

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

**JÁ PINTEI NO PARA-CHOQUE O NOME DELA: UMA ANÁLISE DAS
MANIFESTAÇÕES DOS CAMINHONEIROS EM 2015¹
I ALREDY PAINTED HER NAME IN THE BUMPER: AN ANALYSIS OF THE
TRUCKERS MANIFESTATIONS IN 2015**

**Marcos André Soares Farias², Alexandre Dal Molin Wissmann³, Márcio
André Leal Bauer⁴**

¹ Projeto de pesquisa realizado no curso de Mestrado em Administração da Universidade Federal do Rio Grande (FURG)

² Mestre em Administração pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG)

³ Consultor no Programa Redes de Cooperação (UNIJUI) e Mestre em Administração pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG)

⁴ Professor titular da Universidade Federal do Rio Grande (FURG) e Doutor em Administração pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Resumo: O turbulento ano de 2015 no Brasil foi marcado, dentre outros fatos, por dois grandes protestos de caminhoneiros em nível nacional. Ocupando rodovias, protestaram por melhores condições de preço de frete e contra os aumentos sucessivos de combustível, consequência de políticas questionáveis por parte do governo, que paralelo a isso, sofria com a possibilidade de se abrir processo de impedimento da presidente no Congresso Nacional. Essa conjectura criou um cenário no qual organizações formais, Estado e manifestantes não lograram êxito no entendimento. Por meio de revisão de literatura, observação e pesquisa documental em jornais e sites de notícia, buscou-se a análise do fenômeno das manifestações, bem como suas motivações e dinâmica enquanto movimento. Notou-se que tais movimentos apresentam características ora fragmentadas e desestruturadas, ora articuladas e com objetivos definidos. Destaca-se, também, dois elementos relevantes na análise, as estruturas conectivas e os significados flutuantes do movimento. Por fim, posiciona-se o movimento como gerador de um legado, resultando em concessões por parte do Estado, além de ter contribuído para fragilização de um governo que já vinha sofrendo adversidades desde o ano de 2013.

Palavras-chave: manifestações, movimento, caminhoneiros, organização, Estado.

Abstract: The turbulent year of 2015 in Brazil was marked, among other facts, by two great protests of truck drivers at national level. Occupying highways, they protested for better conditions of freight price and against the successive increases of fuel, consequence of questionable policies by the government that at the same time suffered with the possibility of opening the process of impediment of the president in the National Congress. This conjecture created a scenario in which formal organizations, State and protesters failed to succeed in understanding. Through literature review, observation and documentary research in newspapers and news sites, it was sought an analysis of the phenomenon of the manifestations, as well as their motivations and dynamics as a movement. It was noted that such movements show characteristics

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

that are sometimes fragmented and unstructured, sometimes articulated and with defined objectives. It is important to highlight two relevant elements in the analysis, the connective structures and the hidden meanings of the movement. Finally, the movement is positioned as the generator of a legacy, resulting in concessions by the State, in addition to contributing to the weakening of a government that had been suffering adversities since 2013.

Keywords: manifestations, movement, truckers, organization, State.

INTRODUÇÃO

A produção brasileira é basicamente escoada via modal rodoviário. Além de refletir, historicamente, investimentos públicos na malha rodoviária, mesmo a despeito de concessões ocorridas principalmente a partir da década de 90, o transporte por caminhão apresenta praticidade em muitas situações, como o transporte porta-a-porta e o percurso de pequenas distâncias. Produtos acabados e semiacabados são os mais transportados por via rodoviária. (CASTRO, 2000; RIBEIRO E FERREIRA, 2002).

Justamente por esse motivo, uma paralisação dos transportadores rodoviários é fator preocupante. Supermercados, desde as grandes redes até os pequenos comerciantes ficam desabastecidos; encomendas esperadas pelos compradores ficam retidas pelas rodovias; postos de combustíveis encontram-se ameaçados de não disponibilizarem seus produtos, levando os motoristas a uma maratona em busca de um lugar para encher o tanque. Produtos ficam escassos no comércio, e, diante disso, a população não precisa de muito para entrar em pânico, principalmente se a mídia noticia a falta de algum insumo. Foi exatamente esse o cenário que se desenhou no ano de 2015, quando uma categoria, da qual não se tinha notícia de mobilizações em larga escala no passado recente, acabou por promover uma grande mobilização nacional. O interessante é que mudanças substanciais nas condições de trabalho já haviam sido promovidas em anos anteriores em razão da lei dos caminhoneiros, porém sem maiores manifestações de apoio ou contestação, a não ser por parte de grandes transportadoras, uma vez que a lei afetaria sua estrutura de custos.

Mas o ano de 2015 começaria diferente. “Agora vocês mexeram com a categoria que não devia [sic] ter mexido. Então agora, se prepara [sic]”. Essa é apenas uma das muitas frases proferidas por caminhoneiros nos acostamentos das estradas durante o ano de 2015, e que podem facilmente ser acessadas por intermédio de vídeos disponíveis na internet em redes sociais, como o YouTube. Ela expressa em seu recado o descontentamento que ficou visível durante aquele ano. De alguma forma, o caminhoneiro do vídeo mostra que há uma categoria mobilizada, pronta para o enfrentamento, e que as consequências desse movimento podem se tornar fator de preocupação para as autoridades governamentais, para quem está sendo enviado o alerta “agora se prepara”.

