



16º Congresso Brasileiro de Assistentes Sociais

Tema: "40 anos da "Virada" do Serviço Social"

Brasília (DF, Brasil), 30 de outubro a 3 de novembro de 2019

Eixo: Trabalho, questão social e serviço social.

A GREVE DOS CAMINHONEIROS: TRABALHO ENQUANTO COMBUSTÍVEL DO CAPITAL E MOTOR DA VIDA

Amanda Sales da Silva¹

Ana Caroline de Sousa Alves²

Lais do Nascimento Vidal Lage³

Resumo: O presente trabalho busca analisar a partir da paralisação dos caminhoneiros ocorrida em maio de 2018 no Brasil, as novas configurações no mundo do trabalho, as formulações dos novos movimentos sociais e o posicionamento do Estado frente às demandas imediatas da sociedade civil, tendo por reflexão teórica o método materialista histórico dialético.

Palavras-chaves: Greve dos Caminhoneiros. Capitalismo. Mundo do Trabalho.

Abstract: The present work that has by theoretical reflection the dialectical historical materialist method, seeks to analyze the new configurations in the world of work, the formulations of the new social movements and the positioning of the The immediate demands of civil society.

Keywords: Strike of Truckers. Capitalism. World of Work.

1- INTRODUÇÃO

Liderando a matriz de transportes no Brasil, segundo a Confederação Nacional de Transportes, o transporte rodoviário segue como uma necessidade imposta. Apesar de permitir rotas mais flexíveis em comparação aos outros meios de locomoção, ele é indicado para o percurso de distâncias curtas e médias. Dessa forma, a dependência do transporte rodoviário representa um problema incompatível com a extensão do território brasileiro, que não é o adequado se formos explicitar as desvantagens deste modal que incluem: alto custo de carregamento (pedágios e valor do combustível); baixa capacidade de carga, maiores chances de a carga ser extraviada, por causa de roubos e acidentes.

Sua supremacia surge a partir do governo Juscelino Kubitschek na década de 1950. O incentivo na construção em massa de estradas e rodovias foi uma das prioridades do governo, atraído pelo interesse de "abrir caminhos" para grandes empresas automobilísticas instalarem suas indústrias no Brasil, como justificativa do projeto de modernização do país. Esse processo rebate diretamente na vida dos brasileiros, inclusive daqueles que dependem

¹ Estudante de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, E-mail: amanda.salesds@hotmail.com.

² Estudante de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, E-mail: amanda.salesds@hotmail.com.

³ Estudante de Pós-Graduação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, E-mail: amanda.salesds@hotmail.com.

desse meio para sua subsistência, como os caminhoneiros.

Em maio deste ano, a greve nacional dos caminhoneiros que durou dez dias ininterruptos, com bloqueio de vias, paralisação das atividades e entregas, reivindicando a priori uma diminuição dos impostos que incidem sobre o combustível, como o PIS-Cofins e a fixação de uma tabela mínima para os valores de frete, levou o país a reconhecer e questionar mais sobre a realidade dos trabalhadores que levam suas vidas nas estradas, problematizando suas agruras, pautas e demandas da paralisação que conseguiu trazer grandes impactos sentidos em todas as esferas da população.

2- DESENVOLVIMENTO

O que nos interessa especificar nesta breve análise são as considerações a respeito do trabalho como um fio condutor elementar para o processo valorativo do capitalismo, de acordo com os consolidados elementos referentes ao trabalho produtivo elucidados por Marx e Engels, devendo este ser considerado para além do resultado material do trabalho concreto, e sim, visto como uma forma que independente do seu produto, está inserida em “uma relação de produção especificamente social formada historicamente, a qual marca o trabalhador como meio direto de valorização do capital” (ibdem; p. 707).

