



SESSÃO TEMÁTICA Nº 15 – SOCIEDADE CIVIL E ESTADO EM TEMPO DE CRISE POLÍTICA

ANÁLISE DA GREVE DOS CAMINHONEIROS DE 2018 À LUZ DAS CONTRIBUIÇÕES DO PARADIGMA DO COMPORTAMENTO COLETIVO

Fabiana Witt

Doutoranda em Administração pela Universidade do Estado de Santa Catarina
(UDESC)

Hudson do Vale de Oliveira

Doutorando em Administração pela Universidade do Estado de Santa Catarina
(UDESC)

Carolina Andion

Professora Doutora do Programa de Pós-Graduação em Administração da
Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

Resumo:

O presente artigo tem por objetivo analisar a greve de caminhoneiros de 2018 à luz do comportamento coletivo, ou seja, à luz do paradigma clássico dos movimentos sociais. Para isso, foram utilizadas algumas questões-chave, a saber: porque analisar este caso como “comportamento coletivo”; quem são os sujeitos principais da ação coletiva; multidões, públicos ou massas; quais foram as motivações principais desses sujeitos para se organizar coletivamente; quais as regras, normas ou padrões de concertação que prevaleceram; como essas regras/padrões de concertação foram construídos; mediante pouca racionalidade (influência das emoções) ou irracionalidade (espontaneidade); quais os facilitadores ou limitadores da ação coletiva. Para que fosse possível a análise, inicialmente foi feita uma revisão da literatura sobre movimentos sociais, ação coletiva e o paradigma clássico do comportamento coletivo. Na sequência, mediante estudo de caso com base em levantamento documental, realizou-se a exposição dos principais fatos que marcaram a greve dos caminhoneiros em 2018. Evidenciou-se, mais uma vez, a dependência de um único modelo de escoamento e de transporte de cargas no Brasil, o que se pode traduzir em alto risco de colapso. Foi possível perceber que as fragilidades que foram expostas durante a greve de caminhoneiros de 2018 ainda estão muito vivas, afetam a confiança de vários segmentos, tanto da população quanto de grupos econômicos, e comprometem inclusive a recuperação da economia no Brasil.

Palavras-chave: Movimentos sociais. Ação coletiva. Comportamento coletivo. Greve de caminhoneiros.

INTRODUÇÃO

Em junho de 2013, o aumento de R\$ 0,20 na tarifa do transporte público foi o estopim de uma onda de manifestações populares que reuniu mais de um milhão de pessoas nas ruas expressando as mais difusas insatisfações com o governo. Cinco anos mais tarde, em maio de 2018, uma greve de caminhoneiros parou o Brasil por cerca de 10 dias, inicialmente movidos por uma reivindicação clara – diminuição do preço do diesel - mas que, com o transcorrer dos dias, gerou uma pluralização de repertórios que tomou conta das multidões nas ruas, nas redes sociais, sobretudo no WhatsApp.

A greve ocorrida em 2018 não foi a primeira promovida pelos caminhoneiros no Brasil, na realidade, há registros de paralisações deste tipo desde a década de 1970 (BATISTA; LEITE, 2018). A nível nacional, as paralisações mais importantes foram as de 1999, 2000, 2012, 2015 (ROLLSING, 2018) e, claro, a de 2018. Os motivos relacionam-se, sobretudo, em função da redução do preço do frete, aumento do preço do diesel e do pedágio, falta de segurança e má conservação das estradas.

Na verdade, os movimentos sociais são um sinal (MELUCCI, 1996). Não são apenas resultado de uma crise, mas sinalizam uma transformação profunda na lógica e nos processos que guiam as sociedades complexas.

Os movimentos sociais são “parte da realidade social na qual as relações sociais ainda não estão cristalizadas em estruturas, onde a ação é a portadora imediata da tessitura relacional da sociedade e do seu sentido” (MELUCCI, 1994 apud GOHN, 2007, p. 12). Gohn (2007) explica que os movimentos transitam, fluem e acontecem em espaços não consolidados das estruturas e organizações sociais e, muitas vezes, questionam essas estruturas e propõem novas formas de organização à sociedade política.

Assim, estudar as formas emergentes de engajamento público e de ação coletiva é crucial para compreender as dinâmicas democráticas, as modalidades de exercício da cidadania, a constituição dos problemas públicos, além da legitimação das ações governamentais, e a instituição de novos regimes de ação política (CEFAÏ, 2007).

Nos estudos sobre os movimentos sociais é comum a utilização de termos tais como 'violência coletiva', 'comportamento coletivo', 'protesto', 'movimentos sociais' ou 'revolução', termos estes que frequentemente denotam fenômenos diversos e geram ambiguidades, se não contradições claras (MELUCCI, 1996).

Propomos aqui analisar a greve de caminhoneiros de 2018 à luz do comportamento coletivo, ou seja, à luz do paradigma clássico dos movimentos sociais. Diante disso, procederemos inicialmente a um esforço de relacionar ‘movimento social’ e ‘ação coletiva’ para, na seção seguinte, falar em ‘comportamento coletivo’.

Não é objetivo deste texto proceder a uma análise exaustiva sobre os diferentes paradigmas dos movimentos sociais, ou mesmo propor um modelo analítico para análise. O que se pretende é colocar em evidência algumas questões-chaves a fim de promover uma reflexão acerca de um movimento que teve reflexos importantes para o Brasil.

MOVIMENTO SOCIAL E AÇÃO COLETIVA

Movimentos em sociedades complexas são profetas desencantados. O universo encantado dos heróis se dissolveu definitivamente sob o impacto de uma era, tomando consciência de si mesmo como um sistema planetário dividido pela mudança molecular, como um sistema que constantemente gera tensões e então se adapta a elas, esforçando-se para controlá-las (MELUCCI, 1996, p. 1)¹.

Os movimentos sociais contemporâneos, para Melucci (1996), são profetas do presente, que anunciam o início de uma mudança que, na realidade, já se faz presente. É a própria realidade social que se apresenta mediante uma variedade de fenômenos coletivos, de ações conflitantes, de episódios de revolta social que evitam interpretações orientadas por categorias políticas tradicionais, exigindo novas ferramentas de análise.

Não há um conceito único na literatura sobre movimento social e ação coletiva. Pelo fato de existirem diferentes paradigmas no estudo da ação coletiva, as definições também variam de acordo com cada ‘lente’ utilizada.

Na literatura sociológica dos movimentos sociais, que se situam no âmbito da ação coletiva, é possível encontrar, sobretudo, quatro visões ou paradigmas principais: o **paradigma Clássico, ou do Comportamento Coletivo**, cujos principais autores são Park, Tarde e Smelser; o **paradigma Racional Estrutural**, com suas vertentes na Ação Racional, Mobilização de Recursos e Mobilização Política, com Olson, Mccarty, Zald, Tilly, Ganson, Obershall e McAdam como principais autores; o **paradigma dos Novos Movimentos Sociais** que encontra em Habermas, Offe, Touraine e Melucci seus principais interlocutores; e, por fim, o **paradigma da Sociologia Pragmática**, através da Teoria das Convenções, Teoria da Capacidade Crítica, Teoria Ator-rede, Balística Sociológica, e Sociologia dos Problemas Públicos, que contam com

¹ “Movements in complex societies are disenchanted prophets. The charmed universe of the heroes has definitively dissolved under the impact of an era taking cognizance of itself as a planetary system riven by molecular change, as a system which constantly generates tensions and then in turn adapts to them by striving to control them” (MELUCCI, 1996, p. 1).

