

A GREVE DOS CAMINHONEIROS: REPERCUSSÕES E IRREGULARIDADES

THE STRIKE OF TRUCKERS DRIVERS: REPERCUSSIONS AND IRREGULARITIES

ABRANTES, Railton César Gonçalves de¹
SANTOS, Vanessa Érica da Silva²
TAVARES, Fernanda Beatryz Rolim³

RESUMO

Um dos eventos mais marcantes no Brasil em maio de 2018 foi a greve dos caminhoneiros. Durante o período de 11 (onze), dias o país submeteu-se a um desabastecimento generalizado que comprometeu a oferta de bens e serviços, dentre outras problemáticas. Ocorreram perdas em inúmeros setores da produção, onde maioria geraram consequências direcionadas e sentidas pelos consumidores, como a falta de produtos e a prática abusiva dos preços. Torna-se difícil precisar os efeitos a médio e longo prazo decorrentes do movimento e o CADE ainda investiga a eventual prática de locaute. A presente pesquisa visa descrever a política de preços adotada pela Petrobras, causas que possam ter ocasionado esses conflitos e a greve dos caminhoneiros, os impactos causados pela greve e suas consequências a nível nacional, descrevendo situações e relacionando-as com a legislação.

Palavras-chave: Crise dos combustíveis; Desabastecimento no Brasil; Greve dos caminhoneiros.

ABSTRACT:

One of the most striking events in Brazil in May 2018 was the truckers' strike. During the period of 11 (eleven) days, the country underwent a generalized shortage that compromised the supply of goods and services, among other problems. Losses have occurred in many sectors of production, where most have had consumer-driven and direct consequences, such as a lack of products and abusive prices. It is difficult to determine the medium and long-term effects of the movement and CADE is still investigating the possible practice of locution. The present research aims at describing the pricing policy adopted by Petrobras, causes that may have

¹ Graduando em Direito pelo CCJS da UFCG; Mestre em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas, SP; Master in Business Administration (MBA) pela Fundação Getúlio Vargas, RJ/PB; Docente de Medicina no CFP/UFCG; Médico Anestesiologista do Hospital Regional de Sousa – PB. E-mail: railtonabrantres@gmail.com

² Graduada em Ciências Jurídicas e Sociais pela Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), Especialista em Direito do Trabalho pela UNOPAR, Especialista em Direito Penal e Processo Penal pela UFCG, Pós-graduanda (especialização) em Gestão Pública pelo IFPB e Mestranda em Sistemas Agroindustriais – CCTA/UFCG, Professora Substituta da UFCG, e-mail: vanessa.erica@hotmail.com

³ Graduada em Ciências Contábeis pela Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), Especialista em Gestão Ambiental pela UFCG, Pós-graduanda (especialização) em Gestão Pública pelo IFPB, Pós-graduanda (especialização) em Contabilidade para Gestão Pública e Empresarial e Mestre em Sistemas Agroindustriais – CCTA/UFCG, email: nanda_sodi@hotmail.com

caused these conflicts and the strike of the truck drivers, the impacts caused by the strike and its consequences at a national level, describing situations and relating them to legislation. Times New Roman, tamanho 10, justificado, com espaçamento simples. Parágrafo único em inglês, com cerca de 150 a 250 palavras; cinco keywords separadas por ponto e finalizadas por ponto.

Keywords: Fuel crisis; Shortage in Brazil; Strike of truck drivers.

1.INTRODUÇÃO

O preço do litro da gasolina apresentou certa estabilidade até 2016. A partir de 2017 entretanto, tornou-se gradativamente mais dispendioso até passar de R\$ 4,00 o litro em dezembro do mesmo ano. Desde então continuou a aumentar gradativamente impulsionado pelo aumento do dólar e do petróleo, atingindo o ápice em maio de 2018 quando causou revolta nos consumidores e motivou a greve dos caminhoneiros iniciada em 21 de maio de do mesmo ano.

O movimento principiou com paralisações nas cinco regiões do país, onde mais de 300 mil caminhoneiros fizeram atos e bloqueios em rodovias. Minas Gerais e São Paulo foram inicialmente os estados mais afetados. Na ocasião, o governo se manifestou no sentido de dar maior previsibilidade aos reajustes, já que a Petrobras seguia uma política que acompanhava a variação dos preços internacionais.

Descontentes com a postura do governo e a política de reajuste nos combustíveis, os caminhoneiros ampliaram o movimento pedindo redução na carga tributária dos combustíveis.

Seguiu-se uma crise sem precedentes no abastecimento que atingiu todo o país, comprometendo não apenas o setor de combustível mas também o de alimentos, saúde, indústria, agricultura, comércio e educação entre outros.

Esta pesquisa pretende abordar as causas que levaram a alta nos preços de combustíveis. Serão analisados os impactos causados pela paralisação no país em geral e na cidade de Sousa em particular, bem como os comportamentos ilícitos praticadas no ramo empresarial como condutas vedadas na Lei antitruste e violações consumeristas previstas no CDC. Finalizaremos procurando responder como ficou o cenário econômico após o movimento grevista.

2. A QUESTÃO ECONÔMICA DA ALTA DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS

A elevação nos preços do combustível brasileiro está relacionada a fatores de natureza conjuntural que envolvem o custo do petróleo, a valorização do dólar e fatores internos relacionados à política de preços adotada pela Petrobras(DIEESE, 2018).

Entre janeiro de 2003 e junho de 2016 o preço da gasolina e do diesel apresentava-se mais estável, com menor influência das flutuações internacionais. Era determinado pelo governo que utilizava alguns contrapesos como custos, volume da produção e refino no país, ou ainda repassava a variação dos preços internacionais de forma defasada aos combustíveis para tentar segurar o aumento da inflação. A Petrobras chegou a importar combustível mais caro e vendê-lo mais barato no mercado interno, o que gerou prejuízos à estatal. A política de preços direcionada para o controle da inflação é uma das principais responsáveis pelo alto nível de endividamento da Petrobras no período (MOTA, 2018).

A partir de 2016, a Petrobrás passou a acompanhar as oscilações internacionais seguindo a política de paridade internacional, na qual a variação do dólar e a cotação do petróleo são os elementos mais influentes. Após outubro de 2016 as oscilações nos preços dos combustíveis foram mais frequentes e a partir de julho de 2017, as correções tornaram-se diárias. Contabilizando exclusivamente após junho de 2016, constata-se que os preços da gasolina e do diesel já foram reajustados 216 vezes (DIEESE, 2018).