O metabolismo entre homem e natureza, a centralidade do trabalho e sua importância para o desenvolvimento da vida humana é abordado por Engels (1876) que destaca sobre a capacidade dos homens de pôr no mundo novas possibilidades de desenvolvimento de sua própria espécie e do meio que os cerca através do trabalho. Assim como, imerso a este movimento, é em potencial um ser criador de novas necessidades, que, ao longo da história, propicia mudanças na realidade por meio do que produz e, contudo, o homem cria sua própria história ao mesmo tempo em que desenvolve sua capacidade teleológica. Em suma, é pelo trabalho que o homem passa a produzir a vida material, superando seus limites naturais e assim transformando-se humanamente.

O trabalho é primordialmente a relação estabelecida entre o homem e a natureza, onde o primeiro, por meio do segundo, cria formas de prover aquilo de que necessita para perpetuar sua espécie. No livro *I d'O Capital*, Marx e Engels (2013), evidenciam o trabalho de modo específico a forma humana de se relacionar com o meio. Assim, pressupõem que, ao final de um processo de trabalho, o seu produto é algo que já existia previamente na capacidade de premeditar a ação, que apenas os homens possuem. Isso remete que a relação entre homem e natureza não se circunscreve apenas na criação de novas formas

para os elementos naturais, mas em, sincronicamente, materializar sua atividade orientada para um fim, uma finalidade. O trabalho, portanto, realiza-se quando a prévia ideação se objetiva. De acordo com os pensadores,

No processo de trabalho, portanto, a atividade do homem, com ajuda dos meios de trabalho, opera uma transformação do objeto do trabalho segundo uma finalidade concebida desde o início. O processo se extingue no produto. Seu produto é um valor de uso, um material natural adaptado às necessidades humanas por meio da modificação de sua forma. O trabalho se incorporou a seu objeto. Ele está objetivado, e o objeto está trabalhado (...) Se consideramos o processo inteiro do ponto de vista de seu resultado, do produto, tanto o meio como o objeto do trabalho aparecem como meios de produção, e o próprio trabalho aparece como trabalho produtivo. (Ibdem, p. 330; 331).

Essas considerações realizadas em torno do trabalho produtivo são resultantes de seu processo simples de trabalho, como destacado por Marx e Engels e que, entretanto, são insuficientes para o processo de produção capitalista. Isso porque, nessa formação societária, o trabalho não é apenas uma forma de criar valor de uso para satisfazer necessidades essenciais da vida humana, mas um meio de exploração do homem pelo homem para criação de mercadorias e, especialmente, sua valorização através de um trabalho alienado. Isso se explicará mais à frente na própria obra, através do debate traçado por ambos a respeito da mais-valia absoluta e relativa, onde reiteram que “a produção capitalista não é apenas a produção de mercadorias, ela é essencialmente produção de mais valia”. Assim, não basta apenas, em uma formação social gerida pelo capitalismo, a criação de valor de troca, mas que o trabalhador em sua atividade resulte ou sirva como um meio de valorização do capital, ou seja, criador da mais-valia.

Fundamental para análise do objeto a que se propõe a breve reflexão deste artigo, é situar as particularidades da categoria trabalho na atual conjuntura. Assim, é possível compreender que esta agora se encontra em níveis diversificados que no período em Marx e Engels escreviam *O Capital*. Isso devido à dinâmica própria do capitalismo que alterna suas formas produtivas para se restabelecer como ambos já apontavam também em seus escritos. Nesse sentido, trata-se de buscar novos elementos para compreensão dessa esfera fundamental e estruturante da sociedade capitalista articulando as suas novas especificidades que englobam fragmentação, heterogeneidade e formas mais complexas de realização, condições em que visivelmente a categoria dos caminhoneiros foram inseridos por estarem, estes, imersos ao conjunto de trabalhadores que vivem do trabalho.

