

Resultantes da greve dos caminhoneiros (2018): um hibridismo de estatística bilionária e o óleo diesel em face à macroeconomia

Results of the truck strike (2018): a hybridism of billionery statistics and diesel oil in the face of macroeconomics

Resultantes de la greve de los camioneros (2018): un hibridismo de estadística bilionaria y el aceite diesel en cara a macroeconomía

Recebido: 06/05/2019 | Revisado: 14/05/2019 | Aceito: 28/05/2019 | Publicado: 29/05/2019

Henrique Nogueira Moura

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8991-0953>

Universidade Federal de Campina Grande, Brasil

E-mail: hicknogueira@hotmail.com

José Barreiro Lemos Neto

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9163-0048>

Universidade Federal de Campina Grande, Brasil

E-mail: lemosneto03@gmail.com

Vanessa Érica da Silva Santos

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1355-4198>

Universidade Federal de Campina Grande, Brasil

E-mail: vanessa.eric@hotmail.com

Fernanda Beatryz Rolim Tavares

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5724-8184>

Universidade Federal de Campina Grande, Brasil

E-mail: fernandatavaresrt@gmail.com

Resumo

O presente trabalho utiliza uma revisão de literatura a fim de apresentar características e informações relacionadas aos impactos diretos gerados imediatamente na economia brasileira diante o cenário de uma crise de combustíveis atrelada ao acontecimento da greve dos caminhoneiros. Essa crise afetou principais pontos econômicos desencadeados pelo fenômeno das manifestações dos caminhoneiros nas rodovias federais e estaduais do Brasil. O estudo traz como objetivo geral sintetizar informações através de referências políticas e econômicas.

Logo, serão abordados os dados das perdas à macroeconomia mais relevantes preliminarmente – e, portanto, compreender o fenômeno da greve dos caminhoneiros e sua relação direta na cadeia econômica quando se há dependência elevada do serviço rodoviário sob alerta de agravos que transcorrerá durante muito tempo. A resultante do movimento social mais expressivo no primeiro semestre de 2017 através de uma pesquisa de natureza quantitativa, técnica de pesquisa descritiva sob métodos de pesquisa: estatísticos, histórico e comparativo. O levantamento estatístico advém das seguintes fontes: principais revistas, jornais, especialistas, plataformas de dados especializados. Diante o contexto, pode-se compreender o quanto a paralisação influenciou na economia do Brasil, assim como, tem-se a possibilidade de criar um parâmetro às dimensões socioeconômicas desencadeada por fenômenos dessa natureza. Dados comprovam que as perdas chegaram a variar entre R\$ 75 bilhões a R\$ 100 bilhões. Frente à greve, uma inflação prevista no mercado financeiro que migra de 3,65% para 3,82%, e a de alta do Produto Interno Bruto (PIB) retrocedeu de 2,18% para 1,94% neste ano (2018).

Palavras-chave: Greve dos caminhoneiros; Diesel; Macroeconomia.

Abstract

The present work uses a literature review in order to present characteristics and information related to direct impacts directly generated in the Brazilian economy in the face of a fuel crisis linked to the event of the truck drivers' strike. This crisis affected the main economic points triggered by the phenomenon of the demonstrators of the truck drivers in the federal and state highways of Brazil. The general objective of the study is to synthesize information through political and economic references. So they will discuss the data losses the most relevant macroeconomic preliminarily - and therefore understand the phenomenon of strike by truckers and their direct relationship in the economic chain when there is high dependence on road service under alert grievances that will pass for a long time. The result of the most expressive social movement in the first half of 2017 through a research of quantitative nature, descriptive research technique under research methods: statistical, historical and comparative. The statistical survey comes from the following sources: main magazines, newspapers, specialists, specialized data platforms. On the context, one can understand how much downtime influenced Brazil's economy, as well as have the possibility to create a parameter to the socioeconomic dimensions triggered by such phenomena. Data show that losses ranged from R \$ 75 billion to R \$ 100 billion. In view of the strike, expected financial market

inflation from 3.65% to 3.82%, and the Gross Domestic Product (GDP) decline dropped from 2.18% to 1.94% this year (2018).

Keywords: Strike of the truck drivers; Diesel; Macroeconomics.