Desde junho de 2017 o barril de petróleo tem ficado mais caro decorrente das incertezas no Irã que voltou a ser alvo de sanções pelos EUA. Também contribuiu a crise política e econômica na Venezuela, além do aumento da tensão no Oriente Médio envolvendo Israel, Palestina e Síria (BORGES, 2018). O barril chegou a ser negociado por US\$ 80, o maior valor desde 2014, enquanto que no início de 2016 foi negociado a US\$30(FACPED, 2018).

Outro fato relevante ocorreu no segundo semestre de 2017 a partir do acordo na OPEP (Organização dos Países Exportadores de Petróleo) entre a Arábia Saudita e a Rússia, dois importantes produtores e representantes de polos politicamente opostos dentro da Organização. Ambos concordaram com a necessária recomposição dos preços, ou seja, aumento da cotação internacional (DIEESE, 2018).

Acrescenta-se a isso o aumento dos juros nos EUA, que promoveu uma fuga de dólares do Brasil para aquele país visando maior lucratividade e tornando-se mais caro. Dessa forma, além do movimento especulatório internacional para a subida nos preços do petróleo, há outro contra as moedas dos países emergentes,forçando a alta do dólar americano. No Brasil, somado ao cenário de incerteza política, a valorização do dólar diante do real foi significativa com grande impacto sobre os preços internos de produtos importados (LAPORTA, 2015).

Outras decisões tomadas pela Petrobrás foram relevantes para a atual situação: a redução da produção nas refinarias próprias da empresa e o anúncio da venda de outras quatro no Brasil. Essas medidas abriram espaço para o aumento da participação de empresas privadas no setor e a entrada de capital estrangeiro (VIOMUNDO, 2018).

Segundo o DIEESE (2018), a prática de paridade internacional desencadeou reflexos na economia atingindo principalmente os consumidores e os setores que utilizam os derivados do petróleo. Os efeitos externos repercutem com mais intensidade no país que torna-se mais vulnerável e com menor capacidade de intervir sobre os preços. Em situações em que o preço do barril sobe muito revela-se a suscetibilidade brasileira. O Brasil tem condições de produzir um bem, mas passa a comprar de outros países. A Petrobras está aumentando a exportação de petróleo cru e reduzindo a utilização de suas refinarias. Em 2018 a produção interna de petróleo superou o consumo, mas houve importação do produto. Isso ocorre porque estão sendo utilizadas 68% da capacidade das refinarias e parte dessa produção é destinada ao mercado externo. Há no país redução na produção e aumento na importação de derivados de petróleo. Cerca de 33% das empresas autorizadas para importar esses produtos foram cadastradas depois de 2016. Para aumentar a receita fiscal o governo federal reajustou de 9% para 14% a alíquota do PIS/Cofins em julho de 2017, sendo extremamente relevantes na alta final dos preços sobre a gasolina e o diesel. A economia brasileira se tornou mais suscetível às flutuações do mercado financeiro e aos ataques especulativos, fazendo com que o governo reduza sua capacidade de controle sobre a política econômica. Nesse movimento especulativo ganham os acionistas privados, boa parte deles de capital internacional (DIEESE, 2018).

Com a influência de todos esses fatores constatou-se, segundo a ANP (Agência Nacional do Petróleo), que o preço da gasolina na bomba saltou de R\$4,12 para R\$4,28 e o diesel aumentou de R\$3,38 para R\$3,59 (BBC Brasil, 2018). Considerando os últimos doze meses o preço médio da gasolina no país aumentou 18%. O diesel aumentou 19%. Apesar de ser o nono maior produtor de petróleo do mundo, o Brasil depende do mercado externo e há basicamente dois fatores relacionados a essa necessidade: parte do petróleo brasileiro apresenta características específicas que o torna dispendioso para o refino e produção de combustíveis, sendo necessário sua venda para aquisição de petróleo apropriado. A outra razão mencionada é que o país não possui capacidade instalada suficiente para produzir o que necessita, tornando imprescindível a importação de combustível (CASTRO, 2018).

Em levantamento realizado pelo DIEESE (2018) entre 22 de abril e 22 de maio de 2018, foi constatado que a Petrobras reajustou o preço da gasolina e do diesel nas refinarias por 16 vezes em apenas 1 mês.

Quando Pedro Parente assumiu a presidência da estatal, adotou que os preços dos combustíveis deveriam variar de acordo com a cotação no mercado exterior. As ações da Petrobras subiram 143% desde sua posse, o que gerou confiança nos acionistas (CASTRO, 2018). No dia 23 de maio, sob pressão da greve dos caminhoneiros, o presidente da Petrobras anunciou uma redução no preço dos combustíveis e uma suspensão de novos reajustes por 15 dias. Em seguida o governo prometeu subsidiar essa redução por pelo menos um mês. Parente mencionou que isso não significava uma mudança na política de preços, mas o anúncio foi visto como um sinal de que a diretoria teria cedido a pressões políticas. No dia seguinte, as ações caíram quase 14% (RIBEIRO, 2018).

A composição do preço da gasolina envolve vários custos, sendo determinada da seguinte forma: 11% é o custo do etanol que deve compor 27% da gasolina comum; 12% corresponde aos custos e lucro dos distribuidores; Cerca de 45% são tributos, sendo 29% ICMS recolhido pelos Estados e 16% Cide e PIS/Cofins de competência da União. O ICMS é um percentual sobre o preço de venda: cada vez que ele sobe, os Estados recolhem mais impostos. Os tributos federais são cobrados como um valor fixo por litro - o de PIS/Cofins, é de R\$ 0,7925 por litro de gasolina; a Cide, de R\$ 0,10 por litro (no diesel corresponde a 0,05 por litro); O restante, cerca de 34%, refere-se ao custo da Petrobrás de produção e refino (DÁVILA, 2018).

O governo pode intervir no preço de duas formas: Cortando impostos ou alterando a política de preços da Petrobrás. O corte de impostos causaria queda na arrecadação e alterar a política de preços pode conduzir a mais prejuízos à Petrobrás, comprometendo sua recuperação. Porém, o governo pode considerar outras opções, como aumentar a produção de petróleo e aumentar a capacidade de suas refinarias que estão ociosas em mais de 30% (MOTA, 2018).

Quanto ao preço do barril de petróleo, a tendência segundo os economistas é permanecer entre US\$ 75 e US\$ 80 até o final do ano e o real tenderia a manter a desvalorização até as eleições (CASTRO, 2018).

Uma das medidas anunciadas pelo governo para contornar a crise dos combustíveis foi anunciada pelo ministro da Fazenda, informando que a Cide do diesel seria zerada. Esse imposto, porém, é o que tem menor impacto sobre o consumidor: cerca de 2% (MOTA, 2018).

