



DA IMOBILIDADE AO DESESPERO: notas sobre uma sociedade aflita diante da “paralisia”

Autores:

Antonio Fagner da Silva Bastos - UFPE - fagnersbastos@hotmail.com

Sérgio Carvalho Benício de Mello - UFPE - sergio.mello@ufpe.br

Gabriel Benício de Mello - UFRPE - gabrielbfmv@icloud.com

Resumo:

À primeira vista, a imobilidade parece um oposto natural à mobilidade. Mas, de certo modo, a paralisia também é imanente ao movimento. Em maio de 2018, uma greve organizada por caminhoneiros no Brasil acabou produzindo uma série de interrupções causando uma paralisia sem precedentes. O evento foi um desastre logístico, expondo grandes falhas nas cadeias de suprimento de commodities, perdas econômicas monumentais, cancelamentos de serviços básicos, interrupção dos serviços públicos e desespero da população. O objetivo deste artigo foi investigar quais as consequências de uma vida móvel paralisada. Através de uma análise de conteúdo de dados secundários, com base nos níveis do urbano de Lefebvre, foi possível verificar a natureza estranha, surpreendente e potencialmente reveladora da imobilidade em um mundo de vida móvel.

DA IMOBILIDADE AO DESESPERO:

notas sobre uma sociedade aflita diante da “paralisia”

DESLIGANDO O MOTOR

Vera, uma advogada paulista de 50 anos, dirige seu automóvel até um posto de combustíveis para abastecer antes de ir para o trabalho, ao chegar lá, é informada que não há gasolina. Como seu veículo está sem combustível, ela é obrigada a deixá-lo no local e chamar um Uber para ir trabalhar. No entanto, assim que o motorista chega, se depara com a mesma situação de Vera; seu carro também está sem combustível, obrigando-o igualmente a deixá-lo no posto. Minutos depois, uma fila quilométrica se forma atrás de ambos os veículos composta por motoristas achando que o combustível chegaria em breve, já que haviam automóveis enfileirados aguardando; lá permaneceram mesmo advertidos de que não havia previsão para o abastecimento daquele posto.

Maria, uma aposentada carioca de 70 anos, recebe em seu celular uma mensagem de amigos avisando que os estoques de alimentos no país estavam comprometidos e que estes acabariam nas próximas horas. Imediatamente, ela se dirige ao supermercado mais próximo e enche seu carrinho com diversos produtos e em quantidades muito superiores ao normal. Quando questionada por um repórter que estava no local do porquê de, por exemplo, está comprando 45 quilos de arroz e se isso não prejudicaria outras pessoas, ela prontamente respondeu: “é do ser humano, primeiro pensamos em nós mesmos!”

Jair, um fazendeiro baiano de 35 anos, após ver as notícias na TV sobre os recentes acontecimentos no Brasil, resolve ir ao posto de combustíveis de sua pequena cidade e comprar 1400 litros de gasolina, desafiando qualquer recomendação de segurança de transporte e estocagem de combustível, tendo em vista sua necessidade logística. Além disso, após esta compra, o estoque de combustível do posto fica próximo de acabar, provocando brigas pelo combustível restante.

Todos os casos acima aconteceram no Brasil em maio de 2018, num período de 10 dias, devido a uma paralisação organizada por caminhoneiros. Esses casos, apesar de terem as personagens e locais modificados para preservar a identidade dos envolvidos, ilustram o impacto da paralisia na vida cotidiana da população e a ausência de normalidade face ao desconhecido.

Como o modal rodoviária é a principal fonte logística brasileira, sendo responsável por 61,1% da matriz de transportes de carga (CNT, 2018), sua paralisação gerou uma série de consequências. Entre as quais, desabastecimento de produtos básicos como alimentos e combustíveis, cancelamentos de aulas em escolas e universidades, acesso prejudicado a

serviços públicos e uma série de perdas para diferentes segmentos econômicos, por exemplo, a Petrobras – Petróleo Brasileiro S.A. – apresentou uma perda estimada em R\$ 126 bilhões segundo a plataforma Economática (2018 *apud* BBC BRASIL, 2018), já o setor de proteína animal teve um prejuízo estimado em R\$ 3 bilhões, a perda no setor de comércio e serviços se aproxima de R\$ 27 bilhões, podendo o prejuízo de demais setores da economia chegar a R\$ 75 bilhões quando somados (ESTADÃO, 2018a), apenas para citar algumas consequências.

A paralisação obrigou a população a reduzir ou evitar seus deslocamentos diários, ficando, em alguns casos, até mesmo impossibilitada de realizá-los. Esse fato gerou uma série de comportamentos inesperados, como os ilustrados acima, refletindo o medo da imobilidade. Mas, por que compreender os efeitos deletérios da imobilidade na sociedade é relevante? Elliott e Urry (2010) explicam que com o advento da modernidade, práticas sociais mobilizadas se desenvolveram e tornaram-se necessárias. O que passou a pressupor, por exemplo, grande aumento na velocidade de viagens e nas distâncias percorridas. Além disso, segundo os autores, a ascensão de uma sociedade intensamente móvel remodelou o “eu” – atividades do cotidiano, relações interpessoais, bem como conexões com um mundo mais amplo. Com a paralisação, o cotidiano é alterado, ruas ficam desertas e a rotina do dia-a-dia passa a acontecer de forma diferente. O que nos leva ao questionamento geral desta pesquisa: *quais as consequências de uma vida móvel paralisada?*

Responder a tal questão exige outros questionamentos específicos. Inicialmente, é preciso um olhar mais atento sobre a mobilidade na contemporaneidade, visando compreender como ela é capaz de contribuir tanto para a condição de imobilidade dos corpos quanto para a irracionalidade das ações. Portanto, nossa investigação parte em busca de uma explanação inicial que ajude a decifrar o que tornou a paralisação possível, ou em outras palavras, quais lacunas estruturais favoreceram a paralisação?