Resumen

El presente trabajo utiliza una revisión de literatura a fin de presentar características e informaciones relacionadas a los impactos directos generados inmediatamente en la economía brasileña ante el escenario de una crisis de combustibles vinculada al acontecimiento de la huelga de los camioneros. Esta crisis afectó a los principales puntos económicos desencadenados por el fenómeno de las manifestaciones de los camioneros en las carreteras federales y estatales de Brasil. El estudio trae como objetivo general sintetizar informaciones a través de referencias políticas y económicas. Por lo tanto, se abordarán los datos de las pérdidas a la macroeconomía más relevantes preliminarmente y, por lo tanto, comprender el fenómeno de la huelga de los camioneros y su relación directa en la cadena económica cuando se tiene una elevada dependencia del servicio de carreteras bajo alerta de agravios que transcurrirá durante mucho tiempo. La resultante del movimiento social más expresivo en el primer semestre de 2017 a través de una investigación de naturaleza cuantitativa, técnica de investigación descriptiva bajo métodos de investigación: estadísticos, histórico y comparativo. El levantamiento estadístico procede de las siguientes fuentes: principales revistas, periódicos, especialistas, plataformas de datos especializados. Ante el contexto, se puede comprender cuánto la paralización influenció en la economía de Brasil, así como, se tiene la posibilidad de crear un parámetro a las dimensiones socioeconómicas desencadenadas por fenómenos de esa naturaleza. Los datos demuestran que las pérdidas llegaron a variar entre R \$ 75 mil millones a R \$ 100 mil millones. Frente a la huelga, una inflación prevista en el mercado financiero que migra del 3,65% al 3,82%, y la de alza del Producto Interior Bruto (PIB) retrocedió del 2,18% al 1,94% este año (2018).

Palabras clave: Huelga de los camioneros; diesel; Macroeconomía.

1. Introdução

O transporte tem grande contribuição para o crescimento e sustentabilidade socioeconômica, pois é responsável por conduzir cargas entre diferentes locais, reduzir as distâncias, permitindo o intercâmbio de bens e serviços para as comunidades e desenvolvimento do país (Machado et al., 2009). No Brasil, o principal meio de transporte

utilizado é o rodoviário, por sua mobilidade, flexibilidade e capacidade de proporcionar o transporte porta a porta, entretanto, com o empecilho de que o veículo é que deve se adaptar às condições adversas de transporte, como por exemplo, excesso de chuvas em determinadas épocas do ano e variabilidade de estradas (Seixas, 1992).

Diante muitos questionamentos e problemáticas sofridas pela classe dos caminhoneiros, que são usuários importantes desse meio, gerou-se um grande desconforto e aumentou as insatisfações, levando então a união em busca de reivindicar algumas decisões. Assim, a greve dos caminhoneiros iniciou-se em 21 de maio de 2018, tendo duração de dez dias pelas rodovias estaduais e federais por todo território nacional.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 9º assegura o direito a greve, que tem função de suprir as condições e necessidades da sociedade, sob risco de pena. A classe buscava reivindicar acerca do preço do diesel, exclusão de coleta de pedágio com relação ao eixo erguido e a aprovação do Projeto de Lei 528/2015, que visa padronizar para o frete um valor base/mínimo (Anjos, 2018).

O Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT) estima que é arrecadado no Brasil cerca de R\$ 110 bilhões em impostos sobre taxas de combustíveis no ano de 2018, referente a 5% da arrecadação nacional (Borges, 2018). Esses dados revelam o quanto os combustíveis fósseis são relevantes à economia brasileira. Importante destacar que em 2017 o governo na intenção de abater o déficit nas contas públicas, aumentou em 86% o PIS/Cofins relacionado ao diesel e em 108% voltado à gasolina (Watanabe, Leitão & Ferreira, 2018). Levando esses aumentos significativos em consideração atrelados a necessidade de transporte de mercadorias por meios que se utilizam desses combustíveis, é inevitável que conflitos socioeconômicos venham a ocorrer.

Um fator importante que pode-se considerar como agravante para o aumento do diesel, é que não teria um combustível substituto de imediato, ou seja, diferente da gasolina que pode ser rapidamente substituída pelo etanol, o diesel é a única opção para este meio (Watanabe, Leitão & Ferreira, 2018).