Boltanski e Thévenot, Cefaï, Chateaufreynaud, Latour e Callon (RIBEIRO; ANDION; BURIGO, 2015).

Cada um desses paradigmas contém teorias próprias, como aquelas citadas no parágrafo anterior, que representam formas dominantes de pensamento. Mas elas não são restritivas ou excludentes, apenas nos trazem aportes ou ‘lentes de luz’ que nos permitem compreender as ações coletivas.

Consideramos aqui a definição de movimentos sociais, como a apresentada por Lüchmann (2014) a partir de Diani e Bison (2010, p. 220), constituindo-se como “redes de interações informais entre uma pluralidade de indivíduos, grupos ou associações engajados em um conflito político ou cultural, com base em uma identidade coletiva compartilhada”.

Dessa forma, é possível compreender os movimentos sociais como constituídos por grupos informais de pessoas que emergem em função de um bem público a promover, ou um mal público a evitar, e geralmente surgem de um conflito ou contradição, expressando-se na forma de uma luta. Os movimentos sociais representam uma luta simbólica que visa uma mudança cultural, e não são institucionalizados (ANDION, 2019).

Já a ação coletiva é definida por Cefaï (2007, p. 7) como sendo uma “tentativa de constituição de um bem coletivo, mais ou menos formalizado e institucionalizado, por indivíduos que buscam alcançar um objetivo partilhado em um contexto de cooperação e competição com outros coletivos”.

Nesse sentido, a ação coletiva é constituída por uma pluralidade de sujeitos, que emerge como uma ação conjunta ou em concertação, com uma intenção consciente (que pode ser mais ou menos consciente; mais ou menos racional; mais ou menos voluntária). Pode estar ou não circunscrita a tempo e espaço, como é ordenada em formas organizacionais que podem ir das mais espontâneas e fluidas (redes sociais, como o WhatsApp), às mais formais, hierárquicas e racionalizadas como as burocracias e as empresas. Portanto, as formas jurídicas que assumem a ação coletiva variam muito, podendo assumir forma de movimentos sociais, associações sem fins lucrativos, empresas, cooperativas, fundações, condomínios, entre outros. As ações coletivas visam produzir um bem coletivo que, uma vez criado, é livremente acessível a todos. Sua questão base não recai sobre determinantes estruturais ou cálculos racionais da ação (teoria da ação racional e da mobilização de recursos). Trata-se de novas sociologias de ação, relacionadas a engajamentos de dever, de responsabilidade e de solidariedade. Mais do que ser coagido por estruturas de oportunidade política, o público redefine o horizonte de possíveis, é o que Cefaï (2002) chama de “arena pública” (CEFAÏ, 2009, p. 16).

Para o autor, o horizonte do viver-junto e do bem-viver-junto se reconfigura e se confronta com atos de resistência, protesto, crítica, denúncia e reivindicação. Mas é também um

espaço acessível a todos, sem restrição, e não apropriável. Esse é o lugar da “ação coletiva”, onde as condições transcendentais de igualdade e pluralidade são mais ou menos respeitadas, e cujos protagonistas lutam visando o bem público, em nome do interesse geral. Mas essa luta vai além do jogo de forças e de interesses, é um sentido da realidade, do direito e da justiça, que é o que está em jogo em uma ação coletiva (COTTERE-AU, 1992, 1999 apud CEFAÏ, 2009).

A partir dos conceitos expostos, é possível reconhecer que todo movimento social é uma ação coletiva, mas nem toda ação coletiva é um movimento social (ANDION, 2019).

Compreendidos os conceitos de ação coletiva e movimentos sociais, na sequência exploraremos o paradigma clássico dos movimentos sociais, e o conceito de comportamento coletivo, atendendo aos objetivos do presente artigo.

COMPORTAMENTO COLETIVO E O CONCEITO DE PÚBLICO, MASSA E MULTIDÃO

Na literatura acerca das teorias dos movimentos sociais, Coelho e Dellagnelo (2013) identificaram alguns autores que se propuseram a delinear os seus paradigmas. É o caso de Misoczky, Flores e Silva (2008) que destacaram a Escola de Chicago, a teoria do valor agregado, a teoria da mobilização de recursos, a teoria da estrutura de oportunidade política, a dos novos movimentos sociais e a teoria das redes de movimentos sociais.

São citados também por Coelho e Dellagnelo (2013) os autores Della Porta e Diani (1997), que dividiram os paradigmas em duas perspectivas: (1) a americana composta pelas correntes do comportamento coletivo, mobilização de recursos e oportunidade política; e (2) a europeia composta pela corrente dos novos movimentos sociais.

Além desses autores, Coelho e Dellagnelo (2013) também trazem Gohn (2007) que, com base em um critério geográfico-espacial, delinea o **paradigma norte-americano**, que se fundamenta em explicações sobre as estruturas das organizações dos sistemas sociopolítico e econômico e é formado por teorias clássicas (teoria da Ação Social e do Comportamento Coletivo) e contemporâneas (teoria da Mobilização de Recursos e a teoria de Mobilização Política); o **paradigma europeu**, delineado pelas abordagens neomarxista, e pela culturalista-acionalista, conhecida como Novos Movimentos Sociais (NMS); e, por fim, o **paradigma latino-americano**, que se baseou em estudos sobre movimentos sociais emancipatórios, em lutas populares urbanas e em lutas pela terra, sendo fortemente influenciado pela abordagem marxista (década de 70), e pela abordagem dos Novos Movimentos Sociais (década de 80).

Nosso interesse, no presente artigo, é compreender melhor o comportamento coletivo, para que, à luz desse paradigma, possamos analisar a greve dos caminhoneiros de 2018. Cabe,

então, inicialmente, procedermos a uma revisão acerca das principais correntes formadoras do paradigma clássico.

O **paradigma clássico**, também denominado de **Comportamento Coletivo**, prevaleceu, segundo Gohn (2007), até a década de sessenta, podendo ser delineado mediante cinco grandes correntes: (1) a Escola de Chicago e alguns interacionistas simbólicos; (2) as teorias sobre as sociedades de massas; (3) a teoria sociopolítica; (4) a teoria do comportamento coletivo sob a lógica do funcionalismo; e (5) a organizacional-institucional.

A **Escola de Chicago** deu origem à primeira teoria sobre movimentos sociais e baseava-se na concepção de uma orientação reformista, rumo a uma sociedade harmoniosa, onde a interação entre indivíduo e sociedade era o foco principal (COELHO; DELLAGNELO, 2013). Não apresentava uma unidade de doutrina, mas era constituída por uma rede de profissionais com tipos e graus diferentes de ligação com o interacionismo, o pragmatismo, a fenomenologia, a ecologia, e mesmo o marxismo (VELHO, 2009). Teve como um de seus principais expoentes teóricos Blumer, que foi um sociólogo que atuou com Psicologia Social, mais especificamente estudou o comportamento coletivo e o **“interacionismo simbólico”** (COELHO; DELLAGNELO, 2013).

Blumer definiu os movimentos sociais como empreendimentos coletivos que surgem de uma situação de inquietação social (insatisfação com a vida atual, desejo e esperança de novos sistemas e programas de vida) para estabelecer uma nova ordem de vida (GOHN, 2007). Ainda, para Blumer, os movimentos são, de início, amorfos, ou seja, indefinidos e organizados pobremente. Mas com o tempo, eles se desenvolvem e adquirem as características de uma sociedade, como cultura, organização e um novo esquema de vida.

