

AS GREVES DE CAMINHONEIROS NO BRASIL: HISTÓRICO E IMPACTOS LOGÍSTICOS (1959-2021)

TRUCK DRIVERS STRIKES IN BRAZIL: HISTORY AND LOGISTICAL IMPACTS (1959-2021)



LUIS FERNANDO TOSTA BARBATO²¹³

VITÓRIA CRISTINA GONÇALVES GARCIA²¹⁴

Resumo

O objetivo desse artigo é trazer um histórico das diversas greves de caminhoneiros que ocorreram no Brasil entre 1959 e 2021, com destaque para a greve de 2018, até então, a de maior repercussão na história do país. Através desse artigo, buscaremos mostrar também quais foram as principais reivindicações da categoria no decorrer do tempo, bem como quais foram os ganhos obtidos através desse tipo de ação, além das consequências dessas greves para a logística e abastecimento do país.

Palavras-chave: Greve de Caminhoneiros; logística; História do transporte no Brasil.

Abstract

The purpose of this paper is bringing a history of the various truck drivers' strikes that took place in Brazil between 1959 and 2021, with emphasis on the 2018 strike, until then, the one with the greatest repercussion in the country's history. Through this paper, we will also seek to show what were the main claims of the category over time, as well as what were the gains obtained through this kind of action, in addition to the consequences of these strikes for the logistics and supply of the country.

Keywords: Truckers' Strike; Logistics; History of transport in Brazil.

Introdução

O transporte rodoviário é aquele feito por vias terrestres, como estradas, rodovias e ruas, asfaltadas ou não, e tem como função deslocar pessoas, cargas e animais de um ponto a outro, utilizando os meios acima mencionados. De acordo com a CNT, o modal rodoviário:

²¹³ Pesquisa desenvolvida no âmbito do Instituto Federal do Triângulo Mineiro (IFTM). Doutor em História Cultural, também pela Universidade Estadual de Campinas (2015). E-mail: lfbarbato@gmail.com.

²¹⁴ Estudante do Ensino Médio Integrado com um curso técnico de logística no IFTM (Instituto Federal do Triângulo Mineiro). E-mail: vitoria.garcia@estudante.iftm.edu.br.



É o mais apropriado para transportar produtos de maior valor agregado ou perecíveis, em pequenas ou médias distâncias. Especialmente para esses casos, oferece maior frequência e confiabilidade, além de possibilitar a manipulação de lotes de mercadorias de tamanhos variáveis (CNT *apud* Barreto; Ribeiro, 2020, p. 146).

Nesse sentido, vale ressaltar que desde os tempos pré-coloniais o território que viria a se tornar o Brasil era intensamente cortado por uma série de caminhos²¹⁵ que interligavam os diversos povos indígenas que o habitavam. Com a colonização, esses caminhos ganharam outros contornos, no sentido de atender às dinâmicas econômicas próprias da relação Brasil-Portugal, e, depois da independência, das necessidades do Império brasileiro, em processo de modernização de sua infraestrutura.

No entanto, apesar de já haver uma série de estradas (mesmo que precárias) e elas serem importantes desde períodos pré-coloniais, é no século XX que podemos encontrar o surgimento das primeiras rodovias, motivadas principalmente pela instalação das primeiras indústrias automobilísticas no Brasil, uma vez que a Ford se instalou no país em 1919 e a General Motors em 1927 (Fonseca, 2010, p. 10).

Apesar de as primeiras leis de incentivo à criação de estradas de rodagem terem sido criadas em 1905, portanto, anteriormente à instalação dessas indústrias automobilísticas, com certeza elas refletiram no grande apoio que o Governo Federal daria ao modal rodoviário, principalmente a partir do Governo de Washington Luiz, que esteve na presidência do Brasil de 1926 a 1930.

Entusiasta do automóvel, Washington Luiz via uma relação muito direta entre o progresso e a criação de rodovias, como podemos observar no trecho a seguir:

Na mensagem apresentada ao Congresso Nacional pela abertura do ano legislativo de 1927 Washington Luís, menciona o que o seu governo havia feito em relação às estradas Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo, possibilitadas pela criação do imposto especial, concluindo: “*Governar é povoar; mas não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies. Governar é, pois, fazer estradas*” (BRASIL, 1927: 57). Esta última frase, simplificada para *Governar é abrir estradas* seria a marca de seu governo (Costa, 2013, p. 10).

O Governo de Getúlio Vargas deu continuidade a essa política de fomento ao modal rodoviário, sendo sua principal marca a criação do Departamento Nacional de

²¹⁵ Os Caminhos de Peabiru podem ser considerados como um bom exemplo da importância que as trilhas e caminhos possuíam para a comunicação e deslocamento dos povos indígenas antes da chegada dos portugueses no território que viria a ser o Brasil. Acredita-se que os Caminhos de Peabiru possuíam cerca de 3.000 quilômetros de trilhas, que comunicavam regiões distantes da América do Sul, tais como os litorais Atlântico e Pacífico, sendo formado ainda por uma série de ramificações e caminhos secundários, que se conectavam ao caminho principal, formando assim uma importante rede de deslocamento e comunicação (ROCHA, 2017, p. 19-20).



Estradas e Rodagem (DNER) em 1937. No entanto, foi no governo de Juscelino Kubitschek, que essa relação ao incentivo à instalação de diversas indústrias automobilísticas no território brasileiro ganhou impulso, na década de 1950. O governo Kubitschek, no intuito de facilitar o avanço do comércio de automóveis, promoveu a construção de várias estradas e rodovias importantes, tornando-se, assim, o modal rodoviário o principal meio de locomoção e escoamento do Brasil no período, característica essa que até hoje permanece como uma das principais marcas da infraestrutura nacional de transportes:

A partir desta década, o então presidente Juscelino Kubitschek trouxe a indústria automobilística para o país e construiu inúmeras estradas ao longo do território nacional, fomentando a demanda pelo transporte rodoviário. A partir de então, a rodovia passou a ser encarada como fator de modernidade, enquanto a ferrovia virou símbolo do passado (Rodrigues *apud* Reis, 2013, p. 23).

