



**HAL**  
open science

**Critique du travail d'organisation des travailleurs  
(trabalho de base) comme stratégie de construction du  
pouvoir populaire : les syndicats stratégiques et les  
mouvements populaires dans la région métropolitaine de  
Rio de Janeiro entre 2012-2017 : dans le contexte de la  
micro-macro-révolution en Amérique latine**

Marcelo Schmidt

► **To cite this version:**

Marcelo Schmidt. Critique du travail d'organisation des travailleurs (trabalho de base) comme stratégie de construction du pouvoir populaire : les syndicats stratégiques et les mouvements populaires dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro entre 2012-2017 : dans le contexte de la micro-macro-révolution en Amérique latine. Sociologie. Université de Nanterre - Paris X, 2023. Français. NNT : 2023PA100002 . tel-04097525

**HAL Id: tel-04097525**

**<https://theses.hal.science/tel-04097525>**

Submitted on 15 May 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Membre de l'université Paris Lumières

# Marcelo Schmidt

**Critique du travail d'organisation des travailleurs (trabalho de base) comme stratégie de construction du pouvoir populaire.**

**Les syndicats stratégiques et les mouvements populaires dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro entre 2012-2017; dans le contexte de la micro-macro-révolution en Amérique latine.**

Thèse présentée et soutenue publiquement dans la première semaine (03) de janvier 2023 en vue de l'obtention du doctorat de **Sociologie** de l'Université Paris Nanterre sous la direction de M. Stéphane Dufoix (Université Paris Nanterre)

## Jury\* :

|                  |                        |   |
|------------------|------------------------|---|
| Rapporteuse :    | Mme Isabel Georges     | Paris I Panthéon - Sorbonne - HDR - IRD |
| Rapporteuse :    | Mme Ângela Araújo      | UNICAMP - IFCH                          |
| Membre du jury : | M. Stéphane Dufoix     | Paris X Nanterre - Sophiapol            |
| Membre du jury : | M. Michael Lowy        | EHESS - Césor                           |
| Membre du jury : | M. Christophe Voilliot | Paris X Nanterre - Sophiapol            |

**Résumé :** L'organisation des travailleurs stratégiques du transport, (ceux qui ont la capacité d'arrêter la chaîne d'approvisionnement mondiale localement) a fait l'objet de peu d'études au cours des quarante dernières années au Brésil . Nous avons fait le choix de nous concentrer sur ce que nous appelons classiquement la stratégie de la révolution brésilienne afin de mettre en évidence l'interdépendance des liens qui régissent les processus historiques de luttes sociales révolutionnaires et les processus de consciences collectives des travailleurs dits stratégiques dans toutes ses étapes. Il nous importe ici de porter une analyse critique sur l'organisation syndicale de base et les différents moyens politiques de masse qui permettent une conquête de pouvoir révolutionnaire par la grève politique ou de masse. Nous avons basé notre étude entre autres sur l'analyse de l'échec de la grève générale sur la période allant de 2012 à 2017. Notre enquête a permis de se pencher sur les pratiques concrètes et théoriques de l'organisation dans le processus de construction de la conscience de classe. Nous avons comparé de nouvelles catégories de travailleurs, les conducteurs de bus, éminemment stratégiques avec les travailleurs des secteurs aériens, dockers, pétroliers, marins et ouvriers des chantiers navals, camionneurs, militaires, cheminots et métallurgistes navals à Rio de Janeiro en gardant la perspective de l'étude objective du déficit organisationnel pour déterminer des priorités de travail efficient pour la construction du pouvoir populaire.

● **Mots clés:** Critique de l'organisation, le pouvoir populaire, micro macro-révolution, syndicats stratégiques renouvelés, politique des cadres, conseils ouvriers.

· La première partie est concentrée sur les conducteurs de bus, travailleurs stratégiques par leur centralité mais aussi sur les processus de renouvellement syndical, la politique des cadres et enfin l'analyse de ce que nous nommons les sept formes de prise de conscience.

· La deuxième partie permet, à travers une analyse critique du secteur aérien, mais aussi des capacités organisationnelles démontrées par les dockers pour bloquer le pouvoir du capital ou les travailleurs du pétrole ou encore marins et les ouvriers des chantiers navals à Rio de Janeiro de comprendre comment se construit la centralité stratégique qui permet de résister au mode de production et de circulation capitaliste dans une démarche de lutte qui s'inscrit dans le micro et la macro pour la révolution brésilienne mais aussi Latino-américaine.

· Les chauffeurs routiers et la particularité de la priorisation spécifique des travailleurs militaires, mais aussi le problème de la précarité des métallurgistes navals fera l'objet de notre troisième partie, axée sur la critique des déficits dans ces secteurs qu'il s'agisse des difficultés organisationnelles géographiques ou du déficit de politique de cadres et de transmission (renouveau) syndicale à travers l'exemple cheminot et ce notamment pour faire un état des lieux à l'aube de l'embrassement de la grève d'avril 2017.

**Title :** Critique of the work of organizing workers (trabalho de base) as a strategy for building popular power.

**Abstract** - There have been very few studies of transport workers as protagonists in the last 40 years. We study the trade union, class and political organizational deficit from the critique of grassroots work as something central in our investigation and we add a contribution to the critical theory of the Brazilian revolution in the organizational process of workers, in the strategy of building popular power. We understand in the concrete analysis of bus drivers, the organizational deficit of transport and strategic workers for the Brazilian revolution, the ability to locally interrupt the circulation of the global capitalist mode of production; The rise of the struggle for the construction of popular power from 2012-2017 in the metropolitan region of Rio de Janeiro; we study the critical theory synthesized in the micro-macro revolution understanding the global movement attack against the local world of labour, within the Latin American context. We study the bus driver's organizational deficit proposing the study of their centrality. The investigation of the organizational deficit into the concrete reality of the Brazilian revolution is based on the hypothesis of a deficit of revolutionary organizational cadres in loco. It considers the absence of the Brazilian revolution strategy and the absence of the organizers at the forefront of such a strategy in sufficient quantity and quality.

→Conditions de l'enquête : L'enquête a été facilitée par la condition de syndicaliste de l'enquêteur mais aussi de la somme d'expériences et de connaissances accumulées en plus de 20 ans de recherches, plus précisément des voyages au Brésil à partir de 2001, et à l'étranger de 2002, notamment dans les années 2009 et 2010, au début du développement du concept de révolution micro-macro. L'enquête s'est enrichie dans la période de monter des luttes populaires entre 2012 - 2017 auxquelles le chercheur participe activement. La connaissance accrue des catégories de travailleurs qui ont participé à la recherche, mais aussi la position de représentant syndical en exercice a permis un travail privilégié en profondeur.

Ce projet de recherche s'inscrit directement dans la vie du chercheur, il a débuté avant le doctorat et se poursuivra après celui-ci. La recherche, s'effectue sur une période de 4 à 5 années, parfois avant à l'instar de l'étude du processus de sept formes de conscience avec sept formes d'enquête : questionnaires (enquête quantitative et qualitative), cours, étude des processus de renouvellement syndical, étude de la politique des cadres (enquête qualitative), étude du 'détailler', 'concevoir', 'planifier' (*detailing, planning, design*) dans l'étude des conseils de travailleurs, l'étude de la plus grande consultation à la base générale (enquête quantitative), et étude de l'unification du transport routier par des conducteurs de bus (forum de Recife).

L'étude des compagnies aériennes à travers les travailleurs du transport aérien, recherche qualitative à long terme, fut la plus longue étude réalisée avec les travailleurs. L'étude des travailleurs portuaires s'inscrit dans quatre recherches majeures, à l'université afin de comprendre la centralité du goulot d'étranglement stratégique et le débat sur la révolution brésilienne : ( un projet d'extension universitaire avec enseignement en classe, un projet de construction de la mémoire avec l'université, un projet d'apprentissage mixte avec enseignement présentiel et à distance avec l'université, et enfin la construction d'un séminaire international pour les travailleurs latino-américains). L'étude des travailleurs du pétrole a permis d'étudier les fronts populaires (populaire, socialiste et stratégique). Et l'étude des marins et des travailleurs des chantiers navals s'est concentrée sur les modes organisationnels.

La dernière partie de notre thèse s'est consacrée aux conséquences majeures du déficit organisationnel, à travers l'étude des chauffeurs routiers, des soldats et les cheminots pour déterminer les priorités de la structuration stratégique et géographique, de la politique des cadres ou encore de la communication nécessaire. Enfin, nous nous sommes penchés sur les processus d'organisation populaire, de grève générale, sous le prisme de la lutte des classes et de la révolution brésilienne notamment pendant la grève de 2017, pour comprendre l'absence des acteurs populaires déterminants pour la réussite d'une grève politique de masse. Il s'agit également d'étudier la confrontation du grand capital et la construction d'un grand mouvement politique de masse basé sur des conseils ouvriers, des syndicats renouvelés et l'excellence dans l'organisation politique des cadres dans le but de faire progresser la lutte dans les secteurs populaires en se réappropriant la révolution brésilienne tout en prenant en compte les enjeux de la crise climatique.

L'appropriation de la révolution brésilienne par les travailleurs ne doit pas être considérée comme une utopie mais plutôt comme une réponse concrète à mettre en œuvre au travers des travailleurs dits stratégiques pour construire un mouvement politique de masse susceptible d'entraver les points stratégiques des modes de production et de circulation capitaliste. Cela implique de débattre avec la classe ouvrière de salaires, de pouvoir d'achat, de retraite, de réduction du temps de travail etc., mais aussi de contrôle et de gestion de politique des moyens de production pour une prise de conscience syndicale et citoyenne.

À Raphael Martinelli, Demístocles Batistinha, Emílio Bonfante de Maria, Irineu de Souza, Severino Almeida, Oswaldo Pacheco, Odilon Mirandinha, Paulo de Melo Bastos, José Carolino Tostes, Joaquim Pedro Mairink, Dinarco Reis Filho, et d'innombrables autres qui, à travers le temps ont été forgés par l'organisation politique des cadres. Ce n'est pas fini. Votre flamme ne s'éteint pas, car il y a ceux qui continuent chacun de votre héritage, et votre travail 'organisationnel critique' pour la construction du pouvoir populaire, et le débat pour la révolution brésilienne continue.  $\pi - \tau$

Jamais vous ne serez digne du bonheur, tant que vous aurez quelque chose à vous, et que votre haine des bourgeois viendra uniquement de votre besoin enragé d'être des bourgeois à leur place ...

Émile Zola, *Germinal*

C'est pour cette raison que les socialistes appellent les grèves 'l'école de guerre', une école où les ouvriers apprennent à faire la guerre à leurs ennemis, afin d'affranchir l'ensemble du peuple et tous les travailleurs du joug des fonctionnaires et du capital...

Lénine, *A propos des grèves*

Il faut effacer cette devise conservatrice : « un salaire équitable pour une journée de travail équitable » et inscrire le mot d'ordre révolutionnaire : 'Abolition du salariat !'  
...

Karl Marx, *Salaire, prix et profit*

Nous avons un engagement qui ne peut être reporté, c'est un engagement à sauver ces travailleurs de l'endroit où ils se trouvent et de la position qu'ils occupent au fond du trou où ils se trouvent. Dont le travail précaire les privait de respect, de salaire, de droits, de conditions de travail, de qualité de vie et de pouvoir. Nous allons y retourner et tout recommencer ensemble, nous allons aider à organiser ce pouvoir jusqu'à ce qu'il soit à nouveau maximum, puis nous transmettrons ce pouvoir aux nouvelles générations des travailleurs...

Fabrício Miranda, 'bagagiste aérien' vétéran de la grève internationale de 2014.

## Remerciements

Ce travail doit sa conclusion au professeur Stéphane Dufoix, qui a choisi d'accueillir et de croire de manière déterminée en un étudiant qui a beaucoup vécu, mais beaucoup vécu en dehors de l'académie. Un étudiant qui a appris à croire à la science et à une recherche scientifique académique, populaire et accessible aux travailleurs, sans perdre sa rigueur critique.

Un merci spécial à mes deux professeurs du comité de suivi Michael Lowy et Christophe Voilliot. Aux professeurs qui ont accepté d'être les rapporteurs de cette thèse Isabel Georges et Ângela Araújo. Merci beaucoup. Il y a aussi d'innombrables personnes à remercier : à mon père José qui m'a toujours encouragé à étudier et à la diligence de ma mère Maria pour que je n'abandonne pas. Je remercie ma femme Kíssila et mon fils Idris qui ont dû vivre pendant quatre ans avec l'absence d'un conjoint et d'un père dans ce qui est nécessaire, pour que cette thèse ait eu un *minimum* nécessaire dans son investigation. Beaucoup de temps de qualité pour la recherche. À mes frères Daniel et Richard, ma soeur Patricia et à ma famille, merci aussi à Andrea Cumpelik pour un sentiment plus que doux. À mes amis, richesse de ce monde, qui ont également contribué à cette thèse, et un merci particulier à Olivier Sekai, qui m'a aidé jusqu'au bout, et Hiran Roedel, Renato Prata, José Mauro et Philippe de Grave au début ; et aux professeurs José Paulo Netto, Virgínia Fontes, Giovanni Alves et Helder Molina, qui m'ont encouragé parmi beaucoup d'autres; aux amis Pery Monroy, Matthieu Bole-Redat, les conducteurs de bus Ricardo Wagner, Sérgio Adriano, Maura Lúcia, Daniel Ferreira, Joel Rodrigues; à Fabrício Miranda, Nelsidez Diniz, Antônio Navarro, Ricardo Ponzi, Raphael Millon, Axel Person, Cícero Mathiassos, José Adilson, Ernani Florêncio, Lenin Braga, au général Bolívar Meirelles, et aussi à Rita Souza et Aldair Pereira Sodré, le 'China' qui m'a montré de près la tragédie humaine des métallurgistes navals au plus précaire, ceux dont dans les chantiers navals, était les plus grands de Rio de Janeiro. Et bien d'autres ceux qui sont innombrables reconnaissants et d'autres qui ne sont plus là; qui m'ai permis d'entrer au cœur de la classe ouvrière. Car c'est dans la recherche que cette thèse est née au milieu de tout le monde. Que le goût de la recherche scientifique au service de la classe ouvrière ait une bonne fin à travers cette thèse sur cette Terre.



## Table de matières

Introduction générale – 10

Première partie – le conducteur de bus – 14

Introduction – 15

Chapitre I – La position stratégique des conducteurs de bus – 18

Chapitre II – Processus de développement des consciences chez les travailleurs stratégiques – 29

Chapitre III – Analyses des études menées auprès des conducteurs de bus – 103

Conclusion de la première partie – 281

Deuxième partie – Analyse critique des aériens, Dockers, Pétroliers et Marins – 290

Introduction – 291

Chapitre IV – Analyse critique du secteur aérien – 293

Chapitre V – Analyse théorique de la révolution brésilienne chez les dockers – 365

Chapitre VI – Étude de l'organisation unitaire des pétroliers – 483

Chapitre VII – Étude des méthodes d'organisation chez les marins – 536

Conclusion de la deuxième partie – 599

Troisième partie – Critique de l'action militante du déficit organisationnel – 605

Introduction – 606

Chapitre VIII – les camionneurs : un exemple du déficit organisationnel – 607

Chapitre IX – L'incapacité de prioriser les enjeux d'organisation des travailleurs – 642

Chapitre X – La disparition progressive de la culture syndicale des cheminots – 687

Chapitre XI – l'échec du mouvement de grève générale en 28 avril 2017 – 728

Conclusion de la troisième partie – 798

Conclusion générale – 803

Bibliographie – 812

Table de figures – 818

Table de matières complète – 819



# Introduction générale

Au mois de juin 2013, plus d'un million de personnes ont envahi les rues dans 400 villes brésiliennes sous le gouvernement social-démocrate de Dilma Rousseff.

Les travailleurs et le peuple brésilien ont réinvesti la rue, après plus de 20 ans, comme un lieu de la politique, abandonnant l'espoir d'une politique sociale promise par le gouvernement social-libéral en place.

La crise de 2008, la montée du pouvoir populaire au Brésil de 2012-2017, le coup d'État de 2016, l'élection de l'extrême droite en 2018 ou encore la pandémie de covid 19, sont autant de facteurs qui ont entraîné de nombreuses luttes dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Nous avons concentré nos travaux et notre réflexion sur ce territoire particulier sur une période qui s'étale de 2012 à 2017, période qui comprend des mouvements sociaux importants aux niveaux national et local.

La démarche de recherche critique que nous proposons s'inscrit dans un contexte de micro-macro révolution en Amérique latine pour tenter de comprendre le mouvement du rapport de forces entre le monde du travail local et le système global capitaliste.

Nous avons choisi d'étudier les modes organisationnels syndicaux, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, essentiellement dans les secteurs où les salariés occupent une place stratégique pour entraver le système capitaliste.

Les secteurs stratégiques tels que nous les concevons sont définis par la capacité pour les travailleurs d'interrompre localement la circulation du mode de production capitaliste mondiale et si le secteur de la production de biens et de matières premières reste stratégique, le secteur de la circulation de la production capitaliste devient encore plus stratégique dans la phase actuelle de crise du système capitaliste.

Il importe ici d'avoir une réflexion qui confronte d'une part la réalité des travailleurs et leur mode organisationnel et qui confronte d'autre part les théories néolibérales et sociaux-démocrates à la théorie de la révolution brésilienne pour identifier les mécanismes de conscience individuelle et collective.

Nous nous sommes intéressés aux structures des organisations syndicales locales, à leurs politiques des cadres quand elle existe, à leur investissement éventuel dans un cadre organisationnel étendu au citoyen, à leur culture syndicale et citoyenne et aux processus de transmission au travers d'une étude comparative des échecs et des réussites de luttes emblématiques dans des secteurs stratégiques.

Nous nous penchions également sur les notions de réaction, de réactivité, de résistance et de défense organisée pour comprendre comment les mobilisations issues d'une politique organisationnelle des cadres se distinguent d'une mobilisation spontanée.

Nous avons mis en place diverses méthodes d'enquête pour enrichir notre réflexion, des questionnaires précis et identiques distribués à plus de 500 travailleurs, et nous avons également procédé à plus de 400 entretiens de travailleurs, de cadres syndicaux, entre autres formes de recherche. Ma position de cadre syndical m'a également permis d'une part de participer à de nombreuses phases organisationnelles mais également à des phases de négociation. Ce statut privilégié, dans le cadre des luttes, m'a conduit à vivre en immersion quotidienne avec les travailleurs de tous les secteurs confondus ainsi que tous les acteurs qui ont contribué à l'organisation des luttes.

- Comment l'absence de la théorie et de l'expérience de la révolution brésilienne dans le processus organisationnel des travailleurs a-t-elle conduit à la grève générale en 2017 à l'échec ?
- En quoi est-elle essentielle pour développer la conscience politique citoyenne et pour la stratégie de construction d'un pouvoir populaire ?

Dans un premier temps nous analyserons la catégorie des conducteurs de bus pour comprendre leur spécificité stratégique, les processus de développements de la conscience collective au travers des différentes enquêtes que nous avons menées.

Nous consacrerons notre réflexion dans un second temps à une analyse critique de la défaite organisationnelle dans le secteur aérien, de l'enseignement de la théorie de la révolution brésilienne par les syndicats des ports et docks, la démarche d'organisation unitaire dans le secteur pétrolier et le modèle d'organisation performante du secteur maritime.

Enfin nous procéderons à une étude critique du travail de l'action militante et du déficit organisationnel en nous appuyant sur le déficit existant chez les routiers, sur l'absence de structuration, d'anticipation et les difficultés organisationnelles rencontrées par des catégories particulières de travailleurs tels que les travailleurs qui vivent en périphérie ou la partie la plus difficile à organiser : les travailleurs soldats. Nous analyserons également les enjeux fondamentaux de formation de politique de cadre en nous appuyant sur l'exemple des cheminots, et nous procéderons à un état des lieux des forces en mouvements à l'aube du mouvement de grève générale du 28 avril 2017 pour comprendre les causes profondes de cet échec.