Compreender os processos que levaram à criação, manutenção e dissolução dessa organização, pode lançar luz sobre outras manifestações contemporâneas e que vão, pouco a pouco, sendo incorporadas ao rol dos problemas analisados dentro dos estudos organizacionais. Dessa forma, o

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

objetivo do presente artigo é **analisar como se deram as manifestações dos caminhoneiros no Brasil no ano de 2015, posicionando a organização dos caminhoneiros e os protestos bem como seus motivadores, analisando semelhanças, diferenças e características de cada uma.**

O texto se divide em seis partes, a primeira destinando-se a introdução, na qual se apresenta o tema central e explicita o objetivo. Os aspectos metodológicos são explicitados na segunda parte. A terceira seção trata dos principais conceitos utilizados no estudo e os contextualiza dentro da pesquisa. A quarta seção traz os dados coletados nos jornais e nos vídeos, efetuando a análise e a discussão das manifestações à luz da revisão de literatura apresentada. As conclusões sobre o estudo compreendem a quinta parte do trabalho. Por fim, a sexta e última seção trazem as referências utilizadas no estudo.

O título deste artigo é alusivo aos dois últimos versos da canção “Caminhoneiro” (HARTFORD, CARLOS e CARLOS, 1984), gravada pelo cantor Roberto Carlos em LP homônimo do ano de 1984, e faz menção particular ao segundo levante dos profissionais do modal rodoviário, datada de novembro de 2015, cujo mote político era o pedido de *impeachment* da então Presidente da República.

ROTA METODOLÓGICA

A pesquisa classifica-se como um estudo qualitativo, do tipo exploratório-descritivo. Isso acaba permitindo o desenvolvimento de conceitos mais claros na compreensão de fenômenos específicos. (MINAYO, 1994).

Como forma de analisar o discurso dos caminhoneiros nas duas manifestações de 2015, através da comparação com ambas, recorreu-se primeiramente, via revisão teórica, a autores que discorrem a respeito de questões primordiais para o entendimento do fenômeno estudado, como as ferramentas do Estado, os movimentos populares, a formação de esferas públicas e o comportamento de multidão. (WEBER, 2004; TARROW, 2009; HABERMAS, 2011; ZIZEK, 2012; CASTELLS, 2013, LACLAU, 2013).

Para contextualizar, compreender e analisar o fenômeno destas manifestações, foram coletadas reportagens jornalísticas alusivas, disponibilizadas em meio eletrônico (sites de jornais) como dados secundários, além da observação de diversos vídeos disponíveis em mídias sociais, em específico a plataforma YouTube, entendendo que também instrumentos apoiados em formato não escrito são capazes de produzir um tipo de expressão dentro do contexto de pesquisa, auxiliando a expressão de parte da informação, produzindo sentido e auxiliando a compreensão de fenômenos específicos. A observação do tipo não comportamental via análise de registro e efetuada através dos vídeos é tida como versátil e complementar a outros métodos e, sobretudo, quando a questão a ser investigada tem por disponibilidade mecanismos de registro. (GIL, 2008; GONZÁLEZ REY, 2015).

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

O tratamento e análise dos dados foram feita de forma qualitativa, com a organização dos documentos coletados, para em seguida, sua interpretação. (ROESCH, 1996).

SEM FREIO, MAS COM DIREÇÃO: um panorama das manifestações como processos organizacionais

Antes de entrar na discussão a respeito dos fatos que aconteceram no Brasil, é necessário tecer comentário sobre algumas questões importantes para a compreensão dos fenômenos que ocorreram.

Como ponto de partida, destaca-se Habermas (2011), que expressa seu entendimento sobre o primeiro aspecto a ser compreendido - a sociedade civil, como uma composição de movimentos, organizações que captam os ecos dos problemas sociais e os transmitem para a esfera público-política, a fim de que estes ecos se tornem questões de interesse geral no âmbito estatal. No Brasil, o papel da sociedade civil ganhou força a partir da luta contra a ditadura militar quando novos atores se engajaram em busca de direitos sociais, políticos, culturais, além de mais liberdade e justiça. Os movimentos sociais passaram a ser os porta-vozes dos anseios e questionamentos, até então muito restritos a sindicatos e organizações de classe. (GOHN, 2004).

Estes movimentos sociais - criados dentro da sociedade civil - podem ter origens das mais variadas (TARROW, 2009). No entanto, postula como motivo essencial à união de pessoas com um propósito comum, qual seja o de organizar reivindicações que as representem, enviando àqueles que consideram, por ocasião, como opositores, as autoridades ou elites. O autor conclui seu argumento afirmando que interesses e valores comuns ou justapostos são à base de ações comuns.

Habermas (2011) pontua que quanto maior for aquele objetivo pelo qual as pessoas estão unidas, mais as pessoas se engajam no projeto comum, minimizando as diferenças entre os envolvidos. O autor ainda explica que para que não se tenha uma massa de atores isolados e alienáveis, é preciso que a força socializadora do agir comunicativo seja reforçada. Como o próprio autor discute, os sujeitos podem não exercer poder político, mas influenciam todo o processo através dos movimentos, influenciando na transformação do Estado, fazendo com que este último interprete e promova mudanças.

Outra característica é apontada por Castells (2013), discorrendo sobre a transitoriedade destes movimentos, que surgem e vão sendo dissipados ao longo dos anos, não sem antes deixar um legado à sociedade. Ou seja, o pressuposto é que, atendidas ou não as reivindicações dos movimentos, há sempre um rescaldo, uma poeira residual, que pode converter-se em combustível para outros movimentos e manifestações.

