 mil reais em caso de interdição de rodovia federal, também ficaram proibidos invasão em praça de pedágio da praça de São José dos Pinhais, a multa alcançava 20 mil reais.

Dos dias que antecederam a paralisação dos caminhoneiros são marcados pela insistência das entidades sindicais para um diálogo, ainda que não pudesse ser atendido, mas uma negociação estar aberta. O estado brasileiro se fechou, não deu atenção, ainda que os magistrados que deram as duas liminares em seus textos escreveram estarem conscientes da eminência da paralisação e dos seus prejuízos. Também, não se retira dos olhos que ambos ofícios enviados estavam conscientes de os ajustes diários vem de uma política de preços da Petrobrás, e não uma insistência em aumentar os preços. A política de preços atende uma agenda iniciada há muito anos, e na agenda não comporta trabalhadores insatisfeitos, é o que os dias da greve nos contam a frente.

4.4 PRIMEIRA FASE DA PARALISAÇÃO

Durante a pesquisa sobre os 11 dias de paralisação, foi possível identificar duas fases distintas no movimento. A primeira fase ocorre antes do "acordo final" no sétimo dia e é dividida em duas partes: os três primeiros dias e os quatro seguintes, considerados como a primeira fase da greve. A segunda fase se refere ao período posterior ao acordo, abrangendo os dias oito a onze. Isso se deve ao fato de que alguns estados aderiram tardiamente à

⁴⁰ Disponível em

<<https://www.poder360.com.br/brasil/justica-do-parana-proibe-bloqueio-de-rodovias-em-protesto-de-caminhoneiros/>> Acesso em 15 mai. 2025.

⁴¹ Disponível em <https://static.poder360.com.br/2018/05/20180521_decisao_judicial_caminhoneiros.pdf> Acesso em 15 mai. 2025.

⁴² Disponível em

<<https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/justica-proibe-caminhoneiros-de-bloquear-rodovias-federais-no-parana.ghtml>> Acesso em 15 mai. 2025.

paralisação ou sentiram seus efeitos de forma gradual, o que resultou na extensão da greve para outras regiões. As negociações e discussões continuaram, mesmo após o acordo entre algumas instâncias representativas e o governo federal.

3.4.1 Três primeiros dias

Nos primeiros dias, os sinais mais atentos se voltaram às rodovias, a movimentação dos motores e rodas se escutavam desde a madrugada de domingo para segunda-feira, não sendo uma surpresa. As primeiras paralisações foram marcadas nas cinco regiões do país. Em Macapá se via 30 caminhoneiros de um ato, deixando trânsito lento, a passagem somente de veículos leves, ou de emergência, e assim se estendia pelas demais regiões que tinha paralisam. Em Pernambuco, até às 10h30, um grupo de aproximadamente 100 caminhões bloqueava uma faixa em cada sentido. Na rota de safra de grãos mais importante do país (BR-163), em Goiás, os protestos ocorriam em três pontos. Em São Paulo, os caminhoneiros foram mais estratégicos em sua concentração, foi em frente a Replan, em Paulínia, desde as 07h30.

A CNTA registrou 188 pontos de paralisação no país na segunda-feira, Abcam afirmou que 200 mil caminhoneiros participaram do primeiro dia, e no segundo teve um quantitativo próximo dos 300 mil. As paralisações se estendiam a outros estados, como Alagoas - congestionamento chegou a 10 km, com filas de veículos -, na Bahia, Sergipe - o porto, em Aracaju, foi fechado e liberado somente as 17h30, sob negociações -, Mato Grosso, no Rio Grande do Sul - ocasionou um congestionamento de oito km, na Freeway teve concentração de 800 caminhões. Estados como Pernambuco, Minas e São Paulo, aumentaram os protestos, no estado mineiro teve um salto de 15 pontos para 20 no segundo dia. Um dos acessos do Porto de Santos teve bloqueio de acesso. No terceiro dia se estendia para os estados do Piauí - com manifestações com aproximadamente 400 caminhoneiros, bloqueios de até 22km de congestionamento - e no Rio de Janeiro, e no Distrito Federal.

No primeiro dia os impactos sentidos no perímetro urbano foram em congestionamentos, mas nenhuma cadeia de suprimentos tinha sido impactada pelos caminhoneiros no acostamento. Os impactos da paralisação de caminhoneiros foram alcançar a vida cotidiana no segundo e terceiro. Os portos (Aracaju, Santos, Itapoá e São Francisco do

Sul) não tinham mais fluxo, pois seus acessos foram bloqueados, parcialmente ou total - o de Santos ficou totalmente bloqueado.

Empresas tiveram que interromper no Paraná, 20 mil funcionários de oito cooperativas agrícolas foram dispensados e outras empresas tiveram suas operações afetadas (Man - Rio de Janeiro; Ford - São Paulo e Bahia; Bosh; GM; VW - São Paulo; e BRF). A União da Indústria de Cana-de-açúcar (Unica) informou que algumas usinas de cana no centro-sul do país reduziram o ritmo de moagem. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) relatou que 16 fábricas interromperam a produção de veículos. A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) emitiu um comunicado alertando sobre os riscos ao setor, incluindo a suspensão de abates, além dos problemas causados pelo transporte de animais parados nas rodovias.

Os aeroportos concedidos da Infraero (Congonhas-SP, Palmas-TO, Recife-PE, Maceió-AL e Aracaju-SE) apresentaram relatório que não teriam combustível para operar durante a semana, o Aeroporto de Brasília no segundo dia já não tinha recebido os caminhões de querosene necessário, foi restringido a chegada de voos. Em Pernambuco, o Aeroporto dos Guarapes registrou o cancelamento de 70 voos, e a frota de ônibus foi reduzida em 30% devido à escassez de combustível.

Os mercados foram os próximos a ser sentidos, os primeiros setores eram dos hortifrutigranjeiros, o seu caráter perecível, foi o primeiro a sumir das prateleiras. As Ceasas de norte a sul (Bahia, Ceará, Sergipe, São Paulo, Rio de Janeiro e Santa Catarina) do país tiveram seus recebimentos reduzidos e como consequência um aumento dos preços dos produtos comercializados⁴³.

No norte do país (Palmas) já não tinha combustível nos estoques nem nos postos. Brasília, os caminhoneiros bloquearam o acesso ao Terminal Terrestre da Petrobras, e postos de combustíveis começaram a enfrentar falta de etanol. No Rio de Janeiro, a Fetranspor informou que 40% da frota de ônibus não saiu às ruas devido à falta de óleo diesel. Em risco de desabastecimento, a prefeitura de Ponta Grossa-PR priorizou o abastecimento de veículos da saúde e segurança.

Outros pequenos setores foram sentidos como os Correios (Paraná) apresentou atrasos na Entrega, a Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) suspendeu as aulas a partir da noite de quarta-feira (23). O abastecimento de GLP foi afetado, e a Abrafarma (Associação

⁴³ Em destaques no Rio de Janeiro, o saco de bata passou a ser comercializado a R\$ 300,00, antes era encontrado entre R\$ 70,00 a R\$80,00.

Brasileira de Redes de Farmácias e Drogarias) também relatou desabastecimento em farmácias e drogarias em todo o país.

No primeiro dia de paralisação, foi realizada uma reunião de urgência, convocada pelo presidente Michel Temer, reunindo os ministros Moreira Franco (Minas e Energia), Eliseu Padilha (Casa Civil), Eduardo Guardia (Fazenda), Esteves Colnago (Planejamento) e o secretário da Receita Federal, Jorge Rachid, no Palácio do Planalto. A pauta principal era discutir os avanços dos protestos e as estratégias para conter as paralisações. Durante o encontro, Pedro Parente, então diretor da Petrobras, reconheceu que as altas taxas de combustíveis estavam diretamente vinculadas à flutuação do dólar. Por sua vez, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, destacou os esforços para encontrar formas de tornar o preço do combustível mais previsível e estável. Na manhã seguinte, o presidente do Senado, Eunício Oliveira, e o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia, anunciaram para o dia 30 a realização de uma Comissão Geral no Congresso, com o objetivo de acompanhar os desdobramentos da política de reajuste de preços de combustíveis no país. Na terça-feira, a Petrobras anunciou um novo reajuste, com um aumento de 0,97% no valor do combustível nas refinarias.

Na manhã do terceiro dia, a Petrobras anunciou uma redução de 2,08% no preço da gasolina e de 1,54% no preço do diesel nas refinarias. O preço da gasolina caiu de R\$ 2,0867 para R\$ 2,0433 por litro, enquanto o diesel foi reduzido de R\$ 2,3716 para R\$ 2,3351. A Advocacia-Geral da União (AGU) obteve uma liminar da Justiça Federal obrigando o Sindicato dos Transportadores de Cargas Autônomos de Pernambuco (Sintracape) a liberar a passagem de carretas de combustível para o Aeroporto dos Guararapes-PE. A Justiça do Distrito Federal também proibiu, por decisão liminar, que os protestos de caminhoneiros bloqueassem a saída do Terminal Terrestre de Brasília da Petrobras, com uma multa de R\$ 100 mil para a associação responsável, sujeita a recurso.

Além disso, o juiz da 16ª Vara Federal, Marcelo Rebello Pinheiro, determinou que a Associação Brasileira de Caminhoneiros e manifestantes liberassem as rodovias BR-070, BR-040, BR-050, BR-060, BR-080 e BR-251, que estavam bloqueadas. O Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens no Estado do Paraná (Sindicam-PR), a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) e o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de São José dos Pinhais foram considerados réus no interdito proibitório, com a AGU como autora. A 2ª Vara Federal de Uruguaiana determinou a liberação das BRs 290 e 472, atendendo a um pedido da AGU devido aos impactos dos

protestos. Na noite de quarta-feira, o presidente da Petrobras, Pedro Parente, anunciou uma redução de 10% no preço do diesel nas refinarias, válida por 15 dias. A redução significaria uma queda de 23 centavos por litro nas refinarias e de 25 centavos para os consumidores.

Os sindicatos (Settrim - MG; Sindicam - AM, AL e PA) apoiaram publicamente as manifestações dos caminhoneiros. Em Natal os caminhoneiros parados na via incentivavam outros a aderirem ao movimento. A ideia de um caminhoneiro passar por essas concentrações não era bem aceita, na divisa do Maranhão para o Tocantins caminhoneiros que tentaram passar pelos bloqueios nas rodovias, que estavam com objetos, eram obrigados a parar - em Minas Gerais eram vistas cenas como essas de convocatórias entre caminhoneiros no acostamento e outros que tentavam passar. Em Barra Mansa - RJ, houve episódios de apedrejamento contra os caminhoneiros que não aderiram à paralisação.

Em solidariedade, motoristas de aplicativos também aderiram aos protestos, como foi o caso na capital amazonense, onde caminhoneiros e motoristas de aplicativos se reuniram para exigir a redução do preço da gasolina. Em Porto Velho, representantes de motoristas de aplicativos aderiram à paralisação e formaram uma barreira em frente a uma distribuidora da Petrobras, na Estrada Belmont. Em Goiânia, motoristas de vans escolares e aplicativos também se uniram aos protestos. A entidade afirmou que a medida de zerar a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o preço do diesel não seria suficiente para conter a alta dos combustíveis.

A 2ª Vara Federal de Florianópolis concedeu uma liminar para impedir que as manifestações bloqueassem as rodovias federais catarinenses. O sindicato Sulpetro, que representa os postos de combustíveis no Rio Grande do Sul, também manifestou seu descontentamento com a política de preços da Petrobras, que inclui reajustes diários. O sindicato propôs a uniformização das alíquotas de ICMS como uma alternativa para reverter essa situação.

A Fecombustíveis considerou que a ação do governo em zerar a Cide durante os protestos foi uma tentativa de ganhar tempo e enfraquecer a paralisação. Contudo, a federação não via essa decisão como suficiente para resolver o problema enfrentado pela categoria. Em resposta, o presidente da CNTA, Dilmar Bueno, declarou em nota que a greve continuaria destacando que a redução da Cide não teria um efeito substancial para os caminhoneiros.

Enquanto isso, os estivadores anunciaram que iriam aderir ao movimento nos próximos dias. O Sindicombustíveis-PR se manifestou contra a nova política de preços da

Petrobras, mas enfatizou que as manifestações devem ser pacíficas e não devem impedir o abastecimento de produtos essenciais, como combustíveis.

4.4.2. Dos quatro próximos dias

Nos quatro dias seguintes, as paralisações se intensificaram, chegando a 25 estados mais a federação (dado do quinto dia, estopim dos dias de paralisação). Nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais e Espírito Santo, 40 cidades tinham ao menos 1 bloqueio em rodovia. E no sábado (26) chegou a 526 pontos de bloqueio por toda a expansão do país. A semana fechou com 1.140 pontos totais, entre pontos ativos e desbloqueados.

A semana fechou com destaques ao estado do Ceará com 27 pontos de bloqueio, em Minas foram 66 no auge da semana (sábado), no Paraná, foram 55 pontos de manifestação foram registrados pela manhã e em Santa Catarina foram 45 pontos. Na capital federal, seis rodovias federais foram bloqueadas, afetando o abastecimento de combustíveis. Apenas quatro dos 322 postos da cidade operavam com estoque. Em São Paulo, os caminhoneiros bloquearam a rodovia Dutra, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro, com interdições nos dois sentidos em Santa Isabel-SP, Jacareí-SP e Barra Mansa-RJ. A Refinaria Isaac Sabbá (Reman) e o Porto de Mucuripe, Ceará, foram bloqueados totalmente a partir de quinta-feira (25) e seguiu até domingo (27) assim.

Aqueles estados já tinham sido afetados pelas paralisações no primeiro dia, intensificaram, e também foram expandidos a mais estados. O porto de Paranaguá-PR, fundamental para a safra de soja brasileira, foi fortemente afetado, com dois terços do Corredor de Exportação paralisado por desabastecimento. A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) informou que o acesso de veículos rodoviários de carga ao porto foi comprometido. As associações do setor agrícola também expressaram preocupação, como o Sindicato das Indústrias da Carne e Derivados no Estado (Sindicarne) e a Associação Catarinense de Avicultura (Acav), que relataram a perda massiva de ativos biológicos. Além disso, a falta de insumos nas granjas resultou na suspensão das atividades de mais de 175 mil trabalhadores. Em Recife-PE, a distribuição de gás também foi impactada, com algumas revendedoras sem estoque, e os funcionários se limitando a cumprir suas horas de trabalho.

Novos aeroportos também tiveram seus voos afetados, os estados de Pernambuco, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, que tiveram entre seis e nove voos cancelados. No Centro-Oeste, 44 mil litros de combustível foram transportados até Rondonópolis-MT para o Aeroporto Marechal Rondon. Brasília teve o maior número de cancelamentos, superando dez voos, no

entanto, no domingo, no início da noite, o aeroporto recebeu 10 caminhões-tanque com 550 mil litros de querosene, elevando suas reservas para 18% e saindo da situação crítica. A paralisação também afetou os aeroportos, aumentando o número para 11 aeroportos, os novos estados afetados eram: Pará, Minas Gerais, Goiás, Paraíba, Ceará e Santa Catarina.

Abastecimento de alimentos avançou para todas as regiões as cinco regiões do país. As Ceasa dos estados do Pará, Tocantins, tiveram um desabastecimento de 80%, em Maranhão e Piauí, as mercadorias chegavam com atrasos. Em Goiás, o desabastecimento de alimentos e combustíveis foi alarmante, com aumentos de até 288% nos preços no Ceasa de Goiânia. A Associação Paranaense de Supermercados (Apras) e a Associação Gaúcha de Supermercados (Agas) emitiram alerta sobre o risco iminente de desabastecimento de alimentos perecíveis nos supermercados do Paraná e do Rio Grande do Sul, os desabastecimento nos três estados do sul chegou a variar entre 50 - 80% da sua capacidade.

A falta de combustível nos postos foi sentida em todas as regiões, com exceção de Roraima e Amapá. Em consequência o transporte público da região sudeste, a capital mineira chegou a operar com 43% da capacidade, em São Paulo a redução foi de 50% - outras cidades⁴⁴ do interior também tiveram situações parecidas, Campinas reduziu a 40% da sua frota -, e no Rio de Janeiro intensificou os que já estava há 3 dias, a diminuição foi de 47% da frota do BRT.

O Sindicato dos Combustíveis da Bahia (Sindicombustíveis-BA) informou que metade dos 280 postos de combustíveis do estado enfrentavam escassez de produtos, com a Grande Salvador sofrendo um esvaziamento completo das bombas. Algumas cidades começaram a emitir decreto de calamidade pública por não conseguir manter serviços públicos estamos que tiveram esses alertas foram: Pernambuco, Rondônia, Piauí e São Paulo. No Rio de Janeiro a Cedae, companhia de água e esgoto do estado, pediu aos moradores que economizassem água, e a Light, fornecedora de energia, restringiu seus atendimentos de emergência a serviços essenciais.