## Première partie

Conducteur de bus. Une enquête sur la centralité, l'accessibilité et l'omniprésence comme introduction à l'étude des travailleurs stratégiques.

## Introduction

Il s'agit d'une enquête destinée à tous les travailleurs qui composent un 'garage ou terminal de bus', ce qui en Portugais fait référence au nom 'rodoviários'. Par conséquent, dans notre traduction, nous utiliserons : conducteurs de bus ou conducteur. Malgré la grande variété de fonctions, à des fins d'enquête sur les chauffeurs, conducteurs ou employés ou travailleurs des compagnies d'autobus 'rodoviários' se réfère aux conducteurs d'autobus.

Quand je parle au travailleur organisé et d'avant-garde, il me comprend, mon défi est d'être compris par l'académie. Nous sommes interpellés par l'objet populaire de cette enquête, à savoir académiquement, mais aussi oser ressentir, oser servir.

La première partie de notre thèse condense 400 pages de notes et 600 heures d'enregistrements et d'interviews. Dans cette partie, nous présentons les premiers auteurs centraux qui nous ont aidés dans ce travail d'investigation ; nous présenterons également la structure de nos recherches et le cœur de nos découvertes et les diviserons afin de construire, joindre, forger, sculpter et polir les données dans notre objectif scientifique et pratique, c'est la rigueur de notre thèse.

Dans cette partie, nous présentons notre enquête la plus importante, qui sera complétée par d'autres enquêtes, également importantes, dans les chapitres suivants; voici l'aspect séminal de cette saga : parler des travailleurs stratégiques du point de vue des travailleurs du transport, et des travailleurs du transport du point de vue des travailleurs de bus. Le 'choix de faire une enquête sur les conducteurs des bus' était dû à l'étude concrète de la réalité concrète, il n'était pas donné ni préconçu, c'était un choix fait à partir de l'enquête sur la situation existante des travailleurs stratégiques dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Nous discutons et critiquons concrètement de l'organisation de la lutte objective pour les salaires, les droits et les conditions de travail du pouvoir de la catégorie routière ou des travailleurs de bus, nous avons enquêté sur la lutte réelle de ces travailleurs. Nous avons débattu largement et centralement des syndicats dans la deuxième plus grande région métropolitaine du Brésil, dans une brève période historiquement liée à notre travail, sans oublier le passé, le présent, dans le concret des conflits de classes.



Nous avons discuté des possibilités de construire un pouvoir direct et populaire dans le mouvement micro et macro de la révolution brésilienne dans l'histoire de l'Amérique latine, car nous comprenons la similitude des conditions des conducteurs de bus. (Il n'y a pas de définition a priori de la révolution brésilienne, ce qui existe c'est le débat accumulé par sa dénomination donnée par les auteurs classiques de la révolution brésilienne au XXe siècle spécifiquement au Brésil dans le contexte de l'Amérique latine, et que cette révolution se présente au XXIe siècle comme une révolution socialiste).

Une enquête corsée, longue, dense, patiente, assidue, disciplinée qui a profité de la pandémie du covid 19 pour être encore plus proche des travailleurs d'un secteur important et stratégique qui n'a pas cessé de travailler un seul jour.

Nous avons débattu profondément et de manière critique de l'organisation, de la théorie, de la méthode et de la soumission des deux, méthode et théorie transformées par les ouvriers; nous observons des travailleurs transformant la théorie et la méthode en formes particulières et spécifiques de confrontation organisée, et s'opposant de manière organisée au pouvoir systémique du capital mondial localement.

Une thèse dont l'objet est populaire signifié débattre de nos prémisses, des antithèses et de la synthèse elle-même avec le groupe de travailleurs étudié comme ceux qui invitent au débat et à l'investigation de la méthode scientifique. Nous vivons un moment de la conjoncture brésilienne où l'invitation à la réflexion scientifique semble dangereuse au Brésil.

Et nous avons choisi de manière responsable de débattre de la méthode scientifique d'investigation d'une manière simple et populaire et accessible avec une partie de la classe ouvrière. Débattre des stratégies et tactiques de mobilisation, des formes de propriété stratégique, du secteur des transports, du contrôle direct, des forces productives, débattre de manière critique de l'organisation avec les travailleurs.

Nous proposons l'étude du processus de changement de la conscience de classe à partir de l'étude d'une partie des ouvriers. Nous étudierons la conscience de l'attaque du capitalisme contemporain dans le secteur des transports, en analysant le mouvement local du capital global qui dirige le transport métropolitain à travers ses 'partenaires mineurs' dépendants.

Nous analyserons la gestion capitaliste privée, hégémonique et oligopolistique des patrons des conducteurs de bus, du secteur routier, dans le contexte du contrôle de la masse ouvrière qui se déplace quotidiennement et des travailleurs qui mènent ces vies. Nous présentons l'étude de la 'classe des conducteurs de bus' appelée par les conducteurs de bus, en utilisant le terme juste : une catégorie importante, qui fait partie de la classe ouvrière, dans ses possibilités de défense organisée locale contre l'attaque globale, en étudiant les spécificités de Rio de Janeiro dans une période spécifique déterminée.

La première partie est la partie la plus importante de notre investigation dans cette thèse. Nous voulons démontrer l'importance d'enquêter, dans chaque territoire et au moment de l'analyse de la période étudiée dans l'enquête, qui sont les travailleurs avec une centralité et une importance stratégique. Une importance locale et métropolitaine dans le mode de production et de circulation capitaliste ; et une importance pour la construction du pouvoir de la classe ouvrière. Nous avons également étudié dans la première partie, comment se déroule le processus de prise de conscience ouvrière, conscience de classe dans son sens le plus large ; et la participation de la gauche radicale à ce processus à partir d'un programme radical.

Et nous étudions aussi comment, dans un territoire et dans un temps précis, une catégorie ou un secteur de travailleurs peut acquérir une centralité stratégique. Enfin, nous avons étudié, à partir de sept enquêtes différentes, comment les chauffeurs de bus de la région métropolitaine de Rio de Janeiro ont une centralité et une importance stratégique pour le système ; que cette centralité spécifiquement dans le cas de la région métropolitaine de Rio de Janeiro est de transporter la classe ouvrière de la périphérie au travail et à la maison ; est d'être le plus stratégiquement accessible pour construire une base organisée ; et enfin, la plus répandue et stratégiquement omniprésente dans la ville de Rio de Janeiro, dans l'ensemble des villes de la région métropolitaine de Rio de Janeiro et dans tout le Brésil dans le contexte de l'Amérique latine.

# Chapitre I

## Analyse de la position stratégique particulière des travailleurs conducteurs de Bus (région métropolitaine de Rio de Janeiro)

### Position stratégique

Dans ce chapitre, nous travaillons avec l'existence d'une 'centralité' ou importance maximale des chauffeurs de bus dans le système de transport métropolitain de Rio de Janeiro.

Ce concept central ne nous a pas été donné a priori, mais a été le produit du processus d'investigation. Nous analysons la centralité organisationnelle du travailleur de bus dans l'agencement actuel du système capitaliste du premier quart du XXIe siècle à Rio de Janeiro. En enquêtant, nous avons construit l'argument selon lequel les travailleurs de bus sont fondamentaux pour le fonctionnement du système capitaliste dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ; et nous avons préparé une première étude avec les informations suivantes :

Dans le premier quart du 21e siècle, près de la moitié des travailleurs de la région métropolitaine utilisent les transports en commun, transport public « 46,4 % ; ceux qui n'utilisent aucun moyen de transport motorisé 37% ; et 16,5 % de transport motorisé individuel, majoritairement la voiture.

Dans l'étude de 2011 sur les mégalo-poles brésiliennes, Rio de Janeiro ne perd en nombre d'usagers des transports publics que Salvador de Bahia, 56,3 %, et se situe bien au-dessus de São Paulo, la plus grande métropole brésilienne, avec 36,5 % <sup>1</sup>». Les transports en commun sont pratiquement des transports routiers ou de bus au Brésil, et c'est encore plus important à Rio de Janeiro.

---

<sup>1</sup> <https://www.codatu.org/actualites/panorama-do-sistema-de-transporte-de-passageiros-no-rio-de-janeiro/>.

« La deuxième étude de 2018 calcule la population de la ville de Rio de Janeiro à 6 527 441 en 2015 ; la région métropolitaine de Rio de Janeiro (RMRJ), 12 331 513 ; comprendre qu'une grande partie fait quotidiennement la navette vers la capitale dans le mouvement périphérie - centre ; l'aire urbaine avec 1 200 km<sup>2</sup> / 6 752 km<sup>2</sup> de RMRJ, la densité moyenne 5 266 habitants au km<sup>2</sup> à Rio de Janeiro et 1 225 habitants au km<sup>2</sup> dans le RMRJ.

La croissance démographique de 0,64% par an dans les RMRJ (2010 – 2015), le PIB métropolitain des RMRJ, de 125,7 milliards d'US dollars au 02/02/2018, supérieur au reste de l'État <sup>2</sup>»

« Dans la troisième étude de 2015 nous rappelons le statut de la ville de 2001 et le statut de la métropole RMRJ de 2015, avec d'autres lois au milieu, qui prouvent qu'il y a une planification du système urbain pour l'exploitation et la domination des Capitale; qu'il n'y a pas de 'chaos urbain' mais une planification du système métropolitain. Le RMRJ concentre 70% de tous les travailleurs et 53% de la population de l'État de Rio<sup>3</sup> ». S'ils appellent le chaos urbain, nous allons démontrer qu'il est planifié.

La quatrième étude de 2014 fait référence à la compréhension des villes 'satellites' de la région métropolitaine de Rio de Janeiro (RMRJ) : il y a 20 villes, qui ont un potentiel pour le transport fluvial car elles sont situées autour de la baie de Guanabara sur la côte; a eu le transport ferroviaire de passagers depuis le 19<sup>ème</sup> siècle; et le métro depuis les années 1970, mais dépend du transport routier. L'agencement du système concentre le travail et les opportunités dans la ville de Rio de Janeiro, faisant vivre la population de 20 villes dans un mouvement pendulaire vers la capitale <sup>4</sup>»

La cinquième étude montre la 'carte planifiée' du système pour le RMRJ avec une grande concentration dans la capitale et un grand désert de transports pour le 'reste métropolitain'. « La 'carte des transports métropolitains' a été réalisée en 2018 pour dépeindre 'l'intégralité' des transports dans la région métropolitaine et vise à couvrir tous les 'transports carioca' (ville de Rio de Janeiro) et métropolitains, à l'exception des téléphériques dans les bidonvilles et le tourisme, et implique même l'utilisation de vélos partagés, dans les quartiers les plus nobles.

---

<sup>2</sup> <https://www.codatu.org/actualites/panorama-do-sistema-de-transporte-de-passageiros-no-rio-de-janeiro/>.

<sup>3</sup> <https://www.codatu.org/actualites/panorama-do-sistema-de-transporte-de-passageiros-no-rio-de-janeiro/>.

<sup>4</sup> <https://www.codatu.org/actualites/panorama-do-sistema-de-transporte-de-passageiros-no-rio-de-janeiro/>.

Lorsque nous visualisons ces cartes, nous observons l'histoire de ce pays : un grand corridor de marchandises de l'intérieur à la côte du Brésil, et un grand corridor de la périphérie au centre des grandes métropoles. Pour le fret, le camion a remplacé le mulet et le train; et à la ville le bus a remplacé la marche. L'élite ne marche pas, elle se porte sur le dos <sup>5</sup>»

La sixième étude de 2015 fait référence à l'évolution et à la division du modal de transport entre 2003 et 2012, comment la dépendance au modal routier s'est divisée et a évolué, « qui est plus grand et a augmenté, de 33% en 2003 signifie maintenant 38% du groupe de travailleurs. Marcher, ou la marche est passée de 33,8 % à 29,4 % ; l'utilisation de la voiture est passée de 15,6 % à 18 % ; utilisant les transports (précaires), le « van » a chuté « officiellement » à cause de la répression de 8,2 % à 2,9 % ; le train métropolitain, autrefois hégémonique, a légèrement augmenté de 1,5 % à 2,5 %; le transport scolaire des enfants de 1,0 % à 1,9 % ; le transport à moto, assez marginal au Brésil de 0,5% à 0,9%; et les bateaux, le moyen de transport avec le plus grand potentiel d'enfouissement : de 0,4 % à 0,5 %. Cette découverte est très importante compte tenu du grand potentiel hydrographique de la baie de Guanabara, qui pourrait même contribuer à la préservation de l'environnement <sup>6</sup>»

La septième étude de 2018 détaille les tarifs des transports publics métropolitains, ferries, trains, métros, bus, tous privatisés, chers et mauvais pour la classe ouvrière : « Nombre de voitures à Rio de Janeiro, 2 035 943 ; taux de motorisation 304 voitures / 1000 habitants ; carburant R\$ 4,59 pour un 1 litre d'essence (US\$ 1,41), en 2018 », ... mais avec la montée de l'extrême droite au pouvoir et par son choix politique, l'essence atteint R\$ 7,00, puis à R\$ 10,00 en 2022 ... Un chiffre important, « le nombre de bus municipaux en 2012/2016 : 8 375 bus. La valeur du tarif du bus (3,60 R\$), du métro (4,30 R\$), du train (4,20 R\$) et du ferry (6,10 R\$) » ; en 2022, les valeurs sont (4,05 R\$) dans le bus, (6,50 R\$) dans le métro, (6,70 R\$) dans le train, (7,70 R\$) dans le ferry, les valeurs les plus élevées de l'histoire de ces transports, le nombre de déplacements moyen par habitant en 2012 (1,90) ; et les trajets quotidiens par habitant en transports en commun (0,93), enfin la distance moyenne des trajets en transports en commun (12,3 km) <sup>7</sup>». En octobre 2022 le real 5, 20 x euro 1,00.

<sup>5</sup> <https://www.codatu.org/actualites/panorama-do-sistema-de-transporte-de-passageiros-no-rio-de-janeiro/>.

<sup>6</sup> <https://www.codatu.org/actualites/panorama-do-sistema-de-transporte-de-passageiros-no-rio-de-janeiro/>.

<sup>7</sup> <https://www.codatu.org/actualites/panorama-do-sistema-de-transporte-de-passageiros-no-rio-de-janeiro/>.

La huitième étude est de Pedro Valente dans le travail de conclusion du cours à la PUC en 2017, et fait référence à une évaluation des travailleurs qui utilisent les transports urbains en bus dans la ville de Rio de Janeiro, une étude comparative ; commence par une (in)satisfaction pour le métro : « Le ‘métro’ était considéré comme le meilleur moyen de transport collectif par les participants. Ils pensent que le prix est juste et que le mouvement est rapide. Ils se sont plaints des wagons pleins et ont dit que le wagon féminin était respecté. Il est plus récent, plus propre et plus sûr que les autres transports publics. La plus grande plainte est qu'il est extrêmement bondé aux heures de pointe. Certains accidents interrompent le service <sup>8</sup>».

« Concernant la (in)satisfaction des travailleurs qui utilisent les bateaux : « les ferries », selon les participants, est un bon moyen de transport collectif, malgré un itinéraire spécifique. L'horaire des transports est fixé, peu de problèmes sont signalés, il n'y a pas de trafic et il y a des avertissements en cas de difficulté. C'est le transport en commun le plus cher. La traversée dure 20 minutes et l'heure de départ est exacte <sup>9</sup>»,

Suivez maintenant la même étude de Pedro Valente en se référant à la qualité des bus dans la capitale, où il est censé être la meilleure qualité : « qu'est-ce qui vous vient à l'esprit quand vous pensez/entendez quelque chose sur le transport par Bus municipal dans la ville de Rio de Janeiro? Transport lent (2); professionnels mal préparés (1); mauvaise qualité (4); conditions précaires (3); Insecure (7); Bondé, surcapacité (4); prix élevé pour le service rendu (2) ; sans planification (1); manque de climatisation (1).

« ... De tous les points relevés par les interviewés, l'insécurité est le point le plus cité comme point principale lorsqu'on réfléchit à ce type de transport. L'état des véhicules, la capacité et la faible qualité ont également été des points mentionnés par plus d'une personne <sup>10</sup>».

---

<sup>8</sup> (DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017).

<sup>9</sup> (DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017).

<sup>10</sup> (DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017).

« Dans l'évaluation de l'étude concernant (l'in)satisfaction des travailleurs qui utilisent le transport routier ou de bus, nous serons un peu plus détaillés ; ... « sur une échelle de 0 à 10, évaluant l'accessibilité au point d'embarquement (5.4), la fréquence de la ligne (4.8), le temps de parcours de la ligne (4.3), la capacité (4.9), la fiabilité des transports (3.9), le mode de conduite du conducteur (3.1), vulnérabilité aux agressions et sécurité (2.0), état et conservation des véhicules (3.7), tremblement et bruit des véhicules (4.4), température intérieure (3.8), propreté du véhicule (3.1), signalisation au point d'embarquement (4.3), couverture au point d'embarquement (4.5), sièges disponibles au point d'embarquement (2.4), confort des sièges du véhicule (3.8), nombre de sièges dans les véhicules (5.1), informations au point d'embarquement (4.4), informations sur les véhicules (3.3), besoin de déplacement et de transfert (4.8), comportement du conducteur de bus (3.2), comportement du collecteur de billets (3.8), prix du billet (4.5), respect de l'itinéraire (6.6), prise en charge des personnes âgées et handicapées (4.9), service de l'entreprise (3.3), ... » après avoir analysé les notes moyennes adoptées, force est de constater que le service n'est pas bien perçu par les utilisateurs, puisque la plupart des notes sont inférieures aux 5 points, avec quelques points au-dessus de la moyenne : respect de l'itinéraire (6,6) et accessibilité au point d'embarquement (5,4). Une évaluation des usagers du transport urbain par Bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC Rio de Janeiro, 2017) <sup>11</sup>».

Ces études se réfèrent à la perception de la classe ouvrière du prix et du service des transports publics; et nous reviendrons plus loin sur la relation entre salaires, secteur des transports en commun et tarifs dans la formation professionnelle des conducteurs de bus dans l'évaluation.

« Maintenant, on fait aussi référence à "UBER" ou transport précaire des applications, ce qui n'est généralement pas pris en compte, et pour rechercher s'il y a eu une diminution de l'utilisation des bus et des transports individuels : 'Uber' est considéré comme un bon service, même si la qualité a diminué depuis sa mise en œuvre à Rio de Janeiro, selon les participants.

---

<sup>11</sup> (DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017).

Le coût est un peu élevé, mais c'est un moyen de transport efficace. Il est possible de surveiller le voyage, d'évaluer le conducteur et de signaler les problèmes, en les résolvant rapidement et efficacement. Certains participants se sont plaints que c'est lent et qu'on ne peut suivre que le chemin indiqué par le GPS <sup>12</sup>»,

L'avant-dernière et neuvième étude cherche à détailler entre 1995 et 2020, déjà avec la pandémie de covid 19, l'évolution des travailleurs qui utilisent les transports métropolitains, en se concentrant sur les quatre modes de transport public les plus importants et les plus importants : les ferries, le train, le métro et principalement les Bus, montrant comment l'hégémonie du bus est incontestable, comment elle oscille et comment le transport fluvial s'étiolo.