No centro das manifestações, os anseios poderão ser compreendidos e imersos dentro das políticas públicas do Estado. Este espaço é chamado de esfera pública, que segundo Gohn (2004) consegue entrelaçar a sociedade civil e a sociedade política.

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

Dito isto, é importante destacar que as manifestações ocorrem pelo mundo afora, desde os tempos mais antigos. Eventos como a Reforma Protestante - liderada por Martinho Lutero quase meio milênio atrás -, a Revolução Francesa, Gandhi e a Marcha do Sal (Satyagraha) na Índia, o movimento pelos direitos civis dos negros nos Estados Unidos, capitaneado por Martin Luther King, as Mães da Plaza de Mayo na Argentina, a Primavera Árabe e as Jornadas de Junho de 2013 no Brasil, caso mais recente, são exemplos de que as manifestações - de maior ou menor vulto - vêm acontecendo ao longo da história, refletindo anseios de grupos por mudanças. Difíceis de serem previstas, elas, em geral são desencadeadas por acontecimentos fortuitos e decorrem de diversos fatores, geralmente entrelaçando questões econômicas, políticas e sociais.

Independente da cultura ou local em que se está inserido, essas insatisfações podem levar à indignação, podendo despertar no ser humano o impulso por se unir a outros e clamar por mudança (ZIZEK, 2012; CASTELLS, 2013). Como se percebe, toda manifestação, em seu espírito, tem por objetivo a busca pela mudança em alguma realidade que está instaurada. Hobbes (1974) afirmava que os homens não sentem nenhum prazer reunindo-se, a não ser que exista um poder que se imponha a eles. Paradoxalmente, este poder que faz frente aos homens, caracterizado pelo Estado, aparece como aglutinador de insatisfações coletivas que podem eclodir em movimentos espontâneos da sociedade, os quais, de forma alguma, poderiam ser comparados à luta de todos contra todos do *estado da natureza* hobbesiano. Nas crescentes mobilizações ao redor do mundo, embora os manifestantes não apresentem nenhuma proposta definida e concreta que busque substituir os modelos vigentes, buscam melhores condições sociais. Embora não sejam manifestações contra o Estado em si, elas questionam a legitimidade dos governos, a forma como eles estão estruturados e a maneira como lidam com as questões de interesse público. (CARNEIRO, 2012).

No passado, essas insurreições sempre despertaram a curiosidade popular e acadêmica, sendo consideradas como formas semelhantes à embriaguez ou ao êxtase (CARNEIRO, 2012). Aparecem sob os escritos de Le Bon (2008) como comportamento de massa, em que o indivíduo perde sua consciência em favor da sugestão do coletivo.

Hardt e Negri (2004) talvez sejam os autores mais otimistas em relação às multidões, vistas, ao mesmo tempo, como consequência de um sistema que põe em circulação grandes contingentes humanos, mas também como novos sujeitos ativos da história. Todavia reclamam à essa multidão consciência e organização política. Sobre isso, talvez tenha sido Marx o primeiro a manifestar o caráter político e organizacional dos movimentos de revolta. Ao analisar a revolta dos tecelões na Silésia, e em oposição à *doxa*, que desqualificava o movimento como carente de consciência política, ele afirmava:

Uma revolução social se situa do ponto de vista da totalidade porque - mesmo que aconteça apenas em um distrito industrial - ela é um protesto do homem contra a vida desumanizada, porque parte do ponto de vista do indivíduo singular real, porque a comunidade, contra cuja separação o indivíduo reage, é a verdadeira comunidade do homem, é a essência humana. Ao

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

contrário, a alma política de uma revolução consiste na tendência das classes politicamente privadas de influência a superar o seu isolamento do Estado e do poder [...] Por isso, uma revolução com alma política organiza também, de acordo com a natureza limitada e discorde dessa alma, um círculo dirigente na sociedade às custas da sociedade. (MARX, 2011, p.154).

Fato é que as manifestações sempre existiram e ocorrem regularmente, e aqui particularmente falamos do território brasileiro, que se comparado a demais países, tem seu povo caracterizado pelo *tipo cordial* de Holanda (1995), o que, em si, não significa um perfil pacífico, mas movido pelos afetos e que, em determinados contextos, não se furta de mostrar indignação por meio de protestos. Historicamente têm-se as conhecidas revoltas dos tempos imperiais, com destaque especial à Revolta da Vacina e a Revolta do Vintém. Esta consistiu de manifestações públicas coletivas de protesto popular contra o imposto de um vintém sobre as passagens de bondes. Eles estenderam-se entre 28 de dezembro de 1879 e 4 de janeiro de 1880. As mobilizações iniciais foram encabeçadas por “publicistas e políticos, especialmente os republicanos, que tentavam capitalizar a favor de seus objetivos políticos e ideológicos o descontentamento generalizado da população mais humilde da corte” (JESUS, 2006, p. 2). O conflito toma corpo a partir da falta de diálogo do governo imperial e, especialmente, quando essa população humilde reage à repressão das manifestações iniciais e pacíficas.

A multidão agia conforme uma lógica quase idêntica, que se repetia em vários logradouros. Em sinal de protesto contra a cobrança do vintém, os manifestantes tomavam os bondes, espancavam os condutores, esfaqueavam os animais usados como força de tração, despedaçavam os carros, retiravam os trilhos e, com eles, arrancavam as calçadas. Em seguida, utilizando os destroços construía barricadas e passavam a responder à intimidação da polícia com insultos, pedradas, garrafadas e até com tiros de revólver. (JESUS, 2006, p. 79).