Na saúde, várias cidades começaram a sentir os efeitos mais graves no quinto dia da paralisação. Em João Pessoa, Juiz de Fora, São José dos Pinhais e Florianópolis, cirurgias eletivas foram canceladas. Em Juazeiro, Petrolina e Porto Alegre, houve falta de oxigênio, enquanto Porto Alegre também enfrentou a falta de alimentos nos hospitais. Em Sorocaba, a Santa Casa cancelou exames, e em Santos, a vacinação foi adiada. A Federação dos Hospitais, Clínicas e Laboratórios do Estado de São Paulo (Fehospar) emitiu um alerta devido ao

⁴⁴ Ribeirão Preto, São José dos Campos, Franca e Guarujá

comprometimento do recolhimento de lixo hospitalar. Em Minas Gerais, a situação também foi crítica, com a suspensão de cirurgias eletivas nos hospitais públicos e privados.

No Rio Grande do Sul, a Universidade Federal do Pampa (Unipampa) e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) suspenderam suas atividades acadêmicas.

A decisão do governo de reduzir o preço do diesel não foi bem recebida pelos investidores, que a interpretaram como uma interferência na política da Petrobras, resultando em uma queda de 11,32% nos American Depositary Receipts (ADRs) da empresa. No Brasil, as ações da Petrobras também enfrentaram pressão devido ao impacto da paralisação dos caminhoneiros.

Na manhã de quinta-feira, o presidente Michel Temer reuniu-se com o presidente da Petrobras, Pedro Parente, e ministros da coordenação política e da equipe econômica. O objetivo foi buscar alternativas para compensar a perda fiscal provocada pela proposta de zerar os tributos PIS/Cofins sobre o diesel. O governo ainda avaliava possibilidades de compensação, mas demonstrava receio em ceder totalmente às pressões das entidades, com medo de que novas categorias insatisfeitas se mobilizassem.

Paralelamente, ocorreu uma reunião na Casa Civil com representantes da Abcam, mas sem acordos firmados. A entidade manteve o tom firme e confirmou a continuidade da paralisação até a sexta-feira. Estavam presentes o ministro dos Transportes, Valter Casemiro; o ministro da Secretaria de Governo, Carlos Marun; e o diretor-geral da ANTT, Mário Rodrigues.

No encontro da tarde de quinta-feira entre o governo e as entidades de caminhoneiros, houve impasse. A Abcam insistiu na manutenção da greve até a aprovação da lei que desonerasse o diesel dos tributos PIS/Cofins e CIDE, abandonando a reunião sem acordo. Já a CNTA e outras entidades aceitaram o pedido de trégua do governo e mantiveram reuniões paralelas para discutir os próximos passos do movimento. Ao final do dia, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, anunciou a extensão por 30 dias da redução de 10% no preço do diesel, e o acordo de trégua foi firmado.

Ainda na quinta-feira, o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, levantou suspeitas de locaute, afirmando que havia indícios da participação de empresários na paralisação. Ele relatou que, ao solicitar escoltas da PRF para caminhões-pipa e de abastecimento, algumas distribuidoras e transportadoras se recusaram a liberar motoristas. Até a manhã de sexta-feira, o governo havia obtido 23 liminares para desobstrução de rodovias em

diversos estados, em um dos casos, a 35ª Vara Federal determinou que uma transportadora com contrato com a BR Distribuidora realizasse a entrega de querosene, mas a empresa alegou falta de motoristas. Foi aplicada uma multa diária de R\$ 100 mil, e o Exército foi acionado para conduzir os veículos.

Na sexta-feira, o Supremo Tribunal Federal (STF) concedeu uma liminar autorizando o uso das forças de segurança para desbloquear as rodovias, com multas previstas para quem descumprisse a decisão. O governo federal também assinou um decreto de Garantia da Lei e da Ordem (GLO), autorizando o uso das Forças Armadas para garantir a ordem até o dia 4 de junho.

A escolta de caminhões-tanque foi iniciada para garantir o abastecimento em aeroportos e empresas de transporte público. Um dos trajetos escoltados ligava a refinaria da Petrobras em Araucária às garagens de ônibus de Curitiba. Em Brasília, dez caminhões-tanque foram liberados para atender serviços essenciais como viaturas e ambulâncias, mas acabaram sendo enviados para postos de combustível voltados ao público geral. A negociação foi realizada entre o subsecretário de Movimentos Sociais do DF, Acilino Ribeiro, e a Polícia Militar. À tarde, um comboio do Exército escoltou um caminhão-tanque da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) para abastecer veículos militares. Segundo o Comando Militar do Leste, a ação não estava relacionada ao decreto presidencial que autorizava o uso das Forças Armadas na desobstrução de vias. No sábado, as Forças Armadas iniciaram oficialmente as operações para desobstrução de rodovias. Nas primeiras 24 horas, foram emitidas 400 atas de infração, com multas que somavam R\$ 2,33 milhões.

Em Alagoas, a PM cumpriu uma ordem judicial para liberação do Porto de Maceió. Na Paraíba, uma determinação judicial garantiu a liberação de 100% do abastecimento dos postos – até então, apenas 30% das cargas estavam sendo entregues. Em Pernambuco, o Exército atuou no Complexo Portuário de Suape para liberar caminhões-tanque com destino ao aeroporto. No Tocantins, um caminhão com 44 mil litros de combustível de aviação foi escoltado até o Aeroporto de Palmas, que estava fora de operação desde o dia anterior.

No fim do dia de sábado, cinco caminhões-tanque escoltados pela polícia saíram da Reduc em direção à Baixada Fluminense para abastecer o BRT e garantir a continuidade do transporte. No Porto de Santos, os Fuzileiros Navais foram mobilizados para executar o decreto presidencial. Na Região Sul, caminhões-tanque foram escoltados até o Aeroporto Afonso Pena, no Paraná, estado que registrava mais de 251 pontos de protesto. Em

Florianópolis, houve negociação para liberar caminhões-tanque destinados ao transporte público.

Em São Paulo, o governo estadual propôs a suspensão da cobrança sobre eixos suspensos nos pedágios. O anúncio foi feito no Palácio dos Bandeirantes, com presença de representantes dos caminhoneiros, que se comprometeram a liberar a Rodovia Régis Bittencourt até as 19h e as demais até terça-feira, quando a medida entraria em vigor. O governo também prometeu ações adicionais: monitoramento do Procon para garantir redução de 10% no preço dos combustíveis, participação de representantes dos caminhoneiros na Artesp (Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo), isenção diferenciada de IPVA para a categoria e a criação de um grupo de trabalho para discutir essas medidas.

No domingo o acordo final chegou, a pressão crescente levou o governo a apresentar um novo pacote de medidas. Após mais de 48 horas de negociação, o governo anunciou a redução de R\$ 0,46 no preço do diesel por 60 dias, valor que refletia a retirada dos tributos exigidos pelos caminhoneiros. Também foi solicitado ao Senado a realização de uma sessão extraordinária para votar um projeto de lei que estabelecesse preços mínimos de frete. Outras medidas incluíram a isenção da cobrança do eixo suspenso em pedágios e a garantia de que 30% dos fretes da Conab seriam destinados a caminhoneiros autônomos, além da criação de uma tabela com valores mínimos de frete rodoviário. O ministro Raul Jungmann declarou que o governo agiria com diálogo e autoridade. Ele enfatizou que, embora negociações fossem fundamentais, o país não poderia ficar refém de bloqueios em rodovias, principalmente diante de impactos em setores essenciais como a saúde. As entidades representativas dos caminhoneiros aceitaram os termos do acordo.

No Acre, a PRF intermediou acordos para liberar caminhões-tanque, de gás e com produtos perecíveis, escoltados com sucesso. Na Bahia, o Batalhão de Choque realizou escoltas para reabastecimento da capital e região metropolitana. Em Minas Gerais, o Ministério Público criou um gabinete de crise e, no domingo, reuniu-se com a Administração Superior para buscar soluções.

No final do quarto dia de paralisação, grupos de WhatsApp e páginas de Facebook de caminhoneiros passaram a discutir um movimento pró-intervenção militar. Dois vídeos foram amplamente compartilhados. No primeiro, um homem aparece diante de uma impressora industrial com adesivos prontos para os caminhões. No segundo, um motorista, entre caminhões que bloqueavam uma rodovia em São Paulo, afirma: “Estamos parando São Paulo,

parando o Brasil e indo para Brasília destituir os três poderes corruptos. Intervenção militar já. O povo está cansado de sustentar estes corruptos. Aqui é patriota.”

Uma das porta-vozes da Abcam reconheceu que alguns caminhoneiros defendiam a intervenção militar como forma de combater a corrupção, mas ressaltou que a entidade não apoiava essa posição. Ela frisou que havia consenso entre as lideranças da Abcam quanto à insatisfação com os governos atual e anterior, reforçando que a associação não possui vínculo com partidos políticos, a CUT ou movimentos pró-Lula ou pró-impeachment. A porta-voz destacou que a indignação dos caminhoneiros reflete a frustração geral da população, afetada pelo aumento dos combustíveis e pela inflação, mesmo aqueles que não utilizam diesel.

Sobre o episódio em que um sindicalista ligado a CUT foi expulso de um acampamento de caminhoneiros em Brasília, a Abcam reiterou sua posição de neutralidade política, afirmando que a única bandeira defendida é a do transportador autônomo. O foco continua sendo a redução de impostos e do preço do combustível. Mesmo após o pré-acordo estabelecido com o governo de Michel Temer, a Abcam publicou nota afirmando que a greve continuaria. No comunicado, a entidade e suas cinco federações filiadas repudiaram o acordo firmado com outras entidades do setor. A Abcam declarou que não trairia os caminhoneiros e manteria o pedido de isenção da alíquota de PIS/Cofins sobre o diesel. A associação reafirmou sua legitimidade na representação dos transportadores autônomos e sua disposição de continuar negociando com o Congresso e demais esferas governamentais, pois as necessidades da categoria não foram atendidas.

O acordo citado foi assinado apenas pela CNTA, que aceitou a proposta do governo sobre a redução de impostos. A Abcam e a Unicam (União Nacional dos Caminhoneiros) rejeitaram a proposta. Em diversas regiões, manifestações de apoio aos caminhoneiros foram registradas. Em Sobradinho–DF, moradores distribuíram cachorro-quente. No Rio de Janeiro, a Associação de Supermercados do Estado (Asserj) alertou para o risco de desabastecimento. Na área da saúde, a Associação Nacional de Hospitais Privados enviou uma carta solicitando a colaboração dos caminhoneiros para liberar a passagem de materiais essenciais ao atendimento médico.

A Abcam também emitiu comunicado pedindo a liberação pacífica de vias para garantir a segurança dos trabalhadores, embora reforçasse que ainda não havia acordo com o governo. A entidade responsabilizou o Executivo pelo caos instaurado, citando ofício protocolado em outubro de 2017. Em várias localidades, a liberação das vias só ocorreu após

negociações com oficiais de justiça, polícia, órgãos de trânsito e a promessa de reuniões com secretários estaduais da Fazenda e prefeitos. O gerenciamento de crises mediou os acordos.

A aderência de outros setores de trabalhadores ou da própria sociedade civil foi vista. Em Belo Horizonte - motoristas de aplicativos -, no Distrito Federal - motociclistas -, em Santos - pesqueiros bloquearam o canal de navegação do Portos de Santos -, em São Paulo⁴⁵ - empresários montaram banheiros químicos e o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) montou uma cozinha e serviu refeições aos caminhoneiros; na capital do estado o SindimotoSP (Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas Intermunicipal do Estado de São Paulo) anunciou um protesto para a sexta-feira -, e no Viana-ES - ciclistas e uma foram realizados em apoio aos manifestantes.

No Rio Grande do Sul, trabalhadores da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), em Canoas, paralisaram as atividades no turno das 8h às 16h em apoio aos caminhoneiros, no sábado. A greve está alinhada à agenda da Federação Única dos Petroleiros (FUP), que já havia aprovado uma paralisação nacional, ainda sem data definida. O Sindipetro-RS antecipou a adesão. A FUP e seus sindicatos convocaram uma greve nacional de advertência de 72 horas, exigindo a redução dos preços e a saída do então presidente da Petrobras, Pedro Parente.

No domingo, tanto a Abcam quanto a CNTA aceitaram a proposta segundo o governo e se comprometeram a comunicar seus associados sobre o fim da paralisação. Após esse acordo realizados, os caminhoneiros começaram a pressionar os governadores de estado pela revisão de impostos no diesel, no Acre aconteceu essa pressão ainda no domingo.

4.5 SEGUNDA FASE DA PARALISAÇÃO

4.5.1 Dos dois primeiros dias pós-acordo

Alguns pontos de manifestações ainda permaneceram mesmo após os acordos estabelecidos pelas Abcam e CNTA. Como apresentado na tabela 1, os estados do Sul detinham a maior concentração de pontos de concentração, não significando que estavam impedindo o tráfego, mas as concentrações ainda não tinham sido dissipadas. Em Roraima, contava ainda tinha cerca de 300 caminhoneiros espelhados pela BR-153, sem bloqueios. Em Vitória no Espírito Santo, a BR-262 tinha concentração de até 600 caminhoneiros.

⁴⁵ Rodovia Presidente Dutra.

Tabela 1 - Relação de Estados e pontos de concentração 8º e 9º dia

Estados	Pontos
SP	*
PR	177
SC	150
RS	134
GO	79
MT	57
BA	40
ES	16
RN	15
MG	15
PB	14
TO	13
CE	12
PE	12
PA	9
AL	8
SE	7
PI	5
DF	4
AC	3
AM	1
RR	1

Elaboração: Autor. Fonte: G1.

Impactos

O porto de grãos em Porto Velho - RO, não houve movimentação, permaneceu fechado, enquanto os portos do Rio de Janeiro e os portos de Santa Catarina operavam com barcas intervalos longos, e alguns até mesmo enfrentavam dificuldades de carga ou com limitação de desabastecimento. As Ceasas que não foram abastecidas aumentaram para os estados do Acre, Alagoas, Rondônia, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Sergipe, Mato Grosso, Mato Grosso Sul, Espírito Santo, Minas Gerais e o Distrito Federal. Supermercados continuavam com algumas prateleiras vazias, em Rondônia o estoque do hortifrúti aproximou de zero.

O número de estados que tiveram suas instituições de ensino com aulas suspensas também aumentara. As universidades do Estado do Amazonas, Universidade Estadual do Piauí, Instituto Federal do Piauí, Universidade Federal do Piauí, o Instituto Federal de Rondônia, Instituto Federal de Sergipe, Universidade Federal de Sergipe, tiveram suas aulas afetadas durante a semana, com retornos marcados para o dia primeiro de junho. Escolas em redes municipais também tiveram seus dias letivos comprometidos, os municípios dos estados do Tocantins, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Sergipe, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina, e Rio Grande do Sul.

Os serviços dos postos de combustíveis do Paraná retornaram, mas as filas permaneceram. Em Rondônia, Rio Grande do Norte e Sergipe alguns postos conseguiram receber caminhões-tanque, mas os níveis não estabilizaram, e ainda mantinham como estado de crítico. No Pará, as regiões nordeste e sudeste do estado não teve abastecimento de combustível. Em Goiás, o número de postos abastecidos era de 30%. No Rio de Janeiro, o Complexo da Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) liberou mais de 12 milhões de litros de combustível, com 772 caminhões saindo da refinaria, parte deles sem escolta. Apesar disso, os postos ainda enfrentaram filas.

Cidades começaram a decretar estados de emergência, para melhor gerenciar os desabastecimentos nas suas cidades, no estado do Tocantins, Pernambuco, Sergipe, Mato Grosso ao menos uma cidade tinha decretado estado de emergência, em Santa Catarina o número foi de 19 e em Goiás chegou a 170. Coleta de lixo foi o serviço mais afetado, pois não tinha como chegar aos aterros. E o gás de cozinha continuava indisponível, o seu fornecimento ainda era prejudicado pelas concentrações de caminhoneiros, em Minas o estoque chegou a atingir 10% do total da capacidade. No Rio Grande do Sul houve risco de desabastecimento de água nas regiões metropolitanas.

Alguns estados ainda tinham reservas baixa de querosene, como os aeroporto de Fortaleza, em Juazeiro do Norte, Renato Moreira e João Suassuna; em João Pessoa e Campina Grande permaneceram sem combustível. Em Minas o Confins chegou a ter 13 voos cancelados e me Recife 11. Ao total da paralisação, até o domingo o aeroporto de Brasília chegou a cancelar 199 voos, desde o início da paralisação. Os aeroportos de Salvador, Palmas e Porto Alegre, começaram a receber o querosene de aviação.

Dentro dos centros urbanos o transporte coletivo ainda não tinha retornado a normalidade. Em Mato Grosso do Sul a capital teve apenas 15% da frota disponível, Tocantins, Pernambuco, Goiás, Mato Grosso e Santa Catarina teve redução de 40-50% da

frota. Em estados como Paraíba, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul operavam com 70-80% da frota. Na capital baiana, Salvador, conseguiu retornar a frota em 100%.

Hospitais em alguns estados começaram a racionar alimentos e adiar procedimentos e cirurgias eletivos, foram eles Pernambuco, Rio Grande do Norte, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e em Santa Catarina houve escassez em oxigênio e medicamentos, com escoltas organizadas para suprimentos. Em Goiás, as farmácias começaram a evidenciar os impactos da falta de recebimento de mercadorias, e alguns medicamentos estavam fora das prateleiras e as unidades básicas de saúde foram fechadas.

