**Petrobrás, política econômica de combustíveis e luta social: elementos para uma compreensão da conjuntura nacional atual.**

**Gustavo dos Santos Cintra Lima[[1]](#footnote-1)**

A maioria das “análises” circulantes nos dias que correm, em torno da crise econômica (política) no setor de transportes rodoviário de mercadorias no país, pela imprensa oficial e alternativa, reduzida no mais das vezes a uma “guerra de opiniões” em torno da classificação de tal acontecimento: ***greve ou lockout***, a fim de procurar legitimar ou deslegitimar tal fato objetivo frente à “opinião pública”.

O presente texto visa oferecer elementos para a compreensão da atual conjuntura nacional, a partir da análise de alguns aspectos do movimento de paralisação nacional do transporte rodoviário de mercadorias, deflagrado a partir do dia 21 de maio de 2018, e, ainda em curso. Particularmente proceder a análise de sua composição social e, apontar certas tendências.

Questão examinada: ***qual a composição social do movimento de paralisação nacional do transporte rodoviário de mercadorias produzido a partir de 21 de maio de 2018?***

Antes de tentarmos responder a questão acima é importante fixar alguns dados, que podem balizar minimamente uma análise concreta e evitar que produzamos ao final uma mera especulação sobre o processo social em tela. *O transporte rodoviário de mercadorias atende a cerca de 60% da atividade de transporte/ circulação de mercadoria no Brasil*.[[2]](#footnote-2)

A composição social de classe do movimento é heterogênea, isto é, não se configura como um movimento de ***classe unívoco***. Mas *qual é o caráter da heterogeneidade de classe do movimento?*

O caráter da diferenciação de classe se dá pela ***escala de operação da atividade econômica*** do transporte rodoviário de mercadorias. A *composição de classes do movimento de paralisação nacional coloca em aliança tática proprietários de meios de transporte rodoviário em escala de operação econômica diversa*.

De um lado, respondendo por 46% das operações econômicas no setor temos uma classe de transportistas autônomos (***pequena burguesia dos transportes rodoviários mercantis***), esse segmento burguês, em função da sua escala de operação econômica vive uma situação ideológica ambígua e crescentemente instável à medida que as novas formas da produção e exploração do mais-valor capitalista redefinem as relações jurídicas de trabalho (terceirização, “pejotização” etc.): a ***pequena burguesia em geral*** é ao mesmo tempo produtora-direta e proprietária de meio de produção em escala econômica subordinada no campo das classes proprietárias de capital. [[3]](#footnote-3)

De outro, responde pelos 53% restante da atividade econômica no setor as empresas transportadoras e de logística (***média e grande burguesia dos transportes rodoviários mercantis***).[[4]](#footnote-4)

É necessário colocarmos a seguinte observação:

A luta pela redução do preço do insumo básico para a atividade econômica do transporte rodoviário mercantil (o combustível/ óleo diesel) não pode ser uma exigência elaborada pelos assalariados do transporte rodoviário mercantil (***operariado do transporte rodoviário mercantil***). Pois que a redução do preço/ custo de qualquer meio de produção (redução do custo em capital fixo) não é repassado pelo capitalista privado (empresário) sob a forma de aumento automático do salário do operariado, esse incremento salarial depende da deflagração de uma luta aberta do operariado por essa reivindicação.

O que queremos dizer é que o operariado do transporte rodoviário mercantil não se envolveu ativamente no movimento atual de paralisação, por questões objetivas do processo: a luta em curso não coloca nenhuma reivindicação real do operariado dos transportes rodoviários mercantis.

Isto não quer dizer que no seio do movimento não há assalariados. O que queremos fixar é que a presença dos assalariados no movimento de paralisação atual é expressão, sobretudo, de uma tática (imposição) patronal e não de uma ação autônoma dos assalariados seguindo objetivos econômicos e ou políticos próprios. E se o operariado dos transportes rodoviários mercantis cede a tal imposição patronal e, funciona como “massa” de pressão dos interesses patronais, é pelo constrangimento objetivo resultante da conjuntura econômica de alta taxa de desemprego no país, sem prejuízo de outros fatores subjetivos: baixo nível organização e fraca tradição de luta sindical e política desse segmento de trabalhadores.