Para compreender a nova forma de ser do trabalho, ou seja, a forma ampliada de compreender o trabalho, como aponta Antunes (2004), requer integrar a todos aqueles que vendem sua força de trabalho para garantir sua subsistência, abrangendo os trabalhadores produtivos e improdutivos, entendendo, portanto, que a “classe-que-vive-do-trabalho” são

aqueles assalariados e desprovidos dos meios de produção. Entendo que, “como todo trabalho produtivo é assalariado, mas nem todo trabalhador assalariado é produtivo, uma noção contemporânea de classe trabalhadora deve incorporar a totalidade dos (as) trabalhadores (as) assalariados (as)”. (p.343)

E deve, ainda, considerar as particularidades deste trabalho que com o declínio do binômio taylorismo/fordismo e surgimento da reestruturação produtiva, propiciou para os trabalhadores as mais variadas formas de desregulamentação do trabalho, fazendo diminuir significativamente aqueles que eram inseridos em empregos formais e considerados estáveis, por herdarem a fase taylorista/fordista. O aumento do “novo proletariado fabril e de serviços” são aqueles que passam a possuir subcontratos ou são terceirizados, além de outras formas análogas de alternativas desregulamentadas de subcontratação do trabalho e cessação de direitos. Outro fator inerente a este novo contexto é o desemprego estrutural como apontam Antunes (2004) e Vasapollo (2006).

É importante destacar ,ainda, sobre as exigências de um trabalhador polivalente e submetido à flexibilização nas relações trabalhistas. Indo nessa tendência, de encontro à “subproletarização do trabalho” que está presente na terceirização, nos contratos temporários, nos contratos parciais, trabalho informal e tem em comum a precariedade do emprego e remuneração dos trabalhadores. Segundo Vasapollo (2006), “é justamente com a flexibilização imposta pelas regras de eficiência das empresas que se chega à condição de trabalho precarizado, não continuado e temporário, na qual o trabalhador é abandonado diante de um empresário com o qual ele tem de negociar seu salário e o tempo que vai dedicar ao trabalho”. (p.53) Considerando que o capitalismo, como afirma Ianni (1997), é um processo simultaneamente social, econômico e cultural e seu desenvolvimento é desigual e contraditório, vale ressaltar ainda que,

Esta processualidade atinge, também, ainda que de modo diferenciado, os países subordinados de industrialização intermediária, como Brasil enorme expansão de seu proletariado industrial nas décadas passadas, passaram a presenciar significativos processos de desindustrialização, tendo como resultante a expansão do trabalho precarizado, parcial, temporário, terceirizado, informalizado etc., além de enormes níveis de desemprego, de trabalhadores(as) desempregados(as). (Antunes. 2004; p. 337).

São, portanto, sob essas condições solidificadas historicamente e as metamorfoseadas na contemporaneidade é que trabalhadores como os caminhoneiros estão submetidos. Essa é, por sinal, uma categoria heterogênea como situa Antunes (2018), isso porque nela se encontram trabalhadores assalariados, que não são donos de seus caminhões e vendem sua força de trabalho para as empresas e outros que são donos de seu próprio caminhão e trabalham como autônomos. Inclusive o próprio conceito de

autônomo é diversificado, pois nele podem existir aqueles que possuem apenas sua força de trabalho e seu caminhão assemelhando-se ao trabalhador precarizado, que não possui direitos trabalhistas e, ainda, aqueles que são donos de alguns caminhões e usam a força de trabalho alheia, tornando-se algo mais próximo a um pequeno empresário.

Ademais, compreender os efeitos que incidem na relação Estado/Sociedade Civil sob as orientações e diretrizes pautadas na terapêutica neoliberal mediante as respostas à questão social, principalmente após a década 90, no contexto brasileiro, é central para identificar que a greve dos caminhoneiros em âmbito nacional expressou, para além das crescentes alterações no mundo do trabalho e a força de uma mobilização popular, a forma de enfrentamento do governo perante uma manifestação que começara a ameaçar, no mínimo provisoriamente, o panorama econômico de todo país.

As decisões governamentais, perpassadas pelos interesses de classe e, portanto, a forma como o Estado responde e intervém aos “clamores” da sociedade ou de uma representatividade dela, alteram desde o quadro econômico, na esfera produtiva, até as formas de sociabilidade que determinam as relações sociais.