A violência das ruas, em um segundo momento, teria sido capitalizada pelos grupos políticos em disputa. Os moradores da corte envolvidos na revolta, mesmo estando afastados das instâncias partidárias transformaram-se em uma fonte de poder a mais na “equação política” que ajudou a promover o colapso da cultura política dominante (GRAHAM *apud* JESUS, 2006). Tal contexto se assemelha ao verificado na revolta dos vinte centavos de 2013 (ORTELLADO, 2013). Estas manifestações, como as demais que se seguiram nos anos seguintes^[1] revelam que o que determina a frequência destas, pode-se dizer, é uma conjuntura não acorde aos desejos da população, ainda que os reais motivos não sejam sempre concretos, pragmáticos. (ZIZEK, 2012).

É óbvio que essas manifestações são bem diferentes dos movimentos sociais institucionalizados, os quais, inclusive, passam a ser explicados por teorias organizacionais de caráter funcionalista

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

(MISOCZKY, FLORES e SILVA, 2008). Todavia, não podemos deixar de considerar que tais fenômenos estão dentro do escopo dos estudos organizacionais, não como simples organizações informais, pois estas sempre foram tomadas dentro do universo discursivo das multidões que agem sem estrutura e sem propósito, ao menos consciente. Antes é preciso reconhecer que elas estão no âmago de processos que criam, dissolvem e mantêm coletividades sociais (WEICK, 1973). Assim, parte-se da ideia de que estes movimentos sociais “desenvolvem processos, organizam, deliberam e produzem territórios das mais diversas formas” (MISOCZKY, FLORES e SILVA, 2008, p. 2), contribuindo dentro do escopo dos processos organizacionais.

NO ACOSTAMENTO, MAS EM MOVIMENTO: análises do cenário das manifestações e dos discursos dos caminhoneiros.

Os dados coletados servirão para a análise de ambos levantes dos caminhoneiros ocorridos em 2015, o primeiro entre fevereiro e março, e o segundo em novembro. Em forma de dados secundários, serão apresentados fatos narrados por veículos de comunicação (notícias e colunas de jornais de mídia eletrônica) a fim de que se possa compreender o cenário criado pela conjuntura política e de mercado que culminou com as manifestações, combinados com a coleta de trechos de vídeos disponíveis na plataforma YouTube, trianguladas e discutidas juntamente com a revisão teórica e seus respectivos autores.

Em princípio, é preciso traçar de forma breve o perfil do caminhoneiro nacional, e descrever como se dá a questão do valor do frete. Esse introito será arrematado por uma série de atos e fatos ocorridos no Brasil entre 2009 e 2015.

Havia no Brasil, conforme noticiado em março de 2015, e de acordo com a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), 2,2 milhões de caminhões registrados. Destes, 1 milhão de veículos para 857 mil condutores autônomos; mais 1,2 milhão de veículos registrados para 171 mil empresas; e 17 mil veículos pertencentes a 410 cooperativas, o que vale dizer que em número de veículos há equilíbrio entre autônomos e empregados, sem visível preponderância de um grupo sobre o outro. (GLOBO.COM, 2015a).

Nesse contexto, é necessário considerar um fator crucial: o frete, que no Brasil é determinado pelo mercado; ou seja, a base para o valor praticado é a livre negociação, não havendo tabelamento oficial. As transportadoras, geralmente, compõem o preço de seu frete baseadas em diversos fatores, considerando o combustível em função da quilometragem, o peso total das cargas (frete-peso), o rateio dos valores pagos em pedágios pela carga, fracionamento de carga, ociosidade de retorno, além - logicamente - do lucro pretendido. (ANTC, 2011).

Um terceiro elemento fundamental nessa composição diz respeito às políticas de desenvolvimento adotadas pelo Estado brasileiro, especificamente no caso dos caminhoneiros, àquelas relativas ao Programa de Sustentação do Investimento (PSI), lançado em 2009 com recursos do BNDES, e que tinha por intuito fomentar investimentos em tecnologia e inovação mediante financiamento de bens de capital (máquinas e equipamentos). O programa foi prorrogado em agosto de 2012 como

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

resposta a um cenário de desaceleração da economia naquele ano. Os juros da linha de crédito denominada Pró-Caminhoneiro, destinada a autônomos, foi de 5% em 2009 para 2,5% ao ano, em 2012, além do financiamento a equipamentos usados, refinanciamento para quitar empréstimo anterior, e depreciação acelerada para bens de transporte usados por empresas. (MÁXIMO e RIBEIRO, 2012).

Como consequência do PSI, o crescimento no número de licenciamentos foi expressivo. Se entre 2002 e 2008 o crescimento da frota nacional foi de 3,9% a.a., após o PSI, ou seja, entre 2009 e 2014, atingiu crescimento de 4,9% a.a., o que significa aceleração de 1%, colocando na estrada cerca de 25 mil novos caminhões a cada ano. Entretanto, o PIB do setor de transportes, que tinha taxa anual de crescimento de 3,3% no período pré-PSI, cresceu apenas 2,4% após o período, aumentando o excesso de oferta. A consequência disso, num contexto de mercado, é a natural queda do valor do frete. (GALLO, 2015).