As forças de segurança intensificaram as ações de escolta a caminhões-tanque e veículos com cargas essenciais em diversos estados do país, garantindo o abastecimento de aeroportos, hospitais e serviços estratégicos. Em Rondônia, 60 caminhões foram escoltados pelo Exército e pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), com destino à capital e ao interior do estado. Já em Roraima, a PRF acompanhou comboios com combustível para o Aeroporto de Boa Vista e para a termoeletrica local. No Ceará, 90 caminhões saíram do Porto de Mucuripe em direção a postos de combustíveis e cidades do interior, sob escolta das autoridades. Em Sergipe, o Exército garantiu a chegada de cargas ao aeroporto, hospitais e postos. O Rio Grande do Norte também teve seus reservatórios aeroportuários reabastecidos após operação da PRF. No Distrito Federal, um comboio com 15 caminhões-tanque chegou ao aeroporto na terça-feira, assegurando o fornecimento de combustível. Em Goiás, a escolta priorizou cargas com medicamentos, alimentos, gás e transporte de animais vivos. Minas Gerais registrou a chegada de 60 caminhões-tanque à capital, mesmo com protestos nas imediações da Refinaria Gabriel Passos. No Tocantins, a Polícia Militar conduziu escoltas voltadas ao abastecimento de ambulâncias, ônibus e do aeroporto. No Paraná, as forças de segurança garantiram o transporte de cargas entre a capital e o interior. Já no Rio Grande do Sul, o Exército realizou escoltas a partir da Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), com destino à capital.

Em Pernambuco, o Complexo Portuário de Suape voltou a registrar movimentação com a escolta de um comboio de 16 caminhões até o terminal. Além disso, alguns caminhões-tanque conseguiram deixar o porto, retomando parcialmente o abastecimento na região. Para garantir desobstrução de pontos bloqueados as Justiças Federal e Estadual determinaram a desocupação imediata de bloqueios em pontos estratégicos, com destaque para a BR-101 e a Avenida Portuária, vias de acesso direto ao porto. Desde o início da

paralisação, foi contabilidade cerca de 400 agentes, resultando na escolta de 120 caminhões-tanque pelo abastecimento de combustíveis em diferentes áreas do estado.

Alguns estados registraram situações excepcionais em Pernambuco, a entrega de medicamentos foi realizada com apoio da Força Aérea Brasileira (FAB), em uma operação de caráter emergencial. Em Santa Catarina, um comboio formado por aproximadamente 200 caminhões-tanque foi mobilizado para reabastecer os 254 dos 295 municípios do estado. Na Paraíba e no Espírito Santo, medidas judiciais foram acionadas para viabilizar operações específicas. No caso paraibano, a liminar teve como foco a desobstrução dos acessos ao Porto de Cabedelo, enquanto no Espírito Santo a decisão judicial visava garantir a entrega de ração para animais, insumos no setor agropecuário. No Mato Grosso do Sul, as negociações locais foram realizadas entre a Superintendência para Orientação e Defesa do Consumidor (Procon/MS) e representantes dos postos de combustíveis buscaram acordos quanto à formação de preços, em meio à instabilidade gerada pela paralisação.

As investigações sobre possíveis práticas de locaute seguiram em curso em diferentes unidades da federação. No Acre, a Polícia Federal iniciou apurações sobre a suposta participação de empresários na organização da paralisação. Em resposta, o presidente do Sindicato dos Caminhoneiros do estado negou qualquer envolvimento de empresas ou incentivo externo ao movimento. No Distrito Federal, o governo local também deu início a uma investigação voltada à identificação de empresas que estariam participando ativamente da greve. As suspeitas recaíam sobre a articulação empresarial em apoio à paralisação, o que configuraria infração à legislação vigente. Na mesma data, foram registrados 1.646 veículos paralisados em 29 pontos de concentração de caminhoneiros na região, evidenciando a capilaridade e a resistência do movimento.

No Paraná, a isenção do pedágio para eixos suspensos passou a valer desde segunda-feira. Na terça-feira, a governadora se reuniu com representantes dos caminhoneiros autônomos para discutir sobre o ICMS. Ao final da reunião, foi decidida uma diminuição na base de cálculo, que garantiu uma queda de R\$ 3,20 para R\$ 2,95, a partir do dia primeiro de junho. Em Rondônia, após reunião no período da manhã, o governador descartou diminuir a alíquota do ICMS. Em resposta, motoqueiros, mototaxistas e estudantes realizaram uma manifestação na capital. Em Roraima, os manifestantes alertaram que iriam continuar com a paralisação, pois não concordavam com o acordo realizado. A principal solicitação era a revisão da cobrança do ICMS. O Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passageiros e Cargas do Estado da Paraíba informou que não iria se

posicionar nem emitir nota pedindo que os caminhoneiros parassem a greve, mesmo após o acordo. Segundo o presidente do sindicato, tratava-se de “uma greve sem comando”. O dia foi marcado por protestos de motoristas de transportes escolares e motoqueiros no centro de João Pessoa, com palavras de ordem pedindo a redução dos preços dos combustíveis.

No Piauí, após intensas negociações entre caminhoneiros e policiais militares, civis e rodoviários federais, sob a ameaça de cumprimento da determinação judicial, os manifestantes liberaram o acesso ao terminal de petróleo, permitindo que 10 caminhões-tanque seguissem seu caminho. Segundo o Sindicato dos Caminhoneiros do Rio Grande do Norte, mesmo após o acordo entre os representantes nacionais, a paralisação continuava. O sindicato também afirmou que nada poderia ser feito, pois não estava à frente do movimento. O Sindicato dos Transportadores Autônomos de MS seguiu a orientação da CNTA, mas destacou que a decisão de continuar com as manifestações era uma escolha exclusiva dos caminhoneiros, conforme indicado pelo corpo jurídico do sindicato.

O Sindicato dos Transportadores Autônomos de Bens do Estado de Alagoas (Sindicam-AL) informou que a maioria dos caminhoneiros já havia aceitado o fim da paralisação, mas alguns ainda se mostraram resistentes. Em Maceió, uma paralisação foi marcada em frente ao Quartel do Exército, com o pedido de redução do preço dos combustíveis e um grito por intervenção militar.

4.5.2 Dos dois últimos dias da paralisação

Somente após três dias de pós-acordo nacional alguns pontos que ainda restavam pela extensão do país foram sendo desfeitos como Pará - ainda manteve dois pontos ativos -, Rondônia, Roraima, Alagoas, Bahia, Maranhão, Paraíba, Pernambuco - o porto de Suape liberado integralmente -, Goiás, e Santa Catarina não contavam com mais pontos rodovias bloqueadas, todas foram desfeitas ao longo do dia. Alguns outros estados ainda registram concentração de caminhoneiros nos acostamentos das rodovias Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná. O Ceará ainda contou com manifestações levando 400 caminhoneiros, no Mato Grosso manteve dois pontos com registro de protestos. No Espírito Santo, o Porto de Vitória o bloqueio ainda persistiu com 500 caminhões impedindo o acesso aos seus terminais.

Aeroportos apresentaram retorno em suas operações de forma integral, como o de Zumbi dos Palmares, no Ceará o Aeroporto Castro Pinto, de Recife. Em São Paulo os aeroportos de Cumbica e Congonhas seguiram com autonomia de combustível. Porém não foi uma realidade a todos, Aeroporto de Fortaleza, de Londrina e Foz do Iguaçu; e Aeroporto

Internacional Salgado Filho tiveram dificuldades para recebimento de combustível mantendo níveis de reversa e até cancelamento de voos.

Abastecimento em Ceasas começava apresentar normalização no Para (92%) e Maranhão (87%). Em Alagoas, ainda com escassez para hortifrúti e derivados de leite. Em Teresina e Florianópolis teve um recebimento superior a 15%. No Rio Grande do Norte houve apenas o recebimento de 15 caminhões, e no Espírito Santo, recebimento somente de produtos locais, produtos de fora do estado ainda não eram vistos nas barracas.

Os postos de combustíveis continuavam com abastecimentos desiguais, em Rondônia, enquanto Porto Velho tinha todos os seus 125 postos abastecidos, no interior, apenas 4% dos cerca de 500 postos estão operando. Em Roraima, o abastecimento de combustível chegou a Boa Vista, mas não foi insuficiente. Na Bahia, a situação nos postos de combustíveis começou a se normalizar. Já no Maranhão, muitos postos de gasolina no interior continuam sem combustível. No Piauí, os postos ficaram entre 40% e 50% abastecidos. Em Natal, os postos de combustíveis enfrentam falta de pelo menos um tipo de combustível. Em Minas Gerais, caminhões-tanque começaram a abastecer a Região Metropolitana de Belo Horizonte.

As aulas em rede municipal foram se mantiveram suspensas no Rio Grande do Norte, situação semelhante em Santa Catarina, 326 das 1.073 escolas estaduais ficaram sem aulas, afetando cerca de 75 mil alunos. No estado de Goiás, situação do recebimento de gás não havia sido normalizada, feiras livres foram reduzidas, e as escolas enfrentam alta ausência de alunos e professores. Os hospitais municipais retomaram as cirurgias eletivas, mas 17 cidades da Região Metropolitana decretaram estado de emergência. No Rio Grande do Sul, o número de cidades que decretaram calamidade ou emergência subiu para 205, e a coleta de lixo ainda não havia sido normalizada em algumas cidades do interior. Pernambuco foi um dos poucos estados que registraram normalização no recebimento do GLP, pois não tinham mais obstrução no Porto. A frota de transporte coletivo apresentou sinais de estabilização em capitais como Maceió, Salvador, São Luiz, João Pessoa e Rio de Janeiro, tiveram 100% da sua frota estabilizada. Em Natal, Goiânia e São Paulo a circulação de transporte coletivo foi elevada de 40% para 70%.

As escoltas foram estendidas para mais um dia para garantir a estabilização em alguns estados. Em Rondônia, um comboio com mais de 60 caminhões partiu de Porto Velho para abastecer mais de 50 cidades. Em Alagoas, as mobilizações foram encerradas no final da tarde após negociações com a Polícia Rodoviária Federal (PRF). Na Bahia, a BR-324 também foi desmobilizada pela PRF. Em Roraima, a fila de caminhões diminuiu após a escolta da PRF e

do Exército, mas o protesto continua sem data para encerrar. A PRF coordenou o tráfego de veículos de emergência, como ambulâncias e transportes de alimentos perecíveis em alguns pontos de protestos. No Maranhão, o último bloqueio estava no Km 131 da BR-010, em Estreito, onde manifestantes impediam a passagem de caminhões-tanque sem escolta policial. Na Paraíba, uma operação conjunta da PRF, Polícia Militar e Exército, na BR-101, próxima a João Pessoa, resultou na liberação de cerca de 280 caminhões que estavam paralisados. Em Mato Grosso, a PRF e o Exército estão em ação para desmobilizar os pontos de concentração, mas ainda não há confirmação de liberação total. No Mato Grosso do Sul, o governo estadual propôs reduzir a alíquota do ICMS do diesel de 17% para 12%, condicionando a proposta à desobstrução das rodovias. Reuniões entre representantes dos produtores e o governo estão buscando apoio para escoltar caminhões com carga viva e produtos frigorificados, mas a situação permanece grave. No Espírito Santo, a PRF escoltou carretas com farelo de soja do Porto de Tubarão para Santa Maria de Jetibá, liberadas por decreto do governo estadual para alimentação animal. Em São Paulo, helicópteros das Forças Armadas auxiliou na remoção de caminhões. No Paraná, o Exército foi mobilizado para garantir a segurança dos motoristas e facilitar o escoamento de cargas essenciais, com o abastecimento garantido por liminares obtidas pelo Sindicato dos Revendedores de Combustíveis, que permitiram a liberação de centros de distribuição. No Rio Grande do Sul, foi necessária a escolta de 1.220 caminhões, dos quais 805 transportavam combustível.

Alguns motoristas relataram dificuldades em permanecer nos locais de protesto devido à falta de infraestrutura. No Ceará, após intervenção policial, os caminhoneiros ainda mantêm a presença na rodovia CE-155. Na Paraíba, apesar de um novo acordo do governo federal, os caminhoneiros continuaram com a paralisação na região, sendo registrados 846 caminhões em movimento em um período de duas horas e meia. No Piauí, a situação permanece instável, com manifestações ainda em andamento em algumas áreas. No Mato Grosso do Sul, aproximadamente 174 caminhões com produtos prontos para consumo permanecem parados, e as tentativas de liberar as cargas em comboio têm sido insuficientes para atender à demanda. No Espírito Santo, manifestações de apoio à paralisação ocorreram em várias cidades, incluindo carreata em Marechal Floriano e "buzinaço" em Vitória. No Paraná, o presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), Diumar Bueno, afirmou que muitos caminhoneiros desejam encerrar a paralisação, mas têm encontrado dificuldades para deixar os locais de protesto. A Federação Nacional dos Transportadores (Fenacam) defende que as reivindicações aumentaram, justificando a continuidade da paralisação.

Na quinta-feira dia 31 de maio considerada o último dia e o encerramento da paralisação que dominou as rodovias por toda a extensão do país. Considerado esse como o último dia, pois foi nele que o Porto de Santo foi liberado após os 11 dias de caminhoneiros em manifestações em frente aos portões do porto. As rodovias dos estados amanheceram sem manifestações, todas elas foram desobstruídas, e os caminhoneiros não se encontravam mais impedindo o tráfego de rodovias. Até a noite do dia anterior o número de pontos e focos de concentração foi de 197.

Alguns estados do país começaram a receber os caminhões-tanque sem a necessidade de escoltas, foram elas: Sergipe, São Paulo, Rio de Janeiro, Tocantins, Pernambuco e o Distrito Federal. A agência Nacional de Petróleo (ANP), alegava no dia que 70% do país o combustível já havia normalizado. Em Tocantins, Rondônia e Roraima, postos normalizados. Em Pernambuco, após a operação Suape, as filas em postos já não eram mais percebidas pelas cidades, no Rio grande do Norte, expectativa de normalização era para segunda. Em Mato Grosso e Goiás, situação ainda não era considerado normalizado tiveram dificuldades para o abastecimento. O Distrito Federal recebeu cerca de 32 caminhões-tanque, foi o suficiente para o final do dia a situação dar por normalizada.

O recebimento de alimento começou a ser normalizado, no Maranhão os abastecimentos também foram melhorados, no estado de Pernambuco, filas de caminhões se formaram para o descarregamento de frutas e legumes, no Rio Grande do Norte situação normalizada. Já em São Paulo a Ceagesp ficou 24h aberta para o recebimento de caminhões, até o dia 9 de junho. No Rio de Janeiro, os portões foram abertos às 4h35, ficara assim por alguns dias até sua normalização. O estado de Minas Gerais a Ceasa foi aberta somente para o recebimento dos caminhões, comercialização será realizada após a normalização.

Os recebimentos de gás em alguns estados também foram normalizados, a Paraíba recebeu 20 mil botijões, a comercialização estava prevista para começar na sexta-feira. Em Recife já tinha gás nas revendedoras, mas no sertão de Pernambuco a previsão para a normalização era de sete dias. em Goiânia os primeiros recebimentos foram destinados aos hospitais. No Distrito Federal, os estoques foram restabelecidos pela manhã da quinta.

O dia também foi marcado pela previsão das punições para os postos que não repassassem ao consumidor a redução de R\$ 0,46, eram: Multa de até R\$ 9,4 milhões; Suspensão temporária da atividade; Cassação da licença do estabelecimento; Interdição do estabelecimento comercial. Medida começava a valer a partir de sexta dia 1º de junho.

5. DAS CONVERGÊNCIAS ÀS DIVERGÊNCIAS

Para este capítulo reservamos a análise dos atores que fizeram parte do maio de 2018 sob os conceitos desenvolvidos por Luxemburgo, já destacados no primeiro capítulo. Em um primeiro momento desenvolvemos uma análise sobre os representantes e a espontaneidade do movimento dos caminhoneiros, em segundo as ações que o estado tomou frente a paralisação e no final discutimos sobre o que entendemos onde há locaute e onde foi “greve”.

5.1 REPRESENTAÇÕES E ESPONTANEIDADE

Seguramente podemos afirmar que durante os 11 dias de mobilização, os caminhoneiros quase como um coro, ou uma bandeira da própria mobilização levantava que a paralisação era “de” e “para” caminhoneiros. Caminhoneiros sem qualquer diferença entre autônomos ou empregados. Esse pensamento se repete de diferentes formas, em diferente locais, em diferentes dias e em diferentes momentos. E junto a ela, ou melhor, por ser reafirmada a mobilização estritamente de caminhoneiros, a confirmação de que não havia uma liderança. A defesa era de um movimento que foi momento embrionário dos caminhoneiros, gestado e mantido por eles, em um círculo quase restrito. Todavia, manter essa última é quase reescrever a história, porém sem papel e sem canetas, apenas com os rastros de borrachas em acostamentos de pistas, nada diz sobre a mobilização.