« Transport routier, ou en autobus nombre de travailleurs transportés par an : « 1995 - 1 201 636 ; 1996 - 1 190 439 ; 1997 - 1 176 041 ; 1998 - 1 183 406 ; 1999 - 1 083 475 ; 2000 - 1 018 046 ; 2001 - 952 219 ; 2002 - 897 925 ; 2003 - 834 715 ; 2004 - 793 466 ; 2005 - 770 936 ; 2006 - 821 749 ; 2007 - 791 322 ; 2008 - 818 443 ; 2009 - 840 729 ; 2010 - 860 062 ; 2011 - 931 299 ; 2012 - 1 200 401 ; 2013 - 1 208 799 ; 2014 - 1 263 915 ; 2015 - 1 326 079 ; 2016 - 1 278 514 ; 2017 - 1 175 684 ; 2018 - 1 088 782 ; 2019 - 1 008 326 ; 2020 - 553 591 <sup>13</sup>».

De cette étude, nous pouvons voir qu'entre la période 2012 - 2019, le nombre de passagers était élevé, en mettant l'accent sur les années 2012 - 2017, en particulier la coupe du monde de football en 2014 et 2016 avec les Jeux olympiques de Rio de Janeiro.

En 2016, le pouvoir des travailleurs de transport et de bus était plus élevé pour arrêter le mouvement des travailleurs dans la ville; nous corrélons le nombre de passagers avec le pouvoir potentiel des travailleurs de bus, en particulier les chauffeurs de bus, en tant que travailleurs les plus capables d'exercer le pouvoir. Nous avons donc commencé à faire le rapprochement de ces données ci-dessus avec le centre de notre étude, la condition potentielle du conducteur de bus à l'arrêt de la ville, la région métropolitaine, le pays. L'état potentiel est basé sur des aspects objectifs mentionnés ci-dessus, mais qui seront ajoutés à d'autres études liées aux travailleurs de bus et à d'autres éléments importants.

---

<sup>12</sup> (DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017).

<sup>13</sup> (DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017).



Il n'y a pas eu de diminution des passagers du métro dans la crise pré-capitaliste de 2008, au contraire, il y a eu une augmentation, mais représentant 10% à 20% du nombre transporté par la route ou par le bus. « En 1995, 84 977 travailleurs ont été transportés, au tournant du siècle en 2000, 113 021 travailleurs, cela augmente encore plus l'année de la crise de 2008, 154 013 travailleurs ; ce nombre augmente de manière exponentielle depuis la montée populaire en 2012, 187 701 travailleurs transportés ; en 2013, 192 479 travailleurs ont été transportés ; en 2014, 227 408 travailleurs ont été transportés ; en 2015, 232 561 travailleurs ont été transportés ; en 2016, l'année des Jeux olympiques de Rio de Janeiro, 253 614 travailleurs ont été transportés ; en 2017, l'année de la grève générale, qui n'a pas arrêté les travailleurs du métro, 244 710 travailleurs ou passagers ont été transportés <sup>14</sup>»,

On observe le transport ferroviaire comme un modal en hausse dans le monde, mais faible au Brésil. Les trains urbains ont augmenté le nombre de travailleurs transportés « depuis 1995, avec 98 784 travailleurs transportés, maintenant à peu près leur nombre au tournant du siècle en 2000, avec 80 506 travailleurs transportés ; en 2012 avec 126 185 travailleurs transportés ; en 2013 avec 135 751 travailleurs transportés ; en 2014 avec 142 292 travailleurs transportés ; en 2015 avec 143 592 travailleurs transportés ; en 2016 avec 152 334 travailleurs transportés ; en 2017 avec 163 856 travailleurs transportés <sup>15</sup>», puis il a encore augmenté, mais en 2020 il n'atteint pas 20 % des travailleurs transportés par la route, ou par le bus.

Maintenant les chiffres du transport fluvial ou dans 'la baía de Guanabara' par rapport au transport routier ou de bus; un nombre faible et stable « de 1995 à 2020; sur 25 961 travailleurs transportés en 1995, en 2019 les mêmes 24 072 ont un peu baissé <sup>16</sup> » ; en 1986, lorsque les transports publics étaient assurés par le CONERJ, selon le témoignage de l'ancien président Emanuel Viegas interviewé par nous, 150 000 travailleurs étaient transportés quotidiennement dans les années 1980<sup>17</sup>».

---

<sup>14</sup> (DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017).

<sup>15</sup> (DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017).

<sup>16</sup> (DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017).

<sup>17</sup> Entretien avec Emanuel Viegas, ancien président de conerj Barcas ferries accordé en 2021

C'est la tragédie du modal de transport avec le plus grand potentiel pour la masse ouvrière dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, il n'y a pas eu de croissance dans la période 2012 -2017; en 2014, il y a eu un pic de 29 206 transportés lors de la coupe du monde de football au Brésil. Quelque chose d'inexpressif par rapport à la croissance démographique des habitants du RMRJ. Les chiffres prouvent la stratégie du capital contre l'intérêt public, les travailleurs qui exploitent ce transport et la population qui pourrait utiliser le système.

Enfin, notre dixième étude préliminaire sur le modal routier, sur la façon dont le nombre de travailleurs de bus diminue dans la même période avec l'adoption de la 'technologie' sous forme de double fonction ou le cumul de plusieurs fonctions du chauffeur de bus montrant également son affaiblissement, les collecteurs de billets ont été pour la plupart licenciés. Notre recherche commence à se focaliser sur l'organisation, et a cherché à discuter de tous ces points avec les ouvriers du secteur du bus, notamment la conduite de « l'aménagement métropolitain » aux mains du capital, inversant le débat.

Se demander comment serait la situation des travailleurs de bus avec le contrôle des moyens de production, la planification urbaine métropolitaine des transports étant un consortium entre les travailleurs et les communautés au lieu du capital; et enfin, la valeur du transport pour la masse active des usagers des transports. La technologie ou 'technique' du capital signifiait chômage, précarité et bas salaire; le capitalisme a planifié la concentration; et la valeur est la plus chère de l'histoire. De plus, il y a une concentration du pouvoir entre les mains des patrons et des opérateurs de ce mode de transport, qui est aussi une concentration de pouvoir chez ceux qui dirigent le mode de production et de circulation capitaliste.

« Nous cherchons à démontrer la dépendance du transport routier dans la RMRJ : selon les données du SETRANS, 80 % des transports interurbains métropolitains sont opérés par la route, par le bus <sup>18</sup>», ce qui montre le poids concentré des chauffeurs de bus dans le secteur des transports, pour eux-mêmes et pour la classe ouvrière en général. Le débat sur la solidarité et la sensibilisation à ' la puissance routière' a un poids stratégique, et nous avons proposé ce débat stratégique avec les travailleurs de ce secteur. « En 2022, la ville de Rio de Janeiro prépare un investissement encore plus important dans le transport routier modal à travers le 'BRT Bus rapid transit <sup>19</sup>»

---

<sup>18</sup> <https://www.valesocial.rj.gov.br/>

<sup>19</sup> <https://prefeitura.rio/noticias/prefeitura-vai-construir-cinco-novos-terminais-do-brt-transoeste/>

« Rio de Janeiro est l'unité fédérative la plus métropolitaine du Brésil. Selon le CENSO/IBGE 2010, 74 % des habitants de Rio de Janeiro (près de 12 millions de personnes) vit dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro (RMRJ), qui a un taux d'urbanisation de 99,5 %, dont 55 % travaillent à Rio, avec un fort flux de personnes entre les autres villes et la capitale, rendant la question de la mobilité urbaine cruciale pour le développement de Rio de Janeiro. À ce tableau s'ajoute l'énorme expression de sa capitale, vitrine du Brésil sur le monde<sup>20</sup> ». Le poids des travailleurs des bus, dans l'endroit le plus urbain et dépendant des bus du pays, démontre en soi ou *per se* le pouvoir stratégique potentiel de ces travailleurs s'ils sont correctement sensibilisés, organisés et mobilisés.

Toutes ces études sont importantes pour commencer à démontrer ce que l'on appelle la «centralité des travailleurs de bus» sur la forme réelle de ce pouvoir et, ainsi, pouvoir débattre avec les travailleurs de bus de tous les aspects de cette importance; on estime, « selon l'étude retenue, que 70 %, dans le cas de la capitale, voire jusqu'à 80 % de l'ensemble des transports collectifs de la RMRJ se font par la route, ou par le bus<sup>21</sup>».

Cette réalité nous fait présenter notre hypothèse de pouvoir, mais aussi le débat d'accessibilité qui épouse la possibilité d'exister, cette même capillarité ou similitude, au Brésil et en Amérique latine. Et la «découverte routière où des travailleurs de bus» découlent de sa propre réalité concrète.

D'où l'importance de débattre de la situation de la catégorie des travailleurs de bus et, à partir de ces travailleurs, de pouvoir débattre de l'ensemble du système de transport urbain et collectif du RMRJ, ou la région métropolitaine de Rio de Janeiro, comme nous l'avons proposé dans notre recherche et qu'enfin, on puisse débattre des coûts et des possibilités que ce transport soit étatique et gratuit, au service de l'intérêt public sur l'ensemble du RMRJ. *Nous proposons donc une inversion d'analyse et d'investigation : d'abord, interroger le pouvoir du travailleur dans son pouvoir directeur des forces productives pour qu'il puisse penser, avec les collectivités, le secteur des transports et que, par conséquent, pense sur son coût, dans l'administration publique dans le consortium et la valeur partagée du prix tarifaire.*

---

<sup>20</sup> (Pero, Valéria; Mihessen, Vitor; Mobilité urbaine et pauvreté à Rio de Janeiro. *Econômica* décembre 2013 - Niterói, v.15, n. 2, p. 23-50).

<sup>21</sup> <https://www.codatu.org/actualites/panorama-do-sistema-de-transporte-de-passageiros-no-rio-de-janeiro/>.

Cette enquête, dans la manière dont elle est menée, est pionnière et dans la continuité d'autres efforts, se proposant d'être un outil pour les travailleurs.

S'il y a eu une augmentation considérable du nombre de passagers, de travailleurs transportés entre 2012 et 2017, nous avons recherché si ces travailleurs étaient conscients de cette augmentation, s'il y a eu une augmentation des salaires, des droits et de la force de travail proportionnelle, *s'il y a une prise de conscience dans la catégorie des travailleurs de bus de l'importance de la situation de la catégorie dans le temps et le territoire étudiés dans cette thèse, et l'importance de s travailleurs de bus dans l'emplacement stratégique.*

## Conclusion du premier chapitre

C'est le système capitaliste qui a mis les chauffeurs de bus pour transporter la majeure partie de la classe ouvrière, pas la classe ouvrière. C'est le système capitaliste qui a construit la 'centralité des chauffeurs de bus' dans le mode de production et de circulation dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro. *La question qui se pose est de savoir si les travailleurs sont conscients de cette situation et de cette centralité.* Dans le premier chapitre, nous avons pu prouver et démontrer comment le système capitaliste place les conducteurs de bus comme les plus importants stratégiquement pour le secteur des transports ; et pour la classe ouvrière.

En ce sens que ces travailleurs jouent un rôle central en tant qu'opérateurs de transport de la classe ouvrière du domicile au travail et jouent aussi un rôle central du travail au domicile ou vice-versa dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ; mais aussi de possibilité de construire le pouvoir populaire à partir de sa position stratégique dans le territoire et dans le temps. Notre étude est basée sur des données officielles collectées qui démontrent cette importance et cette centralité, mais se réfère également à la manière dont les travailleurs, la population et les gouvernements comprennent l'importance stratégique des conducteurs de bus. Cette centralité ne s'est pas construite a priori, elle s'est construite à partir d'observations parmi les travailleurs des transports, et les plus stratégiques.

Si l'on conclut au préalable dans cette étude par l'importance centrale des travailleurs de bus dans l'agencement du système capitaliste local, il est indispensable de développer des études sur ce type de prise de conscience chez les travailleurs du secteur des transports, et en leur sein des conducteurs de bus comme 'la pointe de cette lance' ; que les ouvriers conducteurs de bus connaissent cette centralité et l'importance centrale de leur position dans la lutte des classes.

## Chapitre II

# Processus de développement des consciences collectives et individuelles chez les travailleurs en position stratégique

### Processus de développement des consciences

Dans le deuxième chapitre, nous travaillons avec certains auteurs centraux pour comprendre le processus d'élévation de la conscience ; ainsi que ce processus dans l'importance de la prise de conscience de sa centralité dans le territoire et dans le temps que nous étudions, et aussi, si 'cette centralité' étudiée, accompagne une sortie des luttes d'un tout nouveau secteur stratégique pour la classe ouvrière dans l'espace et dans le temps.

Compte tenu de la rareté des études réalisées auprès des conducteurs de bus au Brésil, en particulier dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ; et la pertinence de ces études ; ces auteurs sont d'une grande importance pour notre enquête. Et structurels pour l'analyse de la catégorie des conducteurs des bus

- Ce chapitre présente le travail de Janice Caiafa en prélude à notre propre enquête, y compris méthodologique. Lorsque nous observons que l'auteur utilise la méthode anthropologique d'observation participante, nous l'utilisons également et l'approfondissons dans l'investigation, l'organisation, le commandement et le pouvoir de la catégorie des travailleurs de bus, ce que le chercheur a non seulement observé, mais participé directement.

Pendant plusieurs années, nous avons mené l'enquête sur les conducteurs de bus, en nous concentrant sur la région métropolitaine de Rio de Janeiro, mais pas seulement là-bas, car, comme indiqué, l'étude s'est étendue au territoire national et au-delà. L'objectif était, et continue d'être, de déterminer la place du pouvoir de la catégorie des conducteurs de bus auprès de la classe des travailleurs de transports et des travailleurs stratégiques dans la révolution brésilienne; la spécificité de l'analyse du pouvoir de la catégorie des conducteurs de bus dans l'étude du pouvoir stratégique métropolitain.

La présente étude vise à analyser l'ensemble des conducteurs de bus avec un objectif précis, la puissance de cette catégorie. Cette analyse ne vise donc pas à devenir un 'patchwork' d'entretiens et d'analyses d'expériences ouvrières, ou simplement une analyse de leur caractère concret, mais vise à approfondir la réflexion et le débat avec les ouvriers sur la stratégie du pouvoir populaire et la révolution de par sa concrétude, son organisation, sa conscience de classe, le débat autour de ses objectifs immédiats mais aussi historiques; c'est-à-dire approfondir le débat autour du rôle collectif et individuel des conducteurs de bus, quand ceux-ci sont organisés, dans la stratégie du pouvoir populaire, pour la révolution brésilienne, dans le contexte des travailleurs de transports et des travailleurs stratégiques, qui sont au cœur du mode capitaliste actuel de production et circulation. Notre objectif est d'étudier et de produire ainsi un outil d'analyse concrète et pratique à l'usage.

Nous ne visons pas 'un regard lointain et stérile', mais observons-le construit 'l'analyse des travailleurs ou conducteurs des bus', dans le cadre de l'ensemble des études sur la centralité de la classe ouvrière, à partir de la pensée des conducteurs des bus comme celle-ci était centrale à l'analyse de la révolution brésilienne, dans ses lieux les plus spécifiques mais aussi généraux.

Et ce faisant entreprendre une comparaison avec l'ensemble de la classe ouvrière, dans les transports et secteurs stratégiques tout au long de ce travail. Les auteurs construisent l'analyse de l'exploration et du travail stratégique, voie vers le développement de la conscience de classe et la révolution brésilienne.

Dès le début de son ouvrage 'Jornadas Urbanas', ou trajets urbains de l'auteur Janice Caiafa cherche à déterminer une relation de cause à effet pour la grande majorité des travailleurs qui utilisent les transports publics sur roues dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, ou les différents facteurs de quotidien : « la situation du travail des transports acquiert alors beaucoup d'importance et les ouvriers des bus deviennent les figures principales de cette enquête <sup>22</sup> » Il explique que l'ensemble de la classe ouvrière qui y est présente est très importante dans cette analyse, y compris pour son étude des déplacements urbains. Au cours de notre 'voyage en secteur routier', nous observons le 'voyage de la classe ouvrière'.

---

<sup>22</sup> (CAIAFA, Janice, *Jornadas Urbanas*, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 11)

Pour nous, la centralité de l'analyse de l'étude du travail des conducteurs des bus a été développée au cours de l'enquête, bien qu'elle soit étroitement présente dans l'hypothèse du départ, elle n'était pas centrale. Dans Caiafa, nous avons découvert dans la situation des transports, majoritairement conducteurs de bus, dans l'agencement du capitalisme local, la situation de la catégorie des conducteurs de bus au cœur de notre enquête. On observe un mouvement d'êtres humains déshumanisés dans les 'trajets urbains'.

Entre accords et désaccords, on s'est approprié les enquêtes qui étaient très bien menées, quoique de façon postmoderne, on a utilisé des outils et des catégories pour une analyse marxiste, et on s'est approprié toutes les bonnes contributions scientifiques qui nous font mieux connaître les ouvriers du secteur des bus. Ainsi, nous sommes tous les deux partis de l'analyse de la 'saga urbaine', ici de nombreux entretiens ont été réalisés et nous avons développé trois journaux de terrain avec les expériences du commandement de l'organisation ouvrière, et des contributions importantes ont été ajoutées à l'enquête.

« Au tournant du 20e siècle au 21e siècle, selon les données des employeurs, il y avait environ sept mille véhicules transportant plus de 8,5 millions de travailleurs par mois dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro à l'époque avec 14 villes<sup>23</sup> ». En examinant le passager, Caiafa a observé que l'importance du secteur routier n'a fait qu'augmenter depuis lors. Notre enquête a mis à jour la dépendance au transport routier qui s'est accrue depuis lors avec l'appauvrissement des catégories qui composent le secteur des transports, la privatisation et la destruction des modes de transport, 'progressant' : tous chers et tous inefficaces : ferries, trains, métros et Bus.

Parallèlement à la montée en puissance de la 'puissance routière' patronale, on assiste à une montée en puissance de la catégorie des conducteurs de bus, ce qui justifie notre construction d'investigation ; le déficit organisationnel, les structures du pouvoir direct, l'étude de la conscience et de l'outil de classe, la matrice comparative, la critique, la théorie, la méthode.

*Sur les ouvriers de bus nous avons la synthèse, l'antithèse et la thèse elle-même. Un autre aspect très important de l'enquête est d'étudier le modal et de réaliser la même étude pour comprendre les travailleurs, « en écoutant les travailleurs de la grande majorité des entreprises<sup>24</sup> ».*

---

<sup>23</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 12)

<sup>24</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 12)



Dans notre cas, nous nous concentrons davantage dans la partie orientale de la région métropolitaine, à Niterói, environ 500 000 habitants, à São Gonçalo environ 1 million et à Itaboraí environ 250 000 habitants ; mais nous ne manquons pas de couvrir l'ensemble. Si la plupart des recherches de Caiafa se déroulent entre 1996 et 2000 à Rio de Janeiro, notre étude spécifique, presque vingt ans plus tard, va plus loin et couvre une période ultérieure de transformation des transports dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Au lieu de couvrir uniquement la capitale, nous nous concentrons également sur l'intérieur. Si dans la première étude le transport routier a émergé avant le démantèlement complet des autres, désormais son pouvoir s'affirme absolument dans la capitale et dans les autres villes.

Il est important de souligner l'apport que l'enquête de Caiafa génère pour notre étude, une soi-disant «confirmation des données empiriques» déjà testée 20 ans auparavant avec la catégorie routière. Nos études ont des objectifs différents, la notre recherche est basée sur l'organisation de la classe ouvrière issue de la catégorie précise dans sa centralité où des conducteurs de bus, nos références théoriques sont également différentes, la nôtre étant nettement marxiste et la sienne postmoderne, cependant, comme nous l'avons déjà souligné, nous valorisons l'apport d'une des seules enquêtes des conducteurs de bus menées avec rigueur scientifique dans le secteur routier, et nous avons analysé la nécessité d'incorporer des auteurs et des idées non marxistes pour la contribution et l'enrichissement de cette étude. (Notre étude met à jour l'investigation routière, mais pointe vers l'investigation stratégique de la classe, y compris en incorporant des formes d'investigation nouvelles et classiques des travailleurs de bus).