Ainda no contexto da intervenção do Estado, foi aprovada no ano de 2012 a Lei n° 12.609, popularmente conhecida como Lei dos Caminhoneiros. Embora em seu bojo acenasse preocupação com a saúde dos profissionais, mesmo por ser uma medida visando redução no número de acidentes nas estradas, limitando em 6 (seis) horas o tempo máximo diário ao volante, significava também aumento de custos para as transportadoras. Houve críticas a essa proposição não apenas por estas, mas por parte dos caminhoneiros autônomos, pois segundo estes profissionais, a aplicação da lei praticamente inviabilizaria viagens mais longas. (CORREIO BRAZILIENSE, 2013).

Este equacionamento, já complicado, ainda ganharia outro componente: o preço do combustível (diesel). Após o último reajuste, em novembro de 2013, a Petrobras, dividida entre investimentos no pré-sal e uma intrincada situação institucional causada por indícios de corrupção e desvios, adotou uma política de controle de preços, que se manteve o mesmo durante quase todo o ano de 2014 (ALMEIDA, OLIVEIRA e LOSEKANN, 2015). Ao final daquele ano, deu-se início a uma série de sucessivos aumentos, em função do fim dessa contenção. (GLOBO.COM, 2015b).

A combinação resultante dos impactos dessa conjuntura foi um descontentamento tal dos agentes do modal rodoviário que culminou com a primeira paralisação dos caminhoneiros, em fevereiro de 2015. Com liderança não centralizada, mas em grande parte orquestrada pelo Comando Nacional do Transporte (CNT), a paralisação em mais de cem pontos pelo país teve como centelha dos protestos a alta do diesel, embora o valor do frete também estivesse na pauta. Em paralelo a isso, negociações corriam paralelas em relação à Lei 12.609/12, conduzidas, em particular, por sindicatos representativos. (GLOBO.COM, 2015a).

Em relação à liderança, assumida em partes pelo CNT, é válido citar o que Tarrow (2009) apontou em relação à organizações institucionais que são, de certa forma, "hospedeiras" nas quais movimentos podem germinar. No entanto, a decisão a respeito da ação coletiva é, em última análise, prerrogativa dos indivíduos enquanto grupo, nas suas redes sociais e estruturas conectivas. Essa rede de relacionamentos, atualmente ampliada pela força das mídias sociais na internet, bem como de grupos específicos para comunicação instantânea, disponíveis através aplicativos para celular como o WhatsApp, criaram redes de relacionamento e de troca de informações em tempo real. Para Castells, a comunicação socializada é a principal fonte de

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

produção social de significado. O autor acrescenta que o potencial desse tipo de rede de alcançar múltiplos receptores e conectar-se a um mundo infindável de redes são formas decisivas de construção de poder, ou contrapoder. (CASTELLS, 2013).

A respeito da construção de relacionamentos em redes motivada pela internet, traça-se um paralelo com o fato dessa manifestação não ter uma liderança centralizada, ou o “intelectual coletivo” de Gramsci, citado por Tarrow (2009), em que no ambiente cibernético, as aspirações dos indivíduos são alastradas sem necessariamente ser obrigatória a figura do líder. Mas essa característica, ao mesmo tempo em que facilita a criação e disseminação rápida de informações para as manifestações tomarem corpo, torna inexistente aquela figura em que os seguidores possam se dirigir, ou até mesmo receber orientações em busca de melhores condições de organização. (OLIVEIRA e LEÃO, 2014).

Justamente nessa perspectiva é que a paralisação foi conduzida, sem liderança formal em algumas localidades, embora germinada no âmbito de uma organização (como o Comando Nacional do Transporte, nesse caso), conectada por meio de redes sociais, e por elas mesmas ampliada. Dos vídeos disponíveis em relação à essa manifestação, foram retirados alguns excertos de falas dos caminhoneiros. Em um deles, um motorista fala sobre os motivos da paralisação:

A gente tá parado aí reivindicando aí [sic] os direitos, digamos assim, do motorista, que é um frete justo, que a gente não tá mais conseguindo aí dar a volta por cima, e... tão oferecendo 1.400 reais um frete de Goiânia pra São Paulo, sendo que despesa tu tem 1.600 real [sic] a 1.700, ou seja, tu tem que tirar dinheiro do bolso pra conseguir cobrir a viagem. (Caminhoneiro 1).

O descompasso entre os aumentos sucessivos dos combustíveis, não narrado pelos anteriores, e o preço dos fretes, que parece o consenso, fica evidenciado no discurso deste outro condutor:

É... abusivo o preço do combustível, só tá aumentando o preço, o frete só abaixando, e nós tá aqui [sic] pedindo pra abaixar o preço do combustível, e aumentar mais um pouco o preço do frete pra nós, porque senão não tá sobrando nada do frete [...] é pro governo nosso ver que eles depende de nós também, não é só nós que depende [sic] dele, e se nós não puxar o grão, ele não vai puxar, depende de nós. (Caminhoneiro 4).

Por fim, destaca-se um quarto fragmento, este, de um condutor empregado, diferente dos casos anteriores, que eram motoristas autônomos:

Eu sou empregado, mas a gente tá vendo que se continuar do jeito que tá,

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

os dono de caminhão vai falir trabalhando [sic], porque o combustível tá subindo todo mês, o frete tá baixando em vez de subir [...] mas a gente tá reivindicando uma coisa agora pra gente não sofrer no futuro, porque do jeito que tá os dono de caminhão vai parar obrigado [sic], porque não vai ter dinheiro pra comprar pneu, comprar combustível [...] a gente tá aqui pacífico, reivindicando uma coisa, eu podia passar direto mas eu tô aqui, porque o meu patrão não vai aguentar também [...] e se não parar agora, vai parar por mal depois. (Caminhoneiro 2).