Em seguida, apontaremos como a sociedade reagiu às novas condições impostas pela imobilidade, produzindo novas subjetividades, seja por parte da população em geral ou da classe empresarial. Por conseguinte, que novas práticas surgiram em resposta à imobilidade? Tal questionamento nos ajudará a entender as soluções adotadas com vias a reestabelecer a condição de mobilidade outrora interrompida.

Por fim, cabe questionarmos o que esses achados revelam sobre a atual sociedade brasileira? O que poderá colaborar para o entendimento de como uma sociedade do Sul Global reage a uma condição de imobilidade provisória, do quão dependente ela é dos sistemas de mobilidade rodoviário e como esses antagonismos criam e recriam identidades políticas. A busca por respostas a estes questionamentos pode nos levar a um melhor entendimento da atual condição da sociedade brasileira frente à mobilidade em tempos de crise.

O CAMINHO COMO SE APRESENTA

A mobilidade pode ser entendida, de maneira geral, como o deslocamento de pessoas, bens e informações. John Urry nos mostra como a modernidade nos trouxe a

mobilidade como condição. O que implica uma visão de mundo em movimento – em fluxo – e os meios de transporte e comunicação modernos como estruturantes e reveladores dos mecanismos de reprodução social (URRY, 2007). De onde o estudo da mobilidade relaciona as infraestruturas imóveis que organizam o fluxo intermitente de pessoas, informações e imagens, com as fronteiras ou bloqueios que limitam, canalizam e regulam o movimento (SHELLER; URRY, 2006). Assim, o mundo pode ser imaginado em fluxo, sendo continuamente feito e refeito de novo, mesmo que infraestruturas, pessoas, objetos e coisas possam ser tanto fixas e imóveis, como móveis e fixas (ADEY, 2006). Portanto, as mobilidades estão centralmente envolvidas na reorganização de instituições, gerando mudanças climáticas, movimentando riscos e doenças em todo o mundo, alterando padrões de viagens, turismo e migração, produzindo uma vida familiar mais distante, transformando a vida social e educacional dos jovens, conectando pessoas distantes e assim por diante (HANNAN; SHELLER; URRY, 2006).

Com a condição móvel reestruturando o social, a mobilidade envolve um emaranhado frágil de movimentos físicos, representações e práticas (CRESSWELL, 2010) e se mistura com percepções, experiências e desejos do *eu* moderno (JENSEN, 2011). Assim, tornar-se móvel é algo inerente ao homem moderno. Quanto mais potencialmente móvel mais adaptado ao mundo contemporâneo estará o ser. O potencial de mobilidade de um indivíduo pode ser medido através do conceito de motilidade (KAUFMANN, 2014), formado pelas variáveis acesso, competência e apropriação. O acesso refere-se à gama de mobilidades possíveis de acordo com o local, o tempo e outras restrições contextuais, e pode ser influenciado por redes e dinâmicas dentro dos territórios. A competência inclui capacidades e habilidades que podem direta ou indiretamente se relacionar ao acesso e à apropriação. Apropriação refere-se a como agentes (incluindo indivíduos, grupos, redes ou instituições) interpretam e agem com base no acesso ou nas habilidades percebidas ou reais (KAUFMANN; BERGMAN, JOYE, 2004).

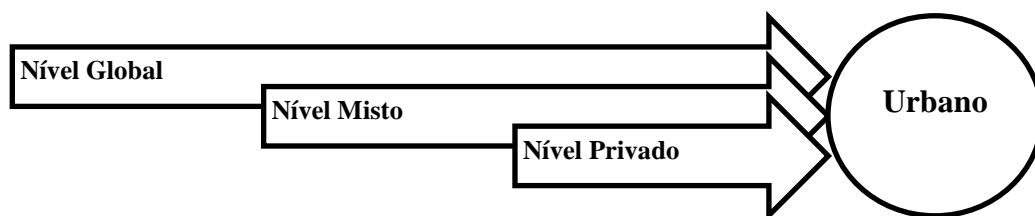
Conforme Urry e Elliott (2010), a identidade reformula-se em termos de capacidades para movimento. A vida ‘em movimento’ é o tipo de vida em que o deslocamento espaço-temporal é central. Tais exigências demandam flexibilidade, adaptabilidade e reflexividade – estar pronto para o inesperado, abraçar a novidade e ter capacidade crítica. Porém, uma vida em movimento também é uma vida de percalços, como avanços sexuais efêmeros, viagens imprevisíveis, separação de entes queridos e altamente dependente de uma série de tecnologias de tempo real (URRY; ELLIOTT, 2010; VIRILIO, 1999). Uma nova simultaneidade foi constituída, o que significa mudanças substanciais na política, no exercício do poder e resistência a ela, mas também nos modos de perceber e organizar a vida cotidiana (JEREZ, 2016).

O cotidiano reformulado pela mobilidade é espacialmente localizado nas cidades. Estas conectadas por conjuntos sociais e técnicos intimamente ligados, onde todos os aspectos da vida urbana são totalmente infundidos e dependentes de redes de infraestrutura (GRAHAM; MARVIN, 2002). Logo, ao reformular as identidades dos indivíduos, a mobilidade também estrutura o cotidiano das cidades e suas conexões sócio técnicas. Para o entendimento de como o cotidiano se relaciona com a sociedade como um todo, é de importância crucial a Revolução Urbana de Lefebvre. Por sua teorização da vida global, urbana (mista) e cotidiana (privada) como níveis de prática social relacionados através da

mediação (GOONEWARDENA, 2008). Lefebvre atribuiu peso considerável à materialidade do urbano com sua distinção entre três níveis da totalidade social. Este dispositivo analítico integra, em vez de separar questões urbanas de outros níveis de totalidade: a ordem macro da sociedade e as (micro) realidades da vida cotidiana (KIPFER *et al*, 2008).