É mister, reconhecer que o centro da luta enfeixada pelo movimento de paralisação é em torno da redução do preço do óleo diesel comercializado no país. Cabe lembrar uma vez mais que o peso econômico deste meio de produção (óleo diesel) é inversamente proporcional à escala e operação de cada agente econômico considerado: ***“autônomos”***; ***empresas de transporte e logística.***

Posto isto, é forçoso reconhecer que o objetivo almejado pelos diferentes agentes econômicos assume formas particulares em relação ao padrão de inserção sócio econômico particular de cada agente, isto é, um mesmo fato objetivo geral (redução do preço do combustível) produz impacto econômico distinto sobre a atividade de cada agente econômico. Essa diferença se manifesta no curso do desenvolvimento do movimento de paralisação sob a forma da extensão prolongamento da mobilização.

O conteúdo da resposta governamental à ***reivindicação geral*** (redução do preço do óleo diesel) parece ter conseguido produzir a divisão do movimento: ***as médias e grandes,*** após o atendimento por parte do governo da pauta geral de redução do preço do óleo diesel (sem a fixação de garantias e condições sólidas para a garantia de tal reivindicação por parte do movimento), abandonaram rapidamente o movimento de paralisação (a partir de sexta-feira; 25/05).

A redução do preço do diesel, sem implicar a exigência de mudança da política econômica de combustíveis do governo (via Petrobrás/ Empresa pública de economia mista) resulta num ***atendimento prioritário dos objetivos imediatos das empresas de transporte e logística*** (Grande e média burguesia dos transportes rodoviários mercantis), e uma derrota relativa para os ***“autônomos”*** (pequena burguesia dos transportes rodoviários mercantis), ocultada por uma vitória do movimento genericamente considerado (como um bloco homogêneo) sobre o governo.[[5]](#footnote-5)

Resumidamente, o desenvolvimento da conjuntura do movimento de paralisação revelou que na sua composição social (relativamente poli classista), se configura a seguinte distribuição funcional de papéis: *a pequena burguesia dos transportes mercantis rodoviários* (“autônomos”) se constitui em ***força motriz*** (principal) do movimento; ao passo que a média e grande burguesia (materializado pela presença politicamente passiva do operariado do transporte rodoviário mercantil) dos transportes rodoviários mercantis (“empresas”) se configura como ***força dirigente*** do movimento.[[6]](#footnote-6)

A “*vitória” dos autônomos só poderia ser materializada pela mudança da orientação política econômica de combustível*, no sentido do controle e proteção dos preços frente às variações do preço do barril de petróleo no mercado mundial (=controle político administrativo do preço em favor do mercado nacional, configurando uma política nacional de combustíveis, energia e transporte, industrial, em suma, de ***reconstituição de um mercado interno de massas***), o que garantiria maior a previsibilidade dos custos de operação da sua atividade econômica e mais volume de atividade.

***Orientação política esta de utilização nacional e social dos recursos petrolíferos autóctones dos Estados nacionais que orientam seu desenvolvimento para constituição de uma economia de mercado autônoma e independente, cuja baliza fundamental é a constituição de um mercado interno de massas.***

Para isso os autônomos deveriam orientar seu arco de alianças para a atração da “***massa dos consumidores domésticos de combustíveis”*** como escudo aos pesados ataques da imprensa burguesa e taticamente constituir uma aliança com os “***petroleiros”*** (assalariados da indústria petrolífera), ***imprimindo um caráter popular de massas ao movimento***, superando a luta por uma redução conjuntural e restrita do preço do combustível (circunscrita ao óleo diesel). Esse movimento de reorientação política do movimento necessitaria de uma intervenção dos ***petroleiros***, que poderiam se colocar como ***nova força dirigente*** em aliança com os ***autônomos***.[[7]](#footnote-7)

Desta forma, provocando uma redefinição na ***correlação de forças***, podendo colocar a luta pela redefinição da política econômica de combustíveis no foco nacional, praticadas por meio da Petrobrás, o que colocaria no centro a luta política, a luta principal, a saber:

LUTA PELA EFETIVA RENACIONALIZAÇÃO DA POLÍTICA ECONÔMICA SOCIAL ESTATAL EM GERAL, E DA POLÍTICA DE COMBUSTÍVEIS EM PARTICULAR, POR MEIO DA DEPURAÇÃO DA PRESENÇA IMPERIALISTA NO COMANDO OPERACIONAL, ECONÔMICO E FINANCEIRO, DA PETROBRÁS, NÃO LEVADA A TERMO SOB OS GOVERNOS DEMOCRÁTICOS POPULARES DO ÚLTIMO PERÍODO, dirigidos pelo PT.