A segunda corrente, denominada **teoria da sociedade de massas**, interpretava o comportamento coletivo como fruto da anomia e das condições estruturais de carências e privação, ou seja, como reflexo desordenado de participantes, desconectados das relações em ações normais e tradicionais (GOHN, 2007; COELHO; DELLAGNELO, 2013).

Já na **teoria sociopolítica**, Lipset (1950) e Heberle (1950), citados por Gohn (2007), articularam a problemática das classes sociais e das relações sociais de produção para a compreensão de comportamentos coletivos do tipo político partidário, como forma de reformar ou transformar as estruturas sociais e políticas (GOHN, 2007).

Na quarta corrente, a **teoria do comportamento coletivo** é uma combinação entre a Escola de Chicago e a teoria da ação social de Parsons, em que se adota uma lógica utilitarista, com uma orientação normativa instrumental. O ponto referencial são os comportamentos e condutas dos indivíduos portadores de tensões que podem formar “reações circulares”. Nesse sentido, o comportamento coletivo se desenvolve por estímulos e pulsões comuns, por meio de

uma cooperação de condutas individuais com foco em objetivos comuns (GOHN, 2007; COELHO; DELLAGNELO, 2013).

Por fim, as **teorias organizacionais-institucionais** buscaram, na produção weberiana sobre burocracia e na de Michels sobre lei de ferro das oligarquias, o fundamento para entender os aspectos referentes aos comportamentos coletivos reunidos em organizações com objetivos específicos. Esta corrente estimulou a produção de conhecimento sobre a mobilização de recursos (GOHN, 2007; COELHO; DELLAGNELO, 2013).

Os movimentos sociais são interpretados, portanto, pelo paradigma clássico, como efeito de tensões e pressões da estrutura, centrados na ideia de “privação” como principal gatilho da ação coletiva, além da irracionalidade dos atores sociais (GOHN, 2007). Nesse sentido, as ações coletivas surgem e emergem rapidamente, movidas pela emoção, em função de um *gap* existente entre a expectativa dos atores e a realidade. Trata-se de movimentos geralmente não previsíveis, com grau de institucionalização pequeno e ênfase nas ações espontâneas (RIBEIRO; ANDION; BURIGO, 2015).

Os sujeitos principais de uma ação coletiva são as **multidões, públicos e massas**.

Para que possamos distinguir esses conceitos, recorreremos aos autores Robert Park, Gabriel Tarde e Herbert Blumer.

Robert Ezra Parker (1864-1944), sociólogo norte-americano e um dos mais eminentes pensadores da Escola de Chicago, defendeu sua tese de doutorado na Alemanha cujo tema era "A massa e o Público" (*Masse und Publikum. Eine methodologische und soziologische Untersuchung* – 1903).

Jean-Gabriel de Tarde (1843-1904), filósofo, sociólogo, psicólogo e criminologista francês, publicou, dentre outras obras, “*L’opinion et la foule*” e “*Le public et la foule*”, que constituem uma análise sobre o público e a multidão enquanto coletividades sociais, cujos líderes de opinião são os publicistas e jornalistas (no caso do público), e líderes inspiradores (no caso da multidão).

Herbert Blumer (1900-1987), sociólogo norte-americano, desenvolveu as primeiras formulações teóricas do interacionismo simbólico a partir de conceitos e princípios básicos da teoria da Psicologia Social (de Georg Herbert Mead), e as empregou no estudo do comportamento coletivo (das massas, das multidões e do público em geral).

Tarde (1904, p. 2 apud NOCERA, 2008) entendia o **público** como uma coletividade puramente espiritual, que permitia conceber “comunicações de espírito para espírito, de alma para alma, [que] não necessariamente têm a proximidade de corpos” (TARDE, 1904, p. 2). Nesse sentido, o membro do público podia reservar sua solidão, como leitor, por exemplo, diante do resto de seus congêneres, mas ainda assim mantinha com eles um elo "invisível" dado

pela simultaneidade de sua convicção ou de sua paixão, sendo a consciência possuída por cada uma dessas ideias ou vontade partilhadas no mesmo momento por um grande número de homens (NOCERA, 2008).

Tanto para Park quanto para Tarde, a noção de público condensa um tipo de formulação teórica muito próxima a teoria da interação comunicativa (SANCHEZ DE LA YNCERA, 1996 apud NOCERA, 2008).

Dessa forma, é possível afirmar que o público é um espaço de coesão mental entre indivíduos fisicamente separados (ANTUNES, 2008). Constitui-se por meio de opiniões, que concorrem e entram em conflito (controvérsias), respeitando as regras do jogo institucional. É orientado pelo futuro e é regulado por um processo de troca de interação, mediado pela comunicação (ANDION, 2019).

A **multidão**, por sua vez, é um espaço de coesão perante interesses materiais, étnicos e de nacionalidade entre indivíduos fisicamente unidos (ANTUNES, 2008).

A multidão, como uma “comunidade afetiva”, submete-se a instintos, ondula movimentos de imitação comparáveis àqueles de uma tropa, não tem coerência e vive no presente imediato. Ela se desenvolve pela repetição automática (imitação, contágio e sugestão) ou de forma quase animal (ANDION, 2019).

Antunes (2008) apresenta a distinção feita por Park (PRICE, 1994) entre público e multidão, sendo que o público se encontra em um estádio de oposição e discurso racional entre agentes críticos sugerindo a capacidade de pensar com os outros; já a multidão está imersa na experiência emocional requerendo “a capacidade de sentir e empatizar”. Dessa forma, quando o público abandona a discussão crítica, este desaparece ou se transforma em multidão.

Por fim, as **massas** representam a burocratização da sociedade, o conformismo, a privatização da vida e a domesticação dos interesses pela mídia e pelos mercados. Assim sendo, as massas são as multidões frias que perderam seu potencial explosivo (ANDION, 2019).

Antunes (2008, p. 7) apresenta a diferença entre as concepções de público e massa, conforme Price (1994) que assinala a tese que:

A concepção sociológica do público contempla este como uma coletividade imprecisamente organizada que surge do decurso da discussão em torno a uma questão. Em contraste com a massa, que se baseia unicamente numa atenção comum face a algum assunto e que está formada por respostas idiossincráticas formadas longe de qualquer debate ou discussão, o público distingue-se por uma resolução de algum problema por meio de argumentos e réplicas.

Realizada a revisão da literatura sobre movimentos sociais, ação coletiva e o paradigma clássico do comportamento coletivo, procederemos, na sequência, à apresentação dos

procedimentos metodológicos e à exposição dos principais fatos que marcaram a greve dos caminhoneiros em 2018 no Brasil.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para o desenvolvimento do presente artigo, realizamos um estudo de caso, com base em pesquisa bibliográfica e levantamento documental.

Por meio de pesquisa bibliográfica foi possível construir um aporte teórico que relacionou os conceitos de ‘movimento social’ e ‘ação coletiva’ para, na seção seguinte, falarmos em ‘comportamento coletivo’.

A greve dos caminhoneiros, seus desdobramentos e impactos foram amplamente divulgados nas mídias impressas e digitais. Dessa forma, fizemos uma reconstrução dos dias de greve, buscando analisar seus principais impactos na sociedade e na política.