Segundo Laura Carvalho, professora do Departamento de Economia da FEA-USP, a política de preços equivocada na Petrobras aliada à grande vulnerabilidade a choques externos

e à falta de uma agenda de crescimento para o país são alguns dos problemas evidenciados com a greve dos caminhoneiros. Acrescente-se a isso a escassez de investimentos na malha ferroviária, metroviária e hidrovária, levando uma dependência excessiva das rodovias (CARVALHO, 2018).

Carvalho (2018) menciona ainda fatores que contribuíram para a crise relacionada à alta nos preços dos combustíveis. Para tentar corrigir o subsídio excessivo do governo anterior, a Petrobras adotou o extremismo de mercado como política de preços, deixando de forma equivocada os preços absorverem toda a volatilidade dos mercados internacionais. A atual crise atingiu muito o setor de transportes de carga que não consegue repassar esse aumento dos custos com combustíveis. A injusta tributação brasileira é exacerbada sobre o consumo, produção e renda do trabalho. A vulnerabilidade aos capitais especulativos repercutindo na volatilidade do preço do dólar em reais. A dependência excessiva de combustíveis fósseis. A falta de legitimidade de um governo não eleito, que faz com que a situação de crise abra espaço para manifestações democráticas de oposição.

3.IMPACTOS PRODUZIDOS PELA PARALISAÇÃO NO PAÍS

A greve comprometeu as atividades econômicas em todo o país sem poupar nenhuma região e atingiu os diversos setores da produção, distribuição e consumo dos produtos.

A paralisação e os bloqueios de rodovias em maio de 2018 atingiram 24 estados e o Distrito Federal, comprometendo a entrega de insumos em todo o país. Além da escassez, houve a alta nos preços dos combustíveis com longas filas para abastecer, redução da frota de ônibus, e cancelamento de vôos em várias cidades. Para evitar o caos nos aeroportos, a Polícia Rodoviária Federal chegou a ser acionada para patrulhar os caminhões carregados com querosene de aviação (EXTRA ONLINE, 2018).

Como medida para reduzir o caos iniciado com a greve, o Presidente Temer decidiu usar a força para desobstruir as estradas no dia 25 de maio e pediu apoio aos governadores. Foi autorizado por Alexandre Moraes, Ministro do STF. A greve e suas repercussões receberam cobertura da mídia em todo o país e a Anistia Internacional considerou que a convocação e autorização do uso das Forças Armadas para desbloquear as rodovias fora um ato "extremamente preocupante", já que o indivíduo possui a liberdade de expressão, manifestação e não é papel das Forças Armadas atuar em protestos e greves. Tal ato poderia levar a uma

escalada de violência e a militarização da gestão de políticas públicas (FOLHA DE SÃO PAULO, 2018).

A imprensa internacional relatou os eventos enfatizando que o bloqueio parcial dos caminhoneiros havia causado transtornos em todo o país decorrente da falta de combustível (PHILLIPS, 2018).. Os protestos foram deflagrados pelo aumento dos combustíveis, mas foram alimentados pela insatisfação generalizada da população diante dos escândalos que se constatam envolvendo os políticos, incluindo o próprio Temer (BRAGA, 2018).

Nas grandes cidades, os supermercados e restaurantes ficaram sem suprimentos. Algumas fábricas fecharam, houve redução na frota de ônibus circulante e até a copa do Mundo dos Refugiados marcada para o mês de maio em São Paulo fora suspensa. O bloqueio paralisou parte da economia do país, especialmente São Paulo que é a maior cidade da América do Sul. Grandes aeroportos estavam ameaçados pela falta de combustível, além de longas filas que se formavam diante de postos de combustível em todo o país (PHILLIPS, 2018).

Mesmo as forças armadas, direcionadas para conter a greve, estavam com a função ameaçada por falta de combustível em seus veículos, e a Abcam, um dos sindicatos com mais de 600.000 caminhoneiros, afastou-se das negociações. O Congresso começou a votar medidas que eliminariam algumas taxações sobre os combustíveis, mas alguns legisladores estavam fugindo de Brasília para retornar aos seus estados de origem antes que o combustível acabasse e comprometesse seus vôos, a exemplo de Eunício Oliveira, presidente do Senado, que retornou ao Ceará. Posteriormente, após críticas de caminhoneiros, retornou a Brasília já que sua participação era importante na resolução da crise (FORTUNA, 2018).

Um canal de notícias russo multilíngue, noticiou o fato enfatizando as várias cidades que decretaram estado de emergência como consequência da greve dos caminhoneiros, acarretando falta de medicamentos em vários hospitais apesar da aplicação de multas impostas pelo presidente (RT NEWS, 2018).

As rodovias foram bloqueadas por caminhoneiros em todo o Brasil. Carne fresca e frutas começaram a se estragar nos caminhões parados e tornaram-se escassas no mercado, ameaçando a frágil recuperação de uma recessão recorde. Alguns supermercados como o Carrefour Brasil estavam limitando as compras para os consumidores (G1MT, 2018). Usinas de açúcar pararam devido à falta de diesel e várias montadoras ficaram ociosas sem peças para construir carros. O maior porto da América Latina estava ficando sem soja para carregar nos navios (DESIDERIO, 2018).

As autoridades não conseguiram acalmar o caos. As tentativas do governo de pacificar a situação atrapalharam: a estatal de petróleo, a Petrobras, cortou o preço do diesel em 10% por duas semanas, mas essa retirada assustou os investidores e também não conseguiu agradar os caminhoneiros. A greve entrou em erupção na segunda-feira, iniciada por aumentos no preço do combustível de cerca de 50% ao longo de um ano, o que reduziu as margens de lucro dos caminhoneiros. A associação de caminhoneiros ABCAM alegava que só terminariam a greve quando os impostos sobre combustíveis fossem eliminados (GAMARSKI, 2018).

Os investidores, por sua vez, se preocuparam temendo que a Petrobras estivesse cedendo à pressão política, abandonando sua política de combustível baseada no mercado. Isso contribuiu para que as ações da empresa despencassem até 14,6%, o máximo em um ano. O índice da Bolsa de Valores de São Paulo caiu até 4,9% em um dia (TREVIZAN, 2018).

Nesse cenário, torna-se evidente que o Brasil é vulnerável a interrupções no transporte e depende muito de caminhões para movimentar as cargas. Possui apenas uma pequena rede de ferrovias que atende principalmente ao transporte de matérias como minério de ferro ou soja (PAULA, 2018).