A partir de então, o modal rodoviário se tornou central no que toca à logística brasileira, pois, após essa ampla gama de apoio por parte do Governo Federal, e mesmo dos Governos Estaduais, ganhou um protagonismo bastante evidente no que toca ao sistema logístico nacional. Frente a esse histórico, não é de se estranhar que nos dias de hoje, de acordo com dados recentes, o modal rodoviário seja o mais importante para o funcionamento logístico do Brasil, sendo o principal responsável pela movimentação de cargas no país:

(...) e há no Brasil, aproximadamente, 1,5 milhão de quilômetros de rodovias, desse total apenas 213.452 km são pavimentadas, restando, assim, 1.349.938 km de rodovias que não são pavimentadas (CNT, 2018). Mesmo levando em conta esse fato, de que a grande maioria das rodovias não são pavimentadas, o modal rodoviário controla com folga o transporte de cargas. Segundo dados do PNL 2025, em 2018, o transporte rodoviário foi responsável por 65% da movimentação de cargas no país, o que corresponde a 1.548 bilhões de toneladas quilômetros úteis (TKU) (Santos, 2020, p. 26).

No entanto, mesmo sendo o modal rodoviário aquele mais importante no que toca ao volume de cargas transportadas, podemos observar que há diversas deficiências observadas em relação a investimentos e manutenção da infraestrutura da qual depende o sistema, que despertam uma série de críticas²¹⁶ daqueles que estão diretamente envolvidos

²¹⁶ A partir da década de 1990 ganhou força a política de privatização de rodovias e a implantação de pedágios, que tinham o objetivo de transferir aos usuários parte dos custos com a manutenção dessas vias, que exigiam grande parte do orçamento público, o que gerou uma série de impactos nos custos logísticos do modal rodoviário, e, por consequência, diversas críticas por parte dos usuários do sistema.



nessa atividade: os caminhoneiros. Os números a seguir ressaltam o quão importante é esse setor para a economia do Brasil:

Os números da ANTT mostram que existem hoje [2020], no Brasil, registradas com o RNTRC, 209.529 empresas de transporte rodoviário de cargas. Os autônomos somam 695.593 registros e, entre as cooperativas, o total é de 422 (Agência Transporta Brasil, 2020).

Frente às diversas reclamações diante de problemas de infraestrutura, de custos (como pedágios e combustível), bem como devido a uma alegada falta de apoio governamental a esse setor que emprega perto de 1 milhão de pessoas – se considerarmos caminhoneiros autônomos e os que prestam serviços a transportadoras –, as greves se tornaram um modo de essa classe ganhar visibilidade no cenário nacional, sendo um importante meio de reivindicações de suas pautas. Nesse sentido, podemos observar greves em diversas ocasiões, como em 1999, em 2000, em 2012, e em 2015, entre outras, além da de 2018, até o momento²¹⁷, a mais grave e que tomou maior proporção no país.

As Greves de Caminhoneiros: conceitos e histórico

Antes de entendermos a repercussão das greves de caminhoneiros no sistema logístico brasileiro, é importante entendermos o conceito de greve. Nesse sentido, Gerson Lacerda Pistori, fazendo referência à definição de Arnaldo Sússekind, no traz:

Sússekind cita Mário Deveali, para quem uma definição exata de greve só pode ser formulada tendo em conta o ordenamento jurídico de cada país. E para ele “greve consiste na abstenção simultânea do trabalho, concertada pelos trabalhadores de um ou mais estabelecimentos, ou de suas seções, com o fim de defender os interesses da profissão”. E ainda aponta que tal conceito acima exposto diferencia a verdadeira greve realizada por trabalhadores com finalidade profissional, das outras formas de greve, como a política específica, a de solidariedade, greves de setores da população com finalidades não diretamente ligadas ao trabalho, como de consumidores, usuários de serviços, contribuintes, greves de estudantes, e de cunho político geral (Pistori, 2005, p. 41).

As greves ainda podem ser definidas como:

(...) para Santoro Passarelli, em um contexto restritivo, greve é “a abstenção concertada do trabalho para tutela de interesse profissional coletivo”. Hélène Sinay aponta a greve como “a recusa coletiva e combinada do trabalho, manifestando a intenção de assalariados se colocarem fora do contrato a fim de assegurar o êxito de suas reivindicações”. Vê-se aqui a greve como imanente e decorrente do contrato apenas. O jurista português Antonio Monteiro Fernandes diz que greve “é a abstenção coletiva e concertada da prestação de trabalho, através da qual um grupo de trabalhadores intenta

²¹⁷ Nesse caso, até o ano de 2021, ano no qual esse artigo foi escrito.

exercer pressão no sentido de obter a realização de certo interesse ou objetivo comum” (Pistori, 2005, p. 41).

Há ainda outras definições de greve, que, em geral, convergem para um mesmo sentido de apontar que ela pode ser entendida como toda paralisação ou suspensão coletiva realizada por trabalhadores, com o intuito de conquistar ou exigir mudanças em aspectos laborais ou em conquistar direitos, e é nesse sentido que as greves de caminhoneiros que ocorreram no Brasil nas últimas décadas convergem, uma vez que buscam, através da ação coletiva, ganhos para a categoria no que diz respeito às condições de trabalho.

Nesse sentido, podemos entender que as greves são um método relativamente antigo no que se refere à luta dos caminhoneiros por melhores condições de trabalho e aumento de rendimentos, sendo que a primeira ocorreu em abril de 1959, quando caminhoneiros interditaram a rodovia Rio-Bahia por 5 dias, em protesto contra o aumento dos preços dos combustíveis. Os caminhoneiros chegaram a interditar 18 quilômetros da rodovia na altura do município de Feira de Santana, na Bahia, mas voltaram ao trabalho após ameaça do uso de força militar, por parte do governo, para dispersar o movimento, além das promessas de que as reivindicações seriam levadas até o presidente Juscelino Kubitschek (Villela, 2015).