Conforme Lefebvre (2003), no nível global estão as relações mais gerais que ditam o urbano, tais como o mercado, as políticas do espaço, o espaço institucional, o próprio Estado e as ideologias que o governam. No nível misto de Lefebvre está a cidade propriamente e das suas formas-funções-estruturas que mediam a relação entre o global e o privado. Este último nível está o *habitar (dwelling)*, o lugar de agentes menores, dos imóveis privados, da família.

Figura 1: Níveis do urbano



Fonte: baseado em Lefebvre (2003)

O conceito de nível é mais útil em expressar uma complexidade que é diferenciada, mas estruturada dentro de um todo (uma totalidade); e tem o mérito de unir mobilidade e estrutura, ao mesmo tempo em que ajuda a elaborar as realidades de desenvolvimento desigual e contradição da totalidade social em novas formas. A visão resultante da totalidade, traz à luz aquelas (possíveis e reais) conjunturas em que um nível medeia outro (GOONEWARDENA, 2008). A urbanização, forja uma perspectiva sobre os processos espaciais que vão além dos entendimentos tradicionais do presente, que pode, assim, emergir como o resultado, ele próprio multifacetado, de múltiplas relações de produção; econômicas, históricas, geográficas e culturais; e apesar de sua alta especificidade, como o produto de um processo globalmente detectável (BERTUZZO, 2016).

Como parte do cotidiano das cidades, a mobilidade ao ser perturbada torna-se fator gerador de novas dinâmicas no urbano. E é esse ponto que pretendemos explorar. O contexto da paralisação dos caminhoneiros no Brasil em maio de 2018 – fato gerador de um caos logístico e humano – é o foco desta pesquisa. Como nos explica Graham (2010), a interrupção ou destruição em um ponto em uma rede de água, transporte, comunicação ou energia tende a se mover por todo o sistema de infraestrutura. E como esses sistemas tecnológicos são densamente interligados e mutuamente dependentes, a interrupção em um ponto da rede tende a se espalhar rapidamente para outros e gerar problemas. Um exemplo relativamente recente de caos logístico e humano ocorreu quando da erupção do vulcão Eyjafjallajökull na Islândia em 2010 causando uma total paralisia da aeromobilidade em todo o hemisfério norte (BIRCHNELL; BÜSCHER, 2011). Aqui vale uma ressalva: a paralisação causada pelo vulcão foi causada por um fenômeno natural; algo de difícil previsão e controle impossível.

Interrupções infraestruturais fornecem dispositivos heurísticos importantes ou oportunidades de aprendizagem através das quais a ciência social crítica pode desvelar políticas urbanas, tecnológicas e de infraestrutura de maneiras raramente detectáveis quando esses sistemas estão funcionando normalmente (GRAHAM, 2010). Para tal, três pontos-chave são necessários: infraestrutura urbana analisada pelos agrupamentos (conjuntos complexos que trazem todo o tipo de agentes humanos, não humanos e naturais para uma multiplicidade de ligações contínuas através do espaço geográfico), pelas mediações tecnológicas (o social e técnico, também operam, com efeito, para transformar continuamente o natural em cultural) e pelas políticas (a construção de espaços de mobilidade e fluxo para alguns, o que sempre envolve a construção de barreiras para outros). Entendendo os níveis do urbano na cidade é possível buscar compreender como a imobilidade influencia o cotidiano (GRAHAM, 2010). Diante dos desafios impostos pela paralisia causada pela greve dos caminhoneiros no Brasil, buscou-se verificar a natureza potencialmente reveladora da imobilidade numa sociedade acostumada à vida móvel.

COMO ESTOU CONDUZINDO?

Frente ao problema descrito e objetivando uma compreensão mais abrangente do comportamento dos indivíduos e das empresas em relação ao contexto apresentado, escolhemos investigar a paralisação com base em seus efeitos apontados, medidos em seu período de duração e nos noventa dias posteriores ao fim do fato. Assim, a partir de um *corpus* de pesquisa formado por 95 documentos secundários (acessados virtualmente entre 18 de maio e 02 de setembro de 2018) da mídia especializada que cobriu o evento, realizamos nossas análises. Cada documento recebeu um código de identificação que vai de D01 a D95.

A metodologia utilizada foi a Análise de Conteúdo. Esta se refere a um “conjunto de técnicas de análise das comunicações que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens” (BARDIN, 2016, p. 44). Adotamos esta técnica por sua capacidade de redução da complexidade de uma coleção de textos, originando, em suas três etapas de análises (i.e., análise prévia, exploração do material, tratamento dos resultados em categorias e interpretação), uma forma de expressão interpretativa do objeto estudado (BAUER; GASKELL, 2008). Para auxílio na organização dos dados, utilizamos o software NVivo 12 como ferramenta de suporte. Este “além da finalidade básica de facilitar e agilizar as análises, tem a função tanto de validar quanto de gerar confiança, qualificando o material coletado” (MOZZATO; GRZYBOVSKI, 2011, p. 743).

As categorias foram geradas a partir do pensamento de Lefebvre (2003) em “A Revolução Urbana”, quando este trata dos níveis do urbano. Tendo em vista que foi nas cidades que os efeitos da paralisação dos caminhoneiros puderam ser melhor observados, e que estas fazem parte do nível misto com suas formas-funções-estruturas, acrescentamos as contribuições de Graham (2010) sobre falhas infraestruturais da cidade. As categorias elaboradas apresentam-se no quadro a seguir.