À medida que os combustíveis se tornavam rarefeitos, observou-se que alguns postos de gasolina cobravam o dobro do preço normal e o aeroporto de Brasília chegou a permitir apenas aviões que tinham combustível suficiente para sua jornada de volta à origem (RODRIGUES, 2018).

Os Correios suspenderam as entregas de envio com dias e horários fixos (Sedex) e aumentou o número de dias estimados para entrega padrão dos pacotes (SILVA, 2018).

A General Motors, Honda e Toyota interromperam a produção por falta de peças e enfrentaram dificuldades para distribuir veículos para as concessionárias. A associação de montadoras disse que, se a greve continuasse, todos os fabricantes fechariam as operações. E a crise nacional tendia a se aprofundar: a maior federação de trabalhadores do setor petrolífero do Brasil anunciara uma greve que atingiria refinarias e terminais marítimos, crucial para a economia (GAMARSKI, 2018).

Em cidades como Recife, com mais de 1,5 milhões de habitantes. As escolas e universidades chegaram a fechar as portas e animais como porcos e aves morreram por falta de alimentos (AVENDANO, 2018).

O Brasil é o país que mais depende da via rodoviária no mundo. Mais de 60% de sua mercadoria e principalmente 90% do petróleo é entregue por essa via (contra 43% nos EUA). Não se imaginava que a greve ocuparia essas dimensões (AVENDANO, 2018). A própria

matéria prima para a elaboração do asfalto empregado nas rodovias é oriunda do petróleo (VALÊNCIO, 2018).

A crise de abastecimento provocada pela paralisação dos caminhoneiros impediu que a ração chegasse aos produtores. O canibalismo foi um dos sinais alarmantes dessa crise, em que os animais começaram a comer uns aos outros para aplacar sua fome. Sem nutrientes a mortandade é cada vez maior e reflete na baixa resistência imunológica, aquisição de doenças e compromete a qualidade da carne, podendo ter reflexos na saúde do consumidor (LINHARES, 2018).

O isolamento desses animais em espaços pequenos impede que eles fujam ou se defendam, prevalecendo a imposição dos maiores sobre os de menor porte. Uma ave morta envolve outros problemas: entra em estágio de putrefação com eliminação de odores que atrai insetos e outros animais, causando doença. É necessário incinerar o lote todo ou encaminhar para fossas, mas isso pode causar impacto ambiental direto, nos lençóis freáticos e na qualidade da água consumida pela população. A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) divulgou que cerca de 64 milhões de aves e filhotes foram perdidos na crise até o final de maio. Vários frigoríficos ficaram parados e isso significa que mais de 230 mil trabalhadores estão de braços cruzados (LINHARES, 2018).

Houve registro de mais de 500 bloqueios nas estradas. Além das filas, muitos postos ficaram sem combustível. Os alimentos perecíveis se esgotaram em muitos supermercados que por sua vez, permaneceram sem abastecimento. O Brasil é um dos maiores exportadores de carne do mundo e a Associação Brasileira dos Exportadores da Indústria da Carne disse que dezenas de frigoríficos ficaram ociosos e cerca de 1.200 contêineres transportando carne diariamente em navios para exportação não estavam sendo carregados (SIMÕES, 2018).

Por outro lado comerciante reclamaram que as contas estavam entrando no vermelho, já que havia dívidas diárias a pagar e sem vendas. Com a reduzida disponibilidade de produtos, repasse de preço alto e poucos clientes, alguns lojistas trabalhavam apenas meio expediente (NASCIMENTO, 2018).

Segundo a Polícia Rodoviária Federal, houve mais de 1100 pontos paralisados pelas manifestações, com tendência a incorporar outros segmentos como motoboys, motoristas de vans e ônibus fretados (UOL, 2018).

A situação tornou-se temerária a tal ponto que proprietários de postos em São Paulo e motoristas de caminhões-tanque se recusaram a receber e transportar combustível devido a ameaças e atos de violência praticados contra quem recebia o combustível, com áudios

ameaçadores enviados para proprietários e funcionários dos estabelecimentos (PAGNAN, 2018).

Em 29 de maio de 2018 a greve perdia força, mas as denúncias dos consumidores contra preços abusivos de combustível aumentaram visivelmente. Os Procons e a Fecombustíveis admitiram que a elevação dos preços ocorria "de forma oportunista" e era realizada por uma parte do setor que se valeu da escassez do produto para aplicar os reajustes "abusivos". Queixas sobre aumentos repentinos ou exorbitantes, por exemplo, foram registrados pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) nos menos 22 estados e no Distrito Federal. Apenas no Procon paulista, as reclamações já passavam de 2,5 mil. Os órgãos de defesa do consumidor intensificaram a fiscalização e passaram a pedir explicações, aplicar multas milionárias e interditar estabelecimentos por falta de transparência nos preços e aumentos sem justificativa (TERRA, 2018).

No dia seguinte os pontos de concentração de caminhoneiros nas estradas estavam praticamente eliminados.

Mesmo após o término da greve, preços de gás, combustíveis e alimentos perecíveis seguiam elevados. Nas feiras livres, o argumento era que os distribuidores já passavam os produtos com o preço elevado e os vendedores mantinham a prática para não reduzir o lucro (PORTAL TV CARIRI, 2018).

4.IMPACTOS PRODUZIDOS PELA PARALISAÇÃO EM SOUSA-PB

No município de Sousa-PB, os reflexos da paralisação seguiram o mesmo roteiro observado no resto do país, repercutindo em todos os setores de bens e serviços. A circulação dos ônibus parou no dia 24 de maio de 2018 e foi anunciado que só voltaria ao normal quando a situação dos combustíveis se normalizasse, comprometendo o deslocamento de trabalhadores, alunos e demais usuários tanto na cidade como nos municípios e distritos vizinhos. Na cidade, são seis ônibus para atender pelo menos dois mil usuários do transporte coletivo (G1 PB, 2018).

As filas para o abastecimento dos veículos chegavam a 2 km. Os motoristas esperavam no mínimo uma hora para conseguir combustível. Alguns postos, quando dispunham do produto, fracionavam e permitiam abastecimento de, no máximo R\$ 100,00 por veículo e R\$ 20,00 por moto (REPORTERPB, 2018).. Foi criado um grupo no whatsapp que informava o posto que dispunha de combustível na cidade bem como a quantidade de pessoas na espera (CAMPELO, 2018a).

A Justiça da Paraíba suspendeu os expedientes e os prazos processuais em várias cidades do estado, incluindo Sousa (CONSULTOR JURÍDICO, 2018). A medida foi tomada devido à dificuldade de locomoção dos servidores, advogados e demais partes envolvidas nos processos (JORNAL DA PARAÍBA, 2018).