Podemos localizar outra greve em agosto de 1979, quando caminhoneiros paralisaram suas atividades e pararam seus caminhões na rodovia Fernão Dias, próximo a Belo Horizonte, em decorrência de um anúncio do aumento do preço dos combustíveis. Os caminhoneiros exigiram um aumento dos preços do frete – a fim de compensar o aumento do custo do combustível –, e a diminuição das comissões cobradas pelas transportadoras (Pereira, 2021).

No mesmo mês, em São Paulo, parte dos caminhoneiros seguiram os passos do movimento ocorrido em Minas Gerais e também pararam suas atividades, interrompendo a distribuição de diesel e gasolina na Grande São Paulo, como forma de pressionar o governo a atender suas reivindicações acerca do aumento do frete, o que levou à falta de combustíveis em diversas cidades do Estado. Tanto o movimento ocorrido em Minas Gerais, quanto o ocorrido em São Paulo, conseguiram atingir parcialmente seus objetivos, uma vez que os preços do frete foram reajustados, mesmo que aquém do reivindicado (Pereira, 2021).

Em junho de 1980 caminhoneiros paralisaram suas atividades no polo petrolífero de Paulínia/SP, reivindicando melhores fretes, o que levou a região de Campinas a sofrer





com o desabastecimento de combustíveis. Em abril de 1981, caminhoneiros mais uma vez paralisaram suas atividades, com destaque para os movimentos ocorridos no Rio Grande do Sul²¹⁸.

Em novembro de 1985, uma paralisação de caminhoneiros ocorreu no Sudeste e Sul do Brasil. No Paraná chegou a haver bloqueios, enquanto no Rio Grande do Sul e no Espírito Santo, os caminhoneiros estacionaram nos acostamentos. A maior repercussão se deu no Rio de Janeiro, onde o movimento provocou tumultos, congestionamentos e princípios de desabastecimento na cidade, terminando quando o Governo Federal autorizou a criação de um sindicato nacional para a categoria, além de mudanças na tabela de fretes (Villela, 2015; Acervo Folha, 2018). Em janeiro de 1986 ocorreu outra greve dos caminhoneiros, que durou apenas dois dias, e logo foi debelada pelas forças policiais (Acervo Folha, 2018).

A próxima grande greve dos caminhoneiros somente teve início em julho de 1999, quando caminhoneiros por todo o país cruzaram os braços. Segundo notícias do portal GZH, as exigências dos profissionais eram de reduções das tarifas de pedágios, isenções de impostos e regulamentações da aposentadoria (Rollsing, 2018).

Com duração de 4 dias, os profissionais deixaram claro a dependência e vulnerabilidade do Brasil em relação ao modal rodoviário de transporte. A greve prejudicou o abastecimento de alimentos e combustíveis no país, paralisando a indústria e não deixando outra escolha ao Governo, a não ser atender às exigências da categoria. Segundo a reportagem, esse movimento foi considerado, até então, o movimento grevista mais importante já enfrentado pela União (Rollsing, 2018).

Uma outra paralisação nacional de caminhoneiros ocorreu, de acordo com o jornal O Estado de S. Paulo, menos de um ano após a greve anterior, entre os dias 1 e 6 de maio do ano de 2000 (Batista; Leite, 2018). As exigências do movimento se pautaram em propostas como a mudança no Código de Trânsito, a fim de aumentar a pontuação que leva à suspensão da carteira; punição a policiais e fiscais corruptos; recuperação das rodovias e mudanças na diretoria do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER); tarifa de pedágio de R\$ 1 por eixo em todas as rodovias do país; unificação do

²¹⁸ A Greve de 1981 ficou marcada por uma tragédia que levou à morte dois caminhoneiros. O caminhoneiro Dario Luiz dos Santos tentou furar o bloqueio instalado na Rodovia BR-116, e foi impedido pelo também caminhoneiro Antonio Monteneze, no que deu início a uma confusão na qual houve troca de tiros e os dois motoristas morreram, o que ajudou a colocar fim ao movimento (Acervo Folha, 2018; O Estado de S. Paulo, 1981). Segundo reportagem do Estado de S. Paulo, a greve de 1981 foi a maior ocorrida regionalmente até então, com cerca de 15 mil motoristas parados por 18 dias no Rio Grande do Sul, até conseguirem o aumento no preço dos fretes (Batista; Leite, 2018).



limite máximo de peso de carga nas balanças de todas as rodovias brasileiras; isenção de IPI e ICMS na compra de caminhões novos para a renovação da frota; aposentadoria aos 25 anos de profissão, além da resolução da antiga problemática sobre os pedágios (Folha Online, 2000; Gimenez, 2000).

Vale ressaltar que, apesar das declarações de Nélio Botelho, líder do Movimento União Brasil Caminhoneiro (MUBC), e um dos líderes do movimento²¹⁹, de que a greve seria pacífica, sem a realização de bloqueios. Segundo notícia do portal GZH, a greve foi marcada pelo “endurecimento das ações, com pregos espalhados em rodovias, queima de pneus e apedrejamento de motoristas que tentavam furar os bloqueios” (Rollsing, 2018).

Outra paralisação feita pelos profissionais do sistema rodoviário ocorreu em julho de 2012, afetando, segundo reportagem do jornal O Estado de S. Paulo, o transporte de bens industriais e produtos agrícolas, como ração para criação de frangos e o transporte de animais vivos (Batista; Leite, 2018).