No início de março, após mais de dez dias de paralisação (variando de estado para estado), o governo acena com algumas mudanças. O tabelamento do frete, solicitado pelo suposto comando da greve, não foi aceito. Tampouco houve redução no preço do óleo diesel, embora houvesse promessas de revisão e de contenção das altas. O que ficou de concreto foi a flexibilização da Lei do Caminhoneiro, que estava sendo negociada com sindicatos (ausentes da mobilização), com alterações na cobrança de sobrepeso, que teve tolerância aumentada de 5 para 10 por cento, descanso obrigatório após oito horas ao invés de seis, anistia de punições pelo excesso de peso expedidas anteriormente, e isenção de pedágio para eixo vazio. (ZERO HORA, 2015).

O Estado conseguia, naquele momento, conter os ânimos. Mas sentiria em seguida o rescaldo do primeiro levante de caminhoneiros, que se daria meses depois, mais precisamente, no início do mês de novembro. Inicialmente, a reclamação dizia respeito - pelo menos segundo o Comando Nacional do Transporte - à retomada das negociações não concluídas em fevereiro. Também a renovação de linhas de crédito para autônomos e renegociação de dívidas (fruto do PSI e do Pró-Caminhoneiro, em muitos casos) estava na pauta. (VALOR ECONÔMICO, 2015).

Um dos vídeos analisados mostra o bloqueio no primeiro dia de movimento no interior do estado de Goiás. Um dos manifestantes, entrevistado por uma equipe de TV local, mostrava que a pauta tinha ligação com fevereiro:

Nós já vem [sic] desde o início do ano reivindicando preço do petróleo, preço do pedágio, frete muito baixo. Nós tamo levando o Brasil nas costa [sic], mas o governo tá querendo tirar o dinheiro tudo *em riba* de nós. (Caminhoneiro 3).

O comentário do repórter que fazia a reportagem em seguida é revelador no sentido de esclarecer sobre o comando da paralisação, bem como a forma como se davam as mobilizações.

A greve não tem comando único, e os motoristas se organizam principalmente através das redes sociais. (Repórter).

Esse fato de não haver comando unificado por uma organização não impediu a conexão dos

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

caminhoneiros, pois como lembrou Castells (2013) a internet é uma facilitadora nesse sentido. Porém, não foram criadas as chamadas “estruturas conectivas” (TARROW, 2009). E nessa lacuna deixada pelo CNT, alguns movimentos de motivação político-partidária acabaram por assumir essa função conectiva, como foram os casos dos movimentos denominados Vem pra Rua e Movimento Brasil Livre. (CANAL RURAL, 2015; CORREIO BRAZILIENSE, 2015).

Estes, à guisa de apoio ao movimento, incutiram no coletivo disforme pelo comportamento tipificado de multidão (CARNEIRO, 2012; LACLAU, 2013) a ideia de demonstrar o clamor popular pelo avanço do pedido de *impeachment* à Presidente, à época, tramitando no Congresso Nacional. Assim, dois dias depois do início das manifestações, um dos líderes do CNT assumia como pauta principal a retirada da presidente Dilma Rousseff, com o slogan “agora é pelo Brasil”; e como secundárias, a redução do preço do óleo diesel, criação de frete mínimo, e liberação de crédito para autônomos. (FOLHA DE SÃO PAULO, 2015).

O discurso dos motoristas, nos vídeos observados a partir de 10 de novembro, também mudou, revelando esquecimento em relação à retomada do pleito ocorrido há não muitos meses atrás. Assim, literalmente, fizeram alusão à música que também ilustra o título deste artigo: “pintei no para-choque o nome dela”. A partir deste momento, o recado – como se pode notar nos excertos das gravações em vídeo – é bem claro, e carregado de motivação política:

Agora vocês mexeram com a categoria que não devia [sic] ter mexido. Então agora, se prepara [sic]. Nós vamos parar até tirar de lá do governo essa cambada de vagabundo. (Caminhoneiro 2).

A decisão nossa hoje, a reivindicação nossa hoje aqui é a queda do governo, porque esse governo, o que que ele tá [sic] trazendo de benefício pra nós? Nada, não traz nada que beneficie a categoria, nem a um brasileiro, nenhum empresário, nem a ninguém, então tá todo mundo descontente. (Caminhoneiro 4).

A crise esse ano tá mais pesada pra nós, teve outras, mas tipo assim a gente tava [sic] suportando, trabalhando de boa, mas agora não tem mais condições. O Brasil depende do caminhão, tudo é sobre o caminhão. E a (*nome da presidente*), que pra mim ela não vale nada – e tem muita gente que acha do mesmo jeito, que eu tenho certeza – tem que sair fora junto com aquele povo. (Caminhoneiro 3).

É Laclau (2013) que lança sobre esse particular uma ideia que parece de acordo com o que aconteceu nas manifestações em tela: a do significante *flutuante*, que diz respeito a significados suspensos, não diretamente manifestos, e que podem criar a partir de uma demanda, pressão estrutural de projetos políticos rivais.