O Centro de Ciências Jurídicas e Sociais da Universidade Federal de Campina Grande - Campus Sousa, divulgou segundas notas em que “considerando a excepcional situação vivenciada no momento, em face da questão dos combustíveis, as aulas no CCJS/UFCG - Campus de Sousa foram suspensas” desde o dia 23 de maio até 01 de junho de 2018, quando seria aguardado o desfecho da situação para nova comunicação (UFCG-CCJS, 2018).

O Hospital Regional de Sousa publicou nota através da mídia informando que, em decorrência da situação vigente, adotaria plano de contingência e as cirurgias eletivas ficariam suspensas a partir do dia 28 de maio até que houvesse reabastecimento de insumos para viabilizar a realização dos procedimentos. O deslocamento de funcionários para a unidade também estava comprometido em razão da greve, mas os atendimentos de urgência e emergência seriam mantidos e as cirurgias eletivas, remar cadas. (PINHEIRO, 2018).

Sousa possui 13 postos de combustível e até o dia 29 de maio, 2 haviam sido notificados pelo Procon. Um deles vendia o litro da gasolina por R\$ 4,90 e não informou o reajuste. O outro não emitia notas fiscais aos consumidores (CAMPELO, 2018b).

5.CONDUTAS ILÍCITAS PRATICADAS NO RAMO EMPRESARIAL

O governo afirma que houve locaute na greve dos caminhoneiros. Segundo o ministro Raul Jungmann da segurança pública, haviam indícios de que a paralisação se deu com o apoio das distribuidoras (CASADO, 2018). Quando uma paralisação é coordenada, orientada e incentivada pelos empregadores em prol dos interesses da própria empresa e não dos trabalhadores, denomina-se locaute. Essa conduta é vetada pela Lei de Greve e regulamentada pela CLT no artigo 722, estabelecendo penalidades para os empregadores que suspendem os trabalhos de seus estabelecimentos sem autorização do Tribunal competente (SANTANA, 2018). Não é lícito uma entidade paralisar suas atividades para pressionar o governo. Uma vez confirmadas as informações, a Polícia Federal deve investigar o fato (VENTURINI, 2018).

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) investiga mais de 20 pessoas e instituições relacionadas à paralisação para apurar se houve infração à ordem econômica por empresas do setor. Entre as infrações investigadas estão atos com efeito de "limitar, falsear ou

de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa", além de "exercer de forma abusiva posição dominante", de acordo com a Lei nº 12.529/11, bem como "destruir, inutilizar ou açambarcar matérias-primas, produtos intermediários ou acabados, assim como destruir, inutilizar ou dificultar a operação de equipamentos destinados a produzi-los, distribuí-los ou transportá-los" (ROMANO,2018).

A prática de concorrência ilícita causa multa para as empresas que pode variar de 0,1% a 20% no valor do faturamento bruto no último exercício anterior à instauração do processo administrativo. No caso de pessoas físicas, o valor varia de R\$ 50 mil a R\$ 2 bilhões(FERNANDES, 2018). Outras sanções previstas em lei são proibição de fechar contratos com instituições financeiras oficiais e participar de licitação; recomendação para que não seja concedido parcelamento de tributos federais, incentivos fiscais ou subsídios públicos; cisão de sociedade, transferência de controle societário, venda de ativos ou cessação parcial de atividade; proibição de exercer o comércio, entre outras. Empresas e entidades como a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM), Confederação Nacional do Transporte (CNT), Sindicato Nacional dos Cegonheiros (SINACEG), A NTC & LOGÍSTICA, Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) e outras, negam qualquer ato que possa estar relacionado a locaute, mas permanecem em investigação (HOJEES, 2018).

Em Santa Catarina outros empresários são acusados de conduta ilícita por ter autorizado os grevistas a atear fogo nos caminhões da empresa da família se preciso fosse e outro empresário, dono da varejista Havan, teria autorizado o uso do estacionamento de uma das lojas como ponto de apoio aos grevistas. Há acusação de "incitação ou propaganda pública de processos ilegais para alteração da ordem pública ou social e também incitação à animosidade entre as Forças Armadas ou entre estas e as classes sociais ou as instituições civis, previstos nos artigos 17 e 23 da Lei de Segurança Nacional" (ALVES, 2018).

Alguns empresários aumentaram abusivamente os preços dos combustíveis, de forma que a Associação Brasileira dos Procons (PROCONS BRASIL) recomendou que os consumidores exigissem nota fiscal com discriminação do valor pago por litro de combustível e a quantidade abastecida para documentar casos de preços abusivos que vem sendo praticados a pretexto da paralisação dos caminhoneiros. Confirmado o abuso, os postos podem ser autuados e multados, além do fato de que o consumidor pode exigir ressarcimento do valor pago a mais. No Distrito Federal, os postos chegaram a cobrar R\$ 9,99 o litro da gasolina. Essa prática abusiva é prevista no Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Seção IV, das

Práticas Abusivas, art. 39 Inciso X) e trata da elevação de preços de produtos e serviços sem justa causa (CASEMIRO, 2018).

Por enquanto o CADE continua com as investigações quanto ao locaute, porém empresas já foram notificadas para esclarecer a prática abusiva de preços.

6.0 CENÁRIO ECONÔMICO APÓS A PARALIZAÇÃO

Todos os setores da economia foram atingidos pela greve resultando em prejuízos bilionários. Porém quem mais sofreu foi a população desabastecida dos diversos produtos. Apesar disso o movimento contou com o apoio de parte dos brasileiros que manifestou grande revolta contra a classe política (PAULA, 2018). Foi evidenciada a falta de apoio político e a crise provocou o pedido de demissão do presidente da Petrobras Pedro Parente, responsável pela política de preços adotada pela estatal, tornando-se insustentável sua permanência. Em seu lugar foi indicado Ivan Monteiro. Observou-se aumento na volatilidade da Petrobras no mercado, podendo intensificar com a proximidade das eleições (BULLMARK, 2018).

A greve paralisou a produção de bens duráveis mas parte da mão-de-obra foi para férias coletivas, minimizando os efeitos no setor (BULLMARK, 2018). O subsídio no diesel e demais medidas asseguradas pelo governo refletem no ajuste fiscal e podem trazer à economia do país um impacto da ordem de R\$ 10 bilhões e deverá ser compensado onerando mais a população (PAULA, 2018).