Historicamente, a forma periférica de inserção brasileira no cenário mundial do capitalismo subordinou o país aos interesses internacionais e a terapêutica neoliberal. Com as exigências de redução de custos nas áreas sociais para aumento da lucratividade, tendo em vista os ideários neoliberais impostos, ocasionou grande fragmentação, terceirização, flexibilização dos direitos trabalhistas e fortalecimento do terceiro setor em detrimento das instituições públicas, ou da chamada “esfera pública não estatal” pois criticava-se que o Estado interventor e garantidor de universalidade e gratuidade gerava ainda mais custos, sendo o estado, a partir de então, desresponsabilizado e vigorando uma lógica pragmática de produtividade, competitividade, eficiência e eficácia, que enfatiza até hoje a lógica da meritocracia, reforça o individualismo, naturaliza as relações sociais pautadas na desigualdade e age de forma focalizada, gerando fragmentação e desmobilização da classe trabalhadora, além de intensificação nas desigualdades sociais.

Em maio de 2018, sobre esse contexto adverso, a luta dos caminhoneiros que pautava a priori a busca pela redução dos impostos que incidem no preço do combustível, evidenciou que na disputa constante de dois projetos distintos de enfrentamento da “questão social” e todas as suas expressões presentes nesse tipo de sociabilidade, o projeto de caráter universalista e democrático, com base na Constituição Federal de 1988, que defende a ampliação de direitos, afirmando o controle social, a participação política em espaços públicos e de negociação, a universalidade, gratuidade e integralidade dos serviços pautando a defesa da cidadania, tem sido atacado pelo projeto privatista neoliberal que,

tomando a dianteira das negociações, subordina os interesses sociais ao econômico e tem no combustível do seu carro chefe, o incisivo, - e por que não dizer um dos maiores, ataques aos direitos dos trabalhadores na história brasileira.

É importante destacar que a categoria dos caminhoneiros possui baixíssima qualidade em suas condições de trabalho, ao mesmo tempo em que tem um papel central para a economia daqueles que possuem grande acúmulo de capital no país e possuem nesse transporte rodoviário a dependência para que a circulação de sua produção possa ser realizada. Assim, portanto, a greve ocorrida em maio deste ano teve forte impacto pela gama de serviços que afetou e pelo potencial existente em afetá-los ainda mais.

Em entrevista recente pós-greva, Ricardo Antunes (2018),⁴ - que foi um dos primeiros sociólogos a dar suas impressões da paralisação dos caminhoneiros em maio deste ano -, afirmou que o movimento é uma aglutinação de greve e locaute⁵, além de suas características peculiares: *"Ela é também muito heterogênea. Não tem entidade central - uma espécie de 'Central Única dos Caminhoneiros' -, mas várias associações, e constrói suas greves muito pela via digital e pelo contato nas estradas."* Já Ruy Braga⁶, baseado em seus estudos em sociologia do trabalho, em sua recente obra "Rebeldia do Precariado", descartou a possibilidade de locaute, justificando que em torno de 70% da categoria são autônomos e independentes, sem vínculo direto com empresas e proteção social que advém das relações formais de trabalho, com carteira assinada.

A paralisação dos caminhoneiros nos leva a refletir sobre as novas configurações do movimento social brasileiro que ultrapassam uma visão monolítica, denominada como Novos Movimentos Sociais, já problematizadas por Montaño (2013), que emergem na década de 1960 em contraposição aos movimentos tradicionais que se formavam no interior das fábricas, com reivindicações principalmente de cunho trabalhista. O fenômeno, além de recente, ainda está em curso e em movimento na realidade brasileira que, por sua complexidade, causa um receio e apreensão de opiniões dos analistas da área, tanto da chamada direita como da esquerda. Para Netto (2010), as configurações dos segmentos sociais se expressam *sui generis* hoje no contexto hiper globalizado e dinâmico:

Não é um acidente, pois, que grupos, categorias e segmentos sociais se empenhem na construção de "novas identidades" culturais, nem que busquem, dramaticamente, estruturar suas "comunidades". A "cultura global" se movimenta entre a produção/divulgação/consumo mercantilizados de "artefatos globais" e a

⁴ Entrevista ao jornal eletrônico BBC Brasil em 25 de maio de 2018, disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44256413>

⁵ termo que é explícita a atividade que os patrões de um determinado setor impedem os trabalhadores de exercer a atividade. A prática é proibida pela lei 7.783/89.

