

۱۱۴
فلاخن

اعتصاب رانندگان کامیون

هرگز نیست

یک تجربه‌ی جهانی

لئوناردو دموری / پی‌پرو لوکاتلی

اعتصاب رانندگان کامیون
در پرو پی سی

یک تجربه جهانی

لئوناردو دموری / پی پرو لوکاتلی

در شهرهای بزرگ ترافیک است، اما این ترافیک به نرمی حرکت می‌کند، انگار که ساکنین از شیوع بیماری‌ای مسری فرار می‌کنند، دانشگاه‌های اصلی تعطیل شده‌اند، اقلام ضروری مانند تخم‌مرغ و سبزیجات در فروشگاه‌ها یافت نمی‌شوند، نیمی از اتوبوس‌های خط واحد در گاراژها هستند، بدتر اینکه بیشتر جایگاه‌های سوخت کشور سوختی برای مشتریان ندارند. این کمبود یا نبود سوخت موجب بسته شدن ۱۰ فرودگاه اصلی شده است. در کشوری که بیشتر از هر کشور دیگری صادرات گوشت دارد فقط ۲ کارگاه از ۱۰۹ کارگاه بسته‌بندی گوشت که مجوز صادرات دارند، به کار خود ادامه می‌دهند.

از ۲۱ ماه مه، برزیل در بی‌نظمی ناشی از توقف کار رانندگان کامیون است که به قیمت‌های بالای گازوئیل اعتراض دارند. بخش بزرگی از ناوگان ۱,۶ میلیونی رانندگان تریلی که برای جابجایی بیش از ۶۰٪ از اقلام در برزیل پاسخگو هستند، در بیش از ۶۰۰ نقطه‌ی استراتژیک از شاهراه‌های اصلی متوقف شده‌اند. کامیون‌ها خطوط ارتباطی را مسدود کرده‌اند و اجازه‌ی عبور و مرور به هیچ وسیله‌ی ترابری را نمی‌دهند. گوشت، تخم‌مرغ و سبزیجات به مقصد نرسیده‌اند، تولیدکنندگان گوشت و لبنیات متحمل ضررهای جبران‌ناپذیر شده‌اند.

اعتصابی که اقتصاد برزیل را فلج کرده است، افکار عمومی را متوجه مسله‌ای کرد که پیش‌تر تنها در سطوح بالای سیاسی مطرح بوده است: نزاع بر سر شرکت نفت پتروبراس، بزرگترین شرکت دولتی برزیل.

در دوره‌ی رییس‌جمهور پیشین برزیل، «دیلما روسف»، از این غول نفتی به عنوان ابزاری برای کنترل تورم استفاده می‌شد؛ به این شیوه که با اختصاص یارانه به سوخت، جلوی انعکاس افزایش قیمت جهانی سوخت در بازارهای داخلی گرفته می‌شد. قیمت‌های نازل سوخت که از سوی دولت تعیین می‌شد موجب بدهکار شدن شرکت شد و به تبع آن ارزش سهام و اعتبار بانکی آن در بازار کاهش یافت.

وضعیت پس از ترکیب یارانه‌ها و تاثیر رسوایی فساد «کارواش» -یعنی یک ترفند مولتی‌میلیارد دلاری درون شرکت پتروبراس که به مدیران و سیاست‌مداران احزاب متفاوتی سود می‌رساند- اعتبار شرکت را کاهش داد و روند عملیاتی‌اش را از ۲۰۱۴ مختل کرده است. پس از برکناری روسف، معاون اول او «میشل تم» قدرت را به دست گرفت و قوانین یارانه‌ها را بازنویسی کرد که این یکی از پرشمار تغییرات افراطی و بازارمحوری بود که او اجرایی کرد. «تم» سیاست جدیدی برای قیمت‌گذاری در پتروبراس تعیین کرد که اجازه می‌داد همراه با نوسانات بازارهای بین‌المللی قیمت‌های داخلی هم افزایش پیدا کنند.

ارزش سهام شرکت در بورس‌های سائوپائولو و نیویورک افزایش یافت و این موجبات خشنودی سرمایه‌گذاران را مهیا کرد. این تغییر سیاست خود موجب ۱۲۱ بار تغییر قیمت گازوییل طی ۲ سال شد. در گذشته تعیین قیمت‌ها به صورت ماهیانه انجام می‌گرفت که به شرکت‌های ترابری امکان پیش‌بینی و مذاکره برای قرارداد کاری را می‌داد. در ماه‌های منتهی به اعتصاب رانندگان، قیمت گازوییل ۱۶ بار تغییر کرد و تا ۳۸,۴٪ افزایش داشت.

چند هفته پیش از اعتصاب، تم پروژماندانه در حساب توئیتر خود نوشت: «دو سال پیش من رهبری دولت برزیل را با یک ماموریت سخت بر عهده گرفتم که نجات کشور از سهمگین‌ترین رکودش، غلبه بر بیکاری، بازگشت به پاسخگویی مالی و حفظ برنامه‌های اجتماعی بود. در حقیقت من همه‌ی این کارها را انجام دادم.»