«De nombreux travailleurs de bus ont fait référence à des entreprises pour lesquelles ils avaient travaillé auparavant ou qu'ils connaissaient par référence par l'intermédiaire de collègues. Un mécanisme de vérification a alors été généré, interne au circuit de conversation que l'œuvre générait. Il y avait des résonances remarquables, la cohérence des propos tenus par les différents travailleurs, ce qui me rendait très confiant dans les informations que je recueillais. J'ai aussi trouvé, comme c'est souvent le cas dans les recherches de terrains, des figures de proue parmi les travailleurs de bus, des « informateurs ethnographiques », des ouvriers qui avaient une réflexion globale sur les transports et qui m'ont aidé à éclaircir les questions de recherche <sup>25</sup>»

---

<sup>25</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 13)

Le fait qu' 'il y ait des figures de proue' dans la recherche de Caiafa contribue à notre recherche, car le 'cadre intermédiaire' ou organisateur de travailleurs dans les bus dans notre recherche est basé sur le pouvoir et l'organisation. Les grands points de coïncidence entre les recherches de Caiafa et les nôtres résident dans l'effort de comprendre le caractère concret de la problématique routière à partir de l'étude des conducteurs de bus et de ses protagonistes.

Si Caiafa 'a participé à l'expérience des trajets en bus', avec toutes les conséquences de cette étude; nous participons activement aux 'expériences de luttes et à leur connaissance' pour cette étude, qui contribuent à l'investigation de la construction de la conscience de classe dans la catégorie des conducteurs de bus.

Caiafa s'est concentré sur les chauffeurs et les contrôleurs, car selon son étude « ce sont les personnages des déplacements urbains, ce sont eux qui déplacent la voiture et entrent en contact avec les passagers lors des trajets <sup>26</sup>». Nous nous concentrons également sur les chauffeurs avec la suppression des contrôleurs de tickets, mais nous nous concentrons sur les dirigeants syndicaux, les dirigeants de base qui composaient les commissions des garages, les cadres de l'organisation de lutte directe et les 'cadres éclairants des travailleurs', les protagonistes de la remontée syndicale au pouvoir.

Un autre aspect très important des recherches de Caiafa est la ville ségréguée, que nous développerons plus avant dans la 'ville du capital' d'Henri Lefebvre, première fille générale du capitalisme, et deuxième fille spécifique du capitalisme brésilien dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro; même si cette spécificité est partagée directement dans d'autres régions métropolitaines; à Rio de Janeiro, l'inégal est en plein milieu du quartier noble de la ville. Caiafa, citant Fernand Braudel, démontre la circulation des travailleurs, des biens et des luttes, à travers l'affirmation, « les villes émergent historiquement, instaurant un espace de déplacement, de « turn-over et de déterritorialisation, dans l'exercice de la dispersion <sup>27</sup>»

La ville du capital fait cela pour que le capitalisme profite de ces déplacements et non les personnes, qui sont privées d'un autre déplacement que celui de construire l'accumulation du capital. (Dans le processus de déshumanisation du 'capital' se trouve la construction du 'trafic routier' urbain).

---

<sup>26</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 14)

<sup>27</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 18)

La ville bouge dans un seul but, enrichir quelques-uns aux dépens du plus grand nombre. « Vraie machine à briser les anciens liens, ... le mode de vie <sup>28</sup>. Pour Braudel, une ville échappe au modèle étatique capitaliste, et quand l'État arrive à son galop, son modèle d'expansion créée 'contre les états' quand c'est possible; dans notre étude, le mouvement et l'expansion de la ville sont le contrepoint du capital, la ville que le capitalisme a façonnée à sa forme est aussi rebelle; dans le mouvement des transports urbains il y a aussi la révolte et la révolution organisant un conflit direct et positionnel ».

Caiafa, soutenu par Deleuze et Guattari, analyse la révolution urbaine, « les villes anticipent la création du capitalisme, mais elles ne cessent aussi de l'évoquer parce qu'elles ont une aventure qui leur est propre, ... elles commencent à fonctionner dans l'horizontalité de dispersion, dans cette opération de seuils, il y a quelque chose qui marche à un moment donné contre le capitalisme <sup>29</sup>»

Notre enquête dialogue avec les travailleurs observant le mouvement dans les villes qui affirment quelque chose, le mouvement du système ordonne l'attaque, mais ouvre aussi l'espace pour affronter, défendre et tendre le capitalisme. La question de la circulation des personnes et des biens dans les villes est directement placée au centre de la défense et de l'organisation de la lutte des classes.

Caiafa à travers Gylberto Freire montre « les révolutions et les audaces de la ville », fait le contraste entre la ville née de l'esclavage et le capitalisme « des travailleurs libres ». Alors qu'au 19ème siècle les rues étaient les espaces clos et ne deviennent des espaces d'évasion que lorsque le travail gratuit est nécessaire ; les rues du 20ème siècle étaient les lieux des voix, des protestations et des révolutions ; et le 21e siècle peut voir le mouvement pendulaire périphérique prendre le centre par la périphérie. Le grand défi est la formation des travailleurs stratégiques dans les domaines les plus stratégiques. Former les cadres ou des officiers stratégiques sur le terrain.

On observe les possibilités de renforcement de l'espace de travail, dans l'espace géographique du monde du travail, dans les communes (la citoyenneté). De cette manière, nous analyserons les spatialités de la lutte des classes, dans le sens d'enquêter sur l'augmentation du pouvoir ouvrier et communautaire à travers une plus grande conscience de classe dans les espaces stratégiques.

---

<sup>28</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 18)

<sup>29</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 19)

Et de cette manière, nous devons ouvrir les portes de la forge de notre conception théorique de ce chapitre, pour étudier les conducteurs de bus, et en eux de pénétrer la question du pouvoir. La grande différence entre notre étude et celle de Caiafa est que nous nous intéressons profondément à la question du pouvoir politique et à la manière d'atteindre ce pouvoir. Trouver dans l'investigation du pouvoir l'espace pour forger notre étude, fonder la théorie, rechercher les points objectifs et plonger encore une fois dans l'étude.

Pour l'instant, on étudie les spatialités, on comprend les possibilités des transports en commun gratuits, étatiques, sous le contrôle de la classe ouvrière, on découvre des résistances, en récupérant Deleuze et Gattari : « L'existence des transports collectifs est indispensable pour que la ville puisse favoriser le fuir, mener cette résistance, puisque la privatisation du mouvement n'en est pas moins un axiome du capitalisme <sup>30</sup>».

Les carences des transports en commun sont importantes, des carences majeures dans une ville qui se raréfie alors que 'l'orientation vers la voiture privée' fleurit. « Dans ces villes privatisées où les plus démunis doivent attendre des heures des bus à circulation très limitée, il est possible d'observer clairement comment l'immobilisation peut être un opérateur d'exclusion sociale et de répartition du pouvoir <sup>31</sup>» Nous ajoutons : le bus c'est le transport de la classe ouvrière pauvre et démunie de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, où la classe moyenne 'achète une voiture' et l'élite utilise, si possible, d'autres moyens de transport encore plus raffinés, voire voler en hélicoptère.

« L'accent mis sur l'automobile finit par imposer cette utilisation inappropriée de l'espace urbain. Ce sont des kilomètres destinés à la préservation de la propriété privée qui ne sont pas utilisés à d'autres fins plus désirables dans lesquelles la ville est partagée... Le quotidien des déplacements urbains se déroule dans ce scénario. Le bus doit 'stopper' un trafic de ce type, dans une situation de privatisation de l'espace public. L'espace des bus crée à son tour des obstacles, que les usagers des bus et les conducteurs de bus affrontent à leur manière <sup>32</sup>». Dans Caiafa, nous avons observé une analyse de la résistance, que nous avons supposée insuffisante.

---

<sup>30</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 21)

<sup>31</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 22)

<sup>32</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 24, 25)

Dans les chapitres suivants nous observerons plus souvent Milton Santos dans sa critique du capitalisme dans un pays déformé, où la ville est le centre de la région, penser à la défense du territoire sous attaque mondialisée, où l'urbanisme obéit à une logique de mode de production capitaliste. On y voit des travailleurs de bus débattre de leur propre réalité, sensibles au mouvement de la ville, divisée, privatisée, entravée; le monde du travail est attaqué sur le territoire mais dispose d'un potentiel de défense. Dans ce scénario, « le transport public est une figure clé pour la promotion de l'hétérogénéité urbaine <sup>33</sup>».

La ville dont « l'hétérogénéité urbaine » est ordonnée et réordonnée selon les intérêts du capital. Les possibilités d'arrêter localement le capital se rattachent à l'étude marxiste de la circulation des biens et des personnes, pour étudier et développer de nouvelles formes de circulation opposées à celles ordonnées et réordonnées par le système capitaliste.

« Dans la transition vers le 21e siècle, « les trajets effectués en bus représentaient 77 % de tous les déplacements dans la ville de Rio de Janeiro les jours ouvrés ou en semaine, vingt ans plus tard, cela n'a pas changé <sup>34</sup>». Le transport 'pirate' est désormais légalisé puisque les 'vans' éprises par les milices violentes d'extrême droite, même les UBER contribuent à légaliser la précarité du travail et des déplacements ; et le précaire devient le normal dans l'objectivité et la subjectivité. L'action du crime organisé et de la précarité dans la ville occupe, réordonne le territoire sous la capitale.

À l'origine du 'précaire' se trouve le projet patronal : « un transport collectif monopolisé par un petit nombre d'entreprises familiales qui se sont implantées dans le métier depuis le début de ce transport en ville. Si, d'une part, elle place la mission de faire de la ville partagée et de l'espace collectif, ces familles traitent l'affaire comme une affaire privée, alors l'expansion et le mouvement de la ville répondent à une logique de 'petit comité privé' pour gérer la ville <sup>35</sup>». Pour le système capitaliste rien ne surpasse le profit, à part le profit tout le reste est secondaire, il n'y a pas d'étude pour la complémentarité du système de transport, pour améliorer la situation du train urbain, l'important mode de transport des ferries ou qui connaît l'histoire des « ferries centenaires » ; l'expansion du métro, le travail, les droits et les salaires des travailleurs, ce que signifie le modèle de transport renforcé pour les collectivités de la région métropolitaine.

---

<sup>33</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 25)

<sup>34</sup> <https://www.codatu.org/actualites/panorama-do-sistema-de-transporte-de-passageiros-no-rio-de-janeiro/>

<sup>35</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 27)

Et enfin le droit à la mobilité urbaine, et le tarif qui ne sacrifie pas le travailleur, mais pointe vers un débat nécessaire sur la gratuité du système de transports collectifs. Caiafa nous aide à entrer dans l'étude, que nous développerons d'une manière différente, mais en profitant de son étude ; nous allons étudier « l'attaque de l'ennemi global et du système capitaliste sur le territoire de la métropole », et nous pointons vers « la ville comme territoire d'exploitation, de ségrégation et de violence <sup>36</sup> » ; un transport privatisé au profit de la bourgeoisie, l'élite capitaliste, où leur locomotion privée n'est pas lésée, car elle est différente des masses populaires.

Les anciennes 'portées' fermées de l'Empire brésilien avec escorte armée sont devenues des voitures blindées avec escorte ; et, 'l'entreprise familiale' qui gère les transports en commun privatisés par bus, véritables tombeaux pour emmener la foule, les masses et la plèbe prolétarienne dans des 'boîtes volantes', des 'bennes urbaines' pendant la pandémie de covid 19, comme les 'voitures camions 'portent peuple', '*paus de arara*' pour transporter les créateurs de richesses de la ville : la classe ouvrière exploitée par la bourgeoisie locale de seconde classe et la bourgeoisie mondiale de première classe.

Une classe patronale de deuxième classe gère le transport d'une classe ouvrière subalterne ; et ils sont gérants de « leur petit oligopole » qui, avec le développement de la « cité du transport routier », a vu croître l'importance de ses employeurs. Et qui seraient les travailleurs du bus dans cette situation ? Pour la mentalité seigneuriale de la classe dirigeante, ils sont les 'chevaux de trait invisibles sous la forme de personnes', les porteurs de 'boîtes à personnes', les 'cochers à cheval de fer', les 'bouviers urbains' du 21e siècle. Nous avons vu les conducteurs de bus rendus invisibles, mais ils ont le potentiel de devenir les fonctionnaires de la commune et de la société visibles, les serviteurs du mouvement de la ville vers une nouvelle production et circulation des biens et des personnes, les travailleurs de la région métropolitaine avec la pouvoir de gérer avec la classe ouvrière le mode de production et de circulation capitaliste.

Une ville gérée par les forces populaires de la gestion des travailleurs au moyen de production et de circulation existe dans son potentiel, pour affronter le mouvement actuel et surmonter le mouvement du capital; organiser, agiter et faire de la propagande en faisant vivre la ville, en pensant et en débattant l'intérêt et les transports en commun, gratuits et communaux.

---

<sup>36</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 27)

Les passagers des bus dans ce transport de banlieue entre la périphérie et le centre, entre les communautés, les bidonvilles et le centre névralgique de la ville, tombent malades, souffrent, dépérissent, périssent et se soumettent; mais ils conservent le pouvoir stratégique d'arrêter tout mouvement de masse dans la ville.

Le débat pour comprendre l'utilisation du pouvoir de la grève comme pouvoir politique de la classe ouvrière est le débat stratégique nécessaire au-delà de Caiafa; qui ouvre la porte à l'étude et à la compréhension d'une gestion des patrons de bus de deuxième classe en gérant un transport pour les travailleurs secondaires et subordonnés, qui sont dirigés par des travailleurs de bus qui sont également secondaires dans l'agencement du pouvoir dans la ville. Les patrons subalternes exploitant les travailleurs subalternes 'portant' la classe ouvrière subalterne dans l'exploitation du capital.

Pour ceux qui se demandent, quelle est notre définition de la construction du pouvoir populaire, nous passons à l'étude d'un cas concret, avec la parole à Maura Lúcia, interviewée en 2015 et 2016, mais aussi par nous en 2022 à propos de la faillite de l'entreprise São Silvestre le 28 décembre 2017, l'une des plus grandes compagnies de bus de la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Le dialogue entre les cadres communistes qui se sont rangés du côté de Maura lors de la faillite de l'entreprise cherche à contribuer à la définition du double pouvoir ou pouvoir populaire, et nous y reviendrons à l'avenir pour chercher une définition théorique à partir des auteurs de la révolution politique brésilienne. Maura s'interroge : « Après la faillite de l'entreprise São Silvestre, comment est la classe patronale de l'entreprise aujourd'hui et comment vont les ouvriers ?<sup>37</sup> »

Les communistes et socialistes qui ont mené cette bataille contre la fermeture de l'entreprise aux côtés des ouvriers répondent : « Nous nous sommes demandés ce que nous aurions pu faire pour être différents, et après réflexion nous répondons ainsi à propos de quelque chose de concret que nous avons vécu pendant 15 jours, l'expérience de tentatives de gestion directe des travailleurs; de là, nous sommes arrivés à la conclusion basée sur nos connaissances actuelles sur les expériences acquises à cette époque.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Entretien avec Maura Lúcia en 2022 sur l'expérience de gestion directe à São Silvestre

<sup>38</sup> Maura était contrôleur de billet et a été licenciée, mais est revenue dans l'entreprise et était là quand elle a cessé ses activités.

1- Occuper l'entreprise et ne pas partir tant que le terrain, le garage et les travailleurs ne sont pas transférés sur les voies de l'entreprise ».

« Monter une équipe et un comité d'organisation composé de travailleurs de bus pour engager un avocat, pour expulser les patrons et mettre en place une coopérative de travail

2- Mettre en place une coopérative de travail et parmi le bureau politique du comité d'organisation, élire un responsable du garage et un autre pour l'exploitation des lignes de bus, qui seraient tous deux chargés de négocier le diesel, l'électricité, la structure, etc.

3- Les salaires seraient payés par la coopérative à travers une commission de travailleurs responsables élus, les droits seraient signés en accord avec le groupement de travailleurs de bus.

4- La commission élue négocierait avec la représentation patronale qui dirige les autres lignes de la ville, et négocierait également la 'carte Rio' ou le passe 'navigo' ou 'passe livre', les gratifications avec la mairie, et ils mettraient en place avec la direction élue par les travailleurs une équipe administrative

5- Aucun chauffeur de bus dans le garage ne gagnerait moins de 3 salaires et le chauffeur en gagnerait 4 salaires, et tout le monde travaillerait 6 heures et aurait un salaire de base. Aucun salaire dans le garage ne serait supérieur à 7 salaires et il n'y aurait pas de patron.

6- Nous chercherions un soutien dans chaque syndicat de classe et mouvement populaire, en plus d'appeler les universités, les étudiants à documenter cette précieuse expérience et à faire connaître notre lutte.

7- De cette expérience commune, naîtrait également une étude de l'ensemble du réseau de transport de la ville, de l'étude du secteur routier on aborderait les 3 autres grands modes de transport, ferries, métro et le train, et ordonnerait la ville non pas selon le capital, mais aux ouvriers et aux communes, de nationaliser les transports sous contrôle ouvrier<sup>39</sup>.

Ce serait ainsi que nous agirions, et c'est ainsi que nous nous serions battus pour que cela se produise. Son nom est double pouvoir ou pouvoir populaire ! »

---

<sup>39</sup> Selon Maura, les travailleurs ont discuté de la possibilité de mettre en place une gestion directe dans l'entreprise



« Mais nous avons essayé de toutes nos forces et de tous nos outils en ce moment <sup>40</sup> ».

Nous réfléchissons au type de formation, d'information et d'éducation que les chauffeurs de bus reçoivent au milieu de la classe ouvrière. Une éducation à l'invisibilité, au désarmement, à l'impuissance et à la désunion. Dans le capitalisme en crise, dans la cité seigneuriale archaïque et libérale du capital, les transports ne sont pas publics, « la genèse de la situation de privatisation extrême. La mobilité de la population de Rio de Janeiro s'inscrit dans un schéma très particulier de production de profit... le système mélange l'important dans l'acceptation et la séduction, imprégnant le tissu social et pointe vers une ville de contrôle du capital atteignant une place de désir dans notre subjectivité et dans notre vie <sup>41</sup> ».

Capitalisme, impérialisme et néo-fascisme, macro et micro-pouvoir du capital s'attaquant au micro macro pouvoir des classes populaires, de la classe ouvrière dans la ville. C'est pouvoir contre pouvoir, attaque contre défense. Et cela s'opère dans l'esprit et la conscience des travailleurs dans sa complexité, nous résumons les entretiens menés dans la 'création du mythe de l'unité des conducteurs de bus comme fondement de la nouvelle puissance de ces travailleurs chaque fois qu'elle doit être utilisée'.

L'imaginaire des travailleurs de bus agit sous une « union perdue » dans le passé, en même temps qu'il rêve de retrouver l'unité perdue de la 'classe', sous son 'travail forcé fragmenté', apprivoisé et domestiqué, attaqué de toutes parts qu'il recherche à s'organiser et se défendre, mais sans patience pour réfléchir sur le concret, s'organiser collectivement, construire une défense solide et populaire contre le capital.

Pour accroître son pouvoir dans la cité, affronter la 'prison à ciel ouvert', la 'société de contrôle'. Le capitalisme ne devient pas horizontal avec la mondialisation, mais fonctionne pari pasu avec l'impérialisme, approfondissant les différences, le capital est hiérarchique dans son essence. Le capital est macro 'dans ses circuits planétaires' et micro dans son attaque des territoires, où le bus avec « assiduité et professionnalisme fait dire 'tic tac' à l'horloge locale du système en respectant l'horaire, la ponctualité et la responsabilité de leur travail, et donc' de nouveaux seuils se préparent dans les nouvelles contingences du pouvoir <sup>42</sup> ».

---

<sup>40</sup> Maura Lúcia résume l'effort pour faire ce que les travailleurs n'ont jamais appris : le pouvoir direct.