⁶ Em entrevista ao programa Diálogos com Mario Sergio Conti. O programa foi ao ar no dia 24 de maio de 2018 no canal GloboNews.

incorporação/consagração de expressões particularistas – movimenta-se entre o cosmopolitismo e o localismo/singularismo, entre a indiferenciação abstrata de “valores globais” e particularismos fundamentalistas. Quer no cosmopolitismo, quer no localismo/singularismo, há uma nítida desqualificação da esfera pública universalizadora. Nessa cultura, parece vigorar a máxima segundo a qual 'não há sociedade, só indivíduos'. (p. 98)

Em comparação com outra grande mobilização recente que foram as jornadas de junho de 2013, já podemos expor um diagnóstico primário semelhante da greve dos caminhoneiros da organização e seguimento dos movimentos mais expressivos dos últimos anos: o começo que reivindicava a diminuição do aumento das passagens de ônibus após um aumento de vinte centavos em várias capitais do país, liderado pelo movimento *Catraca Livre*, adicionou ao longo das manifestações novas bandeiras e demandas, que incluíam o fim da corrupção, arquivamento da PEC 37, maior investimento nos direitos sociais como saúde e educação. Outrossim, é explícito o apartidarismo e antipartidarismo de ambos os movimentos que recusavam-se a ter uma representação partidária.

Em contrapartida, o que observamos a olho nu da forte e violenta repressão às jornadas de junho de 2013 por parte do governo, criminalizando os movimentos sociais; na greve dos caminhoneiros, apesar das ameaças de multas aos participantes da greve, da participação do Exército para o desbloqueio das estradas e das investidas da mídia em desqualificar o movimento, a repressão do Estado pouco se efetivou. Talvez porque o direito civil de ir e vir, segundo Marshall (1967) para o Capital apresentou sua importância crucial - não que ela não represente antes, pois na sociedade capitalista a prioridade está pautada nos direitos civis, pois garante a propriedade privada e o status econômico, elementar e útil para o modo de produção capitalista - neste período da greve dos caminhoneiros em que as mercadorias foram impedidas de chegar no seu destino local e de se efetivar como se espera.

Por outro lado, o direito civil de ir e vir dos caminhoneiros também foram questionados, apresentando importância para ambas as classes, mas que se diferem no porquê: a concepção de direitos muda de acordo com a classe em que estão inseridos. Lembrando que, se a mercadoria não circula, ela não produz valor, ela precisa do consumo, estágio final para se efetivar e garantir o lucro para o capitalista, ou seja o ciclo não se limita à produção. (MARX, 2010). Logo, o conceito de luta de classes, tão questionado pela oposição, apresentou sua relevância e mérito para os desacreditados.

O Brasil, por ser um país periférico e que não vivenciou o Estado de bem estar social, apresenta uma concepção reducionista na construção dos direitos e com os mecanismos compensatórios que se implementaram. Isso fez e faz com que os próprios trabalhadores se “adequassem” ao discurso esvaziado de direitos, que legitima a

perspectiva neoliberal e desarticula a fundamentação dos direitos baseados na construção sócia, histórica das lutas de classes, naturalizando-os e acreditando por ter um aparato legal que esses direitos estão resguardados ou são realmente implementados, não enxergando a essência dos fatores que se colocam na realidade.