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

Em artigo que analisa as jornadas desde junho de 2013 até as manifestações de março de 2015, Jardim Pinto (2017), também citando Laclau, discorre sobre a construção de discursos políticos a partir de demandas sociais diversas. Sobre o levante dos caminhoneiros, uma pauta inicial específica do universo do modal rodoviário transmutou-se num discurso articulado em uma cadeia de equivalência (JARDIM PINTO, 2017) onde a presidente era associada diretamente à corrupção e às dificuldades enfrentadas pelos caminhoneiros decorrentes do cenário econômico.

Diante da confusão em relação à pauta de reivindicações, o governo retraiu-se em relação às negociações, admitindo a possibilidade de multas aos manifestantes. Com isso, o movimento foi perdendo fôlego até que a situação se mostrasse sob o controle do Estado. (FOLHA DE SÃO PAULO, 2015).

CONCLUSÃO

No decorrer do presente artigo, buscamos posicionar a organização dos caminhoneiros, seja ela de caráter informal - através de redes sociais - seja sob influência de grupos, representativos ou não da categoria, de forma a caracterizar como cada uma contribuiu nas manifestações. Paralelo a isso, a verificação do papel do Estado como mediador, alvo, e porque não dizer criador da situação também destacada, tudo isso dialogando com teorias e textos acadêmicos sobre a dinâmica dos conflitos e sua composição.

Barnard (1971) apontava a comunicação e o propósito comum como elementos fundamentais para caracterizar uma organização. Nesse sentido, ainda que não institucionalizados, tais movimentos apresentam características ora fragmentadas e desestruturadas, características de comportamento de multidão, ora articuladas e com objetivos definidos.

Nesse contexto, há dois elementos que são relevantes na análise: a presença ou não de estruturas conectivas (TARROW, 2009) e a dos significados flutuantes (LACLAU, 2013). A primeira é importante na manutenção coesiva do movimento, não necessariamente sendo necessária uma organização institucional, senão um elemento que mantenha essa conexão, como a comunicação em rede (CASTELLS, 2013); quanto ao segundo elemento, uma demanda ainda que específica pode ser desviada de seu foco por significados adjuntos, dispersos no contexto dessa demanda, e que são passíveis de construir discursos políticos. (LACLAU, 2013; JARDIM PINTO, 2017).

No caso aqui apresentado, pode-se analisar a existência de um movimento organizado, em que os significados flutuantes foram determinantes para que movimentos organizados tomassem a função de conectores, transformando a pauta específica do transporte em movimento político. Quanto ao conjunto das duas manifestações, não se pode afirmar que fomentaram a criação das esferas públicas de discussão; também seria precipitado posicioná-las como empoderamento da população, como conceitua Gohn (2004). Por tais características, findaram por parecer mais uma "provocação ao mestre" (ZIZEK, 2012) abdicando da perspectiva criadora de esferas públicas de discussão e crescimento. (HABERMAS, 2011).

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

Nesse sentido, o mais correto é posicioná-las dentro das perspectivas de Tarrow (2009) no que diz respeito do confronto em toda sua dinâmica, geradora de um rescaldo ou legado por menor que seja, e motivadora da mediação, coação ou de concessões, sejam elas grandes ou pequenas, por parte do Estado. De fato, ainda que controlada, a situação gerada pelas manifestações e suas consequências (como o desabastecimento em algumas cidades) contribuiu para a fragilização de um governo que já vinha sofrendo adversidades desde o ano de 2013.

Referências

ALMEIDA, E. L. F. de; OLIVEIRA, P. V. de; LOSEKANN, L. Impactos da Contenção de Preços de Combustíveis no Brasil e Opções de Mecanismos de Precificação. **Revista de Economia Política**, v.35, n.3, p.531-556, Jul./Set. 2015.

ANTC - Associação Nacional do Transporte de Cargas. **Manual de Cálculo de Custos e Formação de Preços do Transporte Rodoviário de Cargas**. São Paulo: julho de 2011.

CANAL RURAL. **Caminhoneiros marcam nova greve para 9 de novembro**. São Paulo, 26 out 2015. Disponível em: <http://www.canalrural.com.br/noticias/noticias/caminhoneiros-marcam-nova-greve-para-novembro-59436>, acessado em 21/05/2017.

CARNEIRO, H. S. Apresentação - rebeliões e ocupações de 2011. In: HARVEY, David et al (org). Tradução de João Alexandre Peschanski et al. **Occupy: Movimentos de protesto que tomaram as ruas**. São Paulo: Boitempo. p. 7-14. 2012.

CASTRO, N. de. Os desafios da regulação do setor de transporte no Brasil. **RAP - Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, v.34, n.5, p.119-141. Set./Out. 2000.

CASTELLS, M. **Redes de indignação e esperança**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 2013.

CORREIO BRAZILIENSE. Caminhoneiros fazem 92 bloqueios de estradas em quatro dias, diz Polícia. Brasília, 05 jul 2013. Disponível em: http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2013/07/05/internas_polbraeco,375369/caminhoneiros-fizeram-92-bloqueios-de-estradas-em-quatro-dias-diz-policia.shtml, acessado em 08/06/2017.

CORREIO BRAZILIENSE. Manifestação dos caminhoneiros começa sem força no Distrito Federal. Brasília, 09 nov 2015. Disponível em:

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/politica/2015/11/09/internas_polbraeco,505619/manifestacao-dos-caminhoneiros-comeca-sem-forca-no-distrito-federal.shtml, acessado em 08/06/2017.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Após aumento de multa, greve de caminhoneiros perde força.** Folha on-line. Caderno Mercado. São Paulo, 11 nov 2015. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/11/1704802-greve-de-caminhoneiros-perde-forca-no-3-dia-de-protestos.shtml>, acessado em 21/05/2017.