As falas soltas em entrevistas podem apresentar algo substancial e até mesmo corroborar com o pensamento de uma mobilização nacional, atingindo os estados brasileiros em diferentes dias, sem qualquer liderança. No entanto, também é possível se assegurar através de uma pesquisa da CNT, onde reapresenta essas afirmações sobre liderança. Como apresentado na Tabela 2, 51,2% dos caminhoneiros acreditavam que não houve liderança dentro do movimento. A outra metade dos que responderam o questionário se divide entre Sindicatos (19,9%) e Liderança local (17,8%), e o restante, pouco expressivo, entre Confederação (2,8%) e Federação de caminhoneiros (2,5%). O número de caminhoneiro que não souberam responder foi maior daqueles que acreditaram que na liderança da Confederação e Federação, um total de 12,4%

Tabela 2: Lideranças do movimento dos caminhoneiros de 2018

Liderança do Movimento	Tipo de caminhoneiro		Total de caminhoneiros
	Autônomos	Empregado de Frota	
Não houve líder na paralisação	53,5	46,6	51,2
Sindicatos de caminhoneiros	17,6	24,4	19,9

Liderança local	16,5	14,2	15,8
Confederação de caminhoneiros	3,1	2,3	2,8
Federação de caminhoneiros	2,2	3,1	2,5
NS/NR	11,6	13,9	12,4

Fonte: Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros 2019. Obs. O caminhoneiro poderia citar mais de um (1) item na questão.

Durante a paralisação todas as lideranças indicadas na pesquisa tiveram um papel a ser desempenhado. Os sindicatos e as lideranças locais, ganharam mais visibilidade e força mais ao final da mobilização. As discussões desses dois foram em realizar negociação com governadores, principalmente na discussão da retirada do ICMS do diesel. Durante a paralisação se mantiveram apenas em uma organização entre rodovias, ou até mesmo na captação de mais caminhoneiros para aderir à paralisação.

Não eram líderes da paralisação, nem mesmo da sua localidade, aqui sim o argumento de muitos caminhoneiros se faz valer. Pois tanto os sindicatos quanto os líderes locais, que se forjaram dentro da mobilização, não se materializam como a voz dos caminhoneiros, aos serem questionados, os sindicatos, a resposta era unânime “a greve é sem comando”⁴⁶. Portanto, compreendemos o motivo pelo qual caminhoneiros reafirmavam constantemente que a paralisação não tinha um líder, pois essas duas entidades que poderiam se valer dessa capacidade abria mão dela e jogava o poder nas rodas dos caminhoneiros.

Restaram as últimas duas entidades que foram pouquíssimas reconhecidas como lideranças do movimento, a Confederação e a Federação. Podem ser interpretados dois órgãos aqui na Confederação uma alusão a CNTA e também a CNT⁴⁷ e na Federação uma possibilidade a Fenacat (Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportes). Essa última entidade não tem envolvimento durante a paralisação, as entidades que foram mais visadas enquanto entidade representativa de caminhoneiros foi a Abcam e a CNTA.

Tanto a Abcam quanto a CNTA foram entidades muito atuantes durante a paralisação, desde a convocatória, e se estendeu até as negociações com o Governo Federal. Porém, não existe nelas, por parte dos caminhoneiros, nenhum reconhecimento de liderança. Ainda que elas tenham atuado ativamente na articulação e criação de ofícios da burocracia, não alcançaram qualquer similitude com a vanguarda, muito embora se aproxime dessa atuação.

⁴⁶ Disponível em

<<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/paralisacao-dos-caminhoneiros-chega-ao-8-dia-na-pb-apos-nova-proposta-do-governo.ghml>> Acesso 15 mai. 2025.

⁴⁷ Entidade patronal.

Existe na mobilização um espaço dos dirigentes do movimento, e esse não foi ocupado por ninguém, ou melhor ele foi, em momentos e outros não, mas definitivamente o Maio de 2018 não tem um nome, ou um rosto a ser lembrado. Esse espaço pode ser elencado por alguns motivos seja pelo tamanho da paralisação, a descentralização de acordos ou até mesmo na organicidade sindical. A paralisação ocorreu em um país com dimensões continentais, atingindo todos seus estados, não houve capacidade organizacional que desse conta de administrar todos os envolvidos. O que também é uma característica dos próprios caminhoneiros, são heterogêneos entre si (Araújo, 2010).

Mesmo sem esse rosto, ou um líder para chamar de seu, a mobilização acontece, e muito diferente do que ocorria nos escritos da Luxemburgo, que foram levados por uma espontaneidade, o Maio de 2018 não teve nada de espontâneo, são aqui que as divergências entre características começam a se romper. A Abcam e a CNTA tiveram papel próximo às características de uma força convocadora na paralisação, e essas forças, não exerceram papel algum de vanguarda. A direção política do movimento, que é resguardado a vanguarda alinha durante a luta não foi realizada, se assim o fosse o movimento teria um “sentido político”, e não iria pairar sobre uma neblina obscurecida por discussões econômicas ou imediatistas (Luxemburgo, 1979; Antunes, 1988).

Descrevemos a Abcam e a CNTA como forças convocadoras pela prática e a comunicação em nível nacional, ambas entidades reforçaram o pedido de uma greve iniciado no dia 21 de maio. Mas elas deixam de manter suas características descritas por Luxemburgo, quando essas forças convocadoras deixam de fazer da luta dos caminhoneiros um campo fecundo para as ações políticas. Ou seja, o movimento dialético das transformações das reivindicações econômicas não se transforma em políticas, e por mais irônico que possa parecer o Maio de 2018 aqui se aproxima exatamente das críticas do Lenin do economicismo⁴⁸. Ressalvamos que o Maio de 2018, por nenhum caminho estaria próximo ao pensamento socialista como as experiências do proletariado russo descrito por Luxemburgo. Todavia, não podemos deixar de sublinhar que as forças convocadoras, Abcam e CNTA, tiveram o papel de refrear um embate político, ao limitar as reivindicações apenas no campo econômico. Essa, talvez, seja a resposta para que os caminhoneiros ao final dos 11 dias não

⁴⁸ Como discutido no subcapítulo 1.1.3, sobre a espontaneidade, Lénin advertia que pequenas vitórias econômicas poderiam ser suficientes para apagar o impulso de uma luta socialista mais ampla. Neste caso, podemos entender que, com a “vitória” representada pelo acordo de congelamento temporário dos preços dos combustíveis e a redução de impostos, muitos caminhoneiros se retiraram das mobilizações. Assim, a paralisação não avançou para além de uma breve disputa econômica. Nesse sentido, defendemos que o Maio de 2018, com as características apresentadas, aproxima-se das críticas formuladas por Lénin ao economicismo.

saíram com a sensação de vitória da paralisação. Segundo a pesquisa da CNT, 56% dos caminhoneiros não ficaram satisfeitos com as conquistas (2019).

O que estamos colocando como dois contrapontos: campo econômico e político no Maio de 2018, podem ser distinguidos da seguinte forma:

Tabela 3: Diferença comparativa de campos no Maio de 2018

Problema	Campo Econômico	Campo Político
	Aumento do preço dos Combustíveis (Diesel)	Aumento do preço dos Combustíveis (Diesel)
Motivo	Impostos que incidem sobre o combustível	Política de Paridade Internacional
Resolução	Enfrentamento ao Estado pela retirada/diminuição dos Impostos que incidem na formação dos preços dos combustíveis (Diesel)	Enfrentamento ao Estado contra a Política de Paridade Internacional que vincula a precificação dos Combustíveis a flutuação do dólar.

Fonte: Elaboração do autor.

Quando afirmamos que as forças convocadoras agiram como limitadoras entre o campo econômico para o campo político, tem como alicerce as solicitações via ofício. A crítica pode vir que ambas as entidades não tinham uma instrução para conseguir superar essa limitação, então a sua própria inteligibilidade, ou sua leitura de cenário a fez ficar assim. Não é plausível essa sustentação. Ambas as entidades demonstraram conhecimento sobre o impacto da Política de Paridade Internacional, e era crítica a ela⁴⁹, o que faz com que reafirme a posição dessas forças convocadoras como uma instrumentalização, a favor do mercado e contra uma discussão que superasse as pequenas conquistas imediatistas. Portanto, entendemos que foi uma escolha direcionar o movimento para discussões que não ultrapassassem o campo econômico (imediato).

O trabalho é taxativo sobre as ações das forças convocadoras, pois ao direcionar a paralisação em uma singularização do campo econômico, coloca no acostamento outros entraves que são do cotidiano dos caminhoneiros. Contrapomos a partir da pesquisa da CNT que elenca quais são os maiores entraves para o trabalho do caminhoneiro, e os resultados que a pesquisa apresentou foi: Assaltos e roubos (64,6%); Custo do combustível (35,9%); e Valor do frete (27,4%). A insegurança retorna em outra pergunta especificamente sobre roubos e cargas e a resposta foi 49,5% do total de caminhoneiros recusaram a viagem por conta do

⁴⁹ A Abcam chama de louca a “nova matriz econômica” do país em seu primeiro ofício.

risco de roubo/assalto durante o trajeto. Ainda que os dois maiores entraves foram pautados, o movimento não reivindicou todas as necessidades estritamente necessárias para o cotidiano dos caminhoneiros terem condições melhores de trabalho. A questão da cobrança de pedágio tampouco apresentou dentro da pesquisa como relevante aos caminhoneiros autônomos. Essa última que apareceram tanto nos escritórios da Abcam quanto na CNTA, e foram consideradas nos acordos realizados com o Governo Federal e nos governos de estados.

Considerando a responsabilidade que Luxemburgo atribui aos dirigentes na condução de uma greve de massas, não é possível estabelecer qualquer similaridade com o contexto de maio de 2018. As entidades como a Abcam e a CNTA atuaram apenas como forças convocadoras e fizeram acordos com foco em benefícios imediatistas. Essas organizações não direcionaram o movimento para um debate político mais profundo, como a contestação da política de preços da Petrobras, mesmo cientes de que essa política era a principal responsável pelos reajustes e aumentos de preços.

Ainda que refaça os mesmos passos da autora e investigue a partir da historiografia do Maio de 2018, não é possível concretizar característica para confirmar alguma espontaneidade, não há racionalidade a ser desenvolvida nesse sentido para o Maio de 2018. A construção da paralisação quanto essa similaridade, por aparência, de espontâneo não se sustentam, pois o movimento foi dirigido também pelas forças convocadoras, não em sua totalidade, mas foi necessário para o desenvolver da paralisação e os caminhos que ela percorreria.

Não defendemos as proximidades com esse conceito de espontaneidade, pois tanto a Abcam, quanto a CNTA já documentavam sobre uma paralisação com início no dia 20 de maio, portanto se indaga o que há espontâneo em anunciar uma greve? Uma das centralidades da características centrais do que Luxemburgo defendia como a espontaneidade, era a sua irredutibilidade em ser endógeno, partir da própria classe e Abcam e CNTA não são a classe, não fazem parte da classe tampouco representam essa. Há então algumas diferenças entre essa espontaneidade encontrada durante a paralisação. Ao momento continuamos a usar “espontaneidade”, muito embora vamos abandonar essa nomenclatura em linhas seguintes.

Partimos de duas críticas aqui sobre a espontaneidade no movimento e suas diferenças com aquelas encontradas nos escritos de Luxemburgo:

(i) um problema: sinonímia

Ainda que encaminhamos para uma crítica sobre o aspecto espontâneo dentro do Maio de 2018, é inegável acreditar que esse movimento não tenha espontaneidade, e essa não está

vinculada estritamente só aspecto convocatório do movimento, mas ao se manter sem qualquer instrução, ou experiência em luta. Percebam, e o que não se cansa de fazer dentro dessa monografia é reforçar de qual categoria de classe estamos em um esforço de alcançar a realidade. Caminhoneiros não tem experiência reivindicatórias, quanto trabalhadores fabris, ou até mesmo em outros setores, ainda que com experiência anteriores, a exemplo de 2015, não se assemelham as características de 2018.

O que compreendemos que se assemelhe o seu caráter “espontâneo”, é que o movimento não há um núcleo duro, não há nele outros “operários experientes”, conforme visto dentro das características da greve de massas de Luxemburgo. Também, uma das características da greve de massas, a sua dialética, a contradição. Essa é uma das defesas e aqui poderia ser defendido a espontaneidade desses caminhoneiros, sem qualquer instrução, ou até mesmo sem outros que os poderiam educar durante os 11 dias, há a uma proximidade de espontaneidade, todavia não é a mesmas que Luxemburgo se reafirma e acontece com o proletariado russo.

A principal razão que faz com que esse trabalho não fixe a espontaneidade como a mesma com a da autora é o fator do campo político, a falta de direção tenciona eles a ficar em outro lado, e, portanto, o problema de sinônimo. Defendemos ser mais assertivo ao Maio de 2018 o considerar como autônomo, do que espontâneo. Ainda que autonomia seja uma das características que formem o conceito de espontaneidade de Luxemburgo, aqui utilizamos ele como um fato completo, e não um complemento de algo maior. Autonomia, pois os caminhoneiros não foram liderados para estarem onde estavam, enquanto uma questão da manutenção de seus esforços ali presentes, então essa autonomia é referente a uma organização em si⁵⁰. Essa sinonímia não pode ser confundida com as discussões realizadas sobre a espontaneidade.

(ii) greve não-espontânea

Antunes apresenta uma resposta que pode contribuir para compreender esse simbolismo do espontâneo. Ele chama a atenção para a greve não-espontânea, e discute as condições que pode ser caracterizada essa greve. Dentro dos escritos da autora, esse conceito pode ser enquadrado como “aquela que sofreu em seu desencadeamento, a presença de uma

⁵⁰ Diferente do que o esperado, os aplicativos, *WhatsApp* e *Facebook*, teve uma função organizativa, e não convocadora. Organizativa, pois compreendamos que caminhoneiros não tem ponto de encontro, estão espalhados em rodovias, cada um em sua boleia, suas conexões e trocas são poucas, ou em postos ou em centros de descarga de mercadorias onde pode se encontrar com outros de suas categorias, e mesmo assim as conversas formuladas, os desenvolvimentos não têm um político, ou beira a essa formação (Araujo, 2010; Santos, 2010). Se não fosse o WhatsApp seria outro aplicativo, ou até mesmo o rádio que alguns caminhões têm para suas comunicações internas.

direção política e uma ideologia política consciente expressando, por isso uma forma elevada de greve de massas” (Luxemburgo, 1979; Antunes, 1988). Ou seja, uma greve não-espontânea é quando as direções políticas do seu movimento já estão expressamente definidas.

A outra leitura que se pode ter, a qual consideramos a mais prudente ao maio de 2018, é que uma greve não-espontânea pode vir a assumir uma greve reformista (Antunes, 1988). A ideia de reformista está vinculada às “conquistas que não ferem a essencialidade do regime capitalista” (*Idem*, p. 198). Podemos compreender essa “essencialidade do regime capitalista” transponível a PPI, pois essa política representa ganhos e um cumprimento de agenda regulado pelo capital. Antunes continua argumentando que essas reformas não conseguem “criar um momento político da classe contra o capital quando não ultrapassa o universo das reivindicações imediatas” (Antunes, 1988, p. 198). A luta do Maio de 2018 ficou marcada pela diminuição ou eliminação dos impostos que incidem na formação dos preços, e essas não perturbam o capital, e paira nas reivindicações imediatas. Destacamos também que essas formas não criaram um cenário político, e aqui retomamos as perspectivas de campos da tabela 3.

A greve não-espontânea, está alinhada a perspectiva do campo econômico, a sua postura se opera a partir de uma reforma, e não de uma superação dos problemas reais. Essa é uma característica elementar de movimentos que se empenham em ganhos rápidos, mas pouco alteram a estrutura. Utilizamos desse conceito de Antunes para ser possível trazer uma resposta à altura aos escritos de Luxemburgo, em sua sofisticação conceitual. Claro, a greve não-espontânea é o antônimo do conceito da autora, e acreditamos mais uma vez que essa é a resposta à altura, pois um dos problemas do Maio de 2018 é em sua nomeação, um problema de nomenclatura, resolvemos ele então nessa perspectiva também, por uma nomeação.

Portanto, defendemos que, o Maio de 2018 não foi espontâneo na perspectiva de Luxemburgo. Os caminhoneiros foram convocados a estarem nas rodovias, não houve uma iniciativa endógena dessa categoria de classe. O princípio da greve de massas é a espontaneidade, como algo intrínseco a ela (Guérin, 1982). O Maio de 2018, como apreciado anteriormente, pode apresentar alguns sintomas de espontaneidade e até mesmo ser interpretado como uma greve. No entanto, essa interpretação dúbia reside menos nas práticas concretas que tomaram as rodovias e mais em questões de sinonímia.

Revisitar o maio de 2018 sem considerar as suas minuciosidades das relações que esses atores tiveram dentro dos onze dias percorridos, tenciona o leitor a desenvolver e ter o credo que ele acontece de forma espontânea e sem qualquer liderança, realizado integralmente

por caminhoneiros autônomos. Analisar as relações dos atores presentes na paralisação engrandece a pesquisa na medida que se torna possível posicionar esses atores e seus efeitos, também as suas ausências. Não houve um movimento espontâneo, no sentido da palavra e no conceito luxemburguês, mas não se descarta haver um potencial dentro dessa categoria, ainda pouco explorado pelas ciências sociais.

5.2 O ESTADO E SUA PARTICIPAÇÃO

A paralisação foi descrita a todo momento como uma greve dos caminhoneiros, foi difundida assim pela mídia hegemônica e influenciado a memória coletiva dos brasileiros. Foi reproduzida também em outros momentos, como nos eventos de 2020 e 2022. Porém, ao passo que partimos da concepção que greve⁵¹ é aquela realizada por trabalhadores de um lado e seu patrão de outro, assim temos um embate entre os trabalhadores como caminhoneiros e patrão como o estado? Essa posição não é plausível, tampouco existe entre esses dois qualquer estrutura trabalhista juridicamente. Afinal de contas, qual foi o papel do Estado durante a paralisação?