Com base em fontes de dados advindas de arquivos sistematizados via diferentes mídias, entrevistas, pesquisas de opinião pública, e publicações recentes, procuramos responder a algumas questões-chaves, a saber: por que analisar este caso como “comportamento coletivo”?; quem são os sujeitos principais da ação coletiva?; multidões, públicos ou massas?; quais foram as motivações principais desses sujeitos para se organizar coletivamente?; quais as regras, normas ou padrões de concertação que prevaleceram?; como essas regras/padrões de concertação foram construídos?; mediante pouca racionalidade (influência das emoções) ou irracionalidade (espontaneidade)?; quais os facilitadores ou limitadores da ação coletiva?

Destacamos que essas questões-chaves nortearam as reflexões analíticas sobre o estudo de caso e, portanto, não temos pretensão de respondê-las sistematicamente, mas de abordá-las ao longo das reflexões realizadas.

Na sequência, são apresentados os principais fatos que marcaram a greve dos caminhoneiros em 2018 no Brasil.

A GREVE DOS CAMINHONEIROS DE 2018

Em maio de 2018, o Brasil literalmente parou por cerca de 10 a 12 dias, conforme os principais acontecimentos que serão apresentados no Quadro 2, em função dos desdobramentos da greve. É difícil encontrar qualquer pessoa, residente no Brasil, que não tenha sofrido, de alguma forma, com os reflexos dessa greve.

A promessa de uma greve nacional de caminhoneiros foi oficialmente anunciada no domingo, dia 20 de maio de 2018. A partir das 6 horas da manhã da segunda-feira seguinte,

motoristas autônomos e contratados por transportadoras de todo o país desligaram os motores e cruzaram os braços. A principal reivindicação era a diminuição do preço do diesel, alvo constante de reajuste da Petrobras, além da fixação de uma tabela mínima para os valores de frete.

O movimento foi convocado pela Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM), e em nota oficial da ABCAM, assinada pelo seu presidente, José da Fonseca Lopes, salientava a preocupação da entidade para garantir que as manifestações ocorressem de maneira pacífica. “Não precisamos fechar estradas, colocar fogo em pneus ou até mesmo pôr em risco o patrimônio de terceiros”. A orientação era para que os caminhoneiros fizessem a paralisação em suas casas ou em postos de combustível (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS CAMINHONEIROS, 2018). É o que pode ser observado no Quadro 1, com a íntegra da Carta dirigida aos caminhoneiros pelo presidente da ABCAM.

Quadro 1 – Carta da ABCAM aos Caminhoneiros sobre o início da greve

Carta aos caminhoneiros

“Meus companheiros estradeiros, bom dia. Estamos nos aproximando de segunda-feira, e pelo que percebo, várias manifestações em âmbito nacional serão deflagradas. Por isso, venho a público expressar a nossa preocupação para que estas manifestações ocorram de forma pacífica e, principalmente, tranquila. Não precisamos fechar estradas, colocar fogo em pneus ou até mesmo pôr em risco o patrimônio de terceiros. Portanto, venho, mais uma vez, reiterar que a ABCAM, entidade formada pelas federações dos Estados de SP, SC, RS, RJ, MG e PE e por sindicatos espalhados por todo o território nacional, defende uma manifestação onde todos permaneçam em suas casas ou, no caso daqueles que estejam em trânsito, parem em locais seguros e não participem de eventos que coloquem em risco o patrimônio alheio, nem bloqueem rodovias ou praças de pedágio.

Os manifestantes e entidades de bem e que querem um movimento pacífico não poderão pagar por qualquer tipo de agressão que ameace ou ponha em risco as posses dos brasileiros. Com isso, quero dizer que não nos responsabilizaremos por atos irresponsáveis ou pela ação de baderneiros infiltrados em nossa manifestação com finalidades políticas ou alheias as nossas reivindicações.

Vale lembrar que a concessionária CCR Nova Dutra conseguiu liminar favorável à petição de Interdito Proibitório contra qualquer tipo de evento que venha bloquear rodovias no Estado de SP, RJ e MG, sob pena de multa no valor de R\$ 300 mil reais em caso de descumprimento, principalmente nas praças de pedágios.

Meus companheiros, mais uma vez apelo ao bom senso de todos para que permaneçam em suas casas ou, no caso daqueles que estejam em trânsito, fiquem em postos de combustíveis, em segurança, e sem fechar rodovias ou participar de movimentos violentos.

Peço a proteção de Deus para que todos fiquem bem. Boa sorte a todos nós”.

Fonte: Associação Brasileira dos Caminhoneiros, 2018.

Mas não foi bem isso o que aconteceu. Na sequência apresentamos alguns dos principais acontecimentos dos dias de greve (Quadro 2).



Quadro 2 – Cronologia da Greve de Caminhoneiros em 2018

DATAS	PRINCIPAIS ACONTECIMENTOS
1º. Dia - 21/05/2018	Foram registrados atos em pelo menos sete estados: São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia, Espírito Santo, Paraná e Rio Grande do Sul. Antes do final do primeiro dia, mais de 17 Estados já contavam com a paralisação de caminhoneiros nas estradas, com bloqueios totais ou parciais de rodovias. Em contrapartida, o então ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, disse que o governo federal buscaria "um pouco mais de controle" para dar "previsibilidade" à alta dos combustíveis.
2º. Dia - 22/05/2018	A manifestação alcançou ao menos 24 Estados e, em sua maioria, os atos impediam a passagem dos caminhões, mas permitiam a passagem de carros e outros veículos. Os primeiros efeitos no mercado apareceram, como as grandes montadoras, que sem receber insumos aguardados por via terrestre, decidiram reduzir a produção. Aeroportos começam a contingenciar combustíveis. A Petrobras informou que reduziria o preço dos combustíveis para as refinarias. O então ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, anunciou que o governo fez um acordo para zerar um dos impostos sobre o diesel e que acabaria, em 2020, com a desoneração da folha em todos os setores. Além disso, o ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, afirmou que foi montado um gabinete de crise.
3º. Dia - 23/05/2018	Ministros avaliaram que os efeitos da greve não eram tão profundos. Além de rodovias bloqueadas, houve queima de pneus em algumas localidades. No início da noite, em uma tentativa de conter o movimento, o então presidente da Petrobras, Pedro Parente, anunciou a redução de 10% do preço do óleo diesel nas refinarias por 15 dias e o congelamento dos preços durante esse período, negando qualquer interferência do Governo. No entanto, a paralisação continuou.
4º. Dia - 24/05/2018	A greve mostrou ainda mais força e gerou impacto no abastecimento e no transporte de pelo menos 15 Estados, mais o Distrito