Entre os motivos da greve estavam a revogação, o cancelamento e a revisão de normas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que, segundo Nélio Botelho, presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro, entidade organizadora da greve, e que congrega motoristas, empresas e cooperativas de transporte, “algumas normas complicaram o mercado e outras são impossíveis de serem cumpridas. Queremos que sejam refeitas dentro da lei” (G1, 2012).

O movimento da categoria só teve fim após a definição de uma mesa para debate e negociação das reivindicações apresentadas pelo movimento, além da garantia do Ministério dos Transportes de que as solicitações do movimento grevista seriam encaminhadas ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Destas reivindicações, podemos citar aquelas relacionadas à Lei 12.619, publicada em 30 de abril de 2012, que dispunha sobre o exercício da profissão de motorista e que trouxe uma série de regulamentações das quais os caminhoneiros discordavam, tais como a obrigatoriedade do descanso a cada 4 horas, e o intervalo mínimo de 11 horas a cada 24 horas, entre outras obrigatoriedades. Diante desse contexto, os caminhoneiros bloquearam as principais rodovias nacionais e mais um movimento grevista por parte dos caminhoneiros foi registrado (Estado de Minas, 2012).

²¹⁹ Conforme podemos observar no trecho a seguir: “A ordem, segundo Botelho, é não bloquear as estradas. “É questão de honra o movimento ser pacífico e não bloquear nenhuma estrada. Amanhã (hoje) é que se verá o reflexo da greve, pois não haverá nenhum caminhão trafegando pelas rodovias”, disse. Ele assegurou que os motoristas compreenderam a necessidade do movimento, cumprindo a determinação de não trafegar. Segundo Botelho, o movimento não irá impedir o motorista que quiser circular” (Gimenez, 2000).



O ano de 2015 foi marcado por dois movimentos grevistas de maior expressão, o primeiro ocorreu entre os dias 13 fevereiro e 3 de março, e o segundo entre os dias 9 e 11 de novembro de 2015, sendo que ainda ocorreram diversos outros eventos isolados que culminaram em protestos e paralisações de menor envergadura, que buscavam melhorar as condições de trabalho dos caminhoneiros (Moreno; Tenente; Regadas; Fajardo, 2018).

O movimento iniciado em fevereiro, o de maior abrangência em números de Estados atingidos, tinha, entre outras reivindicações, a diminuição do preço do diesel, a melhoria nas condições de trabalho, o tabelamento do preço de fretes, e até mesmo o *impeachment* da Presidente Dilma Rousseff. O movimento chegou a contar com bloqueios em 12 Estados.

O movimento teve fim quando medidas governamentais foram tomadas, dentre elas podemos citar, segundo a matéria do G1, o acordo fechado com 11 representantes de sindicatos e associações no dia 25 de fevereiro de 2015, no qual o Governo se comprometeu a sancionar sem vetos a Lei dos Caminhoneiros, não reajustar o preço do diesel nos seis meses seguintes e facilitar o financiamento de caminhões (Moreno; Tenente; Regadas; Fajardo, 2018).

O dia 21 de maio de 2018 marcou o início de outra greve dos caminhoneiros. Nesse movimento, motoristas assalariados e empresas do setor foram paradas “à força” pelos caminhoneiros envolvidos diretamente na greve por meio de barreiras montadas nas rodovias e, em alguns casos, pelo uso de violência. A principal consequência desse movimento foi a falta de produtos de primeira necessidade, como os do ramo alimentício e higiênico, além da escassez de matérias-primas nas indústrias (Reis Filho, 2020. p. 5).

Como nos anos anteriores, vários problemas incomodavam os caminhoneiros e serviram como motivo para a greve de 2018, no entanto, podemos destacar os altos preços dos fretes e o elevado preço do diesel como os elementos centrais das reivindicações do movimento, uma vez que impactavam diretamente nos custos e diminuía os rendimentos dos caminhoneiros.

Sendo uma greve de grande impacto, vamos trazer uma análise mais detalhada do movimento, de maneira a acompanhar dia a dia seus acontecimentos. Nesse sentido, seguindo a ordem cronológica dos 10 dias de greve, divulgada em reportagem do UOL, temos o seguinte panorama:

1º dia: na segunda-feira, dia 21 de maio, a disparada no preço do óleo diesel leva à paralisação dos caminhoneiros, interrompendo o trânsito nas rodovias de ao menos 17 estados. O aumento do combustível é diretamente associado ao aumento do dólar e do



petróleo em âmbito internacional, que passaram a servir de base para os preços da Petrobrás a partir do ano de 2016 e que, em 2017, levaram a estatal a aumentar a frequência nos ajustes de um mês para “a qualquer momento, inclusive diariamente” (Uol, 2018). As tensões já se mostravam presentes mesmo na semana que antecedeu a greve, como podemos conferir no trecho a seguir:

Na semana que precedeu a greve, a Abcam, associação que representa parte dos caminhoneiros autônomos, havia protocolado um ofício na Presidência da República e na Casa Civil cobrando "medidas efetivas do Governo diante do aumento constante das refinarias e dos impostos que recaem sobre o óleo diesel". A entidade ameaçava convocar uma paralisação nacional caso as reivindicações não fossem atendidas (Uol, 2018).

2º dia: no dia 22 de maio a manifestação ganha um alcance maior, atingindo ao menos 24 estados, e os primeiros efeitos no mercado começam a aparecer. Sem receber insumos que viriam por via terrestre, grandes montadoras decidem reduzir a produção (UOL, 2018).

3º dia: A Petrobrás anuncia a redução temporária de seus preços na quarta-feira, 23 de maio, e os ministros que avaliaram os efeitos da greve na sociedade afirmaram que os mesmos não eram tão profundos. Em uma tentativa de conter o movimento, o presidente da Petrobrás, Pedro Parente, anunciou a redução de 10% do preço do diesel nas refinarias por 15 dias, o congelamento de seus preços durante esse período, além de alegar que tenha havido pressões do governo para tais decisões. No entanto, a paralisação continuou (Uol, 2018).