<sup>41</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 28, 29)

<sup>42</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 32

En analysant le capital dans le secteur des transports, dans le cas du capital des transports de la ville de Rio de Janeiro, centralisateur et autoritaire, nous observons comment les les stratégies anciennes peuvent très bien s'allier au capital mondialisé et à la hiérarchie des nations dans le cadre de cette 'internationalisation' le parcours de ceux qui 'portent' et de ceux qui traversent s'inscrit dans une logique de pouvoir.

« De nouvelles facettes de l'exploitation capitaliste émergeant dans ce quotidien, tant pour les travailleurs des transports que pour les usagers... les jonglages du capital financier et les voies virtuelles de la publicité la plus sophistiquée ne refusent pas comme allié un patron truculent et dépassé... les composantes subjectives sont fondamentales pour que l'exploitation capitaliste ait lieu, produisant l'exclusion sociale et l'inégalité politique<sup>43</sup> ».

Sur la subjectivité : « La fonction subjective des villes consiste précisément dans ce travail avec le désir déclenché par les engrenages urbains... de manière complexe, les processus urbains fonctionnent comme des facteurs de subjectivation »... « Les bus comme – déjà pour leur importance comme principaux moyens de transport public dans la ville – pourraient fonctionner comme de grands opérateurs d'hétérogénéisation, mais sous le capital ils la renforcent, dans les ghettos, les bidonvilles et les périphéries. Dans le milieu violent du bus à Rio de Janeiro, des mutations vont devoir se créer. La ville forte capable d'évoquer le capitalisme <sup>44</sup>» (On peut dire en ce sens que la culture du capital empêche l'affirmation de la culture du travail).

Nous avons discuté de tous ces points avec les ouvriers pour comprendre le bon moment de confrontation avec le patron, comment il appréhende les processus urbains complexes, son mouvement de conscience dans son processus de conscience et la transformation de celui-ci dans le mouvement politique de la classe. Le processus de récupération de l'outil syndical s'inscrit dans ce processus, comprenant aussi la conjuration de la ville par la périphérie. Étudier le processus long et patient dans l'équilibre entre l'action et l'étude de l'action.

Étudiez l'anxiété brûlante et le volontarisme de la base générale qui fait pression sur la base inorganisée qui fait pression sur la base organisée et de l'avant-garde, lorsque la ville conjurée explose pour étudier la conjuration de la ville de manière planifiée.

---

<sup>43</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 33, 34, 37, 39)

<sup>44</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 39)

Il faut du temps pour expliquer que le bus a un rôle dans la conjuration de la ville et du territoire métropolitain en transportant des biens et des personnes, que l'avant-garde et la base organisée ont besoin de temps pour étudier et gérer le temps, le territoire et l'anxiété du bus .dans le processus organisationnel. Étudier le protagonisme qui stimule et gère la conjuration de la ville à travers la révolte populaire. Étudier comment ils vivent, travaillent, se battent et débattent: classe, révolution, la spécificité de l'exploration routière pour la conjuration de classe dans la ville.

Marx nous aide à réfléchir sur le rôle stratégique que jouent les travailleurs stratégiques lors du déplacement des biens et des travailleurs : « Que l'on transporte des hommes ou des marchandises, c'est le changement de lieu. Ainsi, les fils qui étaient produits en Angleterre se retrouvent maintenant en Inde. En d'autres termes : « ce que vend l'industrie du transport, c'est le changement de lieu lui-même <sup>45</sup>»

Comprendre la 'conjuration de la ville' par la nature du travail des travailleurs de bus nous aidera dans l'étude de la construction de la 'conjuration', les travailleurs des transports dans le 'déplacement' dans l'espace communal, métropolitain et mondial pour retour à la commune. Caiafa citant Gattari et Marx nous aide à enquêter sur le « commerce routier » ; de la situation du travail routier « que vend le capitaliste dans le transport ? Marx affirme que le transport est une branche « dans laquelle le résultat du processus de production n'est ni un produit, ni une marchandise <sup>46</sup>».

Tout autre fabricant produit d'abord ses articles et les envoie ensuite aux consommateurs, c'est-à-dire que son produit quitte le processus de production prête et « entre en circulation comme marchandise distincte » ; la production et la consommation sont deux moments distincts.

Au contraire, « l'industrie des transports, qui ne crée aucun produit nouveau, mais ne fait que déplacer les hommes et les choses, fait coïncider les deux actes, les services (le changement de lieu) doivent être consommés en même temps qu'ils sont produits <sup>47</sup>». Arrêter la circulation de la ville, c'est arrêter le profit du capitaliste dans le secteur des transports, ce secteur ne peut remplacer le profit ou le temps de 'livraison' des travailleurs et des choses perdus.

---

<sup>45</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 45)

<sup>46</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 44)

<sup>47</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 45)

Une fois compris le pouvoir concret et réel de l'employeur, mais aussi le pouvoir potentiel des travailleurs de bus, en particulier des chauffeurs de bus qui 'déplacent' la classe ouvrière pour faire fonctionner la métropole : le transport routier est un élément important dans l'agencement du capitalisme dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Comprendre le pouvoir de l'employeur de bus, en tant que 'garant du système et de son ordre', et comprendre le pouvoir potentiel du travailleur de bus pour 'arrêter ce système' local et métropolitain c'est fondamental; et au milieu d'un conflit de classes, chaque camp à ses forces et ses faiblesses, nous observons comment les travailleurs de bus débattent de leur force.

Dans notre débat routier, les capitalistes du secteur contrôlent les moyens de circulation, ils achètent les bus et le carburant, mais aussi les structures du dépôt de bus et tout ce qu'il contient; du garage, ils embauchent des ouvriers et essaient de vendre ou de louer les sièges des bus, et si cela ne se produit pas, 'ils perdent de l'argent' ; les patrons perdent des places qu'ils n'ont ni vendues ni louées. Dans cet engin les travailleurs sont explorés. Dans notre enquête, nous avons interviewé le chauffeur de bus Ricardo Wagner <sup>48</sup>, qui a expliqué comment il a adapté l'organisation pratique : 'salaire, prix et profit' de Karl Marx dans le débat sur la critique de l'économie politique vingt ans après que Caiafa ait fait cette réflexion avec les travailleurs des autobus.

Comment est débattue la critique de l'économie politique basée sur les travailleurs de bus à Rio de Janeiro, la critique basée sur la position stratégique de ceux qui produisent la richesse; le pouvoir politique est débattu pour dominer les moyens de production et circulation, un monde sans patrons est envisagé. Puis nous présentons l'ouvrage de Sofia Manzano: « l'économie politique pour les travailleurs <sup>49</sup> » ; et enfin nous étudions les classiques. Dans ces cas à différents niveaux, nous avons pu évaluer comment les travailleurs ont transposé différentes formes de conscience, de la manière la plus simple à la plus complexe en passant par les classiques et leur perception du fonctionnement de la société ; mais aussi pour l'organisation du débat, nous discutons ce qui est le plus complexe et le plus difficile à atteindre comme celui qui ouvre la voie aux luttes concrètes et aux luttes les plus immédiates et quotidiennes.

---

<sup>48</sup> En 2018, Ricardo Wagner a fait une adaptation du classique de Marx pour les chauffeurs de bus, sous la forme d'un pamphlet : <https://www.marxists.org/portugues/marx/1865/salario/index.htm>

<sup>49</sup> En 2019, le même travail a été fait avec le livre de Sofia Manzano sur la critique de l'économie politique pour les travailleurs. Nous reviendrons sur ce livre: *Economia política para trabalhadoras*, ICP, 2013, São Paulo

« La voiture (bus) qui roule à vide est un capital immobilisé pour le capitaliste. C'est pour cette raison que la flotte est dimensionnée au moment de la plus faible demande et non au moment du pic. Lorsque les bus sont bondés 'aux heures de pointe', c'est parce que, du point de vue du capital, il ne peut pas y avoir plus de bus en circulation, car en période de baisse de la demande des passagers, le taux de profit chuterait. Pour que le capital effectue sa reproduction élargie, pour qu'il achève sa rotation, le capitaliste a besoin de vendre les places. Le bus ne produit – c'est-à-dire que le capitaliste ne fait pas qu'extraire du surtravail – lorsqu'un certain nombre de billets sont vendus dans un certain temps <sup>50</sup> ».

Les chauffeurs de bus sont même incités à courir, ce qui augmente la productivité. « L'utilisation méticuleuse du temps de travail du transport routier c'est une marque de l'exploitation de ce business » la pression du capital immobilisé par le capitaliste se résume dans la phrase 'je paye l'heure et tu t'arrêtes' ». L'arrangement capitaliste implique un type spécifique d'exploitation.

On voit bien ici que les intérêts des travailleurs, usagers du secteur des transports, ce soit à-dire la population, sont diamétralement opposés à ceux du capitaliste. Pour la bourgeoisie des bus, avoir moins de bus optimisés signifie plus de profit, et pour les travailleurs des bus et la classe ouvrière qui utilisent le système de transport, y compris les bus, avoir la quantité nécessaire pour un bon service signifie plus de transport et plus de bus, ce qui signifie que ce bien ne peut être soumis à la logique du profit et de l'optimisation, mais à la logique de la nécessité du bien commun qu'est le transport. (En ce sens, l'ensemble des modes de transport financés par l'ensemble de la collectivité joue un rôle important).

« Un aspect de la domination capitaliste est le servage ou le servomécanisme » ; « le capitalisme s'empare des gens de l'intérieur <sup>51</sup> » ; le capitalisme sophistique ses formes d'exploitation, y compris la totalité de ce que fait le travailleur, il n'y a pas le temps de penser le métier et le secteur, de déterminer les mécanismes d'exploitation et d'humiliation archaïque. Si le chauffeur parle de 'coup de fouet cervical', il ne ment pas face à la 'lâcheté' (*covardia*) du patron (le galicien ou *galego*)' qui est le nom que les travailleurs des bus donnent généralement aux employeurs.

---

<sup>50</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 46, 52

<sup>51</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 46

Il y a un fort processus d'aliénation dans le travail routier. La nouvelle servitude est déterminée par l'absence de réflexion sur l'importance du déplacement du travail, du déplacement des travailleurs et des marchandises dans la ville. Caiafa analyse le micro et la macro en Amérique latine : « L'exploitation au niveau local des entreprises monopolistiques du secteur est indissociable de l'exploitation du tiers monde par les pays développés ». Le capital étend son exploration au globe. Dans le capitalisme, le travailleur est obligé d'augmenter la productivité et le taux de profit en 'courant' ou en étant obligé de 'transporter' un nombre déterminé de passagers, le nombre moyen étant à peu près équivalent au taux de profit par conducteur pour les patrons.

« Par exemple, dans mon entreprise, ils nécessitent, sur la plupart des lignes, un certain nombre de passagers, car chaque ligne a un nombre moyen de passagers – a déclaré un chauffeur de la ligne 298, Castelo – Acari. Si on est en dessous de cette moyenne, ça provoque le suivant, les autres peuvent avoir une moyenne haute et nous une moyenne basse, alors que se passe-t-il ? Le '*gancho*', si vous êtes suspendu, cela signifie que vous êtes suspendu de votre travail, que vous manquez votre salaire journalier. Si vous ne travaillez pas, vous perdez deux jours et vous manquez cela dans le mois de congé. Le 'crochet' est la suspension forcée du travail en guise de punition pour ceux qui ne «remplissent pas le quota de travail<sup>52</sup> », cela se répéterait du Rio Grande à la Patagonie. Le modèle privé de transport public porté par le transport routier s'inscrit dans la globalisation structurelle des transports. Le 'business du bus est porteur d'inégalités'.

Cette inégalité est inhérente au système capitaliste et en elle le transport routier n'a pas d'autre place que de renforcer le pouvoir du capitaliste, de renforcer les structures de domination dans la précarité existante, en transportant la masse ouvrière pour continuer plus de la même chose : un mouvement qui perpétue l'exploitation, la domination de la classe ouvrière. Les transports brésiliens n'ont intégré la classe ouvrière que pour la soumettre à sa logique d'exploitation. Le transport routier approfondit cette logique, car il signifie plus de temps 'retenu' dans les trajets domicile-travail. Il reste peu de temps pour le débat, le sommeil, la qualité de vie, les loisirs en famille. S'il y a un 'travail de fourmi' d'apprentissage politique et de sensibilisation les travailleurs peuvent profiter du temps pour réfléchir concrètement à la lutte concrète. et nous pouvons même débattre de ce qu'est la révolution brésilienne.

---

<sup>52</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 122)

À l'intérieur du bus, il peut aussi y avoir un processus de sensibilisation du conducteur pour tout le monde dans le bus et vice-versa s'il y a une direction. Une action politique et éducative peut être insérée dans les bus, comme 'qui vend des bonbons' dans les transports en commun. (Le bus est un espace propice à la prise de conscience politique).

Un travail pédagogique et organisationnel qui explique les raisons d'une grève, la précarité du secteur et l'augmentation du prix des billets, par exemple. Ainsi, dans le mouvement d'exploitation, on peut expliquer l'exploitation, et le modèle de transport actuel lui-même ; et nous pouvons même débattre de ce qu'est la révolution brésilienne. Que le transport routier appartient à des 'barons privés' « une entreprise privée entre les entrepreneurs eux-mêmes, l'un 'avalant l'autre dans la jungle de pierre'. Les premières compagnies de bus à Rio de Janeiro sont apparues en 1927, cette année il y avait 27 compagnies opérant dans la ville... C'est à partir de 1945 que le transport par bus fait un grand pas et devient le principal moyen de transport de la ville. Mais les tramways ne sont remplacés qu'avec l'apparition de la capacité, dans les années 1960 <sup>53</sup>».

Ni les patrons ni les travailleurs des bus ne se préparent à la croissance de leur hégémonie. « C'est aussi l'entassement qui, dans ce contentieux d'un secteur désorganisé, a mis fin à la première génération de compagnies de bus... pour les suivantes. Ce qui ressort de ces récits, c'est que les choses se résolvaient entre eux. Le récit de l'histoire du transport par autobus dans la ville coïncide avec celui de leur propre carrière. Ils décident de s'unir, puis de se séparer, d'assumer telle ou telle ligne, un 'homme d'affaires ami', donne une ligne et ainsi de suite. Le pouvoir de ces hommes d'affaires 'subalternes' devient encore plus évident lorsque la capitale de la république à l'époque, « une entreprise familiale » sous l'administration publique et privée de la capitale fédérale. D'autre part, une société de transport public urbain a été créée <sup>54</sup>».

« En 1962, la CTC, la société de transport public, a été créée. Il est venu avec des attributions importantes et était une tentative de créer une présence effective du secteur public dans les transports, afin qu'il puisse planifier et superviser le système. Le projet consistait pour le CTC non seulement à exploiter des lignes, mais aussi à superviser les activités d'entreprises privées <sup>55</sup>».

---

<sup>53</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 130)

<sup>54</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 130)

<sup>55</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 138)

« Dans cette configuration, en tant qu'opérateur et superviseur, le CTC contrôlait également l'information, c'est-à-dire qu'il avait une parfaite connaissance des coûts réels du transport par Bus dans la ville <sup>56</sup> ». Le coup d'État de 1964 a interrompu le débat public dans le secteur au travail et au pouvoir communal.

En 1996, lorsque l'entreprise publique CTC a été dissoute, il n'y avait plus que l'ombre de ce qu'aurait pu être. Caiafa s'entretient avec les travailleurs de l'entreprise et atteste que « les chauffeurs de bus des entreprises privées avaient tendance à voir le CTC comme un lieu où ils travaillaient avec plus de liberté et où le bus était plus entendu que dans les entreprises des 'Galegos' (les patrons) ; il y avait des forces qui s'opposaient à sa présence dans le système de transport... une présence effective de la puissance publique dans l'exploitation et le contrôle des transports par autobus... qui, étant public, n'a d'autre fonction que de représenter utilisateurs et veillez à ces droits <sup>57</sup> »

En 2022, Emanuel Viegas ex-président de l'entreprise dans les années 80 nous réaffirme dans une interview « l'objectif public et historique du CTC pour les travailleurs et les collectivités. Le modèle privé n'est plus 'prédominant' et devient le modèle unique, et l'intérêt privé l'emporte sur l'intérêt public dans la ville »<sup>58</sup>.

Quand ce débat a lieu, on se demande s'il y a encore des 'lions', lion est la façon dont les travailleurs des bus s'appellent à Rio de Janeiro, dans la jungle de pierre sous attaque directe et puissante, dont la principale caractéristique est la résistance désorganisée ou précaire des ouvriers de bus, ceux qui se disent les lions à Rio de Janeiro. Et les lions sont les seuls 'chats' ou félins au monde à avoir une organisation sociale collective.

« J'ai vu un jour, dans un bus 107, sur la vitre derrière le siège du volant, un de ces tissus que les chauffeurs y mettent habituellement et qui portait la mention suivante : 'Le volant d'un bus est le trophée d'un héros sans valeur.. .si les travailleurs de bus sont ce genre de héros, ils sont aussi, comme ils le prétendent, une sorte d'animal : les lions. Ils s'appellent eux-mêmes des lions et c'est une source de beaucoup de plaisir. <sup>59</sup> Comme me l'a dit un travailleur répartiteur d'autobus, il en sait beaucoup sur les bus et a beaucoup à dire parce qu'il est un «ancien lion d'autres époques».

---

<sup>56</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 138)

<sup>57</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 142)

<sup>58</sup> Emanuel Viegas était président des ferries publics et des bus publics CTC, ayant une expérience dans l'administration et la viabilité publique depuis les transports, entretien 2021

<sup>59</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 138)



« Pourquoi Lion ? Comment est-ce arrivé? Selon certains, tout a commencé il y a longtemps, lorsqu'ils portaient un uniforme marron, ressemblant à une peau de lion. C'était la 'chemise de lion'. Il a changé de vêtements, mais le nom est resté <sup>60</sup>». La loi du capital, où chacun se bat pour soi, a devant lui un 'animal' qu'il affronte, et est habitué à la force collective de l'action collective.

Un travailleur de l'entreprise de bus Vila Isabel nous raconte : « Avant, je pensais que c'était à cause de l'uniforme que nous portions. Mais maintenant j'ai découvert que c'était à cause du service. Juste être un lion pour s'occuper d'un travail aussi lourd!... et un travailleur a expliqué : 'ils appellent les travailleurs de bus un lion parce que pour travailler comme conducteur de bus, le gars doit être un vrai lion... le chauffeur de bus se reconnaît comme fort, tenace...tu ne peux pas boire de l'eau calmement... alors il faut boire au milieu de la rue et c'est de là que vient le mot 'lion'. Un gars doit être un lion pour supporter certaines choses... un lion vient de notre catégorie dite un autre répartiteur... La base de l'argot, dit un chauffeur, c'est d'avoir beaucoup de poitrine et de courage, non ? Tolérer ce soleil brûlant, tout ce qui influe sur l'épuisement physique et mental. Et le travail que tu as, dans l'horrible circulation... ça doit être un lion <sup>61</sup>»,

Nous sommes arrivés au « point final des bus » un terminal de bus où règnent l'espoir, l'échange d'expériences, la sociabilité, l'organisation, l'abandon et la relève ; possibilités de construire la confrontation. Possibilités de penser que les travailleurs de bus peuvent étudier par eux-mêmes le fonctionnement de la société capitaliste en se regardant eux-mêmes ; observant les contradictions des processus d'exploration, de la lutte de pouvoir, de la conscience du collectif routier, du processus et des possibilités d'investigation de l'organisation. Le point final ne s'arrête pas là, c'est un « carrefour » de cultures et d'échanges organisationnels de la 'classe routière' (conducteurs de bus). Dans le processus d'exploration, il y a aussi la « conjuration de la ville <sup>62</sup>».