	<p>Federal. Redução de frotas de ônibus, falta de combustíveis e disparada de preços em postos de gasolina, cancelamento de aulas em universidades, voos ameaçados por falta de combustível, prateleiras vazias em supermercados e centros de abastecimento, paralisação de exportações, Correios com suspensão de postagens, interrupção da produção em fábricas, paralisação da produção em, pelo menos, 129 frigoríficos e abatedouros, foram alguns dos reflexos mais observados. A pauta inicial dos grevistas, concentrada inicialmente em questões econômicas, foi ampliada e o discurso anticorrupção, que incluiu vozes em apoio a uma "intervenção militar", ganhou força. À noite, o governo federal, após sete horas de reuniões no Palácio do Planalto, anunciou um acordo, com parte dos representantes da categoria, para suspender a greve. O acordo incluiu, entre outros pontos, a promessa do governo de atender 12 reivindicações dos caminhoneiros, entre elas zerar a Cide sobre o diesel e baixar em 10% o preço do combustível nas refinarias por 30 dias, deixando de fora a principal demanda dos trabalhadores que era a isenção do PIS-Cofins sobre o óleo diesel. O ministro Carlos Marun (Secretaria de Governo) disse que a desoneração de PIS-Cofins poderia ser discutida "em outro momento". Muitos caminhoneiros rejeitaram o acordo e a paralisação prosseguiu no país. O ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, chegou a afirmar que havia indícios de "locaute" no movimento, ou seja, de influência ou apoio das empresas do setor na paralisação, uma prática proibida na legislação brasileira. A Polícia Federal anuncia o início de uma investigação a respeito, e a Força Nacional reforçou a atuação da Polícia Rodoviária Federal (PRF) para liberar as estradas.</p>
<p>5º. Dia - 25/05/2018</p>	<p>Mesmo depois do presidente da República, Michel Temer, anunciar com otimismo o acordo, a greve de caminhoneiros continuou. O governo acionou forças federais para desbloquear estradas, e os caminhoneiros mantiveram a estratégia de ficarem concentrados principalmente nos acostamentos. Vários aeroportos ficaram sem combustível, o que também limitou a circulação de ambulâncias e fez com que cirurgias fossem canceladas em alguns estados. As universidades federais suspenderam aulas por causa da greve. Com tom diferente do adotado nos dias anteriores, o presidente da República criticou uma "minoridade radical" e disse que acionou as Forças Federais de segurança para desbloquear as estradas. Um decreto é publicado após as 21h dando poder de polícia às Forças Armadas em todo o país até o dia 4 de junho. É a primeira vez que uma operação GLO (de Garantia da Lei e</p>

	<p>da Ordem), como é chamada, teve abrangência nacional e não apenas em Estados e municípios específicos. O Ministério da Defesa afirmou que os militares atuariam para "garantir a distribuição de combustíveis nos pontos críticos", fazer "a escolta de comboios", proteger "infraestruturas críticas" e desobstruir as vias próximas a refinarias de petróleo e centros de distribuição de combustíveis.</p>
6º. Dia - 26/05/2018	<p>Ao todo 11 aeroportos do país estavam sem combustível. Até as 11h30, estradas registravam 596 pontos de bloqueio, segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), sendo que, desde o dia anterior, 544 pontos foram desbloqueados. Após reunião entre o presidente Michel Temer e ministros, o ministro Carlos Marun, da Secretaria do Governo, afirmou que a Polícia Federal já havia feito pedidos de prisão para empresários que, segundo a corporação, estariam por trás de um locaute na paralisação de caminhoneiros. Marun informou ainda que o governo começou a aplicar multas no valor de R\$ 100 mil por hora parada para donos de transportadoras. O ministro da Segurança Pública, Raul Jungmann, disse que a Polícia Federal instaurou 37 inquéritos em 25 estados para apurar prática de locaute durante a greve dos caminhoneiros. Em diversas cidades do país, escoltas das forças de segurança são usadas para abastecer frotas de ônibus e ambulâncias, mas postos de gasolina continuavam, em sua maioria, sem combustível para a população.</p>
7º. Dia - 27/05/2018	<p>A greve se manteve. Em ao menos 11 Estados (Alagoas, Amazonas, Bahia, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina e São Paulo) e no Distrito Federal alguns postos foram reabastecidos. Ao menos 11 aeroportos estavam sem combustível. Os problemas de abastecimento se agravaram: a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) informou que 64 milhões de aves e pintinhos haviam morrido, 1 bilhão de aves e 20 milhões de suínos estavam sem ração, 167 unidades de produção de carne estavam com atividades suspensas e 234 mil trabalhadores estavam com atividades interrompidas. Temer anunciou a redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel por 60 dias – depois disso, os ajustes deveriam ser a cada 30 dias. Ele também disse que iria editar uma medida provisória isentando de pagamento de pedágio os eixos suspensos de caminhões vazios, o que valeria para rodovias federais e estaduais. Representantes de caminhoneiros autônomos que se</p>

	<p>reuniram no Palácio do Planalto com Temer afirmaram que aprovam as medidas e que orientariam a categoria a encerrar a greve assim que elas fossem publicadas. Durante o pronunciamento, foram registrados pannels no DF, Rio de Janeiro e São Paulo. Após reunião realizada na Casa Civil, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) decidiu assinar acordo com o Governo para pôr fim às paralisações dos caminhoneiros autônomos. A associação afirmou que a categoria conseguiu ser atendida em diversas reivindicações, que considerou o acordo assinado "como uma vitória" e pediu, em nota publicada no site, a todos os caminhoneiros que voltassem ao trabalho. A paralisação, no entanto, continuou.</p>
8º. Dia - 28/05/2018	<p>Mesmo após ter a maioria dos pedidos atendidos, os caminhoneiros seguiram em paralisação, com pautas ampliadas. Intervenção militar e 'Fora Temer' estavam entre os pedidos. A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) e o Sindicato Interestadual dos Caminhoneiros Autônomos não tratavam a paralisação como encerrada. Escoltas das forças de segurança continuaram a ocorrer de forma a garantir a movimentação de caminhões. Neste dia, o número de trechos de rodovias federais bloqueadas era de 594, conforme apontado pela Polícia Rodoviária Federal. A greve dos caminhoneiros paralisou as aulas parcial ou totalmente em dois terços das universidades federais. O desabastecimento atingiu mais de 90% dos postos em alguns Estados. Movimentações pontuais de outras categorias foram verificadas, como a de motoristas de ônibus fretados que protestaram em SP a favor dos caminhoneiros e contra o governo. A PF disse que já havia aberto 48 inquéritos para apurar suspeita de locaute.</p>
9º. Dia - 29/05/2018	<p>A greve começou a perder forças e denúncias de consumidores sobre cobranças abusivas nos postos dispararam. O país registrou 616 pontos de concentração de motoristas nas estradas, mais do que no dia anterior (556), conforme apontou levantamento da Polícia Rodoviária Federal. Apenas em três desses pontos, no entanto, o trânsito permanecia bloqueado. Segundo a PRF, o número de protestos havia crescido, mas a quantidade de caminhões parados em cada um deles havia diminuído. A greve dava mostras de que estava perdendo força. O abastecimento também começava a ser normalizado em aeroportos e postos de combustíveis. Queixas sobre aumentos repentinos ou exorbitantes foram registrados pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em, pelo menos, 22 estados e no Distrito Federal. Os órgãos de defesa do consumidor</p>

	intensificaram a fiscalização e passaram a pedir explicações, aplicar multas milionárias e até a interditar estabelecimentos.
10º. Dia - 30/05/2018	Forças de segurança atuaram para desmobilizar manifestantes. A atuação das Forças Armadas e da PRF eliminou praticamente todos os pontos de concentração de caminhoneiros nas estradas, mas a passos lentos. Nos postos de combustíveis, o abastecimento começava a voltar, mas em algumas áreas isso ainda ocorria de forma parcial, com a ajuda de escolta e por força de decisões judiciais. Em levantamento divulgado no início da tarde, a Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes (Fecombustíveis), apontou casos de "muita fila" para abastecer, de incerteza em relação à duração de estoques e de contingenciamento por parte das distribuidoras, para que o maior número possível de estabelecimentos fosse contemplado. Agravando as dúvidas sobre o setor, os petroleiros iniciaram uma greve de 72 horas contra a nova política de preços da Petrobras - a Justiça do Trabalho julgou a paralisação como ilegal, mas os trabalhadores mantiveram a decisão de cruzar os braços.
11º. Dia – 31/05/2018	A maioria dos Estados amanheceu sem bloqueios ou protestos nas estradas. Chegaram a ser registrados atos em cinco Estados, mas eles foram encerrados ao longo da manhã. A manifestação de caminhoneiros autônomos no Porto de Santos, em São Paulo, também foi encerrada.
12º. Dia – 01/06/2018	Presidente da Petrobras, Pedro Parente, pede demissão. Perda de 40 bilhões de reais em valor de mercado, só neste dia. Desde o início da greve dos caminhoneiros, a Petrobras perdeu R\$ 137 bilhões em valor de mercado.