O IBGE divulgou que a produção industrial no país reduziu 10,9% neste mês, quando o normal é oscilar de 1% a 2% no máximo. Apesar de ser esperada uma recuperação nos meses seguintes, dificilmente essa perda será recomposta. Por outro lado, além da greve, contribuiu para essa queda o aumento da incerteza e a desconfiança dos empresários (MOTA, 2018).

A economia demorou para retornar à realidade mesmo semanas após o movimento. A Secretaria da Fazenda de São Paulo constatou que naquele estado houve redução de 13% nas vendas da indústria e o varejo retraiu de 4,4% (BRASIL247, 2018).

Em agosto o litro de leite chegou a R\$ 4,00 em supermercados e sem perspectiva de queda até outubro. Uma das razões para essa elevação decorre da paralisação dos caminhoneiros, na qual a escassez de insumos comprometeu a dieta, reduziu a produtividade e o pico dos animais em lactação (TOLEDO, 2018).

Observou-se durante a crise grande variação nos preços dos bens e serviços, mas a expectativa é de que não haja elevação significativa da inflação no médio e longo prazo, já que

o reabastecimento deve conduzir os preços aos valores anteriores à greve. Os alimentos perecíveis causaram grande perda financeira assim como o setor de agronegócio e proteína animal (BULLMARK, 2018). A expectativa do crescimento econômico acelerado no segundo semestre foi frustrada com a greve. As previsões para o PIB no referido período recuaram de 1% para 0,2% (OSUL, 2018).

Não se pode precisar as repercussões da greve sobre a economia. O que se faz é acompanhar diariamente os preços, o comércio e a produção quanto às eventuais perdas, recuperação ou estabilização, coletando continuamente informações para avaliar se o impacto será a curto, médio ou a longo prazo (AMORIM, 2018).

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A greve, enquanto instrumento utilizado pelos trabalhadores para pressionar patrões ou órgãos da administração pública, é lícita. A greve dos caminhoneiros, com duração de 11 dias, evidenciou pontos de vulnerabilidade da economia, expondo a dependência do setor produtivo em relação ao transporte rodoviário.

As estradas foram bloqueadas durante esse período, provocando o inevitável desabastecimento de inúmeros produtos, incluindo os combustíveis. Os transtornos causados foram de grandes proporções comprometendo a produção de bens e serviços e causando transtornos aos consumidores com a consequente elevação nos preços de vários produtos. Perdas foram observadas em diversos segmentos como na educação através do cancelamento das aulas e na saúde, dificultando o abastecimento de materiais e medicamentos.

O impacto social e econômico do movimento tomou proporções crescentes, culminando com posturas ameaçadoras e agressões que intimidaram os proprietários de postos para não receber os combustíveis. Foi necessário o uso da força para desfazer os piquetes.

Para atender algumas solicitações, o governo reduziu de R\$ 0,46 no litro do diesel com um congelamento de preço por 60 dias. Após esse prazo, os reajustes seriam mensais e não diários ou semanais. Foi anunciado possível redução de taxas como frete, Cofins, IPI e outros.

Fica evidente que investimentos em sistemas de transporte devem ser realizados, especialmente reforçando a malha ferroviária e a hidroviária, reduzindo assim a dependência das rodovias.

Em meio a essa caótica situação deflagrada pela greve, a suspeita anunciada pelo CADE de práticas abusivas e ilegais exercidas por empresários merece atenção. Outro órgão que tem

atuado nesse cenário é o Procon, que apura denúncias de elevação abusiva de preços realizados durante a paralisação.

Apesar dos caminhoneiros e empresas negarem qualquer acordo relacionado à prática ilegal do locaute, o CADE continua desempenhando sua função para identificar se houve, de fato, infração à ordem econômica por parte das empresas do setor.

REFERÊNCIAS

ALVES, S. **MPF investiga empresários de SC por violação de lei nacional sobre greve de caminhoneiros.** OCP.news. 2018. Disponível em: <<https://ocp.news/geral/mpf-investiga-empresarios-catarinenses-por-violacao-da-lei-de-seguranca-nacional-durante-a-greve-dos-caminhoneiros>> Acesso em: 11 de julho de 2018.

AMORIM, D. **Não é possível medir impacto da greve dos caminhoneiros no PIB, diz IBGE.** Exame, 2018. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/economia/nao-e-possivel-medir-impacto-da-greve-dos-caminhoneiros-no-pib-diz-ibge/>>. Acesso em: 08 de agosto de 2018.

AVENDANO, T.C.; BETIM, F; ROSSI, M; BENITES, A. **Cómo los camioneros han paralizado Brasil.** El pais, 2018. Disponível em: <https://elpais.com/internacional/2018/05/28/mexico/1527462870_247319.html>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

BBC BRASIL. **6 perguntas para entender a alta nos preços da gasolina e do diesel.**Globo, 23 de maio de 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/6-perguntas-para-entender-a-alta-nos-precos-da-gasolina-e-do-diesel.ghtml>>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

BORGES, J.; LIMA, B.P. **Por que o preço do petróleo disparou?** Globo, 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/blog/joao-borges/post/2018/06/06/por-que-o-preco-do-petroleo-disparou.ghtml>>. Acesso em: 02 de agosto de 2018.

BRAGA, L. **As lições que a greve dos caminhoneiros traz para o Brasil.** Jornal O Povo, 2018. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/noticias/brasil/2018/06/as-licoes-da-greve-dos-caminhoneiros-para-o-brasil.html>> . Acesso em: 07 de agosto de 2018.

BRASIL247. **Varejo e indústria ainda sentem efeitos da greve dos caminhoneiros.** Brasil 247, 18 de junho de 2018. Disponível em: <<https://www.brasil247.com/pt/247/economia/358738/Varejo-e-industria-ainda-sentem-efeitos-da-greve-dos-caminhoneiros.htm>>. Acesso em: 08 de agosto de 2018.

BULLMARK. **Greve dos caminhoneiros afeta todos os setores da economia.** Bullmark, 2018. Disponível em: <<https://bullmark.com.br/2018/06/12/greve-dos-caminhoneiros-afeta-todos-os-setores-da-economia/>>. Acesso em: 08 de agosto de 2018.

CAMPELO. **Haja paciência: filas em postos de combustíveis em Sousa são gigantescas e passam de 1 hora de espera.** Diário do Sertão, 2018a. Disponível em: <<http://www.diariodosertao.com.br/noticias/cidades/259756/haja-paciencia-filas-em-postos-de-combustiveis-em-sousa-sao-gigantescas-e-passam-de-1-hora-de-espera.html>> . Acesso em: 29 de maio de 2018.