Abandonar a metáfora do Estado como mera empresa é fundamental para preservar o reconhecimento de sua função social. A paralisação dos caminhoneiros em maio de 2018 não se direcionou a uma companhia específica (como a Petrobras) mas, de forma inequívoca, ao poder governamental, responsável por definir a política de preços dos combustíveis. No entanto, essa aparente distinção entre Estado e empresa torna-se apenas formal quando recordamos Marx e Engels “O executivo do Estado moderno não é senão um comitê **para gerir os negócios comuns de toda a classe burguesa.**” (2010, p.42, grifo nosso). Portanto, compreende-se que o Estado, no capitalismo, age como gestor dos interesses econômicos da burguesia. Assim, quando uma das suas “empresas” - no caso, o mercado de combustíveis - é diretamente atacada por meio de bloqueios e reivindicações, a resposta estatal não pode ser neutra ou pontual: deve recobrar, de forma estruturada, a ordem e a continuidade dos fluxos essenciais à acumulação de capital. Ao oferecer congelamento temporário de preços e redução de tributos, o governo não exerce mera boa vontade, mas implementa medidas gerenciais que preservam os “negócios comuns” da classe dominante, evidenciando o caráter político-estrutural da paralisação e reafirmando seu papel de comitê da burguesia.

⁵¹Ao buscar os primeiros momentos da palavra greve, a história nos leva para a expressão *Plâce de Grève*, um local onde os parisienses sem trabalho costumavam reunir-se, no século XIX, quando não obtinham as condições reivindicadas para que pudessem exercer suas atividades (Antunes, 1988, p.190)

A condução do governo pode ser considerada lenta, pois acreditamos que naquele momento não se acreditava que essa categoria pudesse manter uma greve por tanto tempo ou que a mobilização fosse tão ampla. Entendemos assim, uma vez que o governo ignorou todos os ofícios enviados antes do dia 21, e mesmo com a ameaça da paralisação nenhuma atitude foi tomada para conter e se manteve alheio às solicitações realizadas pelas entidades sindicais.

Concessionárias e governadores se protegeram mediante liminares para tentar frear os movimentos de paralisação total nas rodovias. Os agentes se movimentaram, mas não para uma articulação junto aos caminhoneiros para pressionar o para fazer pressão ao estado, ao contrário buscaram no judiciário uma forma de se blindar dos efeitos que a paralisação poderia projetar. Essa atitude se estende também ao governo federal quando começa a acionar e mobilizar as Forças Armada, e a aciona GLO. O Estado ao se posicionar de tal maneira reivindica sua natureza, enquanto um Estado de violência, ao movimentar a superestrutura, recupera sua legalidade do Estado capitalista, essa que repousa na violência política da burguesia (Luxemburgo, 1979, p. 47).

A condução do governo é na articulação do que está sob sua tutela, os aparelhos do Estado para conter de qualquer maneira a paralisação da produção. Como mencionado anteriormente neste trabalho ministros e o próprio presidente estimulam os discursos que condenam uma paralisação que leva o caos à sociedade. O temor de que outras categorias se somassem aos caminhoneiros para reivindicar melhores condições de trabalho, se acentuava. Ainda que os caminhoneiros estivessem sob um julgamento de repressão por essas forças que o Estado capitalista demonstrou, a atuação não foi tão enérgica quanto o ministro da Defesa⁵² gostaria. Houve poucas atuações a caminhoneiros, diferente das transportadoras que foram multados por indícios de locaute⁵³.

O que prejudica a Petrobrás, em meio a acordos para cessar a greve, é a demissão de Pedro Parente, justificada como sendo por má gestão. O Estado burguês se viu diante uma encruzilhada, pois de um lado a PPI, política adotada no final do início do segundo mandato do governo Dilma e se estendeu ao de Michel Temer, e do outro lado a caminhoneiros penalizados por essa política. Reforçamos que o movimento em nenhum momento pediu a retirada da PPI, mas as propostas levantadas tinham que ser robustas o suficiente para os

⁵² Disponível em:

https://www.em.com.br/app/noticia/internacional/2018/05/25/interna_internacional,961841/forcas-armadas-vaio-agir-de-forma-energica-para-liberar-estradas-diz-m.shtml. Acesso em 23 de out. de 2024.

⁵³ Será discutido o conceitos e essas atuações no próximo capítulo.

efeitos da política de preços não se sobressair. O estado ainda continuou a defender a PPI, porém não se viu outra saída que não ceder a medidas de viabilização da precificação diesel.

A PPI foi criticada pelos ofícios das duas entidades, sob uma perspectiva de “uma matriz econômica que diminui os lucros dos caminhoneiros”, como mencionado no capítulo 2. Essa crítica que as entidades fazem, também reproduzida pelos caminhoneiros, não necessariamente pode ser vista a um governo, mas a um campo ideológico, a doutrina liberal. A PPI representa para além de uma política de preços, uma posição da não intervenção do Estado na economia, na prática, ela age como uma libertação do Estado dos marcos da regulação econômica, mas também estendida nas concessões dos direitos trabalhistas conquistadas durante período de Estado de Bem-Estar Social (Boito Jr., 1999). A relação entre Estado e caminhoneiros não se aproxima de uma relação trabalhista, como de um empregador com seu empregado, todavia, a PPI se apresenta como um obstáculo dentro da corrente ideológica de abdicação de deveres do Estado que atingiu a estrutura em que esses trabalhadores estão. O esforço empregado aqui não foi de alguma forma defender uma relação trabalhista, mas como uma agenda que tinha como objetivo a libertação econômica, atinge diversas categorias de trabalhadores, até mesmo aqueles que estão precarizados, sem suporte da legislação trabalhista.

Os caminhoneiros demonstraram ser contrários à ideia de nomear um líder como líder do movimento, alegando que a atividade era apartidária. As críticas a PPI adotadas tanto pela Abcam em nota, quanto pelos próprios caminhoneiros era sobre um governo corrupto⁵⁴. Corrupção era o mote da vez e não seria diferente aparecer alguma pauta para a defesa de uma “limpeza” no Estado. É nesse momento que o movimento pró intervenção militar ganha força. Adiantamos que não foi unanime, muitos caminhoneiros foram contra e acreditavam que esse movimento estava aproveitando de uma pauta legítima dos trabalhadores para ganhar espaço no cenário nacional. A Abcam reforçou em nota que não considerava que partia de caminhoneiros essa intenção.

O movimento pró-intervenção militar era uma resposta ao desgaste da imagem do governo, a corrupção aqui era usada como justificativa para essa defesa. Importante compreender que “a ideia de corrupção é dada e gerenciada pela ideologia política burguesa, mais precisamente pelo Estado burguês” (Boito Jr, 2017, p. 10). Interessante pensar que aqui

⁵⁴ No primeiro ofício da Abcam ela coloca “Na verdade, somos reféns de um governo que vive uma gastança sem fim, desperdícios, endividamentos, ralos bilionários de corrupção e regulações insanas”. Disponível em: <http://www.abcam.org.br/images/OFICIO-ABCAM---N-34---PRESIDENTE-MICHEL-TEMER-1.pdf>. Acesso em 19 de ago. de 2024.

ela é usada contra esse Estado. Não existe um consenso sobre o porquê ter surgido um movimento intervencionista naquele momento, contudo ele não consegue se manter a longo prazo, já que sua essência se distanciava das reivindicações dos caminhoneiros. Do outro lado, podemos responder a essa questão é que a corrupção deve ser combatida na perspectiva da classe operária, esse corrupto nada produz, visto como um parasita. Aliás, a intenção da corrupção é de concentrar renda e agir em prol da classe dominante (Boito Jr., 2017). Também, para por um senso comum mínimo de justiça, então é moralmente condenável aquele que a prática. (*Idem*). Consideramos que a crise do governo Temer foi mais do que propício para esses grupos intervencionista se infiltraram dentro do movimento.

Ao lidar com o movimento dos caminhoneiros, o governo demonstrou total incompetência frente as frustrações que estavam sendo encaminhadas. Desde ignorar os ofícios, pedidos de reuniões, bem como notificações recebidas. Esquivou-se dentro das instituições que asseguram sua legitimidade, distribuindo liminares aos estados e concessionárias e aplicações de multas. A utilização da GLO demonstrava a leitura que o governo fazia aos caminhoneiros, enquanto uma classe que causava a desordem social. Porém, a sociedade demonstrou insatisfação com o posicionamento do Estado, poupou críticas ao movimento dos caminhoneiros e demonstrou solidariedade a eles.

O Estado brasileiro pouco fez para garantir o cumprimento das propostas estabelecidas pelos grevistas, se manteve alheio as reivindicações, sobretudo para garantir sua agenda com o mercado financeiro, posição que ficou bem definida quando seus agentes manifestaram que o PPI não seria alterado, mantendo também seu posicionamento de classe, agindo como um “balcão de negócios da burguesia”. Nesse (e em tantos outros casos) o Estado brasileiro ignorou que a PPI precarizou ainda mais uma categoria já há muito tempo desvalorizada.

5.3 FUNDAMENTALMENTE UM LOCAUTE

A perspectiva de compreender o Maio de 2018 como um locaute esteve presente desde o início da paralisação — tanto nos discursos de alguns caminhoneiros⁵⁵ quanto nas análises ambíguas daqueles⁵⁶ que tentaram interpretar a mobilização em curso. A greve dos

⁵⁵ ‘Meu patrão falou que posso morar aqui se eu quiser’, diz caminhoneiro parado em SP. Disponível em: <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>. Acesso em 22 de out. de 2024. Disponível em: <https://valor.globo.com/politica/noticia/2018/05/25/pf-investiga-crime-contra-organizacao-do-trabalho-em-greve.ghtml>. Acesso em 22 de out. de 2024.

⁵⁶ Disponível em: <https://esquerdaonline.com.br/2018/05/27/a-esquerda-e-a-boleia-breves-consideracoes-sobre-a-grevedos-caminhoneiros/>; <https://www.youtube.com/watch?v=oqUXP95ayA0>; e <http://www.bbc.com/portuguese/brasil-44256413>. Acessado em: 23 de set. de 2024.

caminhoneiros se insere em uma zona limítrofe entre o que seria uma paralisação operária clássica e um movimento empresarial disfarçado. No entanto, os elementos consolidados ao longo da pesquisa permitem sustentar uma posição mais definida: não se tratou de uma greve nos moldes tradicionais. Assim, este capítulo final se propõe a encarar o Maio de 2018 a partir da hipótese de que houve, fundamentalmente, um locaute (não em sua totalidade).

Para tanto, propomos um caminho interpretativo ancorado na historiografia, que analisa o evento sob duas dimensões que o aproximam da lógica do locaute: (a) sua natureza jurídica e (b) as alianças invisíveis que o sustentaram. É importante destacar que a paralisação não foi exclusivamente conduzida por caminhoneiros autônomos — tampouco essa é uma distinção reivindicada pelo próprio movimento, que se apresentou de forma unificada sob a bandeira genérica de “caminhoneiros”. A fragmentação interna da categoria, marcada por diferentes vínculos jurídicos e posições na cadeia produtiva, não se refletiu na identidade pública da mobilização. No entanto, ao afirmarmos que a paralisação não foi somente composta por autônomos, é necessário examinar as alianças que foram firmadas nos bastidores — alianças que, embora invisíveis, foram fundamentais. Com isso, partimos inicialmente para a discussão da natureza jurídica da mobilização, não como foco principal, mas como fundamento técnico necessário para, então, apresentar os elementos que consolidam o Maio de 2018 como, essencialmente, um locaute.

5.3.1 Caminhoneiros: a história, os jurídicos e sua categoria de classe

As incertezas que envolvem a figura do caminhoneiro hoje refletem as indefinições estruturais de todo o setor de transporte de cargas no Brasil — e essas indefinições têm raízes históricas profundas. Desde o período colonial, o território foi sendo cruzado por caminhos abertos à força, muitas vezes apropriando-se de rotas e técnicas de deslocamento dos povos originários. Os bandeirantes, frequentemente exaltados nas representações oficiais como “desbravadores”, podem ser compreendidos como os primeiros agentes da logística interna colonial, utilizando veículos de tração animal para penetrar o interior. Sérgio Buarque de Holanda (1994, p. 19) destaca que “alguns mapas e textos do século XVII apresentam-nos a vila de São Paulo como centro de amplo sistema de estradas expandindo-se rumo ao sertão e à costa”. A circulação de mercadorias, ainda que incipiente, dependia de trajetórias que, antes da colonização, já eram conhecidas e utilizadas pelas populações indígenas. Portanto, o início da história do transporte terrestre no Brasil está intrinsecamente ligado a processos de

invasão, extração e domínio, elementos que continuam a reverberar — de forma transformada — nas dinâmicas atuais do setor rodoviário. Recorrendo ao historiador novamente,

[...] o primeiro progresso real sobre as velhas trilhas indígenas só foi definitivamente alcançado com a introdução em grande escala dos animais de transporte. Em São Paulo, particularmente, com as primeiras tropas de muares. Quebrando e varrendo a galharia por entre brenhas espessas, as bruacas ou surrões que pendiam a cada lado do animal serviam para ampliar a passagem. Novo progresso surgiria mais tarde com a introdução dos veículos de roda para jornadas mais extensas [...] (*Idem*, p. 26).

Nesse momento foi difundido o termo “carreta” para ser empregado no lugar de “carroça”, e quem estava nessa guia comumente o “carreteiro”. Segundo Figueiredo, eram “soldados do exército luso, os contrabandistas, os comerciantes chamados vivandeiros, os primeiros estancieiros que iam se adentrando” (2000, p.70). Tem-se a pensar em primeiro momento que essas carretas foram somente a serviço da colonização, no entanto não restringiu somente a esse papel. Em situações de guerras também foram usadas carretas para transporte de armamento bélico, bem como por comerciantes e a locomoção de suas mercadorias para a venda de consumo. A esse cenário, desenvolvem-se as representações desses “carreteiros” enquanto os primeiros profissionais liberais, “[...] Naqueles tempos de antanho, eles não podiam ser somente tocadores de bois; tinham que ser um bom guerreiro, destemido e forte, dotado de tanta coragem, quanto de paciência era formada sua alma mansa de inofensivo andante.” (*Idem*, p. 71).

Os caminhoneiros não vivem apenas hoje uma ambiguidade em sua posição na sociedade brasileira; essa indefinição os acompanha desde suas origens. A figura do condutor de cargas terrestres nasceu ainda no período colonial, ligada a dinâmicas de ocupação violenta, exploração de recursos e expansão territorial - conduzidas por colonizadores e, depois, por comerciantes. Foi apenas na segunda metade do século XX que as rodovias passaram a ocupar um papel central no transporte interno, substituindo gradualmente as ferrovias que, até então, atendiam majoritariamente aos interesses da exportação de *commodities*, como o café no estado de São Paulo. O uso dos caminhões se intensificou com o fim da Segunda Guerra Mundial. Como observa Eric Hobsbawm, “podia-se reconhecer o desenvolvimento econômico de muitos países do Terceiro Mundo pelo aumento do número de caminhões” (1995, p. 259). Esse processo não resultou em uma definição clara sobre quem são os caminhoneiros. A estrutura do setor permaneceu fragmentada, e a figura do trabalhador na boleia seguiu oscilando entre a autonomia e a subordinação. Hoje, os caminhoneiros autônomos coexistem com grandes transportadoras, gerando um campo de disputas indefinido. Assim, qualquer reivindicação por melhores condições de trabalho afeta

inevitavelmente interesses corporativos, refletindo uma tensão estrutural entre o trabalho fragmentado e o capital concentrado.

A trajetória histórica dos caminhoneiros no Brasil influencia diretamente a forma como atuam e se organizam em suas reivindicações - e, no Maio de 2018, isso ficou evidente. A Polícia Federal e o Ministério Público abriram diversas investigações contra empresas supostamente envolvidas na paralisação, tratando-as como possíveis articuladoras do movimento. No entanto, esse processo esbarra em uma contradição fundamental: o que define, afinal, uma transportadora? Em muitos casos, o caminhoneiro autônomo também exerce atividades como pessoa jurídica, atuando formalmente como uma transportadora. Destacamos então como é a estrutura jurídica dentro do setor de transporte de cargas, essa sobreposição entre trabalho autônomo e empresarial cria um cenário ambíguo. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), os operadores são classificados em quatro categorias⁵⁷: Empresa de Transporte de Cargas (ETC), Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC), Transportador Autônomo de Cargas (TAC) e Transportador de Carga Própria (TCP). Essa multiplicidade de formas jurídicas levanta dúvidas importantes sobre quem pode ser, de fato, responsabilizado em contextos como o de 2018, onde as fronteiras entre patrão e trabalhador são difusas.