A greve dos caminhoneiros que exigia a diminuição no preço do combustível e nos pedágios, ao longo dos dez dias de paralisação, também adotou outras reivindicações até o final da paralisação, como melhores condições de trabalho para a categoria, discursos anticorrupção, tornando um movimento carismático aos olhos da população, conquistando a adesão majoritária da população. Era popular seu apoio que se desdobravam desde segmentos mais conservadores aos mais críticos da sociedade civil, que há tempos não se via tamanha conciliação de opiniões - fato suspeito e controverso para outros, legitimando-se progressivamente.

Dentre outras bandeiras, observamos no movimento dos caminhoneiros uma bandeira pró-intervenção militar, retomando a um contexto específico latino-americano que contou com uma essa experiência recente e trágica das ditaduras militares traz à realidade uma memória contraditória por parte de alguns membros do movimento, unindo uma visão romântica do passado de uma nostalgia má concebida pela existência efetiva presente, revela a face contraditória e conservadora do movimento, para Antunes (2018):

Pelo menos no Ocidente, os caminhoneiros são, de forma geral, uma categoria muito suscetível às influências mais conservadoras. É importante dizer que eles não são sempre conservadores - e, hoje, nós podemos dizer que a categoria é muito heterogênea. O que se coloca agora é que certamente tem forças que acham: 'Não vamos esperar as eleições de outubro. Vamos buscar uma alternativa fora da ordem'. Não tenho dúvida de que tem gente pensando nisso. Por outro lado, é vital que haja também um movimento de apoio à nossa Constituição e que impeça qualquer movimento - que seria uma tragédia e uma loucura - que representasse um 'golpe de direita' e que arrebatasse as conquistas democráticas que, de um modo ou de outro, nós conseguimos desde a Constituição de 88.

A rigor teórico, esse fenômeno nos recorda da "decadência ideológica" estudada por Luckás (1992) dilatada em tempos de capitalismo maduro em que o irracionalismo toma o lugar do racionalismo conquistado pelo projeto iluminista moderno, prevalecendo uma racionalidade instrumental acrítica, limitada na aparência dos fenômenos, contemplando a imediaticidade combinadas ao ecletismo

Essa inclinação contemporânea para Coutinho (2010) denominada "miséria da razão"⁷ corta laços com categorias centrais da razão moderna: o humanismo, historicismo concreto e a razão dialética, substituídas consecutivamente pelo individualismo, pela pseudo história e pelo irracionalismo e agnosticismo. Conjunto bastante funcional a superestrutura

⁷Influenciada pelo termo "destruição da razão" dado por Luckás (1992).

ideológica da contrarreforma liberal enviesado e defendido- mesmo que indiretamente e inconscientemente - nos movimentos trabalhistas que tendem a defender medidas/soluções extremas, como uma ditadura militar, recorrendo sempre a um passado caricato que pouco representou avanços sociais. Frutos de uma fragmentação dos movimentos sociais a partir dos anos 1990, adentrando a lógica neoliberal, numa cultura pós-moderna de fragmentação. A racionalidade segmentada demanda muito específica:

Na contemporaneidade do capitalismo, a lógica pragmática encontra cada vez mais espaço para se afirmar. O individualismo e o subjetivismo, a “centralidade no sujeito” e não no ser social, a valorização do utilitarismo e não a utilidade social direcionada à transformação são suas marcas determinantes e recorrentemente ressignificadas. (GUERRA, 2012, p.8)

Sua inclinação, típica de uma racionalidade capitalista burguesa em sua mais perversa face, da reprodução de um discurso que prefira "trabalhar não a realidade, mas as suas representações; não o universal, e sim o singular, o micro, o pontual; não as questões macro, de estrutura, mas o cotidiano, os fragmentos, não o futuro, e sim o presente; não o público, mas a intimidade." (CARVALHO apud SIMIONATTO, 2009, p. 5). Seja com o movimento dos caminhoneiros como a propensão que prefere uma luta mais específica tende a prevalecer sobre uma luta geral que leva o afastamento do gênero humano genérico (NETTO, 1994) valorizando os particularismos já questionados.