CAMPELO. **Diário do Sertão. Em Sousa, dois postos de combustíveis são autuados pelo Procon e terão que prestar informações.**Diário do Sertão, 2018 b. Disponível em: <<http://www.diariodosertao.com.br/noticias/cidades/259803/em-sousa-dois-postos-de-combustiveis-sao-autuados-pelo-procon-e-terao-que-prestar-informacoes.html>>. Acesso em: 30 de maio de 2018.

CARVALHO, L. **Dez problemas evidenciados pela greve dos caminhoneiros.** Rede Brasil atual, 2018. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/blogs/blog-na-rede/2018/05/dez-problemas-evidenciados-pela-greve-dos-caminhoneiros-segundo-laura-carvalho>>. Acesso em: 30 de maio de 2018.

CASADO, L. **Jungmann diz que há indícios de locaute e PF pode ser acionada para investigar greve.** Folha de São Paulo, 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/jungmann-diz-que-ha-indicios-de-locaute-e-pf-pode-ser-acionada-para-investigar-greve.shtml>>. Acesso em: 07 de agosto de 2018.

CASEMIRO, L; LUQUES, I. **Greve de caminhoneiros: Procons orientam consumidor a exigir nota fiscal discriminada com valor por litro de combustível.** Globo, 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/defesa-do-consumidor/greve-de-caminhoneiros-procons-orientam-consumidor-exigir-nota-fiscal-discriminada-com-valor-por-litro-de-combustivel-22711831>>. Acesso em: 30 de junho de 2018.

CASTRO, JR. **7 perguntas sobre o mercado de combustíveis no Brasil.** Nexojornal, 2018. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/05/24/7-perguntas-sobre-o-mercado-de-combust%C3%ADveis-no-Brasil>>. Acesso em: 29 de maio de 2018.

CONSULTOR JURÍDICO. **Tribunais de todo o país suspendem prazos por causa da greve dos caminhoneiros.** Conjur, 2018. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2018-mai-25/tribunais-suspendem-prazos-devido-greve-caminhoneiros>>. Acesso em: 30 de maio de 2018.

DÁVILA, M. **"Não, a culpa não é da Petrobras.** Infomoney, 2018. Disponível em: <<http://www.infomoney.com.br/onde-investir/acoes/noticia/7438393/nao-culpa-nao-petrobras-diz-consultor-financeiro-entenda-como-preco>>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

DESIDERIO, M. **Com greve de caminhoneiros, Carrefour limita compra por cliente.** Exame, 2018. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/com-greve-de-caminhoneiros-carrefour-limita-compra-por-cliente/>>. Acesso em: 05 de agosto de 2018.

DIEESE. **A escalada do preço dos combustíveis e as recentes escolhas da política do setor de petróleo.** Dieese, Nota Técnica N. 194, 26 de maio de 2018. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/notatecnica/2018/notaTec194PrecosCombustiveis.pdf>>. Acesso em: 30 de maio de 2018.

EXTRA ONLINE. **Greve dos caminhoneiros ainda bloqueia estradas em 24 estados e no Distrito Federal.** Globo, 2018. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/economia/greve-dos-caminhoneiros-ainda-bloqueia-estradas-em-24-estados-no-distrito-federal-22714792.html>>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

FACPED. **6 perguntas para entender a alta nos preços da gasolina e do diesel.** FACPED, 2018. Disponível em: <<http://www.facped.com.br/2018-1-n-15-28-05-a-01-05-6-perguntas-para-entender-a-alta-nos-precos-da-gasolina-e-do-diesel/>>. Acesso em: 02 de agosto de 2018.

FERNANDES, M. **Greve dos caminhoneiros: empresários contestam governo e negam locaute.** Huffpostbrasil, 2018. Disponível em: <https://www.huffpostbrasil.com/2018/05/28/greve-dos-caminhoneiros-empresarios-contestam-governo-e-negam-locaute_a_23445442/>. Acesso em: 28 de junho de 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Anistia Internacional condena uso de força contra protestos de caminhoneiros.** Folha de São Paulo, 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/anistia-internacional-condena-uso-de-forca-contraprotestos-de-caminhoneiros.shtml>>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

FORTUNA, D. **Após críticas de caminhoneiros, Eunício volta a Brasília e convoca líderes.** Correio Braziliense, 2018. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/05/24/internas_economia,683220/apos-criticas-eunicio-retorna-a-brasilia-e-convoca-lideres.shtml>. Acesso em: 30 de maio de 2018.

G1 MT. **Falta de diesel afeta atividades de usinas de produção de etanol e açúcar em MT.** Globo, 28 de maio de 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/falta-de-diesel-afeta-atividades-de-usinas-de-producao-de-etanol-e-acucar-em-mt.ghtml>>. Acesso em: 06 de agosto de 2018.

G1 PB. **Entenda como a paralisação dos caminhoneiros afeta serviços na Paraíba.** Globo, 29 de maio de 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/entenda-como-a-paralisacao-dos-caminhoneiros-afeta-servicos-na-paraiba.ghtml>>. Acesso em: 29 de maio de 2018.

GAMARSK,R; COLLIT R; SHINOHARA, G. **BrazilTruckersStrike for Fourth Day.** Bloomberg, 2018. Disponível em <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-05-24/brazil-truckers-strike-for-fourth-day-despite-fuel-price-cut>>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

HOJEES. **Associação capixaba de caminhoneiros está entre as investigadas por locaute pelo Governo Temer.** Hojees, 29 de maio de 2018. Disponível em <<http://hojees.com.br/2018/05/29/associacao-capixaba-de-caminhoneiros-esta-entre-as-investigadas-por-locaute-pelo-governo-temer/>>. Acesso em: 05 de agosto de 2018.

JORNALDAPARAIBA. **Greve dos caminhoneiros e falta de combustível afetam serviços na PB.** Jornal da Paraíba, 24 de maio de 2018. Disponível em: <http://www.jornaldaparaiba.com.br/vida_urbana/greve-dos-caminhoneiros-e-falta-de-combustivel-afeta-servicos-na-paraiba-veja-situacao.html>. Acesso em: 30 de maio de 2018.

LAPORTA, T. **Entenda a alta dos juros nos EUA e os possíveis efeitos para o Brasil.** Globo, 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/12/entenda-alta-dos-juros-nos-eua-e-os-possiveis-efeitos-para-o-brasil.html>> Acesso em: 03 de agosto de 2018.

LINHARES, C. **Sem ração, aves e suínos se canibalizam e mortalidade preocupa.** Folha de São Paulo, 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/sem-racao-aves-e-suinos-apelam-para-o-canibalismo-e-mortandade-preocupa.shtml>> Acesso em: 28 de maio de 2018.