4º dia: No dia 24 de maio, a greve deu mostras de que se tratava de um evento com grandes repercussões no país e já impactava diretamente no abastecimento e nos transportes de, pelo menos, 15 estados e o Distrito Federal. A essa altura já se notava uma série de impactos na sociedade, como a redução nas frotas de ônibus; a falta de combustíveis, com disparada nos preços da gasolina nos postos; aulas canceladas; voos ameaçados por falta de combustível; prateleiras se encontravam vazias nos supermercados e centros de abastecimento; além da interrupção de produção em diversas indústrias (Uol, 2018)

A pauta inicial dos grevistas, até então concentrada em questões econômicas, como o preço do diesel e dos fretes, é ampliada e pautas políticas ganham força, tais como o discurso anticorrupção, inclusive com manifestações de apoio à “intervenção militar”.

No entanto, nesse mesmo dia o governo deu início a tratativas e acordos que tinham como objetivo colocar fim à greve, como podemos observar no trecho a seguir:



Foi em meio a esse contexto que, já à noite, o governo federal anunciou um acordo, com parte dos representantes da categoria, para suspender a greve. Fruto de sete horas de reuniões no Palácio do Planalto, 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. Deixou de fora, entretanto, a principal demanda dos trabalhadores: a isenção do PIS-COFINS sobre o óleo diesel (Uol, 2018).

Ocorreram ainda outras tentativas do governo para tentar dissuadir os caminhoneiros de se manterem na greve, e assim, colocar fim ao movimento. No entanto, essas tentativas não surtiram efeito e as paralisações continuaram, mesmo em meio a um aumento do uso de forças de segurança contra o movimento (Uol, 2018).

5º dia: O presidente Michel Temer diz, na sexta-feira, dia 25 de maio, ter acionado “forças federais para superar os graves efeitos da paralisação”, garantindo a livre circulação nas estradas e o abastecimento. No demais, um decreto é publicado dando o poder de polícia às Forças Armadas em todo o país até o dia 4 de junho, sendo a primeira vez que uma operação GLO (Garantia da Lei e da Ordem) teve abrangência nacional, e não em determinados estados e municípios (Uol, 2018).

Nesse sentido, observamos o governo atuando de maneira mais dura, de modo a debelar a manifestação, liberar as rodovias e contornar os problemas de desabastecimento. Nesse contexto, 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”, principalmente aquelas que afetavam a distribuição de combustíveis. Como nos trouxe a reportagem:

O decreto, na prática, os autorizava a desbloquear rodovias federais e, eventualmente, estradas estaduais e municipais, se solicitados por governadores e prefeitos. A ação, no entanto, poderia ir mais longe. O governo poderia passar a "requisitar" temporariamente os caminhões que estivessem parados nas pistas; e a colocar integrantes das Forças Armadas ou da PRF atrás do volante para levar os veículos até a garagem dos donos ou ao destino da carga (UOL, 2018). No começo da noite, o Supremo Tribunal Federal (STF) deu aval à remoção de manifestantes que estivessem bloqueando vias ou protestando nos acostamentos das pistas. Também autorizou a aplicação de multas de até R\$ 10 mil para os que fizessem bloqueios e de R\$ 100 mil para entidades que organizassem esse tipo de ação (Uol, 2018).

Ou seja, o que pudemos notar é que o quinto dia da greve foi marcado por uma forte reação do governo, no sentido de se utilizar da força e dos meios legais para buscar debelar o movimento.

6º dia: Os ministros Raul Jungmann, da Segurança Pública, e Sérgio Etchegoyen, do Gabinete de Segurança Institucional, deram declarações de que a situação “começa a



se normalizar”, pois as estradas estavam sendo desobstruídas e os problemas de abastecimentos estavam sendo contornados. Mas, segundo os ministros, ainda não era possível estabelecer perspectivas mais precisas de normalidade do sistema de transportes.

No entanto, a necessidade do uso de forças de segurança para garantir o abastecimento de veículos mostrava que a situação ainda estava longe de ser solucionada: “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” (Uol, 2018).

7º dia: Esse dia foi marcado por uma reunião na Casa Civil entre a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) e representantes do Governo. A reunião levou a um acordo, uma vez que a Associação aceitou os termos propostos e entendeu que vários pontos de suas reivindicações haviam sido atendidos. A Associação pediu, através de nota publicada no site, que os caminhoneiros voltassem ao trabalho, mas as paralisações ainda continuaram pelo país (Uol, 2018).

8º dia: Nesse momento, havia forte desabastecimento de combustíveis no país, e se intensificou o uso de escolta armada e decisões judiciais para garantir o abastecimento, mesmo que parcial, em diversos pontos do país. As obstruções por parte dos caminhoneiros ainda continuavam, como era o caso da Refinaria de Duque de Caixas (Reduc), na qual manifestantes ainda impediam a saída de caminhões-tanques, o que afetava o abastecimento de estados como o Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia.

O Governo Federal buscou tomar medidas no sentido de acabar com as obstruções, que continuavam mesmo depois de acordos firmados com associações e sindicatos de caminhoneiros (Uol, 2018). Segundo o presidente do Sindicato Intermunicipal do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes no Estado do Rio Grande do Sul (Sulpetro), João Carlos Dal'Aqua, esse impacto no desabastecimento de combustíveis no país, em um espaço de tempo tão curto, se deu pela mudança na estratégia do movimento grevista, que focou suas ações também nas portas dos pontos de saída de combustíveis, como é o caso das refinarias, o que estrangulou a distribuição, sendo que antes as ações eram concentradas nas estradas (Rollsing, 2018).