Fonte: BBC Brasil, 2018; G1, 2018.



A mobilização acabou atingindo patamares inesperados, reunindo mais de 600 grupos de protestos pelo país, protagonizados pelas pautas dos caminhoneiros e suas reivindicações em relação aos preços dos combustíveis, mas não se resumindo somente a isso (GUEDES, 2018). Motivados por anseios diversos, grupos se mobilizaram para protestar contra a corrupção, criticar todo o sistema político brasileiro, inclusive pedindo o *impeachment* do presidente Michel Temer. Além de outros discursos mais radicais pedindo intervenção militar.

A greve dos caminhoneiros de 2018 recebeu o apoio da grande maioria da população brasileira, inclusive na época defendendo a continuidade do movimento. Conforme dados da pesquisa do Datafolha (pesquisa realizada com 1500 pessoas no dia 29/05/2018 – 9º. dia da greve), 87% dos entrevistados eram favoráveis à greve, 10% eram contrários, enquanto 2% se diziam indiferentes e 1% não soube opinar. A pesquisa também revelou que o apoio aos caminhoneiros era bastante homogêneo levando em conta as regiões do país, baixando um pouco entre os mais ricos e os mais velhos (GIELOW, 2018).

Além de boa parte da população, a greve dos caminhoneiros foi apoiada pelos donos de postos de combustíveis, que diziam estar perdendo margem devido aos constantes aumentos de preço. Também houve o apoio de motoristas de aplicativos, motociclistas, taxistas, motoristas de ônibus, entre outros. Mesmo com perdas evidentes, várias categorias deram seu apoio ao movimento, como a Confederação Nacional dos Dirigentes Lojistas (CNDL), os produtores rurais e empresários de vários ramos e lugares. Houve atos com tratores, motociclistas, entre tantos outros grupos por todo o país.

A *hashtag* #euapoiogrevedoscaminhoneiros ficou em primeiro lugar dos “*trendingtopics*” do Twitter Brasil durante praticamente toda a quinta-feira, 24 de maio de 2018, 4º. dia da greve. Além dessa, outras tiveram grande alcance, como #somostodoscaminhoneiros; #grevedoscaminhoneiros; #vemprarodovia; #caminhoneiros.

Em termos de Economia, a greve ocasionou grandes impactos. O Produto Interno Bruto (PIB), que é a soma de todos os bens produzidos no país em dado período, que chegou a ter crescimento projetado de até 3%, cresceu somente 1,1% em 2018 (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2019).

Durante o período da greve, várias cidades, de todo o país, decretaram situação de emergência ou de calamidade. Essas cidades se viram, sobretudo, desabastecidas quanto a materiais essenciais, como remédios e materiais diversos para cirurgias, alimentos para a

merenda escolar, entre outros; também houve a suspensão de muitos serviços públicos por conta do desabastecimento de combustível dos veículos do município, como o transporte escolar.

Houve também suspeitas e investigações, por parte da Polícia Federal (PF), quanto a possível prática de locaute por empresas de transporte durante a greve dos caminhoneiros. A palavra locaute deriva do termo inglês “*lock out*” que é uma prática em que as empresas impedem seus empregados de trabalhar por interesses próprios, e não por reivindicação dos próprios funcionários.

O locaute é considerado uma prática ilegal. Apesar de não ser previsto em nossa Constituição, o artigo 17 da Lei de Greve estabelece que “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 (locaute)” (GERBER; MARCANTE, 2018).

Contudo, do ponto de vista jurídico trabalhista, especialistas afirmaram que o movimento não se configurou como uma greve, da forma como é prevista em lei, pois não houve reivindicação trabalhista latente; tampouco um locaute, porque o que se viu foram caminhoneiros, transportadores e mesmo algumas indústrias alinhadas entre si, o que difere de um locaute. Em âmbito legal, especialistas disseram que o movimento se configurou como um direito de protesto das partes, caminhoneiros e transportadores; um movimento sem liderança central, que tornou a negociação difícil (CAVALCANTI, 2018).

Diante do exposto, na sequência, analisaremos a greve dos caminhoneiros de 2018 à luz do comportamento coletivo.

A GREVE DOS CAMINHONEIROS DE 2018 À LUZ DO COMPORTAMENTO COLETIVO

A partir da exposição dos principais fatos ocorridos durante a greve dos caminhoneiros de 2018, o presente artigo tem por objetivo fazer uma reflexão deste movimento à luz do comportamento coletivo, ou seja, à luz do paradigma clássico dos movimentos sociais. E, para isso, analisamos algumas questões-chave, a saber: Por que analisar este caso como “comportamento coletivo”? Quem são os sujeitos principais da ação coletiva? Multidões, públicos ou massas? Quais foram as motivações principais desses sujeitos para se organizar coletivamente? Quais as regras, normas ou padrões de concertação que prevaleceram? Como essas regras/padrões de concertação foram construídos? Pouca racionalidade (influência das emoções) ou irracionalidade (espontaneidade)? Quais os facilitadores ou limitadores da ação coletiva?

A greve de caminhoneiros deflagrada no Brasil em 2018 iniciou como uma manifestação de uma classe, os caminhoneiros, no entanto, à medida que a ação coletiva tomava forma, outros atores iam se apropriando do movimento com repertórios distintos, movidos por um *gap* ou uma frustração relatada sobretudo na forma de “estamos pagando a conta da corrupção no Brasil”. As reivindicações iniciaram a partir do preço do combustível, que afeta toda a população – e não unicamente os caminhoneiros –, mas este foi somente o estopim para promover a “agitação social”.

A espontaneidade e a emoção fizeram com que outros grupos (motoristas de aplicativos, de ônibus, motociclistas, táxis, empresários – de pequeno a grande porte –, produtores rurais, donos de postos de combustíveis, moradores das proximidades dos locais de parada dos caminhoneiros, etc.) se juntassem em manifestações de apoio, através das redes sociais, sobretudo o WhatsApp, e/ou nas ruas e rodovias em todo o Brasil.

Dessa forma, evidenciamos as palavras de Robert Ezra Park, para quem “[...] a sociedade existe, em suma, não apenas onde estão as pessoas, mas onde há comunicação” (NOCERA, 2008, p. 1). Tanto a greve dos caminhoneiros de 2018, como as manifestações de 2013 (denominadas por alguns autores como a Jornada de Junho de 2013), tiveram os mecanismos de comunicação, tais como WhatsApp e outras redes sociais, como aliados, pois os manifestantes se comunicavam e se organizavam através destas ferramentas.