MOTA, A.L. **Os efeitos da greve dos caminhoneiros na indústria brasileira.** Terraço Econômico, 2018. Disponível em: <<http://terraoeconomico.com.br/os-efeitos-da-greve-dos-caminhoneiros-na-industria-brasileira>>. Acesso em: 09 de agosto de 2018.

MOTA, C. V. **6 perguntas para entender a alta de preços da gasolina e do diesel.** BBC News Brasil, 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44217446>>. Acesso em: 01 de agosto de 2018.

NASCIMENTO, R. **Greve dos caminhoneiros afeta distribuição de alimentos**. O dia, 2018. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/05/5542753-greve-dos-caminhoneiros-afeta-distribuicao-de-alimentos.html#foto=1>>. Acesso em: 06 de agosto de 2018.

OSUL. **A greve dos caminhoneiros fez a economia brasileira desacelerar**. O Sul, 2018. Disponível em: <<http://www.osul.com.br/a-greve-dos-caminhoneiros-fez-a-economia-brasileira-desacelerar/>>. Acesso em: 08 de agosto de 2018.

PAULA, A. **Greve dos caminhoneiros – uma análise sobre a crise que surpreendeu o país**. Mundo livre fm, 2018. Disponível em: <<https://www.mundolivrefm.com.br/greve-dos-caminhoneiros-uma-analise-sobre-crise-que-surpreendeu-o-pais/>>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

PHILLIPS, D; COWIE, S. **Brazilian president sends in army as truck protest paralyzes country**. The Guardian Weekly, 28 de maio de 2018. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2018/may/25/brazil-protests-latest-temer-clears-trucks-highways-army>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

PINHEIRO, J. **Devido à greve dos caminhoneiros, Hospital Regional de Sousa cancela cirurgias que estavam agendadas**. Diário do Sertão, 27 de maio de 2018. Disponível em: <<http://www.diariodosertao.com.br/noticias/cidades/259404/devido-a-greve-dos-caminhoneiros-hospital-regional-de-sousa-cancela-cirurgias-que-estavam-agendadas.html>>. Acesso em: 31 de maio de 2018.

REPORTERPB. **Combustíveis chegam ao fim em Sousa; Desabastecimento causa enormes filas e reclamações em Posto**. Reporterpb, 28 de maio de 2018. Disponível em: <<https://www.reporterpb.com.br/noticia/sousa/2018/05/28/combustiveis-chegam-ao-fim-em-sousa-desabastecimento-causa-enormes-filas-e-reclamacoes-em-posto-video/77271.html>>. Acesso em: 30 de maio de 2018.

RIBEIRO, A.P. **Acordo com caminhoneiros faz ação da Petrobras cair 14%**. Globo, 28 de maio de 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/acordo-com-caminhoneiros-faz-acao-da-petrobras-cair-14-22724113>> Acesso em: 04 de agosto de 2018.

RODRIGUES, M.; MARQUES, M. **Aeroporto de Brasília suspende pouso de aviões com pouco combustível**. Globo, 23 de maio de 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/aeroporto-de-brasilia-suspende-pouso-de-avioes-com-pouco-combustivel-no-terminal.ghml>>. Acesso em: 04 de agosto de 2018.

ROMANO, R.T. **Um caso de lockout e a lei de segurança nacional**. Jus, junho de 2018. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/66465/um-caso-de-lockout-e-a-lei-de-seguranca-nacional>>. Acesso em: 02 de julho de 2018.

RT NEWS Russia. **Brasil: Huelga de camioneros genera crisis de desabastecimiento en el país**. ActualidadRT, 30 de maio de 2018. Disponível em: <<https://actualidad.rt.com/video/273180-brasil-huelga-camioneros-generar-criisis>>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

SANTANA, J. **Diferenças entre greve e lockout**. Jus, fevereiro de 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/56162/diferencas-entre-greve-e-lockout>>. Acesso em: 22 de agosto de 2018.

SILVA, V.H. **Correios suspendem entregas do Sedex por conta de paralisação de caminhoneiros.** Tecnoblog, 23 de maio de 2018. Disponível em: <<https://tecnoblog.net/244527/correios-suspendem-entregas-sedex/>>. Acesso em: 8 de agosto de 2018.

SIMÕES, E. **Brazil Truckers Maintain Blockades, Near Standoff With Military.** New York Times, 25 de maio de 2018. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/reuters/2018/05/25/world/americas/25reuters-brazil-transport.html>>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

TOLEDO, M. **Seca e caminhoneiros elevam o preço do leite para o consumidor.** Folha de São Paulo, 12 de agosto de 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/08/seca-e-caminhoneiros-elevam-o-preco-do-leite-para-o-consumidor.shtml>>. Acesso em: 14 de agosto de 2018.

TREVIZAN, K. **Bovespa tem maior queda em mais de 1 ano; ação da Petrobras despenca mais de 14%.** Globo, 28 de maio de 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/bovespa-28-05-2018.ghtml>>. Acesso em: 01 de agosto de 2018.

UFCG – CCJS. **Nota Oficial.** UFCG 23 de maio de 2018. Disponível em: <<http://www.ccjs.ufcg.edu.br/Paginas/NoticiaDetalhe.php?noticia=688>>. Acesso em: 29 de maio de 2018.

UOL. **PRF diz que liberou 727 pontos em rodovias; mas bloqueios caem de 596 para 556.** UOL, 28 de maio de 2018. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/ao-vivo/2018/05/25/greve-de-caminhoneiros.htm?c=card_-1076312862_1527535608549>. Acesso em: 28 de maio de 2018.

VALÊNCIO, V. **Qual o caminho do petróleo no Brasil?** Yahoo, 27 de maio de 2018. Disponível em: <<https://br.financas.yahoo.com/noticias/qual-o-caminho-petroleo-no-brasil-214905851.html>>. Acesso em: 31 de maio de 2018.

VENTURINI, L. **O que é locaute. E o que caminhoneiros e empresários dizem sobre isso.** Nexo jornal, 28 de maio de 2018. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/05/25/O-que-é-locaute.-E-o-que-caminhoneiros-e-empresários-dizem-sobre-isso>>. Acesso em: 07 de agosto de 2018.

VIOMUNDO. **Dieese: Sem mudança na política do setor de petróleo, corte de impostos é medida paliativa.** Viomundo, 26 de maio de 2018. Disponível em: <<https://www.viomundo.com.br/politica/dieese-sem-mudanca-na-politica-do-setor-de-petroleo-corte-de-impostos-e-medida-paliativa.html>>. Acesso em: 04 de agosto de 2018.