Quadro 1: Níveis da Condição Urbana

Código	Categorias	Descrição
11	Nível Global	As relações mais gerais: mercado e políticas do espaço; espaço institucional; Estado; ideologias.
12	Nível Misto	O nível da cidade, do agrupamento, das formas-funções-estruturas.
121	Ajuntamentos	Conjuntos complexos que trazem todo o tipo de agentes humanos, não humanos e naturais para uma multiplicidade de ligações contínuas através do espaço geográfico.
122	Mediações tecnológicas	O social e técnico, também operam, com efeito, para transformar continuamente o natural em cultural.
123	Políticas	A construção de espaços de mobilidade e fluxo para alguns, o que sempre envolve a construção de barreiras para outros.
13	Nível Privado	O habitar; os imóveis privados. O lugar dos agentes menores; a família.

Fonte: elaborado pelos autores com base em Lefebvre (1970) e Graham (2010).

Para cada categoria, levantamos enunciados classificados em eventos que ocorreram durante e após a paralisação. Discutiremos nas próximas seções cada um desses momentos da paralisação relacionando com as dimensões utilizadas de forma a responder nossos questionamentos iniciais.

ESCOLHENDO O DESTINO DE SEMPRE

A paralisação gerada pelos caminhoneiros foi motivada principalmente por exigências de mudanças na política de reajuste dos combustíveis da Petrobras (o valor variava de acordo com o câmbio e o preço internacional do petróleo) e redução da carga tributária para o diesel, de maneira a gerar diminuição do preço do combustível. Além disso, fez parte da pauta de reivindicações, o tabelamento do valor do frete, reserva de mercado para serviços contratados pelo Governo, a exemplo da Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB, e isenção de pedágio para caminhões com eixo suspenso (caminhão sem carga que esteja se deslocando com um dos eixos fora do chão), entre outros pedidos (ESTADÃO, 2018b). Com isso, os grevistas esperavam melhorar seus ganhos com a atividade logística.

Após 10 dias de caos, gerando sérios problemas de desabastecimento no país, governo e grevistas entraram em acordo. As medidas tomadas pelo Governo para acabar com a greve e atender as reivindicações foram, principalmente, congelamento no preço do combustível por 60 dias e redução de seu preço. No entanto, tal medida custou cerca de R\$ 8 bilhões aos cofres públicos, obrigando o Governo a extinguir subsídios para a indústria química, quase eliminar incentivos para exportadores e reduzir o orçamento para programas sociais (EXAME, 2018).

Nosso questionamento específico inicial de pesquisa tratava das lacunas estruturais que favoreceram a paralisação. Para respondê-lo, adentramos no nível global. Sobre relações mais gerais entre a cadeia de suprimento e a de consumo, o que mais se destaca no *corpus* de pesquisa é a dependência logística brasileira do setor de transporte rodoviário, como já demonstrado por Rolnik e Klintowitz (2011) ou Valente (2013). É a principal lacuna

estrutural brasileira que favoreceu a expressividade da paralisação, como ilustram os trechos a seguir retirados do *corpus*.

Basicamente, porque o país depende fortemente do transporte rodoviário para transportar bens, pessoas e produtos - inclusive matérias-primas e insumos como os combustíveis. O resultado é que, hoje, 90% dos passageiros e 60% da carga que se deslocam pelo país são movimentados em rodovias. (D27)

A atual greve dos caminhoneiros evidencia a importância do transporte de carga rodoviário para o Brasil. O setor representa mais de 60% de tudo o que circula no país, incluindo itens essenciais, como alimentos e combustíveis. Os grevistas conseguiram não apenas parar o país, mas também pressionar o Governo e o Congresso. (D43)

Conforme Fleury (2012), uma matriz logística desbalanceada, além de afetar o meio ambiente, aumenta os custos logísticos. Tendo em vista a alta concentração logística nesse mesmo modal, outras lacunas a ele relacionadas também se tornaram evidentes. São elas: alta carga tributária, excesso de oferta, política liberal de reajuste do combustível, infraestrutura precária, dependência de petróleo e inabilidade política do Governo em lidar com as reivindicações do setor. Como demonstram, respectivamente, os trechos seguintes.

Os impostos representam quase a metade do valor do combustível na refinaria. Segundo eles, uma carga tributária menor daria fôlego ao setor, já que o diesel representa 42% do custo do frete. (D03)

[...] os estímulos durante o governo de Dilma Rousseff para a compra de caminhões geraram um excesso de frota, reduzindo o valor dos fretes. (D71)

Para reduzir o preço do diesel, as entidades querem que o Governo estabeleça uma regra para os reajustes do produto - hoje, os preços flutuam de acordo com o valor do petróleo no mercado internacional e a cotação do dólar. (D27)

A malha rodoviária brasileira é de 1,7 milhão de quilômetros, mas desse total apenas 12,2% (210.618 de quilômetros) está pavimentado. Essa falta de infraestrutura é apontada como um dos principais fatores que encarecem o transporte de carga por rodovia no Brasil, afetando a depreciação do veículo, sua manutenção e desgaste de pneus, que juntos representam 40% do custo do frete. (D43)

Enquanto vemos avançar mundo afora trens e caminhões com energia solar, internet das coisas e *blockchain* na logística de transportes, entre outras inovações, governo e políticos se restringem a discutir o preço e os subsídios aos combustíveis fósseis. (D45)

Uma semana antes de convocar a greve, a Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros) solicitou uma reunião com a Presidência da República para debater as reivindicações da categoria, sob risco de ocorrer uma paralisação nacional. A entidade foi solenemente ignorada. O governo só acordou, de fato, para o problema quando a crise de desabastecimento passou a ocupar as manchetes dos jornais. Mas era tarde demais. (D35)

Considerando esses primeiros achados, pode-se contemplar a possibilidade real de crises logísticas num país altamente dependente de um único sistema de transporte. Foi só este sistema ser perturbado que as cidades entraram em colapso, o que demonstra as más escolhas políticas feitas ao longo da história recente do Brasil; escolhas estas que privilegiam apenas um modal de transporte, aumentando o poder de negociação para uma classe específica ou grupo de pessoas – no caso os caminhoneiros –, e ao mesmo tempo, diminuindo a motilidade (KAUFMANN; BERGMAN; JOYE, 2004; KAUFMANN, 2014) dos demais atores envolvidos nas cadeias de suprimento e consumo do país.