9º dia: De acordo com os levantamentos da Polícia Rodoviária Federal (PRF), o país ainda registrava 616 pontos de concentração de motoristas nas estradas, o que representava mais pontos que no dia anterior, quando o número levantado era 556. No entanto, ainda segundo a PRF, em apenas três desses pontos havia bloqueios, e o número



de caminhões parados era menor nesses pontos, o que significava que a greve vinha dando sinais de que estava perdendo força. Vale ressaltar que o abastecimento também começou a se normalizar em postos de combustível e aeroportos (Uol, 2018).

10º dia: Nesse momento, devido às ações das Forças Armadas e a da PRF, praticamente todos os pontos de concentração de caminhoneiros já tinham se encerrado, e o movimento já se encaminhava para o fim. No entanto, ainda havia problemas de abastecimento relatados em diversos pontos do país, principalmente em postos de combustíveis, que registravam muitas filas e incertezas quanto à duração dos estoques. Vale ressaltar que nesse mesmo dia foi anunciada uma greve de 72 horas por parte dos trabalhadores do setor petrolífero, contra a nova política de preços da Petrobrás, o que ajudou a aumentar as instabilidades sobre o abastecimento de combustíveis no país (Uol, 2018).

Oficialmente, o décimo dia da paralisação, que ocorreu no dia 30 de maio, encerrou a Greve dos Caminhoneiros de 2018, pois a situação já se encontrava normalizada, e apenas um grupo de caminhoneiros ainda se mantinha mobilizado no porto de Santos na manhã do dia 31 de maio (Istoé, 2018). No entanto, no mesmo dia, esses caminhoneiros decidiram pelo fim da paralisação, e o movimento chegou ao fim (G1, 2018).

Após o fim da greve, podemos entender que a paralisação de 2018 buscou atacar os principais elementos responsáveis pelo aumento dos custos dos serviços e que dificultavam a realização de fretes no país. Segundo a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), esses problemas se concentram em três questões principais: os tributos sobre o óleo diesel; os preços praticados na Petrobrás; e os pagamentos de pedágios, principalmente no que toca à cobrança sobre o eixo levantado (GZH, 2018).

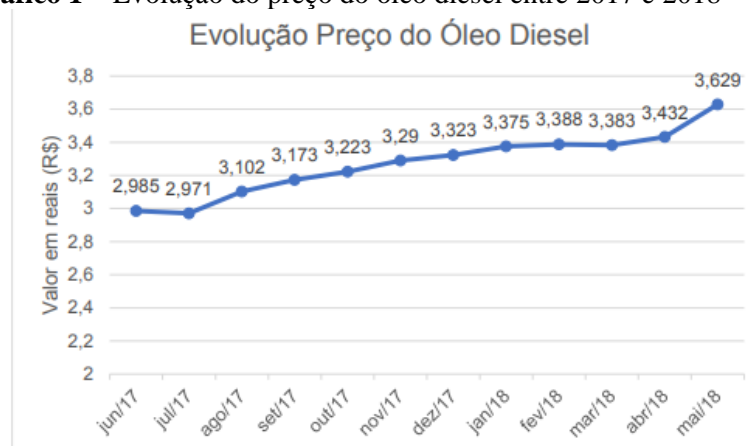
Para tentar minimizar o primeiro ponto, a Câmara dos Deputados aprovou, ainda em meio à greve, no dia 23 de maio, um projeto que eliminou a cobrança de PIS/COFINS sobre o diesel até o fim de 2018. Para o segundo ponto, a solução se mostrava mais complexa, pois a ação da Petrobrás de alinhar seus preços com àqueles praticados no mercado externo ganhava elogios pelos investidores, e alterações nessa política poderiam ser vistas como ingerência por parte do Governo Federal (GZH, 2018). A fim de tentar apaziguar os ânimos, mesmo frente à oposição dos acionistas, a Petrobrás anunciou a redução temporária de seus preços em 10% por 15 dias, deixando claro que não haveria mudanças na política de preços, sendo apenas uma ação pontual (Satriano, 2018).



Em relação ao terceiro ponto indicado pela CNTA, de acordo com o Diário do Transporte, o então presidente Michel Temer publicou uma lei em agosto de 2018, que dava direito à isenção na cobrança de pedágios sobre eixos suspensos de veículos de transporte de cargas que circulassem vazios nas rodovias federais, estaduais, municipais e distritais (Bazani, 2018).

Segundo dados da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que realiza pesquisa mensal em postos em todo território brasileiro, o preço médio desse combustível na ponta passou de R\$ 2,985 em junho de 2017, para R\$ 3,629 em maio de 2018, justamente o mês em que ocorreu a greve, obtendo-se valorização de 21,57% no período de 1 ano, como podemos ver no gráfico a seguir.

Gráfico 1 – Evolução do preço do óleo diesel entre 2017 e 2018



Fonte: Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Em um contexto de greve, o Governo Federal se viu obrigado a tomar iniciativas exigidas pelos caminhoneiros, uma vez que a dependência do país ao modal rodoviário é muito grande, como frisamos anteriormente. Desta forma, uma tabela de fretes com valores mínimos a serem pagos pelo transporte dos variados tipos de cargas por quilômetro foi criada pela ANTT, ainda durante a greve de 2018, a fim de atender a parte das reivindicações dos caminhoneiros (Mazui; Castilhos, Matoso, 2018). A seguir, temos a tabela de fretes para Carga Geral, disponibilizada pela agência:

Tabela 01 - Tabela de fretes para Carga Geral



Tabela de Preços Mínimos por KM e por Eixo - Carga Geral		
De KM	Até KM	Custo por Km/Eixo
1	100	R\$ 2,10
101	200	R\$ 1,28
201	300	R\$ 1,11
301	400	R\$ 1,04
401	500	R\$ 1,00
501	600	R\$ 0,98
601	700	R\$ 0,96
701	800	R\$ 0,95
801	900	R\$ 0,94
901	1.000	R\$ 0,93
1.001	1.100	R\$ 0,92
1.101	1.200	R\$ 0,92
1.201	1.300	R\$ 0,91
1.301	1.400	R\$ 0,91
1.401	1.500	R\$ 0,91
1.501	1.600	R\$ 0,90
1.601	1.700	R\$ 0,90
1.701	1.800	R\$ 0,90
1.801	1.900	R\$ 0,90
1.901	2.000	R\$ 0,89
2.001	2.100	R\$ 0,89
2.101	2.200	R\$ 0,89
2.201	2.300	R\$ 0,89
2.301	2.400	R\$ 0,89
2.401	2.500	R\$ 0,89
2.501	2.600	R\$ 0,89
2.601	2.700	R\$ 0,89
2.701	2.800	R\$ 0,89
2.801	2.900	R\$ 0,88
2.901	3.000	R\$ 0,88

Obs: Veículo utilizado como base para o cálculo com 3 (três) eixos.