Existem outros debates advindos de muitos questionamentos acerca da autossuficiência do Brasil, a qual possui 14 grandes refinarias no Brasil e o Pré-sal. Mas, por outro lado, há a necessidade de importar óleo leve para misturar à sua matéria-prima daqui e alcançar o produto final (refinar): o óleo diesel e a gasolina. De todas as formas, há certa dependência do Brasil nas relações comerciais globais em matéria de combustível fóssil, gerando uma complexidade dessa relação de interdependência gera insegurança econômica e política aos brasileiros.

2. Metodologia

A presente pesquisa utilizou-se da metodologia exploratória, conforme Gil (2002), cuja finalidade é desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias para sintetização de problemas mais precisos (ou hipóteses), ao tempo que, fez-se uso, de acordo Shitsuka, Parreira & Shitsuka (2018) com do método qualitativo em decorrência do plano de coleta de dados, a valoração do processo no objeto de estudo (resultados direto da crise do diesel), cujo processo indutivo dar-se-á no tocante às relações sociais, jurídicas e econômicas comumente.

A técnica de pesquisa remete as análises de dados conforme fenômenos determinados, diante disso, o levantamento quantitativo – aplicando os métodos de procedimentos: histórico, estatístico e comparativo.

3. Contextualização prévia da greve dos caminhoneiros em 2018

No Brasil, pode-se relacionar a elevação nos preços do combustível e fatores de natureza conjuntural que inclui o custo do petróleo, a valorização do dólar e fatores internos relacionados à política de preços adotada pela Petrobras (Dieese, 2018). Segundo Mota (2018) o preço da gasolina e do diesel apresentava-se mais estável entre 2003 e 2016, onde tinha menores influencias das flutuações internacionais. O governo então determinava, utilizando alguns contrapesos como custos, volume da produção e refino no país, ou ainda repassava a variação dos preços internacionais de forma defasada aos combustíveis, na tentativa de segurar o aumento da inflação. Ocorreu de até mesmo a Petrobras importar o combustível a um valor e vende-lo mais barato no mercado interno, gerando assim prejuízos a estatal. Consideram-se então essas políticas de preços uma das principais responsáveis pelo índice de endividamento da Petrobras para esse período. Complementando essa ideia, Moura (2018) afirma que existia interferências políticas relacionadas ao preço dos combustíveis, ou seja, atrasava e manipulava o repasse dos preços internacionais com relação mercado nacional. Conforme a Petrobras vendia abaixo do valor do mercado, influenciava assim na inflação.

Em 2015 ocorreram protestos dos caminhoneiros, que reivindicavam melhorias em relação a crescentes e constantes aumento dos preços de combustíveis e fretes, inter-relação essa fenomenológica, delicada e emblemática pelas decisões governamentais em sua política econômica (Farias, Wissmann & Bauer, 2017). Neste cenário, pode-se observar um início da crise na maior estatal brasileira, gerando conflitos na economia nacional e a necessidade de lidar paralelamente com os preços crescentes no cenário internacional, a qual reflete localmente nas bombas em todo o Brasil. No início de 2016 o barril do petróleo estava ao preço de US\$ 30 e no meio do ano chegou a US\$ 50

(Ibidem, 2018). Pode-se observar uma elevação considerável em curto prazo, destacando uma ideia de insegurança econômica.

Ao assumir a presidência da estatal, Pedro Parente adotou uma nova política de preços, a qual estes deveriam variar de acordo com a cotação no mercado exterior. Assim, as ações da Petrobras tiveram um aumento de 143%, o que gerou confiança nos acionistas (Castro, 2018). No mês de outubro de 2016, o preço dos combustíveis entram em sintonia com o mercado internacional, onde a tomada de base não se limita exclusivamente ao petróleo bruto, nada obstante, aos custos de frete de navios, de transportes internos, de taxas portuárias, etc.; sendo que, as revisões de preços impactam nas bombas dos postos de todo território brasileiro. Foram tomadas algumas decisões pelo novo presidente, como citar a diminuição produtiva das refinarias do país e a elevação da importação de derivados – quer dizer, estrategicamente, visou-se maior exportação do petróleo pesado por um preço melhorado com relação aos anteriores, ao tempo de negociar preços menores na importação de petróleo leve (Ibidem, 2018).

Posteriormente, em 2017, observa-se uma variação na taxa de câmbio e das cotações de petróleo e derivados, a qual exige da Petrobras mais frequência em seus ajustes e de uma forma constante. Essa modificação é evidenciada diariamente, onde o preço teve um aumento gigantesco no valor, passando de R\$ 4,00 reais/litro em dezembro de 2017 (Moura, 2018). Dessa forma, a precisão econômica internacional gerou movimentos que o Brasil necessitou acompanhar, diante o aumento de preço, gerando pressões advindas das condições conflitantes no Brasil.