Embora os caminhoneiros autônomos sejam comumente classificados como Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), muitos mantêm relações operacionais com transportadoras ou agenciadoras. Mesmo atuando como pessoas físicas, sem vínculo empregatício formal, operam em um regime altamente intermediado. Por outro lado, quando se formalizam como pessoas jurídicas, esses trabalhadores podem ser enquadrados como Empresas de Transporte de Cargas (ETC), ainda que possuam apenas um caminhão. Esse processo muda as dinâmicas de negociação: o transportador passa a negociar diretamente com empresas contratantes, sem depender de intermediários. Como observou Marx (2014) no Livro II de O Capital, a indústria do transporte não vende um objeto material, mas o próprio deslocamento - que se realiza como mercadoria dentro do processo produtivo. Isso reforça a centralidade econômica do frete e evidencia como a organização do setor mistura formas de trabalho autônomo e subordinado em uma lógica de valorização do capital.

As ambiguidades que envolvem a figura dos caminhoneiros também se expressam nas diferentes formas de composição de seus rendimentos⁵⁸. A distinção entre trabalhadores

⁵⁷ Resolução nº 4.799/2015.

⁵⁸ Em Marx, salário e rendimento não são sinônimos. O salário é a forma específica de remuneração da força de trabalho no capitalismo, e sua aparência como pagamento pelo “trabalho” oculta a relação real de exploração,

autônomos e empregados formais pode ser intuída, em parte, pela maneira como seus “salários” são estruturados. No caso dos caminhoneiros autônomos, o pagamento recebido pelo frete incorpora não apenas o valor da força de trabalho, mas também os custos com os meios de produção - combustível, manutenção, depreciação do veículo, pedágios, entre outros. Trata-se, portanto, de um pagamento híbrido, que mistura salário e capital circulante. Ainda que a empresa contratante - seja uma comercializadora ou uma transportadora - esteja comprando uma mercadoria (o deslocamento de um bem no espaço), o que se adquire, de fato, é o trabalho de transportar, com os meios necessários para que esse deslocamento ocorra. Como aponta Marx, “o transporte como tal é um processo de produção, cuja mercadoria é o próprio deslocamento” (Marx, 2014, p. 145). Nesse sentido, o frete pago ao caminhoneiro autônomo carrega a contradição de ser, simultaneamente, remuneração pelo trabalho e reembolso parcial dos custos produtivos - refletindo a indefinição entre trabalhador e pequeno capitalista. Assim, compreendemos que a ausência de um vínculo formal de trabalho para muitos desses trabalhadores - especialmente os autônomos - torna pouco nítida a fronteira entre remuneração pelo trabalho e retorno sobre o capital investido (como o próprio caminhão ou os custos operacionais). Isso reforça a dificuldade de enquadrá-los dentro das categorias clássicas de classe trabalhadora assalariada, ainda que vivenciem, na prática, formas de exploração e subordinação ao capital.

Se esse trabalhador recebe não apenas pela sua força de trabalho, mas também pelo uso do seu próprio meio de produção, possibilita-se afirmar que o caminhão é, ao menos formalmente, sua propriedade. E, se assim for, esse trabalhador não se enquadra como proletário no sentido “clássico” (Araújo, 2010), tampouco como operário assalariado. O caminhoneiro autônomo não vende apenas sua força de trabalho: ele é também o proprietário (ou ao menos o responsável jurídico) pelo principal instrumento necessário à realização do serviço - o caminhão. É ele quem assume a responsabilidade pelas cargas, organiza os fretes e arca com os custos do deslocamento. Trata-se de uma forma de trabalhador que incorpora elementos do pequeno empreendedor, pois sua empresa se resume, muitas vezes, ao próprio veículo (Kapron, 2021, p. 116).

isto é, a extração da mais-valia. O rendimento, por sua vez, é uma categoria mais ampla que abarca os diferentes destinos do valor produzido: o salário do trabalhador, o lucro do capitalista e a renda do proprietário fundiário. No Livro III de O Capital, Marx mostra como essas formas de rendimento aparecem como naturais e separadas da produção, ocultando sua origem comum no trabalho. No caso dos caminhoneiros autônomos, seus rendimentos combinam elementos de salário (subordinação ao capital e dependência de fretes) e de lucro (gestão própria dos meios de transporte), o que revela uma posição social ambígua e reforça as dificuldades de categorização precisa. Cf. MARX, Karl. O capital: crítica da economia política. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013, caps. 6 e 19; Livro III. São Paulo: Boitempo, 2017, cap. 48 (“A fórmula trinitária”).

Dessa forma, o caminhão aparece como elemento central na análise do trabalho no setor de transportes. Ele é, ao mesmo tempo, extensão da força de trabalho do motorista - instrumento indispensável para a realização do serviço - e também propriedade privada, que o insere em outra lógica de produção. Essa ambivalência coloca o caminhoneiro autônomo em uma posição híbrida: de um lado, vivencia formas de assalariamento indireto, pois é remunerado por sua força de trabalho e dependente da demanda por fretes; de outro, assume os custos e riscos da atividade produtiva, aproximando-se da figura do pequeno proprietário. Essa condição contraditória levanta uma questão central para as lutas de classe: o caminhoneiro autônomo passa por uma formação política típica da pequena burguesia⁵⁹, marcada pela ilusão de autonomia, enquanto vivencia condições materiais de exploração geridas por ele próprio. Trata-se de uma subjetividade de classe tensionada entre o capital e o trabalho.

Ao longo deste trabalho, utilizamos mais de uma vez o termo “classe”⁶⁰. No entanto, é preciso esclarecer que a pesquisa não se debruçou diretamente sobre a constituição de classe dos caminhoneiros. As reflexões aqui apresentadas partem de considerações preliminares, que servem apenas para posicionar esses trabalhadores dentro do processo de produção capitalista. O recorte adotado considera especialmente os caminhoneiros autônomos — aqueles que possuem ou alugam seus próprios caminhões — frequentemente referidos como o tipo “clássico”. Embora outros perfis também tenham participado da paralisação de maio de 2018, a mobilização foi amplamente divulgada como uma “greve de caminhoneiros autônomos”. É importante compreender que os caminhoneiros autônomos não atuam apenas na esfera da circulação, como pode parecer à primeira vista. Eles fazem parte da indústria do transporte (Freitas, 2013), cuja mercadoria é o deslocamento de outras mercadorias. Marx (2014) já nos alertava que produção, distribuição, troca e consumo são momentos distintos de uma mesma totalidade, e que a produção capitalista só pode ser compreendida considerando essa articulação interna (Araújo, 2010, p. 32). O trabalho do caminhoneiro autônomo, nesse

⁵⁹ Realiza essa perspectiva ao colocar em comparação com artesãos e camponeses independentes, “Sobressai aí de maneira contundente a circunstância de o capitalista como tal ser apenas função do capital, e o trabalhador, função da força de trabalho. É, pois, lei que o desenvolvimento econômico reparta essas funções por pessoas diferentes; e o artesão ou camponês, que produz com os próprios meios de produção, ou se transformará pouco a pouco num pequeno capitalista, que também explora trabalho alheio, ou perderá seus meios de produção (...) e se converterá em trabalhador assalariado. Esta é a tendência na forma de sociedade onde predomina o modo de produção capitalista” (MARX, 1980, p. 401-403).

⁶⁰ Realizamos essa posição para ser possível compreender a complexidades da categoria que o trabalho se fez, também as contraditoriedades e particularidades dessa categoria de classe encontradas. Indicamos a dissertação de mestrado da Araújo, onde a autora realizou um aprofundamento sobre essa categoria de classe e levanta todas as críticas sobre a construção e as características. A dissertação está indicada nas referências dessa pesquisa.

sentido, não apenas realiza mercadorias já produzidas - ele contribui para a criação de valor ao integrar o circuito D-M-D', ou seja, movimenta capital de maneira produtiva (Araújo, 2010, p. 218). Apesar de serem formalmente “donos” dos seus meios de trabalho (o caminhão), os caminhoneiros autônomos têm seu tempo excedente de trabalho apropriado por capitalistas - empresas ou cooperativas que contratam o frete e remuneram esse serviço. Trata-se, portanto, de uma condição de assalariamento disfarçado (Araújo, 2010, p. 219), em que a autonomia jurídica não elimina a subordinação econômica. Ao mesmo tempo, o transporte realizado por esses trabalhadores permite a transferência de mais-valia para outros setores da economia, sendo, portanto, produtivo em termos capitalistas. A fragmentação espacial da categoria - dispersa pelas rodovias - acentua a dificuldade de organização coletiva e contribui para sua posição contraditória: são trabalhadores “livres e independentes”, mas inseridos estruturalmente nas relações capitalistas de exploração. Ainda que não constituam uma classe proletária no sentido clássico, sua condição de classe se aproxima de uma pequena burguesia em processo de proletarização. O caminhão é meio de produção; a carga, objeto de trabalho; a força física, elemento fundamental do processo produtivo⁶¹, mas o trabalho só se realiza quando há compra dessa força de trabalho, o que caracteriza, em última instância, uma relação capital-trabalho.

Uma vez compreendido que um caminhoneiro autônomo pode, juridicamente, ser considerado uma transportadora, surge a provocação: teria o maio de 2018 sido, em sua totalidade, um grande locaute? Essa hipótese só pode ser sustentada se reconhecermos que esses trabalhadores detêm, em sua prática profissional, capacidades objetivas e subjetivas de atuarem como patrões de si (Araújo, 2010). Contudo, para fins de simplificação analítica, optamos por não nos aprofundar nas implicações jurídicas dessa ambiguidade, por duas razões: (i) inexistem dados que permitam estimar a distribuição dos caminhoneiros entre as categorias jurídicas (TAC, ETC, CTC, TCP); e (ii) as investigações oficiais consideraram como transportadoras apenas aquelas com vínculo empregatício formal (CLT), onde incidem exigências contratuais distintas.

Nesse contexto, a lógica neoliberal — conforme analisada por Dardot e Laval (2016) — impulsiona a figura do trabalhador como “empresário de si”, responsabilizando-o por sua

⁶¹ Reconhecemos que os caminhoneiros atuam, também, no âmbito da circulação de mercadorias, realizando um trabalho indispensável para a transferência e realização do valor produzido na esfera da produção. Conforme Marx esclarece no Livro II de O Capital, os processos de circulação - incluindo transporte e distribuição - são partes essenciais da reprodução do capital. Entretanto, essa participação na circulação não exclui a existência da relação capital-trabalho, uma vez que a força de trabalho do caminhoneiro é comprada, direta ou indiretamente, pelo capital. Dessa forma, o trabalho na circulação é funcional à acumulação capitalista e insere o caminhoneiro na dinâmica estrutural de exploração do sistema.

própria exploração. Essa racionalidade está presente entre caminhoneiros autônomos, que internalizam práticas empresariais sem controle efetivo sobre os meios de produção. De forma convergente, Standing (2014) descreve o “precariado” como a classe que assume todos os riscos do trabalho, sem estabilidade, segurança ou autonomia real. A condição dos caminhoneiros autônomos se insere nesse cenário de precarização, marcada por uma autonomia apenas aparente, encoberta por redes de dependência econômica. Ruy Braga (2017) contribui para essa discussão ao apontar como o discurso neoliberal promove uma subjetivação que naturaliza a precariedade e invisibiliza as relações de subordinação, reforçando a ilusão do empreendedorismo individual. Por fim, Antunes (2018b) mostra como, na lógica da terceirização, os vínculos de subordinação são ocultados por contratos formais, que isentam juridicamente as empresas contratantes da responsabilidade pelas condições de trabalho — um mecanismo visível no setor de transportes.

5.3.2 Das alianças que importam, as invisíveis

Como temos insistido ao longo deste trabalho, no sentido de que o estado é um gerenciador dos negócios da burguesia, citaremos aqui mais alguns elementos. O envolvimento da Abcam, da CNTA e, em alguma medida, da UNICAM, já é um fato consolidado no contexto do Maio de 2018, especialmente no que se refere à atuação dessas instituições durante a paralisação. Passamos, então, a abordar duas outras entidades, ainda não mencionadas, que merecem uma análise mais detalhada: a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Associação Nacional de Cargas e Logística (NTC & Logística), ambas representações sindicais patronais das transportadoras. Vale destacar que, embora essas organizações não tenham estado diretamente envolvidas na convocação da paralisação nem atuado como mediadoras nas negociações, elas amplificaram as vozes dos caminhoneiros autônomos, muitas vezes em benefício próprio.

A CNT abarca atualmente “29 federações, 5 sindicatos nacionais e 22 entidades associadas” e, em sua composição institucional, administra o SEST SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) e o ITL (Instituto de Transporte e Logística)⁶². Dessa forma, projeta-se como um “guarda-chuva” que engloba quase todas as entidades mais importantes que representam os transportadores de cargas (Valle e Martuscelli, 2018). A CNT, assim como os ofícios enviados à presidência, criticava a política de preços da Petrobras, especialmente em relação aos aumentos no diesel. Seus

⁶² Conheça a CNT. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/conheca>. Acesso 22 de out. de 2024.

posicionamentos coincidiam com os da Abcam e da CNTA⁶³, mas, como uma instituição patronal, a CNT não poderia incitar uma “greve”, sob risco de ser acusada de praticar um locaute. Em nota oficial, a CNT se posicionou de forma clara sobre sua postura em relação à mobilização dos caminhoneiros:

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

As divergências entre os posicionamentos começaram a aparecer de forma mais clara. No quarto dia da paralisação dos caminhoneiros, a Abcam informou que algumas transportadoras estavam, sim, participando ativamente da mobilização. Além disso, o diretor-executivo da CNT cobrou publicamente uma solução do governo – instituição à qual a paralisação estava sendo direcionada – propondo a redução ou o fim dos impostos PIS/Cofins sobre o diesel. As críticas à política de preços se repetiram, com a argumentação de que ela “mantinha uma margem de lucro estreita” para os caminhoneiros, além da solicitação para redução das alíquotas do ICMS nos estados⁶⁴. Entre as conversas cruzadas, as declarações do diretor da CNT poderiam ser interpretadas como se ele estivesse se alinhando com os caminhoneiros ou com as lideranças representativas que estavam à frente da paralisação. No entanto, é importante não tratar essa interpretação como inocente. Empresários e trabalhadores estão, de fato, em uma convergência de solicitações, mas as reivindicações e argumentos, embora feitas em nome dos caminhoneiros, apresentam uma diferença tênue nas suas origens e interesses.

Outra convergência entre os discursos e as notas públicas se deu quando a CNT apoiou a posição adotada pela Abcam e a CNTA ao concordarem com o acordo proposto pelo governo durante a paralisação nacional. Em um comunicado, a CNT afirmou que “os caminhoneiros foram muito bem atendidos”, enquanto alertava sobre possíveis locaute, afirmando que “o bloqueio de caminhões de propriedade das transportadoras é ilegal”⁶⁵. Embora não haja dados suficientes para consolidar a atuação prática da CNT durante a paralisação, seus posicionamentos e envolvimento são questionáveis. O que se evidencia é que as relações da CNT com o movimento, e até mesmo com a Abcam e a CNTA, são estreitas. Compreendemos as convergências, pois, de certa forma, uma transportadora pode

⁶³ **Nota à imprensa:** Petrobras mente. Disponível em:

<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/nota-imprensa-petrobras-mente>. Acesso em 22 de out. de 2024.

⁶⁴ **Entre empresas de transporte, tom foi de apoio ao movimento.** Disponível em:

<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2018/05/25/entre-empresas-de-transporte-tom-foi-de-apoio-ao-movimento.ghtml>. Acesso em 22 de out. de 2024.

⁶⁵ **Nota à imprensa — 28/5.** Disponível em:

<http://www.cnt.org.br/imprensa/noticia/nota-imprensa-cnt-bloqueio-ilegal>. Acesso em 22 de out. de 2024.

enfrentar problemas semelhantes aos dos caminhoneiros autônomos, mas essas semelhanças são pontuais e contextuais. Não seria imprudente sugerir que essas duas instituições, que convocaram a paralisação, atuaram como braços sindicais das entidades patronais, preservando a lei e garantindo sua discricionariedade.

A NTC & Logística, foi fundada em 1963, uma das mais antigas entidades representativas de empresários do transporte no Brasil, congregando empresas diretamente associadas, entidades patronais (Federações, Sindicatos e Associações) especializadas e empresas com frota superior a 1, 5 milhão de caminhões⁶⁶. A associação emitiu ao todo cinco notas⁶⁷ de comunicados foram emitidas, a primeira na mesma data de início da paralisação. Na nota tinha críticas à política de preço da Petrobras: “Essa prática pode até atender aos interesses da Petrobrás e de seus acionistas, mas impõe grandes sacrifícios às pessoas e às famílias”.

Destacamos o trecho enquanto uma sinalização que, Abcam, CNTA e CNT sabiam o que causava os reajustes no preço dos combustíveis, mas nenhuma delas propôs uma nova política, ou até mesmo a retirada dessa política. Enviar críticas a PPI é um ato que se limita a um campo econômico, mesmo bem direcionado, esse não é o suficiente para encabeçar uma greve política (Antunes, 1988). A nota ainda continua apresentando um claro posicionamento sobre o apoio a paralisação como “Esta entidade [...] sempre atuou nos limites da estrita legalidade. Por isso, não organiza, não incite e não apoia movimentos [...]”, destaca-se uma manobra para garantir distanciamento objetivo da ação. Em outra nota no dia 25 de maio reafirmou não fazer parte do movimento e condenar aqueles que estariam supostamente envolvidos, “Desconhecemos a participação de associados da entidade no movimento de paralisação desencadeado pelos caminhoneiros autônomos na última 2ª feira. Se houve, quem o fez deve responder individualmente pelos seus atos”⁶⁸.