L'expérience créatrice telle que nous l'étudions trouve son origine dans le débat, dans l'investigation critique, mais aussi dans l'action organisationnelle, dans le contrôle de ce processus de travail et de communauté pour s'immiscer dans tous les aspects objectifs et subjectifs :

---

<sup>60</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, 2002, page 150)

<sup>61</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, 2002, page 151)

<sup>62</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, 2002, page 151)

Le ‘métier ou business du transport qu’appartien au capital’ peut-être étudié pour être vaincu, et ceux qui travaillent et vivent dans la ville peuvent étudier afin que les besoins et les capacités de cette mobilité puissent s’épanouir. « considérant que la valeur ajoutée économique est indissolublement liée à la valeur ajoutée du pouvoir qui a pour objet le travail, les machines et les espaces urbains <sup>63</sup>».

L’investigation des travailleurs de bus démontre «les protagonistes de cette traversée<sup>64</sup>», qu’il y a un pouvoir, une tâche à conduire, la responsabilité du pouvoir et de la conduite. Notre tâche est, dans les limites de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, mais pas seulement, de continuer à étudier cette tâche de pouvoir qui peut être directement liée à sa responsabilité. Dans chaque territoire, une avant-garde peut observer un rôle stratégique de la part de la classe ouvrière pour organiser cette portion spécifique dans le cadre de la classe. (Il y a la possibilité d’un ‘pouvoir humanisé’ de la part de ces travailleurs contre le pouvoir déshumanisant du capital)

L’auteur nous aide à faire prendre conscience et à comprendre la centralité des travailleurs de bus pour le fonctionnement du système local à l’échelle mondiale, nationale et régionale. De cette façon, nous pouvons continuer à enquêter sur le pouvoir potentiel de ces travailleurs d’interrompre le fonctionnement du système, du mode de production et de circulation capitaliste, et d’autant plus s’il est connecté avec le reste de la classe ouvrière, en soulignant que chaque espace local a besoin d’une étude spécifique pour concrètement déterminer ce pouvoir, et que, dans notre cas, il s’agit du pouvoir dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, mais il peut être national et régional.

« Ici, nous étudions les spécificités de ces déplacements en mouvement et les caractéristiques de l’exploitation capitaliste spécifique du capital de transport dans les limites du modèle de transport routier. Nous présentons principalement des chauffeurs et collecteurs de billets de bus, car ce sont eux qui nous accompagnent dans les trajets urbains. On a vu, encore une fois, combien d’affrontements dans les relations avec eux reflètent les caractéristiques du schéma serré dans lequel ces travailleurs doivent s’inscrire... Dans la diversité de leurs discours, on peut voir une grande souffrance qui vient de la situation de travail et l’observation directe ne peut manquer de pointer un quotidien très dur de ces conducteurs de bus <sup>65</sup>»,

---

<sup>63</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 176)

<sup>64</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 176)

<sup>65</sup> CAIAFA, Janice; Viagens urbanas, FGV, 2002, Rio de Janeiro, p 176, 177)

Bien que notre recherche soit fondamentalement basée sur la lutte et l'histoire d'une organisation d'un niveau supérieur et plus profond que celui existant pour la lutte concrète dans la lutte des classes, nous sommes très reconnaissants aux contributions de Caiafa d'être un pionnier dans ces études, s'il s'inscrit dans une volonté d'investigation de la souffrance et de la colère des travailleurs de bus face au système qui les exploite, et de cette manière, il nous aide dans le premier pas vers une investigation de la théorie qui soutient cette unité de dépassement du système, et connaissance de la puissance opérationnelle stratégique des conducteurs de bus. (Cette phrase est la devise du syndicat à Rio de Janeiro : Nous dirigeons, nous ne sommes pas dirigés).

● Le deuxième auteur de l'enquête dans ce chapitre est Carlos Takashi, qui nous aide à comprendre la situation des travailleurs de bus au moment de l'ascension populaire entre la crise de 2008 jusqu'à l'arrivée du président Bolsonaro et l'extrême droite au pouvoir à travers le vote en 2018, avec un accent sur la période 2012 – 2017 ; Il se concentre sur la période post-crisé de 2008 et la coupe du monde 2014 au Brésil, avec de nombreux matchs disputés à Rio de Janeiro. « Les tensions créatives entre les différentes générations de militants et les innovations tactiques observées <sup>66</sup> ». comme il le dit.

« En 2013, lorsque les mobilisations sont descendues dans la rue, l'un de leurs éléments était un déchaînement protestataire de mécontentement social à l'égard du régime, contre « l'ordre établi », critique des gouvernements et de la gauche traditionnelle et de ses mouvements.

Une grande partie des militants syndicaux et des partis de gauche qui ont agi dans et pour la montée des mobilisations précédentes (2008) ont commencé à être interpellés. Plusieurs raisons ont produit ce départ au fil des ans. Mais il y en a deux, dans le cas brésilien, qui nous paraissent déterminants : le rapprochement avec les gouvernements de 'l'ère dits Lula' et le vieillissement de la direction syndicale, son faible renouvellement. Ainsi, en général, la capacité critique des syndicats historiquement combatifs face à ces gouvernements a été diminuée et la distance par rapport aux revendications quotidiennes de nouveaux groupes de travailleurs s'est accrue <sup>67</sup> ».

---

<sup>66</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>67</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Concernant l'axe d'investigation : « cela a produit un champ fertile pour les syndicats eux-mêmes à interroger, à la fois comme espace institutionnel d'action possible, et dans leurs possibilités en tant que mouvement, doté d'une « structure de mobilisation », des « cadres d'action » et des « répertoires d'action collective »... Ce type de vision a fait critiquer ces entités, visant à la construction d'alternatives à celles-ci... Mais, comme dans d'autres cycles d'action collective,...

« Ils ont fini par montrer à la fois une persistance dans les répertoires déjà traditionnels de l'action collective et des innovations tactiques visant une plus grande efficacité instrumentale. Il est intéressant d'essayer de comprendre les intersections entre groupes, périodes historiques et positions en matière de mobilisation dans ces nouveaux cycles d'action collective, surtout depuis 2010 <sup>68</sup>», mais la période la plus importante est 2012 – 2017.

Nous comprenons que la période étudiée comme montée correspond à une conjoncture qui se gesticule à partir des années 1950, 1960, traverse le tournant du siècle, s'intensifie pour notre étude à partir de la crise de 2008, notamment dans la 'grève générale des travailleurs de bus de 2014', et lors de la grève générale de 2017, lorsque Takashi met à jour et élargit les études sur Caiafa. « De la refondation syndicale à la « grève générale » de 2014 : la rébellion (grève) des chauffeurs de bus carioca (de Rio de Janeiro). Le transport public par bus prédomine comme principal transport public dans la ville de Rio de Janeiro depuis les années 1960 <sup>69</sup>»

En ce sens, Takashi prépare l'insertion routière historique en analysant la richesse et l'accumulation des luttes : le secteur routier est né d'une 'entreprise privée', les directions combatives sont tombées dans l'intervention militaire bourgeoise en 1964, et sont à nouveau montées d'une autre façon sous le projet démocratique populaire dans les années 1970 et 1980, pour changer, résister au néolibéralisme qui marque la période après la chute du mur de Berlin, la fin de l'URSS et le gouvernement de FHC Cardoso.

---

<sup>68</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>69</sup> (ALCÂNTARA DE VASCONCELOS, Eduardo; H. R. de CARVALHO, Carlos; H. M. PEREIRA, Rafael; Transporte e Mobilidade Urbana, IPEA – CEPAL, 2011, Brasil).

« L'histoire de la lutte des travailleurs du secteur et de leur mouvement syndical s'étend sur des décennies, passant d'une période où les tramways étaient encore le principal moyen de transport public, à une autre où les syndicats sont tombés sous l'intervention du gouvernement civilo-militaires (de 1964-1985), à une autre marquée par l'effervescence du militantisme syndical dans tout le Brésil et, enfin, par une période marquée par la construction d'un ordre urbain néolibéral <sup>70</sup>»,

« Entre 2000 et 2017, le secteur du transport public par autobus dans la ville de Rio de Janeiro a subi un processus de changements qui a impliqué à la fois les entreprises et le gouvernement municipal, ainsi que les usagers 'publics' de ce transport et les travailleurs de bus de Rio de Janeiro. La perte de salaires et de droits accumulés tout au long des années 2000, ainsi que la dégradation de leurs conditions de travail, dérivée, en partie, de l'augmentation des embouteillages dans les villes et des distances parcourues, ont généré de grandes tensions créatives et des innovations tactiques dans le mécontentement avec le mouvement syndical, parmi eux avec le syndicat qui les représentait, l'éclectique '*Sindicato dos Rodoviários do Rio*' ». (L'auteur nous introduit à l'un des éléments les plus importants et un des enjeux de notre enquête : la nécessité de comprendre les processus de renouvellement syndical).

« Dans ce contexte, il a également été marqué par le projet de la ville des mégas-événements et la concession privée de l'ensemble du système de transport public par Bus dans la ville de Rio de Janeiro en 2010 ; et dans cela le mouvement syndical des travailleurs des bus de Rio de Janeiro resurgit avec un grand dynamisme, à travers une lutte pour la fondation d'un nouveau syndicat, Sintraturb-Rio <sup>71</sup>»,

L'ascension s'est faite grâce à des projets de mobilité pour les grands événements, la coupe du monde de football (2014) et les Jeux Olympiques (2016) ; à cela s'ajoutent d'autres facteurs très importants dans ce processus : une montée organisationnelle et syndicale qui nie son passé classique, réagit au néolibéralisme, nie le passé renouvelé et monte dans les luttes internes des syndicats. « Selon l'actuel vice-président de Sintraturb-Rio, José Carlos, ce syndicat a été fondé le 5 janvier 2009, à partir d'un démembrement du Syndicat des travailleurs de bus dont il était membre ». (L'auteur montre le processus de renouvellement comme tortueux).

---

<sup>70</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>71</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

« Ce mouvement, qui correspondait à une véritable lutte pour la fondation de Sintraturb-Rio, mobilisant des milliers des travailleurs, a mené des actions qui ont historiquement persisté dans le répertoire de la lutte de la classe ouvrière, comme la ‘grève par piquetage’», mais aussi des « ... actions relativement inédites dans ce milieu syndical, comme la circulation d'une pétition pour la reconnaissance du nouveau syndicat, la tenue d'un rassemblement sur une place publique et d'une marche dans le centre-ville <sup>72</sup>». Notre étude montre qu'il existe également à Niterói et dans la région un conflit syndical interne, une lutte entre les forces rénovatrices et conservatrices, qui trouve son origine en 2008, lors de la montée populaire de 2012, et s'est maintenue depuis lors.

Nous comprenons ce processus de pouvoir et de représentation comme faisant partie du processus de reprise syndicale en 2012, également important lors de la dernière grève à Niterói. « À la suite de ce processus, en mai 2012, Sintraturb-Rio a finalement obtenu sa document d'autorisation légale du syndicat, représentant légalement les conducteurs de bus interurbains de Rio de Janeiro dans le segment des bus urbains. Cette victoire a été perçue par beaucoup comme le changement dont le syndicat avait besoin, que ce soit pour mettre fin à la ‘corruption’ de l'ancien syndicat, ou pour inverser les pertes de droits et de salaires accumulées dans les années 2000, en général, et aux nouvelles générations de militants du mouvement syndical, notamment l'efficacité instrumentale du répertoire adopté ».

« Ainsi, ce mouvement de refondation syndicale a attiré, vers le militantisme, des travailleurs de bus dont les premières expériences d'actions collectives se sont déroulées au sein de ce répertoire. Ce sont les cas des chauffeurs Bahia et Fernando, aujourd'hui membres de l'une des oppositions syndicales, du chauffeur *Lenine*, ou encore de la collectrice de billets Maura Lúcia, importante dirigeante de la grève de 2014 et rare figure historique d'une dirigeante syndicale parmi les travailleurs des bus <sup>73</sup>».

Maura Lúcia et le mouvement qu'elle représentait s'inscrivent dans une dynamique particulière de l'histoire des travailleurs de bus, un tournant entre le leadership bureaucratique d'avant 2010 et une nouvelle montée des luttes (2012-2017), qui a laissé un exemple pour la période post-ascensionnelle à enquêter et apprendre et à appliquer.

---

<sup>72</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>73</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Dans cette enquête, nous avons mis à jour les recherches de Takashi concernant la lutte pour l'ascension de 2012-2017 ; interviewant Maura Lúcia,<sup>74</sup> la leader emblématique de la grève de 2014 avec d'autres camarades, qui a réussi à forger l'authenticité de la base avec les enseignements et la lutte des socialistes du CSP Conlutas. Maura a déjà partagé avec nous dans cette étude le drame de la fin de la compagnie São Silvestre en 2017, et maintenant nous l'étudions dans sa lutte pour le renouveau syndical. Nous avons pu suivre la disparition d'une des plus grandes compagnies de bus d'Amérique latine, qui se trouvait dans la région centrale de Rio de Janeiro, entre le centre du Brésil et la favela de la Providence (morro da Providência). On peut dire que Maura avec Ricardo Wagner et d'autres sont dans la lutte pour le pouvoir direct à São Silvestre et le processus de renouvellement syndical étudié par Takashi dans le syndicat de Rio de Janeiro.

Nous soulignons cette étude et l'expérience d'enquête avec Maura Lúcia qu'a été très importantes pour nous, car nous avons pu étudier au cours des 15 derniers jours de l'entreprise l'expérience des 'ouvriers sans patron', des chauffeurs de bus collectant l'argent en espèce, sans l'argent électronique, déjà bloqué par la mairie, mais une expérience légitime d'administration directe et de pouvoir direct des travailleurs. dont nous pouvons dire qu'elle trouve son origine dans sa propre lutte incessante pour le renouveau syndical parmi les travailleurs des bus de Rio de Janeiro.

Avec Maura Lúcia et le militantisme communiste impliqué dans le processus, nous avons pu étudier comment les travailleurs 'géraient' l'entreprise : ils payaient les travailleurs, le diesel, les pannes, l'électricité, l'eau, etc. Et c'était encore possible avec la moitié de la collecte, la monnaie électronique n'existait plus dans le système, distribuant un salaire proportionnel supérieur au précédent salaire versé par les patrons.

Ce fut une expérience très riche pour nous ; de pouvoir constater le clash, le débat, le 'relâchement de la sécurité intérieure', les patrons sortant 'le dernier sac d'argent' du garage, puis le laissant à la direction directe des ouvriers, car les patrons espéraient "que sans eux" tout s'arrêterait, mais ce qui s'est passé, c'est le contraire. Les chauffeurs de bus et les autres travailleurs choisissent entre eux 'un groupe de gestion', forment un comité des travailleurs de la direction, qui fonctionne pendant près de 15 jours comme pouvoir directeur de la classe routière dans le garage, pouvoir directeur élu et révocable, et pouvoir directif pouvoir et sans patron.

---

<sup>74</sup> Takashi a interviewé Maura en 2014 au plus fort de la montée des combats et nous avons pu répéter l'interview en 2017, 2018 et 2021

Une expérience presque unique dans l'histoire du Brésil, et malheureusement très peu documentée. L'étude de Maura Lúcia signifie un lien entre l'étude de Caiafa et celle de Takashi avec notre étude, car cela signifie une étude de l'organisation du contrôle et du pouvoir direct. Tout s'est passé dans l'informalité la plus grande et la plus absolue. (Mais on a pu observer, en étudiant le cas de Maura Lúcia, que l'expérience du pouvoir direct dans les garages de bus anime la lutte pour le pouvoir direct dans les syndicats pour son renouvellement).

Les travailleurs se rassemblaient et partageaient le travail, les barèmes et les paiements entre eux, le gouvernement de la ville attendant que l'entreprise mette fin à ses activités et les patrons acceptant le 'destin inévitable', ne s'intéressant qu'aux immobilisations (immeubles) de l'entreprise; les ouvriers de bus étaient les seuls à insister pour maintenir en activité une entreprise qui remontait aux années 1940.

Maura Lúcia participe et dirige, par son expérience et son charisme, tout le processus d'occupation du garage, et a été l'une des dernières à être licenciée en 2017, dans la riche expérience de gestion directe de la lutte dans les derniers jours du São Sociedade Silvestre. Interrogée sur ce qui restait de toute cette expérience, les grèves, les manifestations, la coupe du monde, les marches, le dur combat pour récupérer l'outil syndical, le combat pour que l'entreprise de São Silvestre ne finisse pas, rappelant que Maura a passé de nombreuses années licenciée pour avoir combattu jusqu'à ce qu'elle soit réintégrée dans l'entreprise, elle a répondu : « ce n'est pas toujours celui qui commence le combat qui termine ce même combat, car le combat continue et quelqu'un d'autre vient conquérir ce que nous ne pouvons pas faire <sup>75</sup>»

Comme Maura, nous croyons que le processus des luttes ce est liée au processus de conscience de classe est constituée d'accumulations personnelles ou non, mais qui se 'continuent' au sens de conquête concrète dans le cadre de la lutte des classes. Nous avons pu, à travers les expériences de Maura Lúcia, poursuivre l'étude de Takashi, et combler les lacunes laissées par rapport à la réflexion sur le pouvoir direct et le pouvoir populaire. On observe que Maura perd les batailles 'du pouvoir direct et du renouveau syndical', mais l'accumulation est faite pour les futurs ouvriers.

---

<sup>75</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).



L'héritage de Maura Lúcia fait également référence à l'effort d'enquête, commencé par Caiafa, poursuivi par Takashi, qui peut être approfondi par notre enquête, basée sur le processus d'étude de la maturation de la lutte concrète, du pouvoir de travail managérial et directe de la conscience des classes, et la lutte concrète qui relie la lutte pour la révolution brésilienne.

L'une des contributions importantes de Takashi à notre étude est l'accent mis sur le territoire et la chronologie du conflit interne, et le duo conflictuel entre le syndicalisme traditionnel survivant et les processus de renouveau syndical à partir de la base.

Nous allons approfondir cette étude, nous voulons comprendre la matrice théoricien et organisationnelle du syndicalisme brésilien, son modèle théorique et organisationnel hégémonique «populaire» au cours des quarante dernières années, en comparant au classiste classique du pré 64, le jaune survivant et le vents de renouvellement par la base qui sont les fruits de la lutte des classes.

Analyse du renouvellement à partir de 2010 : « Maura raconte que dès que Sintraturb-Rio est devenue officiellement la représentante de la catégorie interurbaine dans le segment du transport par autobus, elle a cherché à se renseigner sur le nouveau syndicat, a exigé un plus grand dialogue avec la base, et puis, elle a été invitée à être l'un des suppléants du conseil d'administration. Maura accepta dans l'espoir que le syndicat avait vraiment changé. Pourtant, déjà dans le premier processus de campagne et de négociation salariale, elle est tombée sur une initiative de la direction, de négocier la convention collective 'par le haut' et de ne la ratifier qu'en assemblée, reléguant au second plan la participation de la base de bus <sup>76</sup>»...

« Étant donné que, après que la date du rassemblement ait été définie, Maura s'est tournée vers la base de la catégorie, l'appelant et défendant la réalisation d'une grève. À la suite de cette mobilisation – et, semble-t-il, toujours dans la foulée du succès du renouveau syndical –, le 28 février 2013, un grand rassemblement a eu lieu au club Guadalupe, sur *l'Avenida Brasil*, aboutissant à une grève, décrétée en raison d'intenses pressions de la base et contre la position initialement défendue par la direction syndicale...

---

<sup>76</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

« Dès que la grève a été déclarée, les chauffeurs de bus ont quitté le Guadalupe Club et occupé les voies de l'Avenida Brasil, bloquant une partie du trafic pour exprimer aux habitants de la ville de Rio de Janeiro et à la mairie la décision prise, exécutant, sur la base de l'apprentissage accumulé, une action collective expressive et exigeante visant non seulement les compagnies de bus, mais la ville et ses autorités ». Nous comprenons le rapport ci-dessus non seulement comme une augmentation du mouvement de base, mais comme une caractéristique importante pour l'étude de l'accumulation des expériences et des luttes de la période 2012-2017 entre spontanéité et travail de base.