De acordo com Borges (2018), a nova política de preços Petrobras visava acompanhar as alterações de valores internacionais do petróleo, resultando então em uma elevação de 55% do valor dos combustíveis no país.

Em 2018 houve um aumento recorde no preço do barril de petróleo para US\$ 80, diante o cenário econômico atual, com decisões políticas de Donald Trump em sua guerra comercial com a China e a retirada dos Estados Unidos do Acordo Nuclear com o Irã. Com isso, acarretou também aumento do combustível fóssil na economia global. Contudo, gera consequências ao consumidor final, com preços altos e incapacitando para suas práticas e uso na malha rodoviária nacional.

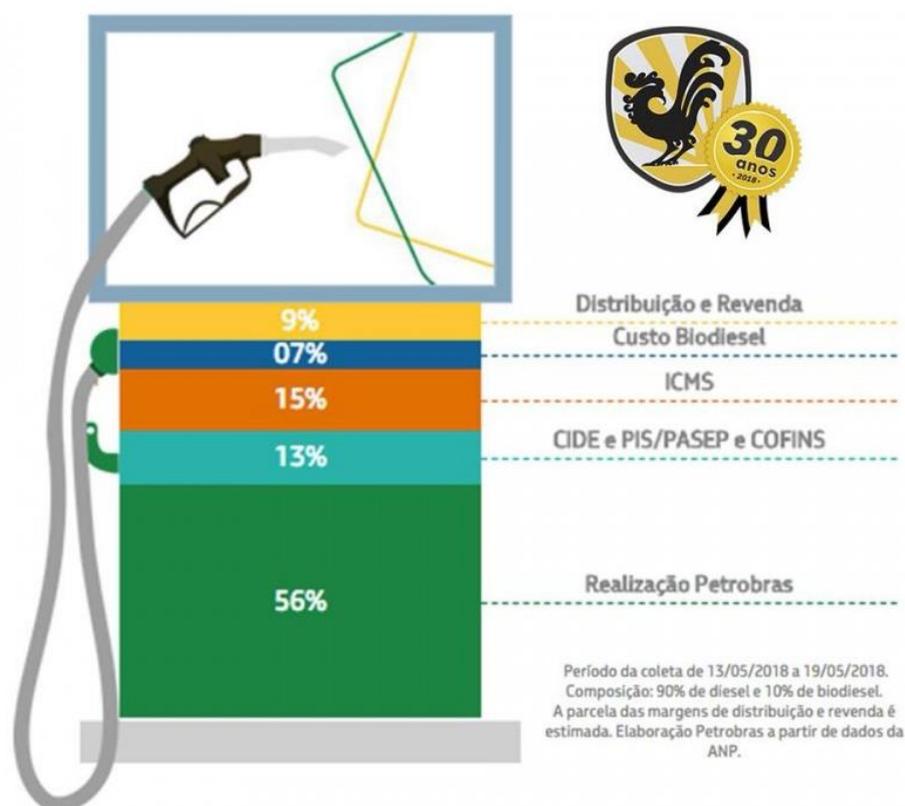
Em maio de 2018 surge então o início de vários movimentos sociais dos caminhoneiros, que visavam reivindicar reajustes no preço dos combustíveis, que acabava por dificultar o desempenho de suas atividades e assim gerando complicações a diversos setores econômicos (Moura, 2018).

4. Greve dos Caminhoneiros

A greve teve início no dia 21 de maio de 2018, partindo pelo envio de um ofício ao governo federal pela Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), a qual solicitava algumas reivindicações da categoria, dentre elas: isenção da CIDE, Pis/COFINS sobre o óleo diesel e retirar a política de reajustes de forma diária para que haja previsibilidade nos preços, acabar a cobrança de pedágio sobre o eixo suspenso de caminhões vazios, seguindo o Art. 17 da lei 13.103/2015 e edição da medida provisória nos moldes do PLC 121/2017 que trata do piso mínimo de frete (Riperti, 2018).

A Figura 1 a seguir, representa a composição do Preço do Diesel no período dessas reivindicações, auxiliando assim na compreensão sobre o impacto desses tributos presentes no combustível.