ولی برای بیشتر برزیلی‌ها تم در یک جهان موازی زندگی می‌کند. اقتصاد نشانه‌هایی آماری از بهبود را نمایش داده است، اما نشانه‌هایی ضعیف؛ بسیار ضعیف‌تر از بحران‌های قبلی. البته تغییرات باید در زندگی واقعی مردم به صورت مادی احساس شود. تم حتی تلاش کرده است که آمار جدیدی را به خورد مردم بدهد که حاکی از کاهش آمار بیکاری است اما توسط موسسه‌ی جغرافیا و آمار برزیل نقض شده است.

با توجه به رفع توهمات اقتصادی ناشی از آمارهای تم و افزایش ناآرامی‌های اقتصادی، قیمت بالای سوخت تقریباً جرقه‌ای بود که بشکه‌ی باروت را شعله‌ور کرد.

۴۸ ساعت بعد از شروع اعتراضات، قیمت مواد غذایی بحران بزرگی را ایجاد کرد، دو هفته پیش از اعتصاب قیمت یک گونی سیب‌زمینی کمتر از ۱۱ دلار بود اما پنج‌شنبه‌ی هفته‌ی اول اعتصاب در برخی مناطق به ۸۰ دلار رسیده بود. طی سومین روز اعتصاب سیب‌زمینی از بازار ناپدید شد. چون از مزارع به شهرها منتقل نمی‌شد.

دولت نمی‌تواند ادعا کند که توسط اعتصاب رانندگان غافلگیر شده است، چون هفته‌ی پیش منبعی خبری در برزیل مدارکی را منتشر کرد که اثبات می‌کرد که تم و شش تن از وزرایش از یک هفته پیش از اعتصاب، با خبر شده بودند که اگر نگرانی‌های رانندگان مورد توجه قرار نگیرد از ۲۱ ماه مه اعتصاب خواهند کرد.

رانندگان درخواست دیدار با رییس‌جمهور را داده بودند تا از بروز هرج و مرج اجتماعی در نتیجه‌ی اعتصاب جلوگیری شود اما دولت به این خواسته‌ی واقعی نهاد و در نهایت آنها موتورها را خاموش کردند.

این اعتصاب عنصری بدیع برای برزیل دارد: به جای هدایت شدن حرکات توسط حضور نمایندگان سندیکاها با شیپور در بین رانندگان، این اعتصاب از دل یک پروسه‌ی خودجوش به وسیله‌ی استفاده از گروه‌های واتس‌آپ سازماندهی شد. در آن گروه‌ها که آمیزه‌ای از پیام‌های خودیاری و پورن بودند، کم‌کم ویدیوهای سیاسی پدیدار شدند و حساسیت معترضان را برانگیختند و با بهره‌گیری گهگاه از اخبار جعلی و تهییج مخاطبان، به آتش اعتراض هیزم می‌افزودند. در نهایت برنامه‌های اعتراضات منتشر شدند و یک جنبش اعتراضی از دل چت‌های دیجیتال به دنیای واقعی راه یافت.

خبرنگاران به منظور فهم دقیق‌تر ساختار اعتراضات به گروه‌های واتس‌آپ دسترسی یافتند. آن‌ها سرکردگانی اندک یافتند و در عوض به درون جنبشی با نزاع‌هایی در هر گوشه‌ی کشور نگاهی انداختند. علی‌رغم نداشتن رهبری، حدود اعتصاب سخت‌گیرانه تعیین شدند و رانندگانی که در صدد شکست راه‌بندان برمی‌آمدند ریسک کتک خوردن را به جان می‌خریدند. کامیون‌های برخی‌شان سنگ‌باران و حتی تعدادی از کامیون‌ها به آتش کشیده شدند.

دولت فدرال هراسان و آشفته واکنش نشان داد. مسئولان تلاش کردند که با اعطای برخی اختیارات سیاسی به سندیکاها و بازرگانان بخش حمل و نقل، که با آنان به چانه‌زنی پرداخته بودند، اعتراضات را کنترل کنند. اما کم‌تر از ده درصد رانندگان عضو سندیکا هستند و هیچ رهبر صنفی‌ای کنترلی بر جمهوری واتس‌آپ ندارد. دولت و سندیکاها به دو توافق دست یافتند که هیچ‌کدام عملی نشدند.

این اعتصاب شاهد ترسیم خطوط سنتی بین نیروی کار و کارفرما به شکلی تازه بود و ائتلافی دیده نشده در جنبش‌های برزیل به منتهی ظهور رسید. رؤسا [کامیون‌داران] و کارمندان‌شان [رانندگان و سایر نیروی کار بخش حمل و نقل] در یک جبهه خواستار کاهش قیمت گازوئیل شدند، که به عنوان توقف کار هماهنگ [که موجب برهم خوردن امکان مذاکره بین کارگر و کارفرما می‌شود] ممنوع است. نیروهای فدرل فورن دست به کار بررسی این "تبانی" شدند و یک بازرگان بازداشت و محکوم شد.