« Puis, à partir de minuit le lendemain 1er mars, date commémorative de l'anniversaire de la ville (Rio de Janeiro), les travailleurs conducteurs de bus se sont lancés pour lutter pour leurs droits directement contre le capital dans le transport par bus, menant les actions les plus persistantes de leur répertoire, à savoir, les piquets aux portes des garages des entreprises et les cambriolages d'autobus en circulation... ... Toujours le 1er mars, dans l'après-midi, une nouvelle assemblée se réunit, qui décida de maintenir la grève indéfiniment. Dans la nuit, cependant, une décision du Tribunal du travail a déterminé que 80% de la flotte devait remettre en circulation, sous peine d'amende pour le syndicat <sup>77</sup>».

À peu près au même moment, le mouvement se répète à Niterói, selon des témoignages dans toute la région métropolitaine, la 'catégorie passe au-dessus des directions syndicales', ainsi naissent de nouvelles oppositions. Nous avons observé les éléments qui guident notre recherche : la 'justice sous prétexte de protéger la société' promue par le procureur de la République viole la loi sur la grève et oblige 80% de la flotte à circuler, ce qui en pratique rend impossible la grève.

La direction 'renouvelée' des années 1980 vassales de la décision judiciaire vit une peur viscérale d'être condamné à une amende par la 'justice', les patrons s'appuyant sur la 'justice' pour éviter à tout prix la grève, menacent les ouvriers de la 'décision de l'illégalité de la grève' aux mains, et la base désespérée face à cette conjoncture pour exprimer quelque type d'affrontement car son mécontentement répète faute d'organisation les méthodes inefficaces luddites et chartistes du syndicalisme des 18e et 19e siècle ; et malgré tout cela au-dessus de la 'rénovation', une opposition s'élève.

---

<sup>77</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

De nos jours, on se plaint beaucoup des décisions judiciaires "lawfare" contre les politiciens de gauche, mais peu se sont soulevés contre les agressions contre le droit de grève, sans même se rendre compte qu'une chose en entraînerait une autre. « Le lendemain, le mouvement s'est essoufflé et, dimanche, dans une assemblée avec moins de participation des travailleurs que les précédentes, la grève a pris fin sans que leurs revendications aient été entendues. Cependant, Sintraturb-Rio a réussi à conclure, grâce à la grève, "le meilleur accord du pays". Dans la campagne salariale et le processus de négociation collective de l'année suivante, Maura dit qu'elle s'est à nouveau écartée de la manière d'agir du vice-président de l'époque, qui a mené des négociations 'd'en haut' et a donné à la base sociale des travailleurs de bus un rôle secondaire. <sup>78</sup>».

En analysant l'explosion de la base face à la 'justice', au patron et à la direction syndicale « renouvelée » dans les années 1980 et 'reculée' en 2014, on comprend pourquoi elle recourt à une lutte avant tout judiciaire et non à l'organisation de base. Parce que la 'rénovation rose' en fonction de leurs places au sein du gouvernement des années 1980 s'adapte à 'l'école du syndicat jaune' qui privilégie la négociation et concertation a un œil sur l'employeur et l'autre sur la 'justice', et après les ouvriers.

Le renouveau l'emporte et la bureaucratie survit. Pour briser ce binôme de spontanéité populaire et de bureaucratie arrêtant les luttes, nous proposons d'étudier le processus d'organisation socialiste et communiste présente dans le processus entre 2012 et 2022, qui trouve son origine dans la crise de 2008.

L'étude du renouveau à la base et du leadership jaune bureaucratique comprend aussi l'étude de l'hégémonie de l'organisation, de la spontanéité de l'organisation. Les capitalistes, utilisant tantôt 'l'outil légal' et tantôt 'l'outil syndical', empêchent les ouvriers d'utiliser « l'école de la grève comme école de la révolution <sup>79</sup> »

Nous analysons, selon Marx, le processus d'exploitation capitaliste de la transformation de la propriété individuelle historique en propriété capitaliste, dans le processus de violence de quelques-uns sur le plus grand nombre, autant plus difficile que les possibilités de l'inverser. Nous étudions l'action de transformer la propriété capitaliste en propriété sociale. (En ce sens, on peut dire que tant les communistes que les socialistes qui ont été approchés dans ce travail défendent ce postulat).

---

<sup>78</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>79</sup> LENIN, V I <https://www.marxists.org/portugues/lenin/1899/mes/greves.htm>

Nous avons observé les grèves pour enquêter sur l'apprentissage de la conscience de la lutte concrète dans la lutte des classes, d'où trois importantes actions d'enquête mariées à l'œuvre de Takashi, l'organisation de la confrontation, de la rupture et la compréhension de l'action de rupture. Reprenant les enseignements contenus dans le livre de Sofia Manzano 'l'économie politique pour les travailleurs', travaillé avec l'avant-garde des conducteurs de bus, la prochaine étape dans l'introduction à la conscience du profit et de la plus-value est la pleine compréhension de l'étude de la critique de l'économie politique, où l'on peut étudier la confrontation du pouvoir patronal contre le pouvoir des ouvriers de bus, étudier le pouvoir capitaliste pour étudier la construction de force de travail.

« De plus, selon Lénine, lors d'une réunion du conseil d'administration pour définir l'ordre du jour qui serait présenté à la catégorie lors de la prochaine réunion, Maura et le directeur du syndicat Simonide n'ont pas réussi à approuver comme ordre du jour la proposition inspirée par la grève réussie des balayeurs de rues (garis) de Rio de Janeiro en mars 2014 d'un réajustement salarial de 40 % et d'une augmentation du panier alimentaire de base à R\$ 400,00. Au lieu de cela, un programme plus modéré a été approuvé et l'orientation selon laquelle la direction ne proposerait pas de grève comme tactique pour gagner les revendications du mouvement...

Néanmoins, Maura se tourna à nouveau vers la base routière et, compte tenu de la possibilité, dans l'assemblée, que des propositions d'ordre du jour alternatives soient suggérées et défendues, elle diffusa sa proposition parmi eux. Trois intervenants différents l'ont défendu et une bonne partie des travailleurs présents y ont adhéré. Face à cela, selon Maura, la direction syndicale a suspendu l'assemblée sans en définir l'ordre du jour et, le lendemain, sur la base du statut, a expulsé Maura et Simonide pour s'être opposés à la direction <sup>80</sup>» Nous analyserons le moment venu, d'un mouvement politique pour avancer contre la bureaucratie syndicale confrontant avec le patron.

« Le Sintraturb-Rio a alors conclu une convention collective avec Rio Ônibus (patrons). Cependant, au même moment, Maura et d'autres travailleurs de bus ont tenu une réunion 'hors' du syndicat, dans un centre commercial de la zone Nord, et ont décidé de faire un pamphlet pour faire connaître, parmi la base, une 'assemblée' ou 'réunion' dans le centre de la ville de Rio de Janeiro.

---

<sup>80</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

L'idée était que si quelques travailleurs se présentaient, seule une 'conversation' aurait lieu, mais si un nombre raisonnable se présentait, ils défileraient au centre de la ville... dans l'occupation de l'espace urbain et visant un public et les autorités autres que les seuls entrepreneurs du transport par autobus. Selon le récit de Maura, alors que plus de 500 travailleurs assistaient à la réunion sur la place de l'église de Candelária, une marche a eu lieu le long des rues importantes du Centre, scandant des slogans et, à la fin de l'acte, une autre marche a été appelée <sup>81</sup>»

Nous avons vérifié le germe du mouvement politique de la classe, (une capacité à construire une accumulation politique organisationnelle) ; les éléments de récupération syndicale sont en fait renforcés dans la pratique et dans le processus d'ascension populaire. Les éléments qui nous accompagneront tout au long du processus d'investigation de notre thèse sont déjà présents, comme l'étude du processus de 'l'adhésion', qui se partage entre l'organisation spontanée de la base, le syndicat jaune bureaucratique, où l'exercice de 'l'hégémonie populaire' à la structure bureaucratique et à l'organisation de classe impliquent l'étude du processus de transformation de la conscience, l'adhésion de classe qui transforme une grève spontanée en grève organisée, et transforme une protestation en ascension populaire dans le pays.

Ce que Takashi démontre empiriquement, ce sont les transformations d'un processus réel, le choc permanent entre les bases organisées dans la 'structure sénile' et la 'spontanéité jeune' du renouveau juvénile, dans la confrontation avec le patron des bus et dans le choc interne de la direction syndicale des travailleurs de bus dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Nous démontrons la pratique de l'hégémonie théorique organisatrice où un espace d'ascension de la classe est exposée pour être organisé. Mais, au-delà de cela, on peut affirmer que là où il n'y a pas de praxis organisationnelle classiste et radicale, il n'y a pas de transformation profonde.

« Le mouvement s'est étendu, gagnant de plus en plus d'adhésion des travailleurs de bus carioca jusqu'à ce qu'il culmine avec le déclenchement de « trois grèves », qui ont touché toute la ville de Rio de Janeiro en mai 2014. Dans l'ensemble, ces grèves ont été appelées par les chauffeurs de bus carioca de la 'grève générale' de 2014. Comme lors des grèves précédentes, des actions telles que le piquetage aux portes de garage et le 'casse' des bus ont été répétées dans le mouvement de grève de 2014.

---

<sup>81</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Comme évoqué, les actions innovantes par rapport à la période immédiatement antérieure perdurent également, fondées sur l'occupation de l'espace urbain et qui débordent le champ des conflits internes aux entreprises. Cependant, le mouvement de grève de 2014 diffère et se distingue par sa totale indépendance vis-à-vis de la structure syndicale<sup>82</sup>». (On observe qu'à la limite de la spontanéité, la limite de la grève générale est la catégorie elle-même).

« Cela a eu des conséquences. Lorsque la grève a éclaté, des conflits ont explosé autour de la question de la représentativité syndicale des travailleurs de bus. Sintraturb-Rio s'oppose au mouvement de grève et le qualifie, selon (le conducteur) Lénine, de « groupe de dissidents ». La convention collective de 2014/2015 avait déjà été signée. Néanmoins, le système de transport public par Bus de la ville de Rio de Janeiro – et la ville elle-même, par conséquent – a été paralysé par la grève, qui a remis en cause, le réajustement salarial, une augmentation des valeurs des bénéficiaires, la fin de la double fonction, et la légitimité de la représentation syndicale de la catégorie des travailleurs de bus carioca<sup>83</sup>». Une légitimité contestée sous la forme d'un mouvement politique.

« Il est vrai que, pendant la période de refondation syndicale, la légitimité de la représentation syndicale était au cœur des contestations. Cependant, ils ont eu lieu entre le « nouveau » et l'« ancien » syndicat. Maintenant, de tels conflits avaient lieu entre le « nouveau » syndicat et un mouvement autonome de travailleurs de bus. En ce sens et compte tenu des innovations tactiques du répertoire déjà évoquées, il est intéressant de noter comment le mouvement syndical routier (*rodoviário*) carioca a abordé, tout au long de la période analysée, les formes d'action et d'organisation des mouvements sociaux<sup>84</sup>»

Pour comprendre l'ascension routière (*rodoviária*), il faut comprendre l'ascension populaire qui a eu lieu entre 2012 et 2017, car il y a eu conjonction de la lutte des travailleurs de bus avec la lutte populaire.

---

<sup>82</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>83</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>84</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Entre la base en ‘génération spontanée’, l’organisation de classe classique et l’hégémonie ‘CUT’ - Centrale unique des travailleurs externalisée au secteur syndicale jaune dans le secteur routier, il y a une rescapée, la bureaucratie syndicale jaune à laquelle l’organisation CUT a externalisé le contrôle des entités syndicales à ‘des survivants’, car de sa structuration dans les années 1930 avec le syndicalisme ‘étatique’ de la CLT (code du travail) 1943, la consolidation du droit du travail brésilien, il survit à la période de rupture du coup d’État de 1964, du néolibéralisme, du PT (*petismo*), et du coup d’État de 2016, avec la montée de l’extrême droite par vote populaire, toujours au pouvoir. À ce stade, nous aimerions expliquer ce que nous entendons par syndicalisme jaune, il y a beaucoup de matériel qui explique ce que signifie le syndicalisme jaune.

Pour cette étude, le syndicalisme jaune signifie essentiellement un syndicalisme qui nie la lutte des classes et qui privilégie la négociation avec l’employeur, à lui, dans cette étude, il remplace le syndicalisme rose, étroitement lié aux gouvernements du PT, qui aussi préconisent une sorte de conciliation de classe. (Le syndicalisme bureaucratique traverse toutes les étapes de la lutte populaire des chauffeurs de bus, même lorsque la suprématie anarchiste du début du XXe siècle, communiste, socialiste, (*trabalhista*) et du PT / CUT, la bureaucratie syndicale a toujours été présente, et quand associé à la bourgeoisie, c’est le plus grand adversaire à gagner).

On peut souvent dire que le parti des travailleurs PT et la CUT centrale unique des travailleurs rééditent le syndicalisme jaune classique, dans la mesure où les ‘syndicalistes ministériels’, ceux qu’on appelle parce qu’ils sont plus proches des patrons et des gouvernements sociaux-démocrates, sont face aux ‘syndicalistes du renouveau’, plus proches de la lutte des classes, ‘les roses’ social-démocrates de la tradition PT et CUT se présentent en ce sens comme des rénovateurs, mais jouent en fait un rôle conservateur, plus tard mieux appropriés et bien exploité par leurs créateurs, les influenceurs et ceux qui ont pris leur place : le ‘syndicalisme dégénéré jaune’.

On appelle maintenant le syndicalisme blanc celui qui n’existe pas en pratique et personne ne sait comment fonctionne le syndicat, cette forme de syndicalisme est inexistante pour le travailleur, mais elle existe pour le patron car le patron admet sa participation, tant qu’il comprend « qu’il ne doit pas s’impliquer » dans les processus naturels d’hégémonie du marché. (C’est celui qui, quand on demande à un travailleur quel est son syndicat, il répond : je ne sais pas parce que je ne l’ai jamais vu).

Et, enfin, le « syndicalisme rouge » qui est centré sur la lutte des classes, sur la révolution brésilienne ; nous allons reparler de cette division syndicale en couleurs dans la lutte des classes. Dans le cas des travailleurs des bus de Rio de Janeiro, le syndicalisme jaune (bureaucratique) succède au syndicalisme rouge (socialiste et communiste) et au syndicalisme rose (Cutiste lié au gouvernement du PT), qui participe activement à la coalition qui met ‘les jaunes’ en position d'hégémonie.

Nous comprenons que l'hégémonie organisationnelle sociale-démocrate du PT et comme elle s'opère ainsi parce qu'il comprend qu'il « n'aurait pas assez de force » pour occuper tous les espaces, c'était un choix priorisant ses espaces d'action, un choix conscient tenant compte de la division du commandement qui il pourrait exercer dans la plupart des espaces de production et de circulation des marchandises, reléguant le secteur des transports au second plan, pour se consacrer davantage aux secteurs des travailleurs publics et à leur tradition naissante dans l'espace de production métallurgique à ABC *Paulista*. (La plus grande marque de social-démocratie chez les conducteurs de bus est la « conception de l'espace donnée au syndicalisme jaune » comme « j'occupe le gouvernement et vous occupez l'étage inférieur dans les syndicats », le but semble être le pouvoir externalisé ou le « contrôle à distance », ce qui dans le cas de des chauffeurs, nous avons constaté que cela ne fonctionnait pas).

Ainsi, certains secteurs de l'économie, notamment le secteur des transports, comme l'organisation du secteur routier, passent aux « jaunes » dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Pour cette raison, Takashi souligne l'ascension sélective de ses cadres « roses » vers les gouvernements du PT, l'occupation idéologique est sous la forme de "militants jaunes qui occupent cet espace" et la conséquence que ça provoque à la base.

En pratique, on voit le ‘syndicalisme rose’ se faire engloutir par ‘le jaune’ dans le secteur routier. Le véritable caractère du syndicalisme jaune bureaucratique est de « survivre » en imitant « l'ancien et le nouveau syndicalisme », absorbant parfois l'énergie spontanée d'un nouveau syndicalisme, parfois par le biais d'un syndicalisme de résultats, défendant la « solidité de l'ordre », obéissant et doux dans le visage des institutions, de la justice et des patrons qui se perpétuent au pouvoir. La démocratie tardive ou "syndicalisme rose" s'accorde et sous-traite la représentation de la classe routière aux jaunes de la RMRJ, raison pour laquelle ils sont au pouvoir depuis toujours.



C'est pourquoi les patrons de bus sont extrêmement dociles avec les deux, les premiers dans la tradition de la social-démocratie tardive du PT car, s'appuyant sur les "progrès du dialogue social dans la social-démocratie européenne, ils tentent d'imiter les acquis de 'l'économie en croissance', et donc devenir « partenaires » des patrons en raison de 'la direction' que les gouvernements sociaux-démocrates exerceraient sur la bourgeoisie. Les seconds, les jaunes, sont formés dans leur ADN avec la culture du 'partenariat avec les patrons et les gouvernements sociaux-démocrates', de cette manière, ils croient qu'il est possible pour le gouvernement de diriger à la fois les patrons et les travailleurs au sein de l'ordre capitaliste.

Takashi expose une autre réalité, que les patrons du secteur des bus à Rio de Janeiro ne prennent dans l'équation de leurs actions aucune participation au dialogue social d'une part, et d'autre part, aucune direction publique et étatique qui inclut une construction en consortium avec les travailleurs, (les travailleurs sont attaqués en permanence) :

« Le transport public par bus est lui-même, du fait de sa composition et de son orientation exclusivement privées, une source d'accumulation de capital dans les villes. Les entrepreneurs du secteur exercent une influence politique importante sur les autorités publiques municipales et, dans le cas de Rio de Janeiro au moins, sur les autorités publiques de l'État. À partir de 2005 – ou jusqu'à l'année dernière, alors que des personnalités importantes du secteur des bus de Rio de Janeiro n'avaient pas encore été la cible de l'opération Lava Jato (allégations répandues de corruption dans les gouvernements du PT) – le secteur s'est renforcé et a surmonté la crise qu'il a traversée à la fin des années 1980 et au début des années 1990. 2000 (MATELA, 2014)<sup>85</sup> » ...

« ... Les patrons ont fait, entre autres pratiques adoptées, à travers des hausses tarifaires agressives, des licenciements massifs de collecteurs (de passage) et l'intensification de l'exploitation du travail des chauffeurs de bus - avec la double fonction. Ce n'est pas un hasard si l'un des mouvements sociaux qui a pris de l'importance dans les années 2000 et qui a joué un rôle significatif dans le déclenchement des manifestations de juin 2013, en convoquant de nombreuses manifestations « contre l'augmentation des tarifs », a été le Movimento Passe Livre, dont la bannière principale est le « tarif zéro » dans les transports publics urbains au Brésil.

---

<sup>85</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Ce n'est pas non plus un hasard si en 2014 il y a eu l'une des plus grandes grèves des chauffeurs de bus de Rio de Janeiro ces derniers temps...<sup>86</sup> Il y a eu un processus d'intensification des conflits de classes autour d'un secteur qui est devenu de plus en plus important pour la reproduction du capital dans les villes, qui est le secteur du transport par Bus. En ce sens, dans une perspective de lutte des classes, les travailleurs de bus sont d'une importance primordiale pour la formation de la classe ouvrière dans la lutte contre le capital<sup>87</sup>». Carlos Takashi, après avoir expliqué la nature des employeurs, renforce la nature du syndicalisme dans le secteur des bus et les formes adoptées pour dépasser la bureaucratie syndicale.