Figura 1 – Composição do Preço do Diesel



Fonte: Petrobras (2018)

Percebe-se então, uma participação de 13 % do CIDE, Pis/COFINS na composição do preço do combustível, valor em que a classe considera que deveria ser isentado a fim de diminuir o preço e assim diminuir os custos de seus fretes.

De acordo com Moura (2018) o governo ignora esse ofício e em seguida a CNTA comunica uma possível paralização, ocorrendo então de fato no dia 21 de maio. O então ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, afirma nesse momento que não há possibilidades de realizar corte de impostos. Continua-se então elevação no preço sem que o consumidor possa ter conduções de se adequar a essas variações, direcionando então a conflitos reivindicando esses reajustes.

As dificuldades que os caminhoneiros encontravam diante os aumentos do combustível era para então formular o preço final de seus fretes, e essa foi a motivação que levou as reivindicações. Esse aumento do diesel se dava por três motivos: o aumento no PIS/Cofins acerca dos combustíveis, tal qual, o preço internacional da matéria-prima (petróleo) e a crescente do dólar (Watanabe; Leitão & Ferreira, 2018). Como o frete se realiza contratos com antecedência e a variação dos preços crescendo constantemente, gerou então insegurança vindas dos motoristas quanto ao preço final, dificultando assim suas negociações e podendo ate mesmo gerar prejuízos.

4. Resultados e discussões

Mesmo com a greve chegando ao final, as consequências geradas tiveram grandes proporções, influenciando em toda a economia do país, tendo em vista a dependência nacional desses meios de transportes, pelas rodovias. Silva (2018) aborda que segundo alguns levantamentos, as perdas ultrapassaram os R\$ 75 bilhões. O autor demonstra através da Tabela 1 apresentada a seguir, dados referentes aos prejuízos desencadeados durante a greve por cada setor econômico.

Tabela 01: Cenário Econômico por Setores.

SETORES DA ECONOMIA	PREJUÍZO
Indústria de frangos e porcos	R\$ 3 bilhões
Carne bovina	R\$ 8 bilhões
Açúcar e etanol	R\$ 740 milhões
Cadeia do leite	R\$ 1 bilhão
Trigo	R\$ 225 milhões (em São Paulo)
Tabaco	R\$ 672 milhões
Indústria química	R\$ 9,5 bilhões
Indústria farmacêutica	R\$ 1,6 bilhões
Construção civil	R\$ 3,8 bilhões

Indústria têxtil	R\$ 1,8 bilhão
Calçados	R\$*
Indústria automobilística	R\$*
Distribuidoras de combustíveis	R\$ 11,5 bilhões
Comércio e serviços	R\$ 27 bilhões
Ceagesp	R\$ 72 milhões
Aviação civil	R\$ 450 milhões
Cimento	R\$*
Indústria nacional	R\$ 3,8 bilhões
Supermercados	R\$ 2,7 bilhões
Cesta básica	R\$*

Fonte: Setores da economia e prejuízos desencadeados durante a greve (Silva, 2018).

Diante os dados apresentados, é possível perceber o impacto gerado na economia diante os prejuízos enfrentados por cada setor a nível nacional, com destaque a produtos perecíveis como a carne bovina, frangos, porcos. O setor de comércio e serviços foi o que apresentou maiores perdas com 27 bilhões, demonstrando que o impacto gerado é significativo.

Em relação ao Setor de Construção, a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (Cbic) estimou que foi deixado de gerar cerca de R\$ 3,8 bilhões. Em relação ao comércio e serviços a estimativa chegou ao equivalente de R\$ 27 bilhões, de acordo com a Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas (CNDL) (Silva, 2018), com crescimento menor em 0,5 % do que o previsto pelo Governo para 2018 (Borges, 2018).

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) informa que os prejuízos gerados no setor correspondem a R\$ 3 bilhões, onde considerando a perda pelas mortes das aves soma-se o valor de 70 milhões. A Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec) informa que o setor deixou de movimentar nesse período valores entre R\$ 8 bi a R\$ 10 bilhões. Em relação aos produtores de leite, estimam a perda de R\$ 1 bilhão, onde boa parte do valor corresponde ao descarte de mais de 300 milhões de litros de leite. A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) complementa dizendo que para sua reestruturação é necessário o período de seis a doze meses (Silva, 2018).