Soma-se, nesse contexto, o aprofundamento do conservadorismo, do positivismo, neopositivismo e do pragmatismo que não podem ser esquecidos frente ao atendimento da demanda exigida pela classe trabalhadora ao Estado, visto que esse Estado não é neutro, defensor do bem da nação e de todos, mas um Estado burguês que visa a defesa, manutenção e reprodução do capital e utiliza de concessões, em momentos mais extremos, para agir com o consenso e angariar meios para “neutralizar” ou silenciar a classe trabalhadora.

Em Telles (2006), vemos a problemática dessa fragmentação dos grupos sociais que já conta com um agravamento dos tempos neoliberais, pois há a perda da legitimidade dos direitos sociais, que são vistos como custos e ônus em vez de justiça e igualdade, ampliação da cidadania. Há uma grande diferença entre discurso humanitário e discurso de cidadania, que trata os cidadãos como sujeitos falantes, ativos e conscientes e não como objetos de políticas, massa de manobra e apassivamento dos movimentos sociais com os conselhos cooptados. A estratégia é somente garantir as demandas imediatas para esconder o que pode ser mais garantido pela população, ou seja, garantir uma sobrevivência, não uma vida social com direitos.

As demandas ainda que minimamente ouvidas nesse contexto de paralisação dos caminhoneiros, “apesar desse espantoso minimalismo frente a uma questão social maximizada”, como diria Netto (2010), retrata ainda o posicionamento do Estado em defesa do capital, que “cedeu” às manifestações, mas retirou para isso de uma das receitas direcionadas às políticas sociais, a citar Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), com vistas a essa intransigente defesa aos interesses capitalistas, vivenciando o quadro denominado de “contrarreforma do Estado” como afirma Behring, ou como Netto, o capitalismo contemporâneo “constitui-se como vetor de travagem e reversão de todas as conquistas civilizatórias”

Antunes (2018) destaca que “essa é uma categoria, em geral, muito despolitizada e, como depende do seu trabalho para sobreviver, seus interesses (como a redução do preço do combustível e aumento do preço do frete) estão muitas vezes ligados aos das empresas”. Chama a atenção que neste movimento não tenha sido colocado em pauta as condições degradantes desses trabalhadores que exercem sua atividade em horas elevadas, a baixa ou ausente proteção social, os números elevados de acidentes de trabalho, dentre outros direitos ou ausências destes que não foram questionados, reduzindo as demandas do movimento a questões muito específicas que, embora importantes, não são centrais do ponto de vista de melhores condições de trabalho e garantia de direitos para esta classe.

Assim, as condições postas para a atualidade é de um trabalho como novas configurações, além de um contexto em que “a velha questão social” também se metamorfoseia, entretanto, necessitando essas insatisfações de maior organicidade e densidade política, como sinaliza Iamamoto (2008). É possível, portanto, considerar a veracidade de que embora trabalho e “questão social” possuam novos formatos, continuam a possuir também a mesma essência, pois as condições elementares para sua supressão não foram ainda destruídas.

Continuam a existir em uma sociedade subjugada a mercadoria, onde, em essência, o processo de trabalho que a mantém se manifesta de forma fetichizada. É ainda causadora do estranhamento dos indivíduos como construtores e detentores das possibilidades de construir e reconstruir sua história, onde persistem as relações entre os homens e mulheres, entre os que vivem em sociedade, como relações coisificadas.

3- CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em caráter concluinte, observamos que a greve dos caminhoneiros em maio de 2018, no Brasil, fomentou a participação política não só da categoria em questão, mas convidou a sociedade civil a refletir sobre essa camada de trabalhadores fundamental na divisão social do trabalho.

Em tempos de aniquilamento dos direitos laborais, a organização dos trabalhadores tece sua forma de resistência na sociedade capitalista, ao mesmo tempo que explicita a contradição do movimento do real no tecido social: ao unir demandas progressistas para sua legitimação e outras conservadoras que ferem sua condição e negam a própria categoria.