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Vale ressaltar que os tipos de carga foram divididos por categorias, pela ANTT, sendo que ainda foram formuladas tabelas de frete específicas para Carga Granel, Carga Neogranel, Carga Frigorificada e Carga Perigosa²²⁰.

Sendo assim, podemos concluir que a greve dos caminhoneiros do ano de 2018 teve um impacto muito grande no que tange à atividade econômica brasileira, uma vez que, além de ser um movimento de grande abrangência, afetou a cadeia de abastecimento de combustíveis do país, o que desencadeou problemas de transporte e logísticos de

²²⁰ As tabelas com os valores para cada tipo de carga podem ser conferidas em: MAZUI, Guilherme; CASTILHOS, Roniara; MATOSO, Filipe. ANTT define tabela com preços mínimos dos fretes; veja valores. *GI*, 30 de maio de 2018.

grande impacto na economia, como nos mostra o levantamento realizado pela Revista Veja:

Os dez dias da greve dos caminhoneiros em 2018, entre o fim de maio e começo de junho, tiveram efeito dominó na atividade econômica do país. A inflação, que estava baixa pela lentidão das atividades econômicas, teve um pico logo após as manifestações, passando de 0,4% para 1,26% em junho, e um efeito de cerca de 1 ponto no crescimento do país. As condições econômicas na época eram bem melhores que hoje, em que há uma nova paralisação em curso. Antes da greve de 2018, a inflação acumulada em 12 meses era de 2,85% e encerrou o ano em 3,75% (Quintino, 2021).

No entanto, apesar dos caminhoneiros terem atingido parte dos seus objetivos, como pudemos observar através das ações do Governo no sentido de atender algumas de suas demandas, tais como a redução de impostos sobre os combustíveis e o tabelamento de fretes, a verdade é que as tensões não chegaram ao fim com essas medidas, e as insatisfações da categoria ainda permanecem latentes até os dias atuais, tanto que em 2021 houve novas manifestações por parte de caminhoneiros e indicativos de que uma nova greve poderia ocorrer, tanto que o Governo Federal obteve liminares contra o movimento, antes de ele ser deflagrado (Cotrim; Duarte, 2021).

Apesar do movimento não ter ganhado maiores proporções, serviu como indicativo de que as ações no sentido de atender aos interesses da categoria ainda foram insuficientes, e que os descontentamentos em relação às políticas públicas relacionadas ao transporte rodoviário permanecem.

Data de Submissão: 25/03/2023

Data de Aceite: 24/08/2023

Referências

BARRETO, Roberto Carlos Pessanha; RIBEIRO, Antonio José Marinho. Logística no Brasil: uma análise do panorama dos modais rodoviários e ferroviários no cenário nacional demonstrando as vantagens e desvantagens das referidas modalidades. **Revista Livre de Sustentabilidade e Empreendedorismo**, v. 5, n. 3, p. 145-176, maio/jun., 2020.

COSTA, Renato Gama-Rosa. Do discurso ao plano: o automóvel na cidade do rio de janeiro (1900-1946). **Revista Tessituras**, n. 5, jul. 2013.

FONSECA, Marcelo Nogueira. **Modal Rodoviário sob uma abordagem logística no Brasil**. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) - Universidade Cândido Mendes, Rio de Janeiro, 2010.



PISTORI, Gerson Lacerda. Direito de greve: origens históricas e sua repercussão no Brasil. **Caderno de Doutrina e Jurisprudência da Ematra XV**, v.1, n. 2, mar./abr. 2005.

REIS FILHO, Paulo Afonso Ribas dos. **O contexto econômico que motivou a greve dos caminhoneiros em maio/2018**. 2020. Monografia (Curso de Ciências Econômicas) – Universidade Regional do Noroeste, Rio Grande do Sul, 2020.

REIS, Cristiano Rosso dos. **Análise de viabilidade do transporte marítimo de cabotagem na comercialização de arroz da região sul para o nordeste brasileiro**. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) - Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2013.

ROCHA, Arléto Pereira. **Os Caminhos de Peabiru: História e memória**. 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

SANTOS, Pedro Paulo Castro dos. **Infraestrutura de transporte como estratégia para o desenvolvimento econômico e social regional: uma análise no contexto do modal rodoviário**. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2020.

Notícias

AGÊNCIA TRANSPORTA BRASIL. Autônomos têm caminhão duas vezes mais velho que empresas no Brasil, 2020. Disponível em: <https://www.transportabrasil.com.br/2020/08/autonomos-tem-caminhao-duas-vezes-mais-velhos-que-empresas-no-brasil/>. Acesso em: 15 maio 2022.

BATISTA, Liz; LEITE, Edmundo. Greve dos caminhoneiros já é a maior da história. O Estado de S. Paulo. 28 de maio de 2018. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,greve-dos-caminhoneiros-ja-e-a-maior-da-historia,70002328234,0.htm>. Acesso em: 15 maio 2022.