Ainda que se apresente distante do movimento não deixou de prestar sua solidariedade “Mas, como sempre, está solidária com todos os transportadores — empresários, autônomos e cooperativados — que veem seriamente ameaçada a sobrevivência do seu negócio [...]”⁶⁹. Em

⁶⁶ **Sobre a entidade.** Disponível em: <https://www.portalcntc.org.br/sobre-a-entidade/>. Acesso em 22 out. de 2024.

⁶⁷ Essa pesquisa somente teve acesso na íntegra a duas das notas emitidas, as outras três não foram localizadas no site da associação, retiradas no ar. A informação das cinco notas são encontradas no texto de Valle e Martuscelli (2018)

⁶⁸ **Paralisação dos caminhoneiros: NOTA DA NTC & LOGÍSTICA.** Disponível em: <https://www.setcesc.com.br/noticia/paralisacao-dos-caminhoneiros-nota-da-ntc-logistica->. Acesso em 22 out. de 2024.

⁶⁹ **Comunicado Nota da NTC&Logística — paralisação do transporte de cargas.** Disponível em: <https://setcarce.org.br/comunicado-nota-da-ntclogistica-paralisacao-do-transporte-de-cargas-mon-21-de-may-de-2018/>. Acesso em 23 out. de 2024.

reposta a política de preços a solução não era diferente das demais, a redução de impostos na formação de preços dos combustíveis. Assim como a CNT, quando os manifestantes e governo entraram em um acordo, a associação foi favorável ao fim da paralisação.

Ao analisar as solicitações das quatro entidades — CNTA, ABACAM, CNT e NTC & Logística — podemos resumir as discussões da seguinte forma: não há diferenças substanciais entre suas posições. As críticas e soluções apresentadas estão todas alinhadas com o mesmo discurso, com a única diferença sendo a natureza jurídica de cada entidade. Na pesquisa, optamos por não refletir sobre a possível cooptação dessas duas entidades patronais no processo de paralisação dos caminhoneiros autônomos. As relações entre essas entidades e os caminhoneiros não são necessariamente antagônicas ou opostas, uma vez que pertencem ao mesmo setor, embora ocupem posições diferentes. Contudo, entendemos que os benefícios conquistados nas reivindicações favoreceram mais as transportadoras do que os caminhoneiros autônomos, que enfrentaram ameaças de multas, ações das forças armadas e outras consequências decorrentes da luta prática nas rodovias. As discussões sobre a paralisação perdem seu vigor quando restritas apenas ao campo econômico, sem considerar as implicações políticas e a real possibilidade de uma greve de massas. Ao buscar soluções imediatas⁷⁰, limita-se ao alcance dos objetivos dos caminhoneiros, impedindo o avanço em direção às suas reais demandas.

O Maio de 2018 é apresentado aqui como um locaute não pela ação prática dos caminhoneiros autônomos — que foram, em sua grande maioria, os responsáveis pela paralisação —, mas pela estagnação e os obstáculos que as entidades patronais impuseram ao debate sobre a formação do preço dos combustíveis. Embora esta pesquisa não se concentre nas interações entre patrões e empregados nem nas maneiras pelas quais os sindicatos patronais se infiltraram nas margens do movimento, entendemos o locaute a partir da subjetividade do próprio movimento. O poder de confronto poderia, de fato, ser classificado como uma greve, mas o ponto crucial a ser considerado não é quem puxou o freio de mão, mas quem efetivamente negociou os acordos. Não adotamos uma posição cética, mas sim uma análise das realidades dos conflitos sociais, que colocaram os caminhoneiros em uma posição de massa de manobra, resultando em benefícios muito mais vantajosos para as transportadoras do que para os próprios caminhoneiros.

⁷⁰ Antunes discorre muito bem quando apresenta as greves econômicas enquanto ação que se atem a uma plano da imediatidade são dada pela relações contratuais entre o capital e o trabalho (1988, p. 199)

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que a percepção sobre o Maio de 2018 seja de uma mobilização restrita a 11 dias, a pesquisa revela que não se trata apenas desse intervalo com foco reduzido e facilmente superável. A mobilização dos caminhoneiros ocorreu ao longo de aproximadamente 264 dias. Cada dia não se refletia em uma única localidade, mas em quase 23 unidades da federação, com impactos em diversas cidades. Quando a justificativa para observar apenas o Maio de 2018 parecia limitada, a pesquisa demonstrou que sua dimensão é maior do que aquela registrada pela memória ou pela historiografia, ainda pouco explorada.

No desenvolvimento da pesquisa, foi possível concluir quais das características inicialmente destacadas se mantiveram até o final e quais não: (i) a ausência de liderança. Como apresentado no quarto capítulo, a liderança, forjada em uma instituição ou mesmo em uma pessoa, não se manifestou em nenhum momento durante o Maio de 2018. Embora algumas instituições tenham atuado como intermediadoras e realizado pressões burocráticas, elas não configuraram lideranças propriamente ditas, tampouco foram capazes de estabelecer uma unidade em torno de si. Assim, o Maio de 2018, na perspectiva de liderança adotada nesta pesquisa e com base nos pressupostos de Luxemburgo, configurou-se como um movimento sem liderança.

(ii) o único ponto, entre aqueles identificados inicialmente, que não se confirmou ao final da pesquisa foi a sua construção e permanência espontânea. Como argumentado no capítulo 4, não há espontaneidade - nem em sua origem, nem em sua continuidade - no Maio de 2018. A construção do movimento envolveu mediações institucionais, e sua permanência também não se deu de forma espontânea. Embora tenha ocorrido de maneira autônoma, o vínculo que manteve os caminhoneiros mobilizados não está relacionado à etimologia da palavra “espontaneidade”, tampouco ao conceito desenvolvido por Rosa Luxemburgo. Esse foi, sem dúvida, um dos principais achados da pesquisa: apesar de as interpretações iniciais ainda caracterizarem o movimento como exemplo de espontaneidade da classe trabalhadora, uma análise mais aprofundada revela outra realidade.

(iii) adesão de diferentes trabalhadores. Essa adesão de distintas categorias foi observada em mais de uma ocasião e em diversas localidades. A Federação Única dos Petroleiros (FUP) exerceu pressão relevante para que o governo federal acelerasse a formulação do acordo final. Além disso, outras categorias, menores ou menos articuladas, também aderiram à mobilização, uma vez que os motivos que levaram os caminhoneiros à paralisação eram (e ainda são) obstáculos enfrentados por outros segmentos.

(iv) diversos focos de paralisação. Este é, sem dúvida, um dos pontos centrais. Ainda neste século, nada foi registrado com as proporções do Maio de 2018. Como apresentado no capítulo 3, a mobilização teve repercussão nacional, atingindo todas as regiões do país. Não apenas paralisou o cotidiano de grandes metrópoles, mas também de cidades do interior, alcançando a indústria (com linhas de montagem suspensas) e o escoamento de grãos interrompido. Diversos municípios decretaram estado de emergência ou de calamidade pública em poucos dias. As 24 unidades da federação, mais o Distrito Federal, foram afetadas, seja por desabastecimento em mercados, postos de combustíveis ou até aeroportos, com cancelamento de voos. Todo o sistema logístico dependente de rodovias foi forçado a paralisar, à espera de um acordo entre os caminhoneiros e o governo federal.

As características identificadas no Maio de 2018, no segundo momento da pesquisa, restringem-se a três, que, embora se aproximem ou possam ser associadas a elementos de uma greve de massas, não permitem uma compreensão totalizante do fenômeno. Em outras palavras, ainda que o Maio de 2018 apresente traços que são condições necessárias para uma greve de massas, o objeto aqui analisado não se configura como tal. O que a pesquisa revela é que, mesmo contendo elementos que poderiam compor uma greve de massas, essas qualidades, isoladamente, não são suficientes para caracterizá-la como tal. Por isso, o Maio de 2018 não pode ser tomado como exemplo de uma greve de massas.

O que chama a atenção é que, mesmo compartilhando algumas características com uma greve de massas, o Maio de 2018 se distancia dessa forma de mobilização justamente por meio dessas mesmas características. Como examinado no capítulo anterior, os distanciamentos se evidenciam pela ausência de uma liderança consolidada. Embora haja intermediários, esses atuam como entraves à construção de uma nova posição de luta e resistência dentro do movimento. A hipótese da pesquisa foi confirmada, com uma ressalva: o obstáculo para que a mobilização ultrapassasse o patamar do imediato não foi uma aliança entre trabalhadores e empresariado. Esses dois grupos tiveram poucas interações ao longo do processo. O empresariado apareceu em momentos pontuais, como no apoio à permanência de caminhoneiros em rodovias, mas sem exercer influência estruturante ou de comando sobre o movimento. O que se demonstrou mais influente no curso da mobilização foram as instituições que se apresentaram como representantes dos interesses dos caminhoneiros, e que conduziram as negociações. Assim, afirmar que houve uma aliança entre trabalhadores e empresariado é uma sentença que esta pesquisa não pode sustentar. A heterogeneidade da categoria mobilizada, tanto em termos de perfil quanto de localização, impede que se

estabeleça uma aliança estável e coordenada capaz de conduzir a mobilização por tanto tempo e em diferentes regiões do país.

Para testar a hipótese proposta, foi essencial identificar o papel das entidades patronais na paralisação, como a CNTA e a NTC & Logística. Contudo, o desenvolvimento da pesquisa também exigiu um exame mais aprofundado das entidades representativas dos caminhoneiros. As entidades patronais desempenharam um papel secundário, quase como instâncias de legitimação das ações em curso. Afirmamos "quase" porque essa legitimação não se completou plenamente: as entidades patronais surgem como vozes que apenas ecoam demandas já formuladas pela Associação e pela Confederação (Abcam e CNTA). Por outro lado, as instituições representativas dos caminhoneiros inseridas na estrutura burocrática atuaram no alinhamento e encaminhamento das reivindicações, especialmente por ocuparem a linha de frente nas interlocuções com o Estado. Assim, detinham certa capacidade de expressar as insatisfações da categoria, ainda que, como demonstrado no capítulo quatro, essa representação não correspondesse integralmente às demandas e percepções dos caminhoneiros. A atuação discreta das entidades patronais também pode ser interpretada como uma forma de evitar sanções legais, especialmente diante da possibilidade de caracterização da paralisação como locaute. Por isso, sua atuação se limitou a endossar manifestações já iniciadas, evitando protagonismo direto. Ainda assim, esse endosso revela uma posição de consentimento com a mobilização, indicando que o patronato, em alguma medida, também partilhava das insatisfações manifestadas.

Outro destaque da pesquisa foi a análise da resposta do Estado e da sociedade durante os onze dias de paralisação. Embora o poder público se apresente como mediador imparcial, sua atuação inicial revela seu verdadeiro caráter: o Estado atuou como gestor dos interesses da classe dominante, demonstrando negligência em relação às reivindicações dos caminhoneiros e priorizando a manutenção da ordem e dos fluxos econômicos. As mobilizações já estavam sendo anunciadas semanas antes, e ofícios haviam sido encaminhados com antecedência, mas não houve resposta efetiva. Após o início da paralisação, as duas primeiras reuniões com o governo representaram tentativas iniciais de contenção, porém sem resultados concretos. Apenas no sétimo dia de mobilização foi firmado um acordo que atendia às principais reivindicações, especialmente a redução do preço do diesel. Durante o período, governos estaduais também recorreram a medidas judiciais, expedindo liminares na tentativa de conter os impactos sobre indústrias e cidades, mas os resultados foram limitados. O caso do Paraná, que obteve uma liminar mesmo antes do início da paralisação, mas ainda assim foi um dos

estados mais afetados, exemplifica essa limitação. Após o acordo, a postura do Estado em relação à mobilização se alterou, evidenciada pelo envio do Exército às rodovias visando a desarticulação dos bloqueios, revelando, na prática, a percepção estatal de que a presença dos caminhoneiros organizados nas estradas representava uma ameaça à ordem pública.

O fio condutor desta pesquisa foi analisar as características do Maio de 2018 e verificar se elas poderiam ser compreendidas como uma greve de massas. Como já destacado, ainda que o Maio de 2018 apresente algumas dessas características, a mobilização dos caminhoneiros, em sua totalidade, não pode ser interpretada dessa forma. Isso se deve, na maioria, ao teste da própria hipótese, que indica a existência de um entrave para que a mobilização alcançasse o nível político de uma greve de massas, assim como para o desenvolvimento do trabalho durante a mobilização.

Todavia, a pesquisa revelou um tópico inerente ao Maio de 2018 que ainda não foi plenamente explorado: a condição do trabalho dos caminhoneiros. Embora essa questão tenha sido abordada no capítulo quatro, a discussão sobre os caminhoneiros e a perspectiva adequada para observá-los em sua realidade é fundamental para compreender o que ocorreu no Maio de 2018. A construção de classe desses trabalhadores aponta para uma categoria isolada na cabine de um caminhão, e ali se encerra sua condição. O compartilhamento de sua função com a classe empresarial gera um hibridismo problemático. O fato de que, enquanto proprietários, os caminhoneiros assumem os custos de funcionamento da produção que realiza sua mercadoria (deslocamento de lugar) os insere nas categorias patronais. O que se torna relevante nas lutas de classe é verificar se o caminhoneiro desenvolve uma formação política enquanto pequeno burguês⁷¹, sujeito a uma forma de exploração própria. O desenvolvimento da pesquisa, entretanto, não permitiu alcançar esse nível de discussão teórica, pois essa reflexão surgiu posteriormente, durante o avanço do trabalho aqui apresentado. Consideramos essa uma discussão fundamental, que fica como uma questão em aberto para estudos futuros sobre a perspectiva dos caminhoneiros. Acreditamos que essa abordagem será essencial para lançar novos olhares tanto sobre o Maio de 2018 quanto sobre essa categoria de classe.

Assim, concluímos que o Maio de 2018 revela uma categoria de classe pouco explorada no campo acadêmico e científico. Essa categoria só é lembrada em momentos que

⁷¹ Realiza essa perspectiva ao colocar em comparação com artesãos e camponeses independentes, “Sobressai aí de maneira contundente a circunstância de o capitalista como tal ser apenas função do capital, e o trabalhador, função da força de trabalho. É, pois, lei que o desenvolvimento econômico reparta essas funções por pessoas diferentes; e o artesão ou camponês, que produz com os próprios meios de produção, ou se transformará pouco a pouco num pequeno capitalista, que também explora trabalho alheio, ou perderá seus meios de produção (...) e se converterá em trabalhador assalariado. Esta é a tendência na forma de sociedade onde predomina o modo de produção capitalista” (MARX, 1980, p. 401-403).

provocam rupturas na rotina social e econômica, interrompendo atividades produtivas, fragmentando o apoio político e gerando reações institucionais. Mais do que buscar uma classificação definitiva entre greve ou locaute, o que surge do estudo é a complexidade de um fenômeno que desafia os conceitos tradicionais de mobilização social e conflito trabalhista. O Maio de 2018 expõe lacunas teóricas e empíricas que exigem não apenas uma releitura crítica dos conceitos vigentes, mas também um olhar mais amplo sobre as contradições internas dessa categoria híbrida. Este trabalho propõe um avanço nessa direção, abrindo espaço para reflexões futuras que possam superar a dicotomia simplista e compreender as dinâmicas sociopolíticas e econômicas presentes no movimento. Em última instância, o Maio de 2018 questiona os limites das categorias clássicas de greve e locaute, apontando para a necessidade de novos instrumentos analíticos que captem o que há entre esses extremos.

REFERÊNCIAS

A escalada do preço dos combustíveis e as recentes escolhas da política do setor de petróleo. **DIEESE**, 2018. Disponível em:

<<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2018/notaTec194PrecosCombustiveis.html>> Acesso em: 03 de abril de 2023.

ADOTAMOS nova política de preços de diesel e gasolina. Petrobras, 2016. Disponível em <<https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/adotamos-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.htm>> Acesso em: 09 de abr. de 2023

ALMEIDA, Antônio Figueira de. A Constituição de 10 de Novembro explicada ao Povo. Rio de Janeiro: DIP, 1938.

ALMEIDA, Francisco de. **Novo diccionario universal portuguez**. Lisboa: Tavares Cardoso & Irmão: 1891.

ANTUNES, Ricardo. **A rebeldia do trabalho**: o confronto operário no abc paulista: as greves de 1978/1980. Campinas: Ensaio, 1988.

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

ARAÚJO, Paula Hypólito de. **Os (des)caminhos da estrada**: a organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos. 2010. 283p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) — Departamento de Sociologia e Antropologia, Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Marília, SP, Brasil.

AGGIO, A. Democracia e socialismo: a experiência chilena. São Paulo: Annablume, 2002.

BACIAS. Petrobras. Disponível em

<<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/bacias/>> Acesso em: 17 de abril de 2023.

BARATA, Julio. **O Espírito da Nova Constituição**. Rio de Janeiro, 1938.

BOBBIO, Norberto. **O problema da guerra e as vias da paz**. São Paulo: Unesp, 1992.

BOITO JR, A. **Política neoliberal e sindicalismo no Brasil**. São Paulo: Xamã, 1999.