Dessa forma, percebe-se a interdependência dos setores em meio ao sistema comercial, onde quando uma parte falha, as demais são atingidas de forma progressiva. Os segmentos se apresentam interligados, os prejuízos são acumulados e ao final formula-se um quadro com a macroeconomia informando valor total. Comprova-se então a vulnerabilidade

da logística dessa estrutura quando se trata de um funcionamento mediante rodovias, ao estagnar essa área, todos os demais setores da economia sofrem consequências em cadeia, potencializando esses resultados negativos.

Os cofres públicos também sofreram consequências e deixaram de arrecadar cerca de R\$ 4,7 bilhões, de acordo com o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), além da previsão de um total de R\$ 32,5 bilhões à economia nacional no decorrer da greve dos caminhoneiros (Borges, 2018).

Após a paralisação traz uma projeção que a inflação prevista no mercado financeiro, em 2018 migrou de 3,65% para 3,82%, e a de alta do Produto Interno Bruto (PIB) retrocedeu de 2,18% para 1,94% neste ano, ou seja, a primeira vez que se tem menos de 2% no ano, segundo pesquisa do Banco Central do Brasil (Martello, 2018).

Em relação a inflação, o país também sofreu uma alta. Nesse período de greve houve o desabastecimento de alimentos e combustíveis, pressionando assim os preços no período. A Figura 2 a seguir demonstra o valor da inflação no decorrer dos meses.

Figura 2 – Inflação mensal no Brasil



Fonte: IBGE, 2018.

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) passou de 0,22% em abril, para 0,4% em maio. Após a paralisação, houve uma procura maior dos consumidores no mercado, que ainda estava em busca de voltar a normalidade. No mês seguinte, as consequências ainda atingiam a economia, onde foi registrada a maior inflação em 23 anos, ou seja, em junho o IPCA teve uma alta de 1,26% no país.

O sistema financeiro do país está altamente influenciável por acontecimentos como este, com números significativos impactando em todos os setores, criando sequelas locais e regionais, que pode ser percebida por toda a população nos preços.

Comprova-se que diversos segmentos sofreram prejuízos em sua economia, girando em torno de R\$ 75 bilhões e R\$ 100 bilhões. O agronegócio que antes expressava um potencial grande sobre o PIB, com essa paralisação demonstrou-se ser o setor mais impactado (Maakaroun, 2018).

5. Considerações finais

O presente trabalho objetivou compreender melhor as causas que levaram a greve dos caminhoneiros no ano de 2018, bem como descrever e realizar uma abordagem das consequências geradas e seu impacto na economia nacional. Buscou-se organizar referências e melhor entender à proporcionalidade das greves de forma contida na macroeconomia, entregando grande contribuição ao demonstrar, de forma indireta, a dependência dos vários setores de produção brasileira sobre a malha rodoviária e o colapso que ocasionou, derivado da falta da mesma.

Comprovou-se uma dependência do serviço rodoviário, gerando assim uma preocupação geral acerca da infraestrutura logística do país e a malha rodoviária. O barateamento nos preços decorre em parte de eficiência das bases organizacionais, pois um país continental e com necessidades de fluxo contínuo devido a sua variabilidade de produção, dinâmica de exportação e importação para distribuição e diversidade comercial tem uma demanda que visa urgência.

Demonstrou-se também a formação desse preço, para uma melhor visualização e compreensão do que a classe questionava e reivindicava, a qual verificou-se um aumento considerável no decorrer dos períodos, aumentos consideráveis e constantes, dificultando a previsibilidade de preços e formação de valores dos fretes.

Embora dificuldades para encontrar informações mais precisas quanto aos impactos gerados na economia, foi apresentado dados que se comprovam as perdas significativas ocorridas em todos os setores da economia, demonstrando essa vulnerabilidade em cadeia. Levando em consideração, ainda, que os prejuízos não são totalmente calculados e exatos, por se considerar também o longo prazo.

Ao término dessa discussão, sugere-se para pesquisas futuras, novos estudos que prossigam com a temática, demonstrando o cenário atual, como a economia está se

comportando após algum tempo deste acontecimento, bem como novas situações que possam gerar outras reivindicações e possivelmente uma nova greve, a qual poderá trazer diversos outros prejuízos à população.