Sendo assim, é importante pensar na perspectiva de organização coletiva que, suspendendo a alienação imposta, possa ser um meio de resistência e clara negação daquilo que há de mais conservador e individualizado, que busque coletivamente a superação das fronteiras que essa organização societária impõe aos trabalhadores. Sendo, portanto, uma forma de utilizar a potência existente em uma organização de trabalhadores que conseguem trazer para si toda visibilidade do movimento, em um retorno imediato, mas não apenas, construir por meios democráticos, uma luta mais ampla.

REFERÊNCIAS

- ANTUNES, R.; ALVES, G. *As Mutações no Mundo do Trabalho na Era da Mundialização do Capital*. Campinas: Educação & Sociedade, 2004.
- BOSCHETTI, I.; BEHRING, E. R.; *Política Social: fundamentos e história*. São Paulo: Cortez, 2006.
- CARVALHO, J. M. de. *Cidadania no Brasil. O longo Caminho*. 14ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- COUTINHO, C. N. *O estruturalismo e a miséria da razão*. São Paulo: Expressão Popular, 2010.
- CHOSSUDOVSKY, M. *A Globalização da Pobreza – Impactos das Reformas do FMI e do Banco Mundial*. São Paulo: Moderna, 1999.
- : ANTUNES, Ricardo. (Org.) *A Dialética do Trabalho: Escritos de Marx e Engels*. São Paulo: Expressão Popular, 2013.
- GUERRA, Y. *Expressões do pragmatismo no Serviço Social: reflexões preliminares*. Revista Katalysis, 2013.
- HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1994.
- IANNI, O. *Teorias da Globalização*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

IAMAMOTO, M. V. *Serviço Social em Tempo de Capital Fetiche: Capital Financeiro, Trabalho e Questão Social*. São Paulo: Cortez, 2008.

LUKÁCS, G. Sociologia. *A decadência ideológica da burguesia*. Coleção Grandes Cientistas Sociais. Ática, 1992.

MACHADO, G. H. L. *Trabalho produtivo e improdutivo: O capital produtivo*. In: História & Sociedade. Disponível em <<https://blog.esquerdaonline.com/?cat=10>>. Acesso em 08 de junho de 2018.

MAIOR, J. L. S. *Você realmente se preocupa com os caminhoneiros?* Blog da Boi Tempo, 2018. Disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2018/05/28/voce-realmente-se-preocupa-com-os-caminhoneiros/>>.

MARSHALL, T.H. *Cidadania, classe social e status*. RJ. Ed. Zahar, 1967.

MONTAÑO, C; DURIGUETTO, M.L. *Estado, classe e movimento social*. 3.ed- São Paulo: Cortez, 2011.

MARX, K. e ENGELS, F. – *A Ideologia Alemã*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

MARX, K. O capital. Crítica da Economia Política. Boi Tempo, 2013.

_____. *O Capital*. Coleção Os Economistas, Ed. Abril Cultural, SP: Cap. I: “A Mercadoria”, vol. I. 2010.

NETTO, J.P. “*Razão, ontologia e práxis*”. Revista Serviço Social e Sociedade, no. 44, Ano XV. São Paulo: Cortez 1994.

_____. *Uma Face Contemporânea da Barbárie*. In: III Encontro Internacional “Socialismo ou Barbárie”. Serpa/ 2010.

_____. *Cinco notas a propósito da “questão social”*. In: Revista Temporalis/ Associação Brasileira de Ensino e pesquisa em Serviço Social, nº 3 Brasília: Graffline, 2001.

SIMIONATTO, I. *As expressões ideoculturais da crise capitalista na atualidade*. In: Serviço Social: direitos sociais e competências profissionais, Brasília: CFESS/ABEPSS/ CEAD/UNB, 2009.

TELLES, V. da S. *Direitos sociais: afinal do que se trata?* Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

VASAPOLLO, L. *O trabalho atípico e a precariedade – elemento estratégico determinante no paradigma do capital pós-fordista*. In: ANTUNES, Ricardo (Org). Riqueza e a miséria do trabalho no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2006.