Além disso, as motivações (no transcórrer do movimento que não foi finalizado mesmo após o atendimento às solicitações iniciais dos caminhoneiros) não se traduziram na forma de uma luta por apropriação de recursos (paradigma racional estrutural da mobilização de recurso), ou na abertura de oportunidades políticas (paradigma racional estrutural da mobilização política), e também não havia a intenção de promover quaisquer mudanças culturais ou de transformação baseadas em uma racionalidade substantiva (paradigma dos novos movimentos sociais).

As motivações eram oriundas desse sentimento de frustração de toda uma nação que paga altos impostos e não recebe serviços de qualidade em troca, dos escândalos de corrupção cada vez mais frequentes, de um sentimento de indignação generalizada contra a classe política, do descrédito e falta de confiança nas instituições do país, entre tantos outros motivos.

Partimos então para outro questionamento: quem eram os sujeitos principais da greve dos caminhoneiros de 2018: multidões, públicos ou massas?

A greve dos caminhoneiros de 2018 não foi simplesmente uma greve de uma classe trabalhadora; era mais uma “comunidade afetiva” que se submeteu a instintos e se desenvolveu por repetição (imitação, contágio e sugestão); e onde as pessoas se identificaram com aqueles trabalhadores que estavam na rua, há dias, longe de suas casas, de suas famílias, arcando com

prejuízos financeiros, com dificuldades para se alimentar, para dormir, não podendo, em muitos casos, nem tomar banho. Por isso, o #somostodoscaminhoneiros, através de uma identificação por reação circular, se constituiu em um coletivo que se auto engendra, e auto recompensa.

Se voltarmos a Park, entenderemos que a multidão está imersa nessa experiência emocional requerendo "a capacidade de sentir e empatizar". Além disso, a multidão é alimentada por curiosos e semi-aderentes, o que faz com que uma direção comum seja muito difícil (ANTUNES, 2008). Na greve dos caminhoneiros de 2018 não havia um repertório em comum. Não houve uma lista de reivindicações unificada claramente definida, principalmente, porque o movimento não foi hegemônico, nem do ponto de vista social, nem do ponto de vista ideológico. Na realidade, havia uma pluralidade de repertórios que almejavam a redução do preço do combustível, ou simplesmente apoiar uma categoria profissional, ou então conseguir falar/ demonstrar sua indignação frente aos escândalos de corrupção, pedir o *impeachment* do presidente atual, e, até mesmo, reivindicar intervenção militar. Eram repertórios que demonstravam a indignação às corruptelas políticas, que massacram cada vez mais uma população cansada de pagar a conta dos mandos e desmandos da classe política.

No que tange a racionalidade, a espontaneidade e as emoções dominaram, em grande parte, as manifestações. E nem tudo foi positivo. Ocorreram alguns atos mais violentos, que ao mesmo tempo foram duramente criticados pela grande maioria das pessoas participantes. Alguns manifestantes mais exaltados depredaram veículos, patrimônio público e fizeram ameaças. Há quem se aproveitou da situação, e aumentou de forma abusiva os preços dos produtos restantes nas prateleiras.

O contágio, como padrão de concertação do movimento, é possível de ser verificado na própria atitude das pessoas que participaram ativamente das manifestações ou que simplesmente o apoiaram. A partir do efeito hipnótico de participação em uma multidão, "todo ato é contagioso, e contagioso ao ponto de que o indivíduo sacrifique muito facilmente o seu interesse pessoal ao interesse coletivo" (LE BON, 2008, p. 35).

Para Nobre (2018), o que se viu na greve de caminhoneiros de 2018 era a sociedade dizendo o quão insuportável estava o sofrimento, recorrendo ao sufocamento de si mesmos, até o limite do estrangulamento. Como um "movimento suicida", ele foi até o limite do que se considerou possível de se fazer, contra um sistema político que estava totalmente desconectado da sociedade e que virou as costas para ela, colocando a sua própria sobrevivência acima da economia, da vida dos cidadãos e que não conseguia ver a insatisfação popular, a não ser por meio de uma revolta. Uma revolta que, para Nobre (2018), é diferente do que ocorreu em 2013, porque lá ainda não estávamos em recessão, e a revolta de 2018 era uma revolta de mais de três

anos de um sofrimento social muito intenso, que foi canalizada contra o governo (SANCHES, 2018).

O que se viu realmente foi uma grande parte da população, mesmo sofrendo as consequências do desabastecimento e da falta de combustíveis, apoiando e aplaudindo o protesto, enviando água, comida, carne e outros insumos para ajudar os caminhoneiros e para manifestar o seu apoio (#euapoiogravedoscaminhoneiros). Da mesma forma, produtores rurais com seus “tratores”, levando seus maquinários para apoiar a manifestação, entre tantos outros. O que se viu, portanto, foi um “sinal inequívoco de que os caminhoneiros não estavam lutando apenas pela redução nos preços do óleo diesel” (PEREIRA, 2018, s/n).

No 11º dia da greve dos caminhoneiros, a maioria dos Estados amanheceu sem bloqueios ou protestos nas estradas. Chegaram ainda a ser registrados atos em cinco Estados, mas eles foram sendo encerrados ao longo da manhã. O movimento foi perdendo a sua força.

Recorrendo à metáfora usada por Smelser, o comportamento coletivo provoca um “curto-circuito” no trajeto normal, e representa “uma mobilização não institucionalizada para a ação” (SMELSER apud BOUDON, 1995, p. 305).

O curto-circuito da greve dos caminhoneiros se apagou, talvez por ter chegado ao seu limite, ou por não ter encontrado mais fôlego e apoio suficiente para continuar. Como se a chama que se acendeu há alguns dias anteriores, tivesse se apagado.

Àqueles que acreditaram que o movimento poderia promover alguma mudança mais profunda, restou ainda mais descrença e desalento. Nas redes sociais, dentre elas o WhatsApp, onde antes havia muita esperança, depois o que se viu foi um sentimento de luto (“em luto pelo meu país”; #luto; #uniaobrasil).

Em um dos perfis do *facebook* intitulado “Greve dos Caminhoneiros”, a seguinte mensagem traduziu o sentimento de muitos caminhoneiros manifestantes: “*Aos ansiosos para poder abastecer seus carrinhos! Aos que estavam ávidos pelo fim da manifestação! Pronto podem comemorar pagando 10 reais o litro da gasolina! Aos que nos apoiaram e estiveram todo tempo ao nosso lado: Obrigado! E aos meus guerreiros colegas PARABÉNS, nós fizemos história!!!*”

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A greve de caminhoneiros de 2018 evidenciou, mais uma vez, a dependência de um único modelo de escoamento e de transporte de cargas no Brasil, o que se pode traduzir em alto risco de colapso. Mas não foi só isso.

Vimos uma multidão que, em uma ação relativamente espontânea e não estruturada, realizada por um grande número de indivíduos, procurou reagir frente a uma frustração, chegando ao limite de seu próprio sufocamento para demonstrar a revolta que sentia em relação ao sistema político.

E, se isso não bastasse, essa greve é considerada a maior mobilização mundial já feita pelo WhatsApp, como afirmam Yasodara Córdova (pesquisadora da Escola de Governo de Harvard, nos Estados Unidos, que estuda como os governos lidam com a Internet), e Fabrício Benevenuto (professor de Ciência da Computação da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG). Para Yasodara, "A mobilização ocorre por motivos sociais. As redes dão uma vazão a esses sentimentos" (ROSSI, 2018, s/n).