GALLO, R. Muito Caminhão pra Pouco PIB. **Portal Internet Group - IG Colunistas.** 03 mar 2015. Disponível em: <http://ricardogallo.ig.com.br/index.php/2015/03/03/muito-caminhao-para-pouco-pib/>, acessado em 21/05/2017.

GIL, A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social.** 6ª Ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GLOBO.COM. **Queda no preço do frete e altas do diesel e pedágio originaram protestos.** Portal G1 Economia. São Paulo/Brasília, 03 mar 2015-a. Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/02/entenda-os-principais-pontos-da-greve-dos-caminhoneiros.html>, acessado em 08/06/2017.

GLOBO.COM. Petrobrás anuncia reajuste da gasolina e do diesel nas refinarias. Portal G1 Economia. São Paulo/Brasília, 30 set 2015-b. Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/09/petrobras-anuncia-reajuste-da-gasolina-e-do-diesel.html>, acessado em 08/06/2017.

GONZÁLEZ REY, F. **Pesquisa Qualitativa e Subjetividade.** São Paulo: Cengage Learning, 2015.

GOHN, M. da G. Empoderamento e participação da comunidade em políticas sociais. **Saúde e Sociedade**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 20-31, mai./ago. 2004.

HABERMAS, J. **Direito e democracia: entre facticidade e validade.** Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2011.

HARDT, M.; NEGRI, A. **Império.** Rio de Janeiro, Record, 2004.

HARTFORD, J; CARLOS, R.; CARLOS, E. Caminhoneiro. In: **Roberto Carlos.** Columbia

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

Broadcasting System, 1984. 1 LP. Faixa 01. Lado B.

HOBBS, T. **Leviatã ou matéria, forma e poder de um estado eclesiástico e civil**. São Paulo: Abril Cultural, 1974.

HOLANDA, S. B. de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

JARDIM PINTO, C. R. A Trajetória Discursiva das Manifestações de Rua no Brasil (2013-2015). Revista Lua Nova, n.100, p.119-115, 2017.

JESUS, R. P. de. A revolta do vintém e a crise na monarquia. In: **História Social** nº 12, p. 73-89, 2006.

LACLAU, E. **A razão populista**. São Paulo: Três Estrelas, 2013

MARX, K. Glosas Críticas Marginais ao Artigo "O Rei da Prússia e a Reforma Social". De um Prussiano. Texto Clássico. **Germinal: Marxismo e Educação em Debate**, v.3, n.1, p.142-155, 2011.

MÁXIMO, W.; RIBEIRO, S. Governo prorroga financiamentos do BNDES e cria linhas de crédito para bens de capital. **Portal EBC - Agência Brasil de Comunicação**. Brasília, 29 ago 2012. Disponível em: <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2012-08-29/governo-prorroga-financiamentos-do-bndes-e-cria-linhas-de-credito-para-bens-de-capital>, acessado em 09/06/2017.

MINAYO, M. C. de S.; (Org). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

OLIVEIRA, H. C. N. de; LEÃO, A. L. M. de S. Uma Multidão de Manifestações. In: **Encontro de Estudos Organizacionais**. 8, 2014, Gramado. Anais: 2014.

ORTELLADO, P. et. al. **20 centavos: a luta contra o aumento**. São Paulo: Veneta, 2013.

RIBEIRO, P. C. C.; FERREIRA, K. A. Logística e Transportes: Uma Discussão sobre os Modais de Transporte e o Panorama Brasileiro. Curitiba: **XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção - ABEPRO**, 2002.

Evento: XXII Jornada de Pesquisa

TARROW, S. **O poder em movimento. Movimentos Sociais e Confronto Político.** Petrópolis: Vozes, 2009.

VALOR ECONÔMICO. **Caminhoneiros fazem protestos em rodovias do Brasil.** São Paulo, 09 nov 2015. Disponível em: <http://www.valor.com.br/brasil/4307092/caminhoneiros-fazem-protestos-em-rodovias-do-brasil>, acessado em 20/05/2017.

WEBER, M. **Ciência e política: duas vocações.** São Paulo: Martin Claret, 2004.

WEICK, K. **A psicologia social da organização.** São Paulo: Edgard Blucher, 1973.

ZERO HORA. **Saiba o que muda com a nova Lei dos Caminhoneiros.** Caderno ZH Explica. Porto Alegre, 02 mar 2015. Disponível em: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2015/03/saiba-o-que-muda-com-a-nova-lei-dos-caminhoneiros-4710388.html>, acessado em 09/06/2017.

ZIZEK, S. O Violento Silêncio de um Novo Começo. In: HARVEY, David et al (org). Tradução de João Alexandre Peschanski et al. **Ocuppy: Movimentos de protesto que tomaram as ruas.** São Paulo: Boitempo. p. 15-25. 2012.

[1] Destacam-se os protestos realizados em 2014 contra a realização da Copa do Mundo no Brasil. O alto investimento em infraestrutura para o evento, deixando de lado, principalmente aspectos como saúde e educação, gerou um descontentamento ao redor do País. (OLIVEIRA e LEÃO, 2014). Mais informações podem ser encontradas facilmente na grande mídia.