1. Prof. de Sociologia e Ciência Política. [↑](#footnote-ref-1)
2. Dado recolhido do site do CNT/ Confederação Nacional do Transporte. Ver: [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br) [↑](#footnote-ref-2)
3. Referimo-nos à Lei nº 13.467 (*“Reforma anti trabalhista”)* de 13 de julho de 2017, vigente desde 11 de novembro de 2017. Ver: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm> [↑](#footnote-ref-3)
4. Cf. [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br) [↑](#footnote-ref-4)
5. “Empresa pública de economia mista” é uma ***forma jurídica burguesa*** que “legaliza” a apropriação privada de recursos sociais (públicos), isto é, significa na prática a expropriação/rapina (predomínio) por interesses privados (frequentemente imperialistas) da operação produtiva e financeira (econômica) de uma empresa custeada e suportada por recursos sociais recolhidos compulsoriamente pelo Estado burguês da ***maioria social*** (as massas trabalhadoras). Essa mudança da natureza jurídica na operação/ gestão econômica e financeira da Petrobrás foi consagrada na Lei nº 9.478, de 6 de agosto 1997 (sob o governo tucano de FHC (neoliberal). Lei que trata da “nova política energética nacional”, acrescentando como princípios orientadores (predominantes), entre outros: ***a*** ***promoção da livre concorrência; a atração de investimento na produção de energia; a ampliação da competitividade do País no mercado internacional*** (Art. 1º; Incisos IX a XI). Ver: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9478.htm#art83> [↑](#footnote-ref-5)
6. Os conceitos políticos de ***força motriz*** (principal) e ***força dirigente*** como instrumento de análise da configuração e um movimento social e político foi formalizado liminarmente, no âmbito do materialismo histórico, por Mao Tsé-Tung. Sinteticamente, o conceito de ***força motriz*** indica a classe ou fração de classe capaz de deflagrar uma ação coletiva de massas, em função de certos caracteres objetivos (conjunturais ou mesmo estruturais) – peso numérico, potencial de pressão etc. –; o conceito de ***força dirigente*** remete àquela classe, fração de classe ou categoria social capaz e (re)orientar os objetivos “políticos” (estratégicos) do movimento, isto é, elaborar um “programa” de ação, uma tática e uma estratégia. Cf. Mao Tse-Tung. “Problemas estratégicos da guerra revolucionária na China [1936]”. In: Obras escolhidas, vol.1. São Paulo: Alfa-Omega, 2011. p.295-430. [↑](#footnote-ref-6)
7. . De um modo algo difuso, os petroleiros, por meio de sua principal organização sindical, a FUP (Federação Única dos Petroleiros), ensaiam esse movimento, vocalizando a intenção em deflagrar uma “greve política” e de solidariedade, buscando circular um discurso que visaria reorientar politicamente o movimento dos autônomos, na direção da crítica e do combate à política econômica de combustíveis do governo atual, materializado pela presente gestão da Petrobrás, presidência tucana de Pedro Parente. Ver notas da FUP. **“Petroleiros vão à greve para baixar preço do gás de cozinha e dos combustíveis”**. <https://www.fup.org.br/ultimas-noticias/item/22733-petroleiros-vao-a-greve-para-baixar-precos-do-gas-de-cozinha-e-dos-combustiveis>; **“Convocar as Forças Armadas é apagar fogo com gasolina”.** <https://www.fup.org.br/ultimas-noticias/item/22728-convocar-forcas-armadas-e-apagar-fogo-com-gasolina-dizem-centrais>. **“Petroleiros esclarecem a caminhoneiros’ paralisados a raiz política do problema econômico da alta dos combustíveis.”** <https://www.youtube.com/watch?v=0213ODeP1dA>. (vídeo). [↑](#footnote-ref-7)