BAZANI, Adamo. Temer publica lei que dá isenção de pedágio para eixos suspensos de caminhões vazios. Diário do Transporte, 27 de agosto de 2018. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/08/27/temer-publica-lei-que-da-isencao-de-pedagio-para-eixos-suspensos-de-caminhoes-vazios/#:~:text=O%20Governo%20Federal%20publicou%20hoje,%2C%20estaduais%2C%20distritais%20e%20municipais>. Acesso em: 15 maio 2022.

CAMINHONEIROS decidem pelo fim da greve no porto de Santos, SP. G1, 31 de maio de 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/caminhoneiros-decidem-pelo-fim-da-greve-no-porto-de-santos-sp.ghtml>. Acesso em 15/05/2022.

CAMINHONEIROS gaúchos fazem acordo de fretes. O Estado de S. Paulo, 22 de maio de 1981. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19810522-32573-nac-0028-999-28-not/busca/Caminhoneiros+greve>. Acesso em: 15 maio 2022.

CAMINHONEIROS prometem "greve silenciosa". Folha Online, 28 de maio de 2000. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u542454.shtml>. Acesso em: 15 maio 2022.



CONCENTRADO no porto de Santos, grupo de caminhoneiros não aceita fim da greve. Istoé, 31 de maio de 2018. Disponível em: <https://istoe.com.br/concentrado-no-porto-de-santos-grupo-de-caminhoneiros-nao-aceita-fim-da-greve/>. Acesso em: 15 maio 2022.

COTRIM, Cícero; DUARTE, Isadora. Governo federal obtém liminar contra greve dos caminhoneiros em Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul. GZH, 30 de outubro de 2021. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/economia/noticia/2021/10/governo-federal-obtem-liminar-contragreve-dos-caminhoneiros-em-santa-catarina-parana-e-rio-grande-do-sul-ckve6xbih004501irbpmv2ghf.html>. Acesso em: 15 maio 2022.

DESDE os anos 50, paralisação já registrou mortes e motivou lei. Acervo Folha, 24 de Maio de 2018. Disponível em: <https://acervofolha.blogfolha.uol.com.br/2018/05/24/desde-os-anos-50-paralisacao-de-caminhoes-ja-teve-mortes-e-motivou-lei/>. Acesso em: 15 maio 2022.

GIMENEZ, Aurélio. Líder caminhoneiro mantém a greve. Folha de São Paulo, 02 de maio de 2000. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0205200003.htm>. Acesso em: 15 maio 2022.

GREVE de caminhoneiros causa transtornos em estradas. G1, 25 de julho de 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2012/07/greve-de-caminhoneiros-causa-transtornos-em-estradas.html>. Acesso em: 15 maio 2022.

GREVE dos caminhoneiros chega ao fim após uma semana de transtornos. Estado de Minas, 21 de julho de 2012. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2012/07/31/internas_economia,309257/greve-dos-caminhoneiros-chega-ao-fim-apos-uma-semana-de-transtornos.shtml. Acesso em: 15 maio 2022.

GREVE dos caminhoneiros: a cronologia dos 10 dias que pararam o Brasil. UOL, 30 maio de 2018. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/bbc/2018/05/30/greve-dos-caminhoneiros-a-cronologia-dos-10-dias-que-pararam-o-brasil.htm>. Acesso em: 15 maio 2022.

MAZUI, Guilherme; CASTILHOS, Roniara; MATOSO, Filipe. ANTT define tabela com preços mínimos dos fretes; veja valores. G1, 30 de maio de 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/antt-define-tabela-com-precos-minimos-dos-fretes.ghtml>. Acesso em: 15 maio 2022.

MORENO, Ana Carolina; TENENTE, Luiza; REGADAS, Tatiana; FAJARDO; Vanessa. Greve dos caminhoneiros: diferenças e semelhanças do protesto de 2018 com os de 2013 e 2015. G1, 29 de maio de 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/greve-dos-caminhoneiros-diferencas-e-semelhancas-do-protesto-de-2018-com-os-de-2013-e-2015.ghtml>. Acesso em: 15 maio 2022.

PEREIRA, Maria Luiza. Falta de comida e combustível: relembre outras greves de caminhoneiros. UOL, 31 de Outubro de 2021. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/10/31/greve-dos-caminhoneiros-relembre-paralisacoes-antiores.htm>. Acesso em: 15 maio 2022.



QUAIS as reivindicações dos caminhoneiros: mobilização força o governo federal a encontrar soluções para normalizar a situação do transporte de cargas. GZH, 24 de maio de 2018. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/pioneiro/economia/noticia/2018/05/quais-as-reivindicacoes-dos-caminhoneiros-10354303.html>. Acesso em: 15 maio 2022.

QUINTINO, Larissa. Em 2018, inflação estava baixa e teve pico após greve dos caminhoneiros. Revista Veja, 9 de setembro de 2021. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/economia/em-2018-inflacao-estava-baixa-e-teve-pico-apos-greve-dos-caminhoneiros/#:~:text=A%20infla%C3%A7%C3%A3o%2C%20que%20estava%20baixa,uma%20nova%20paralisa%C3%A7%C3%A3o%20em%20curso>. Acesso em: 15 maio 2022.

ROLLSING, Carlos. Greves dos caminhoneiros: relembre as paralisações de 1999, 2000 e 2015 no Brasil. GZH, 25 de maio de 2018. 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: 15 maio 2022.

SATRIANO, Nicolás. Petrobrás anunciou a redução temporária de seus preços em 10% por 15 dias. G1, 23 de maio de 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/petrobras-anuncia-reducao-de-10-no-diesel.ghtml>. Acesso em: 15 maio 2022.

VILLELA, Gustavo. Greves de caminhoneiros fecharam rodovias em 1959 e durante a ditadura. O Globo, 25 de Fevereiro de 2015. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/greves-de-caminhoneiros-fecharam-rodovias-em-1959-durante-ditadura-15435645>. Acesso em: 15 maio 2022.