Referências

Anjos, L. (2018). *Representante de caminhoneiros em MT diz que greve não se resume à redução do diesel e cita outras reivindicações*. Acesso em 23 de maio, 2019, em <<https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/representante-de-caminhoneiros-em-mt-diz-que-greve-nao-se-resume-a-reducao-do-diesel-e-cita-outras-reivindicacoes.ghtml>>.

BRASIL, Constituição Federal. Supremo Tribunal Federal. **Recurso extraordinário**, v. 654432, 2017.

Bonfanti, C. (2018). *Greve de caminhoneiros vai piorar emprego, inflação e PIB, dizem analistas*. Acesso em 23 de maio, 2019, em <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2018/06/03/greve-de-caminhoneiros-impacta-crescimento-economico-emprego-e-inflacao.htm>>.

Borges, R. (2018) *Nove dias de greve dos caminhoneiros, bilhões de reais em prejuízo e más notícias para o PIB*. El País. Acesso em 23 de maio, 2019, em <https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/29/economia/1527609161_667090.html>.

Castro, Jr. (2018) *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: 02 de maio de 2019.

Dieese. (2018) *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: 25 de maio de 2019.

Farias, M. A. S.; Wissmann, A. D. M.; Bauer, A. L. (2017). *Já pinteí no para-choque o nome dela: uma análise das manifestações dos caminhoneiros em 2015*. ANIJUÍ, XXII Jornada de Pesquisa.

Maakaroun, B. (2018). *Quanto vai custar a greve dos caminhoneiros à economia brasileira?* Acesso em 23 de maio, 2019, em <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/06/04/internas_economia,685943/quanto-vai-custar-a-greve-dos-caminhoneiros-a-economia-brasileira.shtml>.

Machado, C. C.; Lopes, E. S.; Birro, M. H. B.; Machado, R. R. (2009) *Transporte rodoviário florestal*. Viçosa: Editora da Universidade Federal de Viçosa; 2º Edição, 217 p, 2009.

Martello, A. (2018). *Pós greve dos caminhoneiros, mercado projeta inflação maior e vê alta do PIB abaixo de 2% em 2018*. Acessado em 23 de maio, 2019, em <<https://g1.globo.com/economia/noticia/apos-greve-dos-caminhoneiros-mercado-projeta-inflacao-maior-e-ve-alta-do-pib-abaixo-de-2-em-2018.ghtml>>.

Mota, C. V. (2018) *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: 20 de fevereiro de 2019.

Moura, R. (2018). *A cronologia da crise do diesel, do controle de preços de Dilma à greve dos caminhoneiros*. Acesso em 23 de maio, 2019, em <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44239437>>.

Negrão, H. (2018) *1/3 da produção de calçados está parada dentro das fábricas, diz Abicalçados*. Acesso em 23 de maio, 2019, em <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/13-da-producao-de-calçados-esta-parada-dentro-das-fabricas-diz-abicalçados.shtml>>.

Pereira, A.S.; Shitsuka, D.M.; Parreira, F.J. & Shitsuka, R. (2018). *Metodologia da pesquisa científica*. Editora UAB/NTE/UFSM, Santa Maria/RS. Acesso em 23 de maio, 2019, em <https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/15824/Lic_Computacao_Metodologia-Pesquisa-Cientifica.pdf?sequence=1>.

Seixas, F. (1992) *Uma metodologia de seleção e dimensionamento da frota de veículos rodoviários para o transporte principal de madeira*. 106 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Universidade de São Paulo, São Carlos, SP, 1992.

Silva, C. (2018). *Greve de caminhoneiros deixa rastro de prejuízos bilionários em todo o País*. Acesso em 23 de maio, 2019, em <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,greve-de-caminhoneiros-deixa-rastro-de-prejuizos-bilionarios-em-todo-o-pais,70002331980>>.

Trindade, R. G. (2018). *Garantia, previsão e limitações ao direito de Greve*. Acesso em 23 de maio, 2019, em <<https://quelgt.jusbrasil.com.br/artigos/219233682/garantia-previsao-e-limitacoes-ao-direito-de-greve>>.

Watanabe, S.; Leitão, S.; Ferreira, J. (2018). *Chegou a hora de falar sobre imposto de carbono no Brasil*. Policy Brief, n. 1.

Porcentagem de contribuição de cada autor no manuscrito

Henrique Nogueira Moura – 30%

José Barreiro Lemos Neto – 30%

Vanessa Érica da Silva Santos – 20%

Fernanda Beatryz Rolim Tavares – 20%