“Hoje, vemos movimentos líquidos, absolutamente horizontalizados. A partir de agora, os governos vão ter que aprender a lidar com essa nova realidade e aprender a identificar canais que possam servir para diálogo”, como concluiu o presidente da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) de São Paulo, Marcos da Costa (ROSSI, 2018, s/n).

Movimentos sociais, como a greve de caminhoneiros de 2018, evidenciam ainda que os gestores públicos não podem ficar alheios às formas de mobilização que emergem da sociedade civil, devendo conhecer, dialogar e analisar criticamente as experiências concretas de ação coletiva da sociedade civil, levantando seus limites, perspectivas, e implicações nas arenas públicas nas quais se inscrevem.

Segundo Melucci (1996), sob a influência da predisposição geral a ações corretivas imediatas, os movimentos sociais são levados em consideração apenas por causa de sua capacidade (ou falta dela) de modernizar instituições ou de produzir reformas políticas. Mas isso é esquecer, ou ignorar, que a redução dos movimentos sociais contemporâneos apenas às suas dimensões políticas equivale a resolver o "sintoma", a suprimir a mensagem contida em seu caráter especificamente comunicativo e simplesmente deixando o problema em segundo plano.

As fragilidades que foram expostas durante a greve de caminhoneiros de 2018 ainda estão muito vivas, afetam a confiança de vários segmentos, tanto da população quanto de grupos econômicos, e comprometem inclusive a recuperação da economia no Brasil.

Se não aprendermos com esses movimentos, se os gestores públicos continuarem ignorando as vozes já tão sufocadas da população, o Brasil pode parar novamente, a qualquer momento.

REFERÊNCIAS

ANDION, C. (2019). **Organizações da sociedade civil e esfera pública** – disciplina de Pós-graduação em Administração da ESAG/UDESC.

ANTUNES, M. A. (2008). **Comunicação, Público e Multidão em Gabriel Tarde**. Biblioteca online de ciências da comunicação. Labcom.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS CAMINHONEIROS (2018). Associação Brasileira dos Caminhoneiros – ABCAM. Disponível em: <<http://www.abcam.org.br>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

BATISTA, L.; LEITE, E. (2018). Greve dos caminhoneiros já é a maior da história. **Acervo Estadão**. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,greve-dos-caminhoneiros-ja-e-a-maior-da-historia,70002328234,0.htm>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

BBC Brasil (2018). Greve dos caminhoneiros: a cronologia dos 10 dias que pararam o Brasil. **BBC Brasil**. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44302137>>. Acesso em: 01 jul. 2019.

BOUDON, R. (1995). **Tratado de sociologia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.

CAVALCANTI, G. (2018). Paralisação de caminhoneiros não é greve nem locaute, dizem especialistas. **Agência o Globo**. Disponível em: <<https://www.ilos.com.br/web/paralisacao-de-caminhoneiros-nao-e-greve-nem-locaute-dizem-especialistas/>>. Acesso em: 04 jul. 2019.

CEFAI, D. (2009) Como nos mobilizamos? A contribuição de uma abordagem pragmatista para a sociologia da ação coletiva. **Dilemas Revista de Estudos de Conflitos e Controle Social**, v. 2, n. 4, 11-48.

CEFAI, D. (2007). Introduction générale. In: **Porquoi se mobilise-t-on? Lesthéories de l'action collective**. Paris: Éditions La Découverte.

CEFAI, D. (2002). **¿Qué es una arena pública? Algunas pautas para un acercamiento**. In: Cefai, D. y Joseph, I. (coords.). L'heritage du pragmatisme. Conflits d'urbanité et épreuves de civisme. La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube: 51-81.

COELHO, K. da S.; DELLAGNELO, E. H. L (2013). Uma Análise Paradigmática das Teorias dos Movimentos Sociais Utilizadas nos Estudos em Administração. **RGO - Revista Gestão Organizacional**, 6 (1): 59-76.

G1 (2018). Cronologia: greve dos caminhoneiros. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/cronologia-greve-dos-caminhoneiros.ghtml>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

G1 (2018). Bovespa fecha em alta mesmo com queda de quase 15% das ações da Petrobras após saída de Parente. **G1**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/bovespa-em-162018.ghtml>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

GERBER, D; MARCANTE, M. (2018). Greve de caminhoneiros e as suspeitas de locaute. **Estadão**. Disponível em: <<https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/greve-de-caminhoneiros-e-as-suspeitas-de-locaute/>>. Acesso em: 04 jul. 2019.

GIELOW, I. (2018). Apoio à paralisação é de 87% dos brasileiros, diz Datafolha. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/apoio-a-paralisacao-e-de-87-dos-brasileiros-diz-datafolha.shtml>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

GOHN, M. G (2007). **Teoria dos Movimentos Sociais Paradigmas Clássicos e Contemporâneos**. São Paulo: Edições Loyola.

GUEDES, G. (2018). Greve de caminhoneiros colocou Petrobras em xeque e expôs dependência rodoviária. **Brasil Econômico**. Disponível em: <<https://economia.ig.com.br/2018-12-19/greve-dos-caminhoneiros-retrospectiva.html>>. Acesso em: 04 jul. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2019). Produto Interno Bruto. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9300-contas-nacionais-trimestrais.html?edicao=23883&t=destaques>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

LE BON, G. (2008). **Psicologia das multidões**. Tradução: Mariana Sérvulo da Cunha. São Paulo: Martins Fontes.

LÜCHMANN, L. H. H. (2014). Abordagens teóricas sobre o associativismo e seus efeitos democráticos. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, 29 (85): 159-178.

MELUCCI, A (1996). The construction of collective action. In: **Challenging Codes**. Collective Action in the Information Age. Cambridge: Cambridge University Press.

NOCERA, P. (2008). Masa, público y comunicación. La recepción de Gabriel Tarde em laprimera sociologia de Robert Park. **Nômadás – Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas**, 19 (3): 145-160.

PEREIRA, M. (2018). População aderiu aos caminhoneiros. **NSC Total**. Disponível em: <<https://www.nsctotal.com.br/colunistas/moacir-pereira/populacao-aderiu-aos-caminhoneiros>>. Acesso em: 01 jul. 2019.

RIBEIRO, A. C.; ANDION, C.; BURIGO, F. (2015). Ação coletiva e coprodução para o desenvolvimento rural: um estudo de caso na Serra Catarinense. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro, 49 (1): 119-140.

ROLLSING, C. (2018). Greves dos caminhoneiros: relembre as paralisações de 1999, 2000 e 2015 no Brasil. **Gauchazh**. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2018/05/greves-dos-caminhoneiros-relembre-as-paralisacoes-de-1999-2000-e-2015-no-brasil-cjhm7pn7p0bcp01qobv80g44h.html>>. Acesso em: 01 jul. 2019.

ROSSI, A. (2018). Como o WhatsApp mobilizou caminhoneiros, driblou governo e pode impactar eleições. **BBC Brasil**. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44325458>>. Acesso em: 03 jul. 2019.

SANCHES, M. (2018). 'Sociedade aceitou o próprio sufocamento para demonstrar revolta contra o sistema político', diz filósofo. **BBC Brasil**. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44298017>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

VELHO, G. (2009). Antropologia Urbana: Encontro de tradições e novas perspectivas. **Sociologia, Problemas e Práticas**, 59: 11-18.