BOITO JR., Armando. A corrupção como Ideologia. **Revista Crítica Marxista**, São Paulo, v. 1, n. 44, p. 9-19, jul. 2017.

BRASIL. Decreto-Lei Nº 395, de 29 de abril de 1938. Declara de utilidade pública e regula a importação, exportação, transporte, distribuição e comércio de petróleo bruto e seus derivados, no território nacional, e bem assim a indústria da refinação de petróleo importado em produzido no país, e dá outras providências. Brasília, DF: Casa Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/del0395.htm#:~:text=III%2C%20estabelecer%2C%20sempre%20que%20julgar,elagarado%20no%20pa%C3%ADs%20%E2%80%93%20tendo%20em> Acesso em 22 de abril de 2023.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidente da República, [2023]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm . Acesso em 01 mai. de 2023.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1974.

BUEN, Nestor de. Mexico. In: BLAINPAIN, Roger (org.). *Internacional Encyclopedia of labour law and Industrial Relations*. Deventer-Boston: **Kluwer Law and Tazation Publisher**, v. 8, suppl. 119, janeiro 1991.

CANDIDO DE FIGUEIREDO, Antônio. **Novo dicionário da língua portuguesa**. 4ª ed. Volume I. Lisboa: Sociedade Editorial Arthur Brandão, (edição Portugal-Brasil) s/d.

CARVALHO, João Antero de. Aspectos do lock-out. **Revista de Direito do Trabalho**, São Paulo, v. 13, n. 76, p. 19–23, nov./dez. 1988. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/183391>. Acesso em: 01 jan. 2025.

CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestilizados: O Rio de Janeiro e República que não foi**. São Paulo: Companhia das letras, 1987.

CASTRO, Araújo. *A Constituição de 1937*. Freitas Bastos: Rio de Janeiro, 1938.

CORDEIRO, A. M. (2019). *Direito do trabalho*. 1º v. *Direito europeu, dogmática geral, direito coletivo*. Edições Almedina, S.A.

CNT. **Pesquisa CNT perfil dos caminhoneiros 2019**. – Brasília: CNT, 2019. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/perfil-dos-caminhoneiros>. Acesso em 19 de set. de 2024.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2016.

DAHRENDORF, Ralf. **As classes e seus conflitos na sociedade industrial**. Tradução de José Viegas. Brasília: Universidade de Brasília, 1982.

DAÜBLER, Wolfgang. **Greve e outras formas de luta dos trabalhadores na Alemanha: Enquadramentos jurídicos**. *Revista da Academia Brasileira de Direito do Trabalho*, v. 199, p. 199–210, setembro 2020.

DEMO, Pedro. **Metodologia das ciências sociais: introdução à sociologia**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1995.

DESPAX, Michel, ROJOT, Jacques. In: *Internacional Encyclopedia of Labour Law and Industrial Relations*. The Hague: Kluwer, Law and Taxation Publishers, v. 5, suppl. 77, maio 1987.

DIVULGAÇÃO de resultados do exercício de 2015. Petrobras, 2016. Disponível em <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/divulgacao-de-resultados-do-exercicio-de-2015.htm#:~:text=Preju%C3%ADzo%20Operacional%20de%20R%24%2012,42%25%20em%20compa ra%C3%A7%C3%A3o%20com%202014.&text=O%20EBITDA%20ajustado%20atingiu%20>

R.importa%C3%A7%C3%B5es%20de%20petr%C3%B3leo%20e%20derivados> Acesso em: 09 de abr. de 2023.

FERNANDES, A. M. (2020). *Direito do trabalho*. (20ª edição). Edições Almedina, S.A.

FREITAS, Alessandra Rodrigues. **O movimento do capital e a indústria do transporte: o trabalho dos caminhoneiros no Brasil e a conquista da lei 12.619/12**. Niterói: PPGSD/UFF, 2013.

FIGUEIREDO, Osorio Santana. **Carreteadas Heróicas**. 2. ed. São Gabriel-RS, 2000.

GE, Qi; LOPEZ, Michael J. Labor disputes and worker productivity: evidence from the National Hockey League lockout. *arXiv preprint*, arXiv:1506.07939, 2015. Disponível em: <https://arxiv.org/abs/1506.07939>. Acesso em: 14 jan. 2025.

GENRO, Tarso Fernando. **Contribuição à crítica do direito coletivo**. Porto Alegre. 1988.

GIANOTTI, Vitor. **História das Lutas dos Trabalhadores no Brasil**. Rio de Janeiro: Maud X, 2007.

GODINHO, Mauricio Delgado. **Direito Coletivo Do Trabalho**. 5.ed., São Paulo: Saraiva, 2014.

GRAVE, João; COELHO NETTO, Henrique Maximiano. **Lello universal: novo dicionário encyclopédico luso-brasileiro**. Pôrto: Lello & Irmão, s/d

GUÉRIN, Daniel. **Rosa Luxemburgo e a Espontaneidade Revolucionária**. São Paulo, Perspectiva, 1982.

GUERRA, C. M. F.; CHAIA, V. L. M. **GOVERNO TEMER: A PONTE ENTRE OS GOVERNOS PETISTAS E A ASCENSÃO DE BOLSONARO**. E-Legis – Revista Eletrônica do Programa de Pós-Graduação da Câmara dos Deputados, Brasília, DF, Brasil, v. 14, n. 36, p. 298–314, 2021. DOI: 10.51206/elegis.v14i36.698. Disponível em: <https://e-legis.camara.leg.br/cefor/index.php/e-legis/article/view/698>. Acesso em: 24 fev. 2025.

HARVEY, David. A transformação político-econômica do capitalismo no final do século XX. In: . *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1994. p. 115-184.

HILFERDING, Rudolf. **O capital financeiro**. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

HOBBSAWM, Eric. **Era dos Extremos: O breve século XX: 1914-1991**. Tradução de Marcos Santarrita, Revisão Técnica Maria Célia Paoli. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e Fronteiras**. 3. Ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HUERTAS, Daniel M. **Território e circulação: Transporte Rodoviário de Carga no Brasil**. São Paulo: Editora Unifesp, 2018.

HUNEEUS, C. **El Régimen de Pinochet**. Santiago: Sudamericana. 2000.

JINKINGS, Ivana; DORIA, Kim; CLETO, Murilo (orgs). **Por Que Gritamos Golpe**: Para entender o impeachment e a crise política no Brasil. São Paulo, Boitempo, 2016.

KAPRON, Rafael Antônio. **O processo de trabalho dos caminhoneiros empregados do transporte rodoviário de cargas na formação histórica do Brasil e sua condição de proletariado**. Santa Maria, 2021. 611 p Tese (História) - Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2021. Disponível em: https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/24442/TES_PPGHIST%20c3%93RIA_2021_KAPRON_RAFAEL.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 6 jul. 2023.

KÓSIC, Karel. **Dialética do concreto**, 2ª ed., São Paulo: Paz e terra, 1976.

LENIN, Vladimir. **Que Fazer?**. São Paulo: Boitempo, 2010.

LINS, Augusto E. Estellita. **A Nova Constituição dos Estados Unidos do Brasil**. José Cofino: Rio de Janeiro, 1938.

LOUREIRO, Eliana Regina Lopes. “Isso a Globo não mostra”: análise de conteúdo associada ao termo e sua ligação com as fake news. In: **CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO**, 41., 2018, Joinville. Anais [...]. São Paulo: Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação, 2018. Disponível em: <https://portalintercom.org.br/anais/nacional2018/resumos/R13-1721-1.pdf>. Acesso em: 28 jan. 2025.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. **Os efeitos da greve dos caminhoneiros**. Vitrine da Conjuntura, Curitiba, v. 11, n. 6, ago. 2018. Disponível em: <https://revistavitrine.fae.emnuvens.com.br/vitrine/article/view/202/200>. Acesso em: 20 jul. 2024.

LOVATTO, Angelica. **Os Cadernos do povo brasileiro e o debate nacionalista nos anos 1960**: um projeto de revolução brasileira. 2010. 386 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/4175>. Acesso em: 08 fev. 2024.

LUKÁCS, Georg. Uma introdução à estética marxista. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

LUXEMBURGO, Rosa. **Greve de massas, partidos e sindicatos**. São Paulo: Kairós, 1979.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. São Paulo: Boitempo, 2010 (seção “Burgueses e Proletários”).

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro II: O processo de circulação do capital. Tradução de Rubens Enderle. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2014.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro III: O processo global da produção capitalista. Tradução de Rubens Enderle. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2017.

MORAES, Evaristo. **Apontamentos de direito operário**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

MOULIAN, T. **La forja de ilusiones**: el sistema de partidos. Santiago: Flacso/Arcis, 1993.

MOURA, H. N.; LEMOS NETO, J. B.; SANTOS, V. Érica da S.; TAVARES, F. B. R. Results of the truck strike (2018): a hybridism of bilionary statistics and diesel oil in the face of macroeconomics. **Research, Society and Development**, [S. l.], v. 8, n. 7, p. e50871164, 2019. DOI: 10.33448/rsd-v8i7.1164. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/1164>. Acesso em: 24 feb. 2025.

ORCZYK, Robert. **Russian battleships vs Japanese Battleship: Yellow Sea. 1904-05**. Oxford: Osprey Publishing, 1998.

PEC que restringe gastos públicos é aprovada e vai à promulgação. **Agência Senado**, 2018. Disponível em <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2016/12/13/pec-que-restringe-gastos-publicos-e-aprovada-e-vai-a-promulgacao> Acesso em 03 de abril de 2023.

PETROVIĆ, Gajo. **The development and essence of Marx's thought**. *Praxis*, Zagreb, n. 3–4, 1968.

PREJUÍZO da Petrobrás registra o segundo maior nível da história das empresas de capital aberto brasileiras. **Economática**, 2016. Disponível em <https://insight.economica.com/prejuizo-da-petrobras-registra-o-segundo-maior-nivel-da-historia/> >. Acesso em: 01 de março de 2023.

PEREIRA, Larissa Ramalho. **O CAMPO DAS MANIFESTAÇÕES POPULARES**: um estudo do movimento dos caminhoneiros. 2012. 240 f. Tese (Doutorado) — Curso de Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, Escola de Humanidades, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2021. Disponível em: <https://tede2.pucrs.br/tede2/handle/tede/9662#preview-link0>. Acesso em: 21 mar. 2024.

PEREIRA, Cícero Rufino; AMARAL, Ana Paula Martins. Direitos fundamentais, desobediência civil e a greve de empregadores (lockout). **Revista de Direito do Trabalho**, São Paulo, v. 43, n. 177, p. 57–75, maio 2017. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/106273>. Acesso em: 27 dez. 2024.

PEDRO, Felipe Corrêa. **“Unidade real de pensamento e ação”**: teoria política e trajetória de Mikhail Bakunin. 2019. (491 f.) Tese (doutorado) — Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação, Campinas–SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1636673>. Acesso em: 31 mai. 2024.

RELATÓRIO Anual da Revenda de Combustíveis 2017. **Fecombustíveis**, 1 de jun. de 2017. Disponível em https://issuu.com/fecomb/docs/relfec2017_final_site Acesso em: 22 de abr. de 2023.

RELATÓRIO Anual da Revenda de Combustíveis 2016. **Fecombustíveis**, 24 de jun. de 2016. Disponível em https://issuu.com/fecomb/docs/relatorio_2016_final_portugues?workerAddress=ec2-54-234-163-142.compute-1.amazonaws.com Acesso em: 22 de abr. de 2023.

RELATÓRIO Anual da Revenda de Combustíveis 2015. **Fecombustíveis**, 24 de jun. de 2015. Disponível em <https://issuu.com/fecomb/docs/relatorio_2015_final> Acesso em: 22 de abr. de 2023.

RELATÓRIO Anual da Revenda de Combustíveis 2014. **Fecombustíveis**, 29 de mai. de 2014. Disponível em <https://issuu.com/fecomb/docs/fecomb2014_site> Acesso em: 22 de abr. de 2023.

RELATÓRIO Anual da Revenda de Combustíveis 2013. **Fecombustíveis**, 26 de maio. de 2014. Disponível em <<https://issuu.com/fecomb/docs/relatorio-anual-2013>> Acesso em: 22 de abr. de 2023.

REFINARIA Abreu e Lima. **Petrobras**. Disponível em <<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-abreu-e-lima.htm>> Acesso em: 18 de abril de 2023.

RIZÉRIO, Lara. Petrobras “cresce” US\$ 38 bi em 2016 e tem maior ganho de valor de mercado na América Latina. **InfoMoney**, 29 de dez. 2016. Disponível em: <<https://www.infomoney.com.br/mercados/petrobras-cresce-us-38-bi-em-2016-e-tem-maior-ganho-de-valor-de-mercado-na-america-latina-veja-ranking/>> Acesso em: 16 de abr. de 2023.

RAMALHO, M. R. P. (2015). Tratado de direito do trabalho. Parte III – Situações laborais colectivas. (2ª ed). Edições Almedina, S.A.

RAY, jean emmanuel; Mousseron, paul-henri. Droit du travail - droit vivant. Paris: Editions Liaisons, 1992.

REVEZ, J. (1980). Greve e lock-out, na história e na lei. Edições Heptágono.

ROBORTELLA, Luiz Carlos Amorim. Lock-out: aspectos conceituais no direito comparado. *Revista Direito Mackenzie*, São Paulo, v. 2, n. 1, p. 175–190, jan./jun. 2001. Disponível em: <https://doaj.org/article/21596484ad86421c8a9da31cab1ba269>. Acesso em: 27 dez. 2024.

RUSSOMANO, Mozart Vitor. Princípios Gerais de Direito Sindical. Ed. Forense, 1997.

SANTOS, Luciene dos. “Moro no mundo e passeio em casa”: vida e trabalho dos caminhoneiros. In: ANTUNES, Ricardo; SILVA, Maria Aparecida Moraes (Orgs.). **O avesso do trabalho**. 2. ed. São Paulo, SP: Editora Expressão Popular, 2010, p. 235–290.

SIQUEIRA, Gustavo Silveira. **Experiências de greve no Estado Novo**. Revista Direito e Práxis. 2015b.

SIQUEIRA, Gustavo Silveira. História do direito de greve no Brasil: relatos de um projeto de pesquisa. In: SIQUEIRA, Gustavo Silveira (org.). **Teoria e Filosofia do Direito**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos Editora, 2015a.

SIQUEIRA, Gustavo Silveira; AZEVEDO, Fatima Gabriela Soares de. República e greve no início do século XX: um debate entre a greve de 1906 e a história do direito. **Revista Novos Estudos Jurídicos**, v. 18, n. 3, p. 474-491, Nov. 2013.

SILVEIRA SIQUEIRA, Gustavo. **História do direito pelos movimentos sociais**: cidadania, antropofagia e experiências jurídicas nas estradas de ferro (Brasil, 1906). Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2014.

SILVEIRA SIQUEIRA, Gustavo; RODRIGUES, Julia da Souza; AZEVEDO, Fátima Gabriela Soares de. O direito de greve nos debates da Assembleia Nacional Constituinte de 1933-1934. Passagens: **Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica**. Rio de Janeiro: vol.6, n.2, maio-agosto, 2014, p.312-327.

SCHWARZ, Lilia; STARLING, Heloisa M. **Sobre lutas e lágrimas**: uma biografia de 2018, o ano em que o Brasil flertou com o apocalipse. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

SINAY, Hélène; JAVILLIER, Jean-Claude. **La grève**. 2. éd. Paris: Dalloz, 1984.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações**: edição integral. Tradução de Daniel Moreira Miranda. Prefácio e notas de Mauricio Chalfin Coutinho. 1. ed. São Paulo: Edipro, 2021

SOUZA, R. A. (2004). **Greve & locaute**. Livraria Almedina.

STANDING, Guy. **O precariado: a nova classe perigosa**. São Paulo: Autonomia Literária, 2014.

TREU, Tiziano. Italy. In: BLANPAIN, Roger (org). International Encyclopaedia of Labour Law and Industrial Relations. Deventer Boston: **Kluwer Law and Taxation Publishers**, v. 7, suppl. 121. 1991.

UEHARA, Luíza. **Romper as fronteiras**: conexões entre anarquistas na Rússia e no Japão. Ecopolítica: Dossiê Revolução Russa. 100 anos depois, [S.I.], v. 2017, n. 19, p. 62-78, 25 abr. 2017. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/ecopolitica/article/view/37103>. Acesso em: 27 maio 2024.

VAISMAN, Ester. A ideologia e sua determinação ontológica. Verinotio: revista on-line de educação e ciências humanas, Rio de Janeiro, v. 12, p. 40–64, out. 2010. Publicado originalmente na **Revista Ensaio**, n. 17/18, 1989. Disponível em: <https://www.verinotio.org/sistema/index.php/verinotio/article/view/100/90>. Acesso em: 08 fev. 2024.

VALLE, André Flores Penha; MARTUSCELLI, Danilo Enrico. A paralisação dos caminhoneiros no Brasil (maio de 2018): força dirigente, alianças e interesses de classe em disputa. **Bolteim Lieri**. Rio de Janeiro, p. 1-31. 04 jun. 2018. Disponível em: <https://laboratorios.ufrj.br/lieri/wp-content/uploads/sites/7/2018/06/Boletim-LIERI-n.1-2018.pdf>. Acesso em: 01 jul. 2024.

VIANNA, José de Segadas. **Greve**. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 1965.