گروه‌های فشار بیرونی مقبولیت اعتصاب را برگ برنده‌ی خود کردند تا به مسایل دیگر نیز پرداخته شود - تحقیقی توسط موسسه داتافولیا نشان داد که ۸۷ درصد مردم از اعتصاب حمایت کرده و ۵۶ درصد حامی ادامه‌ی آن هستند. این تصویر جمعی از انسان‌هایی ناچار و توانا با خواسته‌هایی منطقی و شکایاتی ملموس، بهتر از آن بود که نادیده گرفته شود. از میان این علایق بیرونی، بیش از همه اقلیت در حال رشدی به چشم می‌آمد که خواهان بازگشت دیکتاتوری نظامی است و می‌خواست از مقبولیت اعتصاب سواری بگیرد. طرفداران کودتا حمایت برخی رانندگان را داشتند، اما میزان دقیق حمایت از کودتا در این جنبش ناپیدا خواهد ماند.

پس از یک هفته رانندگان کنترل اوضاع را از دست دادند و اعتصاب به یک بحران تمام‌عیار سیاسی مبدل شد. میلیتاریست‌ها سریع دست به کار ایجاد هرج و مرج شدند. گروهی از بازرگانان، متخصصان و مرفهان شهری که از فساد، پرداخت مالیات بالا، دولت ناتوان و افزایش جرایم به ستوه آمده بودند- در این آشوب فرصتی طلایی یافتند تا به خیابان‌ها بیایند و از ارتش تقاضای به دست گرفتن قدرت را بکنند. این‌که ارتش به مدت

بیست سال کشور را اسیر یک دیکتاتوری کرده بود که طی آن صدها نفر شکنجه و کشته شده و هر خبری درباره‌ی فسادش سانسور می‌شد، به نظر این گروه چندان اهمیتی نداشت.

در نقطه‌ی مقابل میلیتاریست‌ها، سیاست‌مداران بودند که از هرگونه موضع‌گیری گریزان بودند و به هر سو می‌رفتند تا از مهلکه فرار کنند. حتی برخی از آن‌ها در همان روزهای اول شهر برازیلیا [پایتخت برزیل] را ترک کردند تا در صورت کمیاب شدن سوخت هواپیما در پایتخت گرفتار و مجبور به موضع‌گیری نشوند. رئیس‌جمهور اسبق لوییز ایناسیو داسیلوا [لولا] که به خاطر جرایم مربوط به فساد مالی در زندان به سر می‌برد، پس از مدت‌ها سکوت و نظاره‌ی شرایط سیاسی و در حالی که برای انتخابات بعدی ریاست‌جمهوری کاندیدا شده و در نظرسنجی‌ها اول است، در ملاقات با نزدیکانش اعلام بهت‌زدگی کرده و نماینده‌ی محافظه‌کار نظامی که پس از وی قرار دارد، علی‌رغم دعوت اولیه به حضور مردم در خیابان و حمایت از اعتصاب، از موضع خود کوتاه آمده و زمان پایان این خیزش را تشخیص داده است. وضعیت بی‌رمق حزب کارگران لولا مانند سایر نمایندگان جریان چپ برزیل بود که نتوانستند بهره‌ای از این اعتراضات ببرند. حزب کارگران که به صورت تاریخی توانایی برقراری ارتباط با توده‌ها را داشت، توجه خاصی به دست‌نیاورد. احزاب و نمایندگان راست و میانه‌رو نیز به همین ترتیب توجهی را جلب نکردند.

این جسارت سیاست‌مداران نمونه‌ای متاخر دارد: اعتراضات در برابر نرخ کرایه‌ی اتوبوس در ژوئن ۲۰۱۳. حکومت و دولت‌های محلی آنقدر در برابر تشنج‌ها کند عمل کردند که موجی اعتراضی پدید آمد که توسط گروهی کوچک هدایت می‌شد و بر نرخ کرایه‌ی وسایل حمل و نقل عمومی متمرکز بود. این جنبش چنان رشد یافت که وقتی دولت کنترل‌ناپذیری آن را دریافت، به خشونت پلیسی متوسل شد. از دل آن جنبش جریان‌اتی رادیکال سر بر آوردند و در خیابان ماندند که در نهایت موجب برکناری دیلما روسف شدند.

تمر در نهایت در یک برنامه‌ی تلویزیونی اعلام کرد که قیمت گازوئیل را کاهش می‌دهد و سیاست قیمت‌های بین‌المللی نرخ سوخت را هم لغو می‌کند. در عین حال تمر به نیروهای پلیس و ارتش دستور داد که راه‌بندان‌های جاده‌ها را باز و رانندگان را وادار به ترک محل اعتصاب کنند. با این وجود رانندگان مقاومت کردند و حتی یکی از رانندگانی که صفوف اعتصاب را ترک کرد سنگ‌باران شد.

در نهایت دولت تمر مجبور شد که قیمت سوخت را ۱۲ درصد کاهش دهد، تضمین کند که تا ۶۰ روز قیمت سوخت ثابت می‌ماند و بعد از آن هم به صورت ماهیانه تعیین نرخ می‌شود.

منبع:

کمپ‌نیوز

منبع اصلی:

The Intercept

منڙپوڻ
Manjanigh