Assim, a logística brasileira, com seu sistema arcaico, mal gerido e malconservado, ganha peso no atual contexto de crise. Enquanto as soluções oriundas do *corpus* de pesquisa apontam para a diversificação de modal, uma oportunidade histórica para mega investimentos infraestruturais é perdida por ineficiência governamental. Como observado nos efeitos gerados pela paralisação, não há recursos disponíveis para tal. O país passa por uma crise econômica (BARBOSA FILHO, 2017) e precisou cortar investimentos para atender às demandas dos caminhoneiros (EXAME, 2018). O Governo acabou estimulando o *status quo* ao invés de transformar as grandes cadeias logísticas em cadeias curtas, estas sim, mais eficientes e imunes aos efeitos de crises sistêmicas (SCARABELLOT; SCHNEIDER 2012), como a paralisação demonstrou.

Finalmente, as exigências dos caminhoneiros por reserva de mercado, tabelamento do valor do frete e mudança na formação de preço do combustível, que foram atendidas pelo Governo, vão contra a livre concorrência, livre negociação e livre precificação; o que é contraditório à ideia de economia de mercado que vem sendo adotada como política econômica no Brasil há um quarto de século e a Lei nº 12.529 que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, que é clara ao proibir “limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa” no país (BRASIL, 2011); e que, em complemento, afeta diretamente o mercado privado de transportes, a principal fonte empregadora de caminhoneiros.

Assim, um olhar mais atento à paralisação revela, também, uma relação conflituosa dentro do campo dos transportes brasileiros. Campo no qual cerca de um terço de seus membros, (CNT, 2018; FOLHA, 2018), é autônomo. Ou seja, uma opção que em tese geraria mais liberdade para os caminhoneiros poderem tomar suas decisões de atuação no mercado. No entanto, o que se viu foi uma busca por mais proteção estatal. O que configura um conflito sobre qual deve ser a influência do Estado no setor. Isto por que no neoliberalismo, o bem-estar humano seria melhor promovido através da maximização das liberdades empresariais dentro de um quadro institucional caracterizado por direitos de propriedade privada, liberdade individual, mercados e comércio livres. Sendo o papel do

Estado apenas criar e preservar um quadro institucional apropriado a estas práticas (HARVEY, 2006; POMPEU; MELO, 2016).

De certa forma, as principais soluções buscadas para o problema da paralisação não passam de remendos que não resolvem o problema, só o retardam a próxima crise. É como se as escolhas sempre nos levassem para caminhos que já conhecemos e que sabemos exatamente o que nos aguarda.

IMPROVISANDO ROTAS ALTERNATIVAS

Em nosso segundo questionamento específico, apontamos para a necessidade de compreender que novas práticas surgiram a partir da imobilidade gerada pela paralisação. Aqui, os níveis misto e privado pautam nossas análises.

Levando em consideração a divisão feita com base no trabalho de Graham (2010), iniciamos nossas análises pelas práticas observadas nos ajuntamentos sociais (*assemblage*), em seguida nas mediações tecnológicas e por último nas políticas adotadas. A paralisação desvelou comportamentos nos indivíduos que vão em direção tanto à civilização quanto à barbárie (RÜDIGER, 2002). Por um lado, foi possível observar um suporte aos grevistas, com populares apoiando e ajudando a manter a paralisação bem como testemunhar solidariedade entre os afetados pela imobilidade. Por outro, no entanto, atos de opressão para com os pares e vandalismos, tanto de grevistas como de populares, e até ações que poderiam facilmente ser classificadas como terroristas. Os trechos a seguir ajudam a ilustrar o respaldo localizado e opressão terrorista apregoados.

Acredito que o momento de recessão econômica também contribuiu para essa união entre o caminhoneiro e o trabalhador em geral. Muitas pessoas estão desempregadas e esse foi mais um motivo para os brasileiros se unirem em prol de uma insatisfação em comum. (D62)

Um motorista teve seu caminhão depredado após tentar furar um bloqueio da greve dos caminhoneiros em Minas Gerais. Um vídeo que circula nas redes sociais mostra a ação de um grupo favorável à greve e a fuga do motorista do veículo, que escapou do ataque com ferimentos leves. (D06)

A Polícia Federal abriu 54 inquéritos para investigar crimes, entre eles o de sabotagem a uma linha férrea em Bauru (SP) e contra duas torres de transmissão de energia. (D64)

Por outro lado, a situação de anormalidade revelou tanto uma condição de desorientação como de adaptação frente ao desconhecido. A imobilidade pode ser mitigada através de ações que ajudem às pessoas tolerar um ambiente desconfortável; inconveniente. Mas, nas rotinas diárias de deslocamento, há níveis de conforto e conveniência altamente suscetíveis a falhas. Em vidas móveis, a paralisia decorrente de atrasos, aglomerações, greves e acidentes é comum; exigindo tolerância a falhas. O conforto pode atenuar tais problemas, como salas VIP, um ambiente silencioso, assento mais

espaçoso, etc.; as diferentes classes, incluindo econômica, executiva e primeira. Esses confortos podem atenuar possíveis problemas de mobilidade e permitir que as pessoas aceitem com mais facilidade as falhas quando estas ocorrerem (BIRTCHNELL; BÜSCHER, 2011).

Assim, enquanto alguns se desesperam estocando alimentos em quantidades monumentais, outros passam horas em longas filas para abastecer o carro, outras pessoas passaram a promover estratégias de prevenção para evitar que os resultados da imobilidade do período voltem a se repetir ou se valer de tecnologias alternativas para voltar à normalidade do cotidiano. Os exemplos extraídos do *corpus* a seguir demonstram esse medo e desorientação coletiva e essas estratégias mitigadoras.

Foram momentos de incerteza, com o desabastecimento batendo na porta do brasileiro, governantes completamente perdidos e as aglomerações de consumidores em postos e supermercados despertando memórias nada agradáveis dos tempos em que a economia brasileira era uma verdadeira bagunça. (D78)

Cris Santana, também viu o botijão de gás esvaziar e aproveitou a sanduicheira elétrica para fazer a carne. “Para esquentar água e fazer outras coisas, uso a churrasqueira a carvão”, explica a dona de casa (D53).

Diversas empresas, não só do agronegócio, estão formando frota. Algumas já tinham caminhões e estão retomando seu uso. Outras estão recorrendo a leasing ou aluguel de frotas inteiras. (D92)

No que tange o nível das mediações tecnológicas, pode-se observar o papel primordial das redes sociais para tornar a paralisação possível. Essa articulação informacional também acabou por aumentar os problemas gerados pela paralisação ao facilitar a propagação de boatos e *fake news* e tornar a situação ainda mais caótica. A tecnologia pode oferecer oportunidades infinitas de aprimoramentos para o bem viver com equilíbrio, serenidade e compaixão, e ao mesmo tempo um mundo de novas ameaças. Algo que vai de encontro às críticas de Virilio (1999, p. 89) à modernidade e à tecnologia. Para ele, quando se inventa o navio, se inventa também o naufrágio; quando se inventa o avião, também se inventa o acidente aéreo. Toda tecnologia carrega sua própria negatividade, que é concomitante ao progresso técnico. Algo que vale tanto para as redes sociais (vetor de difusão) como para o sistema de mobilidade rodoviário (sistema anômalo gerador de imobilidade). Os trechos a seguir ilustram nossa análise.

Com receio de ficar sem alimentos por conta de outra greve, o brasileiro caçou perguntas sobre “estocar” no Google. (D41)

Apesar de desmentida a informação sobre a paralisação, filas de carros se formavam num posto da avenida Norte. Marcelo Teixeira, pintor, explicou porque resolveu tentar encher seu tanque neste domingo. “Vim abastecer para me prevenir, na última greve fui bastante prejudicado, pois preciso da moto para trabalhar”. (D94)

Por fim, no nível das políticas, as subjetividades observadas foram soluções excludentes por parte dos governos e práticas abusivas por parte de empresários. Pode-se observar que em momentos de crise, as escolhas políticas mitigadoras farão com que parte da população seja marginalizada. Além disso, há também ações deliberadas, baseadas na lógica da oferta e da demanda, que prejudicam ainda mais uma população desorientada e submissa a uma condição especulativa que favorece aqueles que detém poder sobre o produto gerador da paralisação – combustíveis.

Caso a greve dos caminhoneiros continue e falte combustível para abastecer os ônibus, a Secretaria vai fazer um plano de contingência, com a manutenção das linhas onde há maior demanda, para que os ônibus não deixem de circular na capital baiana. (D17)

Em um posto na zona sul, o litro da gasolina chegou a nove reais, e foi interditado pelo Procon horas depois por práticas abusivas. Sem ter o que vender, muitos postos foram fechando ao longo do dia. (D07)

Em resumo, o imprevisto frente à paralisia foi a principal estratégia utilizada, especialmente pelo Governo, na busca pela normalidade. E devido a isso, a sociedade transitou por uma tênue linha que a dividiu em civilização e barbárie, poder e submissão. Antagonismos que criam e recriam identidades políticas podem nos ajudar a entender de como a sociedade brasileira reagiu a uma condição de paralisia e quão dependente ela é dos sistemas de mobilidade rodoviários.

O DESESPERO DE UM PNEU FURADO NUMA ESTRADA ESCURA E VAZIA

Nosso terceiro questionamento específico abordava o que os achados de nossa pesquisa revelavam sobre a sociedade brasileira. Focamos principalmente nos efeitos da paralisação no nível privado. Podemos observar uma sociedade despreparada, irracional, individualista e desorientada quando esteve diante de uma mobilidade afetada. A modernidade, então, exige o fluxo para que a sociedade mantenha sua racionalidade. Estar imóvel é estar inadequado aos fluxos contemporâneos (URRY, 2007). Os trechos a seguir exemplificam como traços de despreparo frente ao desconhecido, individualismo exacerbado, irracionalidade e medo foram identificados no *corpus* de pesquisa.

“Eu consigo estocar apenas 13 mil litros de leite. Espero que esse problema termine logo, pois não há o que eu possa fazer e se não escoar o leite, vou ter que jogar tudo fora novamente. Tenho que continuar ordenhando as vacas, pois, caso contrário, elas podem adoecer”. (D22)

“Só tenho combustível suficiente para trabalhar esta noite. E aí, depois, seja o que Deus quiser”, disse o motorista de aplicativo. (D18)

Nas circunstâncias em que todos compartilhamos dos mesmos recursos, pessoas agindo racionalmente em interesse próprio acabam tendo um

comportamento coletivo irracional e que prejudica a todos - esgotando os recursos comuns. (D10)

A briga começa com dois homens que seguravam dois galões enquanto aguardavam na fila. Após uma troca de socos, um deles atira o outro no chão. Enquanto outras pessoas tentam apartar, uma senhora chega ao local batendo em um deles com um recipiente vazio. Acabou. A confusão dura cerca de meio minuto. (D40)

No Recife, a cidade tem, em plena sexta-feira, um movimento bastante parecido com os feriados: pouca gente nas ruas e parte dos comércios fechados. (D24) O feriado prolongado de *Corpus Christi* começou com estradas e praias vazias no Estado de São Paulo. Em algumas rodovias, em horário de pico, tinha menos carros até do que num dia comum. (D72)

A partir do contexto turbulento descrito anteriormente, foi possível verificar como a sociedade brasileira reagiu ao inesperado. Comportamento que se assemelha ao medo líquido de Bauman (2006) - um medo difuso, um medo de algo de que não se tem certeza ou de onde ele virá. Para o autor, não há estruturas sólidas ao nosso redor, capazes de construir confiança, para investir esperanças e expectativas. Diante disso, a ética predominante observada foi a de “Cada um por si”; uma sociedade sem direção ou significado. O que reverbera tanto nas ações no nível individual quanto nos institucionais ou governamentais. A Figura 2 resumiu nossas descobertas sobre o desligamento e aponta como cada nível de imobilidade contribuiu para o desastre logístico e o caos geral relatados.

Figura 2:



Fonte: Elaborado pelos autores

Essas descobertas demonstram a natureza estranha, surpreendente e potencialmente reveladora da imobilidade em um mundo de vida móvel. Uma sociedade aflita, desorientada e até bárbara quando ordem, rotina e o habitual são perturbados. Muitos são incapazes de escapar, mesmo provisoriamente, das instalações que a modernidade produziu. E por isso, tornam-se totalmente dependentes e com pouca capacidade de se adaptar às contingências.

NOTAS DE VIAGEM

A fim de responder ao questionamento sobre as consequências de uma vida móvel paralisada, este trabalho nos levou a algumas considerações importantes sobre o que está acontecendo atualmente no Brasil, tanto visando a compreensão de seus deslocamentos logísticos quanto o comportamento da população em situações extremas. O que demonstrou como o urbano foi alterado pela paralisia gerada.

A exacerbação já anunciada da dependência do país em relação ao transporte rodoviário tornou-se ainda mais clara, bem como a incapacidade do governo para gerar soluções para este problema. A greve foi então resultado da desigualdade: excesso de potencial de oferta e falta de estímulo ao setor. Concentrar-se no governo como causa dos problemas e não perceber que o foco deveria estar no mercado pode ter sido o maior erro cometido pelos motoristas de caminhão. O setor privado da economia tem o hábito de gerar suas próprias soluções para problemas estruturais; soluções que “eliminam” a dependência de serviços regulamentados, controlados e protegidos. Como resultado, novas cadeias de suprimentos tendem a surgir. O que mostra que ausência de um intelectual orgânico que não apontasse para as contradições das pautas da greve acabou por gerar resultados negativos para os próprios caminhoneiros. Embora, fosse muito difícil existir alguém com tanta representatividade que pudesse transitar pelas diversas vertentes do movimento. A ação dos caminhoneiros acabou sendo um evento de impacto que gerou um estado de medo permanente na população e, ao mesmo tempo, um retorno do sistema logístico ao setor produtivo que já terceirizou.

O medo de permanecer imóvel levou a ações irracionais e gerou novas práticas, como armazenamento de alimentos ou confrontos em filas quilométricas. Comportamento típico de uma sociedade encurralada, irracional, aflita, que acaba sendo guiada pelos instintos primitivos de sobrevivência. Se a mobilidade já foi um recurso da sociedade contemporânea, necessária à boa vida, agora, como este caso revela, a imobilidade é uma ameaça real e iminente, suficiente para produzir o caos. Sem movimento, a sociedade reage como se estivesse sofrendo de hipóxia. Confusão, perda de memória e problemas cognitivos, desorientação e movimentos descoordenados são alguns sintomas. As transgressões provocadas pelo medo da imobilidade parecem nos mostrar uma sociedade incapaz de reagir à paralisia. A sociedade brasileira não consegue se adaptar a mudanças inesperadas? Ou talvez, seja altamente adaptado ao nomadismo moderno de uma forma que, quando desafiada, surgem reações sociais que se aproximam da barbárie? Essas questões acabam sendo reveladoras da vida social diante do desconhecido.

No entanto, a imobilidade não é de todo mal. No nível pessoal, pode nos atrasar ao ponto de ver o que a modernidade está fazendo conosco (visão existencial); no nível social, pode revelar que não temos mais uma consciência coletiva (sociedade individualizada); no nível institucional pode forçar os gestores públicos a ver o mundo além dos algoritmos (governo para as pessoas). Enquanto isso, a vida continua e a possibilidade de paralisações semelhantes se repetirem mundialmente, como ocorrido na Índia em julho de 2018 (REUTERS, 2018), mostra que o fenômeno da imobilidade logística não está localizado apenas no Brasil, podendo indicar contradições nas políticas neoliberais adotadas em diferentes nações.

Fernando, um médico de 55 anos, estava em uma noite de sábado se preparando para dormir quando recebeu uma mensagem em seu celular avisando que uma nova greve de caminhoneiro era iminente. Como ele usa o carro para trabalhar e com uma nova memória do que tinha acontecido meses atrás, ele decidiu levantar cedo no dia seguinte para abastecer seu veículo. Ao chegar ao posto de gasolina, ele ficou surpreso ao ver uma fila enorme de motoristas ansiosos que também resolveram se prevenir depois de receber o mesmo alerta. Ele consegue abastecer seu carro depois de uma longa espera.

Pedro, um caminhoneiro de 44 anos, está agendado para se reunir com um representante de uma grande companhia aérea. Ele está desempregado há algumas semanas e recebeu um convite para assinar um contrato de serviço com a empresa. Pedro ainda é cético sobre os desdobramentos da greve. Para ele, a vida continua difícil, e os poucos fretes que ele ainda contratou não lhe dão o retorno esperado. Após a reunião com o representante da grande companhia aérea, Pedro sai parcialmente satisfeito. Ele acabou assinando um contrato de longo prazo, mesmo que por um preço abaixo do acordado pelo governo após a greve; O contrato garante-lhe trabalho durante todo o ano.

REFERÊNCIAS

ADEY, P. If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities. *Mobilities*, v. 1, n. 1, p. 75-94, 2006.

BARBOSA FILHO, F. de H. A crise econômica de 2014/2017. *Estud. av.*, São Paulo, v. 31, n. 89, p. 51-60, 2017.

BARDIN, L. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições, v. 70, 2016.

BAUER, M. W.; GASKELL, G. *Pesquisa Qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

BAUMAN, Z. *Medo líquido*. Zahar, 2008.

BBC BRASIL. *Petrobras perde R\$ 126 bi em valor de mercado desde início da greve dos caminhoneiros*, 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44230784>. Acesso em: 12 nov. 2018.

BERTUZZO, E. T. *During the Urban revolution – Conjunctures on the streets of Dhaka*. In: *Urban Revolution Now*. Routledge, 2016. p. 65-86.

BIRCHNELL, T.; BÜSCHER, M. Stranded: An Eruption of Disruption, *Mobilities*, v. 6, n. 1, p. 1-9, 2011.

BRASIL. *Lei nº 12.529 de 30 de novembro de 2011*. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Brasília, nov. 2011.

CNT. *Boletim Estatístico CNT (Confederação Nacional do Transporte) – Agosto 2018*. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Boletim/boletim-estatistico-cnt>. Acesso em: 12 nov. 2018.

CRESSWELL, T. Towards a politics of mobility. *Environment and planning: society and space*, v. 28, n. 1, p. 17-31, 2010.

ESTADÃO. *Greve de caminhoneiros deixa rastro de prejuízos bilionários em todo o País*, 2018a. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,greve-de-caminhoneiros-deixa-rastro-de-prejuizos-bilionarios-em-todo-o-pais,70002331980>. Acesso em: 12 nov. 2018.

ESTADÃO. *Caminhoneiros chegam ao palácio do planalto com pauta mais gorda*, 2018b. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,caminhoneiros-chegam-ao-palacio-do-planalto-com-pauta-mais-gorda-de-reivindicacoes,70002326974>. Acesso em: 12 nov. 2018.

EXAME. *Quem vai pagar a conta do acordo dos caminhoneiros*, 2018. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/quem-vai-pagar-a-conta-do-acordo-dos-caminhoneiros>. Acesso em: 12 nov. 2018.

FLEURY, P. F. *Logística no Brasil: situação atual e transição para uma economia verde*. Fundação Brasileira para o Desenvolvimento Sustentável – FBDS, 2012.

FOLHA de São Paulo. *Empresas têm 60% do transporte rodoviário*, 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/empresas-tem-60-do-transporte-rodoviario.shtml>. Acesso em: 12 nov. 2018.

GRAHAM, S.; MARVIN, S. *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge, 2002.

GRAHAM, Stephen (Ed.). *Disrupted cities: When infrastructure fails*. Routledge, 2010.

GOONEWARDENA, K. *Marxism and everyday life: on Henri Lefebvre, Guy Debord, and some others*. In: *Space, Difference, Everyday Life*. Routledge, 2008. p. 131-147.

JENSEN, A. Mobility, space and power: On the multiplicities of seeing mobility. *Mobilities*, v. 6, n. 2, p. 255-271, 2011.

JEREZ, F. A. La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y Economía*, n. 31, p. 15-32, 2016.

KIPFER, S. et al. *On the Production of Henri Lefebvre*. In: *Space, Difference, Everyday Life*. Routledge, 2008. p. 15-38.

LEFEBVRE, H. *The urban revolution*. U of Minnesota Press, 2003.

HARVEY, David. Neo-Liberalism as creative destruction. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, v. 88, n. 2, p. 145-158, 2006.

KAUFMANN, Vincent. Mobility as a tool for sociology. *Sociologica*, v. 8, n. 1, 2014.

KAUFMANN, Vincent; BERGMAN, Manfred Max; JOYE, Dominique. Motility: mobility as capital, *International journal of urban and regional research*, v. 28, n. 4, p. 745-756, 2004.

MOZZATO, A. R.; GRZYBOVSKI, D. Análise de conteúdo como técnica de análise de dados qualitativos no campo da administração: potencial e desafios. *Revista de Administração Contemporânea*, v. 15, n. 4, p. 731-747, 2011.

POMPEU, G. V. M.; MELO, R. V. C. A Contraditória Relação entre Livre-Mercado e Desenvolvimento Humano: Possíveis Soluções a partir do Conceito de Capacidades em Amartya Sen. *Direito, Estado e Sociedade*, n. 49, p. 188-207, 2016.

REUTERS. *Indian truckers end strike after eight days*, 2018. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-india-strike/indian-truckers-end-strike-after-eight-days-idUSKBN1KI03T>. Acesso em: 13 nov. 2018.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I) Mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudos avançados*, v. 25, n. 71, p. 89-108, 2011.

RÜDIGER, Francisco. *Civilização e barbárie na crítica da cultura contemporânea, leitura de Michel Maffesoli*, Porto Alegre, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2002.

SCARABELOT, M.; SCHNEIDER, S. As cadeias agroalimentares curtas e desenvolvimento local – um estudo de caso no município de Nova Veneza/SC. *Revista Faz Ciência*, v. 14, n. 19, p. 101, 2012.

SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. *Environment and planning*, v. 38, n. 2, p. 207-226, 2006.

SHELLER, M.; URRY, J.; HANNAM, K. Mobilities, Immobilities and Moorings', Editorial Introduction to Mobilities. *Mobilities*, v. 1, n. 1, p. 1-22, 2006.

URRY, J. *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge, 2000.

URRY, J. *Mobilities*. London: Polity. 2007.

URRY, J.; ELLIOTT, A. *Mobile lives*. Routledge, 2010.

VALENTE, J. A. *Infraestrutura, transportes e mobilidade territorial*. São Paulo: Editora da Fundação Perseu Abramo (Coleção Projetos para o Brasil), 2013.

VIRILIO, P. *Politics of the Very Worst*, New York: Semiotext(e), 1999.