« Des actions qui font historiquement partie du répertoire adopté par les mouvements sociaux (McAdam ; Tarrow et Tilly, 2009) ils sont également entrés dans le répertoire du mouvement syndical des travailleurs de bus, et la structure traditionnelle rigide des syndicats est apparemment devenue incapable de canaliser la rébellion de ce mouvement. Concernant la rébellion du mouvement de grève de 2014, il est pertinent de souligner le lien entre le mouvement et les soi-disant 'rébellions de juin 2013' (Antunes, 2018). Selon Braga (2017), l'immense vague de mobilisation populaire qui est descendue dans les rues de dizaines de villes brésiliennes en juin 2013 s'est répercutée non seulement sur la lutte pour les transports en commun, mais aussi, de manière moins visible, sur le militantisme syndical brésilien, en particulier 'les secteurs les plus précaires des classes populaires du pays'<sup>88</sup> »

« Une partie du renouvellement remarquable de l'hégémonie de la CUT était dans l'ascension populaire et syndicale, déjà en 2011, le nombre de grèves était le plus élevé depuis 1997, il est important de souligner une tendance qui se poursuit en 2012 qui a enregistré 873 grèves (DIEESE) . Entre 2013 et 2015, le nombre de grèves et d'arrêts de travail par an a dépassé les niveaux observés au cours des deux dernières décennies, de sorte que, parallèlement au déclenchement des révoltes urbaines pour les droits sociaux, la lutte économique de la classe ouvrière mobilisée est réapparue pour forcer les syndicats à défendre de meilleurs salaires et conditions de travail » (ibid., p. 240).

---

<sup>86</sup> (TAKASHI J. S. , Carlos ; Double fonction, double tension, vie, travail et luttedes cariocas au début du XXIe siècle, travail de maîtrise (Master) en sociologie à l'UFRJ, 2018, Rio de Janeiro).

<sup>87</sup> (TAKASHI J. S. , Carlos ; Double fonction, double tension, vie, travail et luttedes cariocas au début du XXIe siècle, travail de maîtrise (Master) en sociologie à l'UFRJ, 2018, Rio de Janeiro).

<sup>88</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Dans le cas des travailleurs des bus de Rio, on l'a vu, le militantisme syndical a retrouvé son élan avant même juin 2013, avec le mouvement pour fonder Sintraturb-Rio, entre 2009 et 2012, et avec la grève de mars. La grève de 2014 a été, selon le chauffeur de bus Lénine, la grève réussie des balayeurs de rues de Rio de Janeiro en mars 2014, qui a également eu lieu 'en dehors' du syndicat et a été directement inspirée par les manifestations de juin 2013<sup>89</sup>». La montée des syndicats des travailleurs de bus prend naissance dans sa praxis de lutte, une 'centralité routière' (*rodoviária*) fondée sur la montée des luttes spontanées qui vont s'organiser.

« Ainsi, indirectement, la rébellion du mouvement de grève routière carioca de 2014 – et celle des autres mouvements routiers en grève – a été galvanisée par les émeutes de juin 2013. Elle n'a pas été victorieuse. L'une des raisons invoquées par le chauffeur de bus Lénine pour l'échec du mouvement de grève était la persistance à utiliser le même répertoire - composé d'actions plus directes - à un moment où le mouvement perdait de sa force » La grève générale des conducteurs ou travailleurs de bus porte en soi une impossibilité, il n'y a pas de grève générale, seules des grèves des travailleurs de bus. Il lui manque l'unité de classe stratégique pour la grève générale et l'accumulation suffisantes des luttes générales pour sa victoire.

« Il estime qu'à ce moment-là, le mouvement aurait dû investir son énergie dans une audition publique par le ministère public du Travail, ce qui pourrait conduire au limogeage du directeur de Sintraturb-Rio de l'époque et à la possibilité que les grévistes négocient un nouvel accord avec Rio Bus (les patrons) pour mettre fin à la grève ». « ...Cependant, ce qui a été fait, c'est d'insister sur les piquets, les 'blocages', les marches, les arrêts de rue jusqu'à épuisement. Après cette grève, le mouvement syndical des conducteurs de bus dans la ville de Rio de Janeiro a reflué. Jusque-là, il n'y avait pas « d'opposition syndicale », et le renouvellement syndical créé jouissait d'un prestige relatif dans la base. Après la grève, le mouvement s'est scindé et trois oppositions se sont formées<sup>90</sup>». Sur la base de l'expérience actuelle de la reprise syndicale, la « justice » ou vision à court terme n'est pas invoquée. (Lorsqu'on analyse la grève de 2014, on ne peut nier qu'elle s'inscrive dans un processus de renouveau syndical, mais qu'il manquait de conditions objectives pour prospérer en raison du manque d'organisation).

---

<sup>89</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>90</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Takashi partage également le point de vue des travailleurs sur leur lutte contre les patrons pour des jours meilleurs et aussi la pensée de ces travailleurs sur le syndicat des travailleurs des bus qui les représente : « ce n'est pas un hasard si plusieurs chauffeurs de bus avec qui j'ai parlé et interviewé au cours de cette recherche ont qualifié leur travail de travail 'esclave' : ils travaillent de longues heures, intensément et, dans certains cas, sans être payés. Dans le contexte, les chauffeurs de bus continuent à (sur)vivre, devant subir la double tension du métier de chauffeur et de collecteur de billets, dans le cas des chauffeurs de bus classiques, face à la 'lâcheté' ou 'covardia' (sanctions, retenues sur salaire, etc.), ou, dans le cas des licenciés, obligés de « se débrouiller » comme chômeurs.

Cependant, contrairement à ce qu'il pouvait sembler jusqu'alors, les travailleurs de bus ne sont pas simplement devenus passifs face aux changements. Des luttes importantes se sont construites et même un nouveau syndicat a été fondé.... La question syndicale chez les travailleurs de bus dans la ville de Rio de Janeiro est tendue, large et complexe... Au cours de cette recherche, j'ai pu échanger avec des militants de différentes générations et de forces politiques différentes (et parfois antagonistes). Ils ont été racontés à partir d'histoires qui se sont déroulées à l'époque de la dictature civilo-militaire au Brésil jusqu'aux rapports d'événements contemporains. De plus, certains des épisodes décrits avaient plus d'une version, certains plus similaires les uns aux autres et d'autres avec des différences significatives. Dans les conflits qui existent entre les différents groupes qui composent le mouvement syndical des travailleurs 'cariocas', la mémoire de ce mouvement est également contestée<sup>91</sup> »

Nous avons observé et étudié le sort des oppositions de 2014 dans la nouvelle ascension de s travailleurs de bus de 2018, vérifiant que les principaux dirigeants de 2014 ont été laissés de côté ; seule une partie plus résiliente et patiente est restée là dans la grève qui a paralysé *Ilha do Governador*, en tant que mouvement héritier du mouvement 'rebelle' de 2010 et 2014. Face aux mêmes explosions populaires spontanées, cette partie peut manœuvrer entre eux et le syndicat bureaucratie infligeant sa propre façon d'organiser la base.

---

<sup>91</sup> (TAKASHI J. S. , Carlos ; Double fonction, double tension, vie, travail et lutte des cariocas au début du XXIe siècle, travail de maîtrise (Master) en sociologie à l'UFRJ, 2018, Rio de Janeiro).

On peut constater qu'une plus grande participation de l'organisation, de la théorie, du mode d'organisation de classe a contribué à diminuer le pouvoir directeur de la bureaucratie syndicale sans diminuer la force de base. Aujourd'hui, en 2022, on voit une différence entre une opposition de 2014 qui disparaît dans l'isolement et celle qui s'impose de l'intérieur en 2018, dans le processus d'unification syndicale contre la fragmentation, par la méthode classiste non fragmentaire.

Notre enquête, avec l'aide de Takashi, a identifié les forces spontanées de la base, la bureaucratie syndicale, qu'elle soit héritière du modèle hégémonique des années 1980 dans le syndicalisme brésilien, ou rescapée des années 1960 ; et maintenant nous devons identifier les différences dans l'organisation des classes. Entre 2010 et 2016, en passant par les grèves de 2014, l'hégémonie théorique et organisationnelle était aux socialistes du CSP conlutas (trotskystes de la quatrième internationale), dont l'analyse, à travers des interviews recueillies, des bulletins, la participation aux actes de coupe, aux JO les jeux olympiques 2016, a fait un bon travail ensemble et avec le mouvement populaire, etc. Nous avons vérifié la forme classiste dans la lutte organisée, mais elle n'a pas été en mesure de vaincre la bureaucratie seule dans le processus de récupération syndicale ni les patrons à long terme.

« Ce n'est pas un hasard si le mouvement de refondation (renouvellement) syndical a émergé avec force parmi les travailleurs de bus de Rio de Janeiro en 2009, et, alors que les attentes autour de ce nouveau syndicat ont été déçues, la "grève générale" a émergé avec un grand dynamisme de l'extérieur et contre lui, en 2014... Ainsi, même si le débat sur la revitalisation syndicale – très courant dans l'académie du nord du globe – ou la crise syndicale – plus présente dans le débat latino-américain – n'est pas exactement nouveau, la poursuite de l'approfondissement du fossé base versus syndicat imposé par les transformations globales du capital remet cette discussion à l'ordre du jour, même dans des syndicats historiquement combattifs <sup>92</sup>».

La tension vive entre la bureaucratie et la base la dépasse car elle signifie l'affrontement avec ces forces syndicales bureaucratiques impliquant au moins deux modes d'affrontement entre forces rénovatrices et bureaucratiques.

---

<sup>92</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

‘La méthode d’infiltration’ caractéristique des communistes pratiquée historiquement par les communistes à travers leur apprentissage durant de nombreuses années, et aujourd’hui pratiquée par l’unité de classe front de masse des communistes, reproduit les méthodes appliquées par les communistes du PCB le parti communiste brésilien apprise durant leur période classique, entre 1945 et 1964, ou comme le marxisme-léninisme a ‘tourné’ ou transféré des cadres d’un secteur à un autre, et les cadres n’étaient pas seulement des organisateurs d’un secteur, mais des cadres complets du secteur ouvrier, paysan et militaire. En ce sens, nous approfondirons cette étude dans le chapitre suivant en montrant qu’en cas ‘d’infiltration’, le clash a eu lieu au sein d’un même syndicat afin d’unifier et non de fractionner ou defragmenter les travailleurs.

Nous comprenons que l’union entre communistes en partenariat avec d’autres forces politiques, y compris les socialistes, qui cherchent à construire l’unité nécessaire dans leur hégémonie organisationnelle pour une nouvelle ascension populaire. La nouvelle direction unitaire de 2019 hérite et produit des grèves successives, Ilha do Governador 2018, qui a paralysé la moitié de la ville, en contre des patrons de la société Redentor en 2020, qui a paralysé la zone Ouest de Rio de Janeiro le jour des élections; chez le BRT (Bus rapid transit) contre l’acompte du treizième salaire, de nouveau le BRT en carnaval en 2022, et la ‘grève générale’ (des conducteurs) de 2022 en pleine pandémie de covid 19 dans l’affrontement avec patron, judiciaire, et mairie.

La différence réside dans la formation des cadres, dans la construction des commissions et conseils dans le patient processus de récupération de l’outil syndical qui cherche à l’hégémonie de la lutte politique. En ce sens, il exprime une évolution qui, sans cesser d’être ‘générationnelle’ comme l’expose Takashi, est aussi beaucoup plus idéologique dans le sens de confronter le mode patronal et institutionnel du ‘nouveau syndicalisme’ externalisé à la bureaucratie du ‘renouveau syndical’, qui s’est adapté et ‘a appris’ du ‘nouveau syndicalisme’(né des luttes de l’ABC des années 1970).

De cette manière, nous pouvons louer l’énorme contribution de Takashi à cartographier cette génération d’ascensions populaire, sa confrontation, son ascension et sa descente, mais aussi la continuité de ce travail dans la ville de Rio de Janeiro, et nous permettant principalement de débattre du processus d’enquête qui se déroule dans la ville de Niterói et sa région à partir de 2012/16, intensifié à partir de 2020, avec l’opposition syndicale des travailleurs de bus dans ‘l’opposition syndicale 2’ (*chapa 2*).

Dans les deux cas, Rio de Janeiro capitale et Niterói et région, le protagonisme de l'action des communistes remplace ou travaille avec ceux des socialistes, prouvant dans une certaine mesure leur héritier dans l'accumulation organisationnelle et la conscience de classe. (Lorsque nous nous référons aux communistes, nous nous référons à la partie militante de la tradition du PCB 'Parti communiste brésilien' qui est basée sur la troisième internationale ; et quand nous nous référons aux socialistes, nous nous référons à ceux qui revendiquent la Quatrième Internationale, les deux dans leur diversité ; nous suggérons le caractère concret des actions communes des communistes socialistes).

Notre travail d'investigation démontre, au-delà de la contradiction bureaucratie x base, ou conservateurs contre rénovateurs, la possibilité de construire l'accumulation des expériences post-crise capitaliste 2008 comme cumulatives ; qu'en plus du changement générationnel, il existe des modèles politiques et organisationnels de la révolution brésilienne, qui entrent en conflit avec le modèle mis en œuvre au cours des 40 dernières années du soi-disant « nouveau syndicalisme » du PT, dans lequel Takashi considère âgés ou vieux pour organiser de nouvelles formes de composition et d'organisation du travail, et que nous, en plus de considérer de la même manière, nous considérons également qu'il ne répond pas aux besoins concrets des travailleurs qui veulent renouveler l'outil syndical pour la lutte des classes et la révolution brésilienne.

« L'existence de soi-disant syndicats bureaucratiques, inactifs dans l'engagement de la catégorie, est un problème qui a existé tout au long de l'histoire de la représentation des travailleurs au Brésil. Mais ce qui est surprenant, ce sont les syndicats et les directions, une fois engagées, largement bureaucratiques et vieillies. Les études de cas présentées montrent également des créations du répertoire. L'utilisation de tactique du mouvement social récent, telles que l'utilisation d'affiches avec différents dictons plus individualisés, l'utilisation intensive des réseaux sociaux comme outil de mobilisation et l'expérimentation de mécanismes de négociation plus démocratiques et participatifs ont été largement utilisées et peuvent indiquer solutions créatives pour la mise à jour syndicale <sup>93</sup>»

---

<sup>93</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Nous étudions le nouveau type de syndicalisme, né de la radicalité de la lutte concrète au XXI<sup>e</sup> siècle, dont la marque est la fluidité, un programme de base né en 2014, mais incarné par la l'action des cadres d'avant-garde l'organisation syndicale complète et professionnelle du secteur des transports aujourd'hui.

Nous observons l'évolution des salaires entre la période que nous étudions pour attester de ce processus d'évolution et vérifier concrètement les changements issus de la lutte concrète dans la lutte des classes. Lorsque nous analysons les études de Takashi, nous observons que : le nombre de salaires minimums des chauffeurs qui était de 4 salaires en 2002 en 2018 est à 2,5 salaires, (l'affaiblissement et la perte de salaire sont avérés).

« D'autre part, le salaire des chauffeurs de bus est quadruplé, alors que le salaire minimum de toute la classe ouvrière ne peut même pas doubler pendant cette période. Ce qui nous fait conclure qu'il y a une perte par rapport à ceux qui gagnaient autrefois 4 salaires, mais qu'il y a aussi un gain par rapport aux autres travailleurs dans le SMIC dans le contexte de la classe ouvrière à cette période, entre 2002 et 2018 <sup>94</sup>».

Si le « syndicalisme jaune externalisé du syndicalisme social-démocrate rose » sera hégémonique pour être un survivant et plus adapté en bureaucratissant la force de la base et en étant inféodé à la « justice », aux employeurs et aux gouvernements ; ou si les modèles naissants basés sur la manière classique socialiste et communiste de vaincre le capitalisme par la lutte des classes parviendront à récupérer l'outil, à vaincre la bureaucratie et à organiser la base en commissions et conseils pour la révolution brésilienne. Nous étudions la montée de la lutte chez la société '*São Silvestre*' en 2014, la montée des luttes dans la pandémie de covid 19 chez la Mobi du BRT.

Quelque chose de similaire s'est passé à Niterói, mais avec un pas plus haut, les forces politiques s'unissent de manière unitaire contre la bureaucratie ; la construction du programme entre communistes et socialistes, commencé en 2012 et intensifié en 2016, mais structuré à Niterói et dans la région à travers l'opposition en 2020, il est important que nous analysons attentivement cette « nouvelle étape », car cela signifie que pour la première fois qu'une région métropolitaine importante peut ne pas avoir la présence d'une bureaucratie syndicale.

---

<sup>94</sup> (TAKASHI J. S. , Carlos ; Double fonction, double tension, vie, travail et lutte des cariocas au début du XXI<sup>e</sup> siècle, travail de maîtrise (Master) en sociologie à l'UFRJ, 2018, Rio de Janeiro p 170).



Dans notre hypothèse, l'étude de la concrétude : l'organisation des travailleurs des bus nous aidera à déterminer pourquoi, avec tous les problèmes, la montée de la lutte des travailleurs des bus leur a fait gagner au moins deux fois plus de gains salariaux que les travailleurs moyens, mais c'était également à mi-chemin de ce qu'une génération précédente des travailleurs de bus avait réalisé, les 4 salaires minima nationaux.

« Cependant, si les cas présentés dans cet article soulignent le potentiel créatif et innovant des tensions produites entre les nouvelles et les anciennes générations de militants syndicaux, il est encore trop tôt pour dire que nous sommes en pleine transition vers un nouveau modèle de syndicalisme. , fondée sur de nouvelles formes et dynamiques d'action collective. Ces nouvelles générations peuvent, au lieu d'innover, s'adapter à la structure existante du syndicat. Cependant, ce faisant, l'inadéquation de cette organisation avec les travailleurs qu'elle représente persistera et, par conséquent, la tension entre le pouvoir nouveau qui est déjà un ancien et un pouvoir nouveau dont l'avenir est ouvert <sup>95</sup>».

Cette enquête est une étude de force de base sous la forme d'une base organisée dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, pour déterminer le niveau d'organisation nécessaire pour récupérer le pouvoir des outils syndical des travailleurs de bus comme paramètres pour d'autres travailleurs stratégiques dans le contexte de la classe ouvrière.

Nous avons constaté à Rio et à Niterói la tension entre le 'nouveau syndicalisme' prostré sous la montée de l'extrême droite et son radicalisme sans aucune opposition, car au premier moment les idées de radicalisme socialiste et communiste pour la révolution brésilienne, encore les formes d'organisation doivent être renforcés au XXIe siècle, dans ses nouvelles formes d'organisation fondée sur le mode d'organisation critique ; critique de la spontanéité pure, mais aussi de la bureaucratie syndicale survivante et de l'hégémonie théorique et organisationnelle des 40 dernières années.

Là où Takashi observait en 2014 « une nouvelle jeunesse audacieuse dans la resignification des anciennes formes de syndicalisme », nous avons en 2022 l'audace d'une planification de classe rationnelle pour la conscience de classe.

---

<sup>95</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

La « resignification des anciennes formes » de Takashi dans le syndicalisme de base de 2014 ouvre en 2022 des « nouveaux répertoires de lutte » dans le « syndicalisme classique <sup>96</sup>» « adapté au XXI<sup>e</sup> siècle. « Nous nous rendons compte que cette nouvelle génération de travailleurs urbains précaires occupe de plus en plus la scène et fait bouger l'une des plus importantes organisations traditionnelles de représentation de la classe ouvrière : le mouvement syndical. La crise que ce mouvement a traversée et traverse, en ce sens, ne signifiait pas sa fin ; cela peut signifier sa résurgence, son renforcement, mais désormais basé sur une nouvelle forme de lutte : plus ouverte et connectée à la réalité ouvrière <sup>97</sup>»

« Le nouveau syndicalisme, qui a émergé à la fin des années 1970, a modifié les structures du mouvement syndical en les adaptant à son époque. En même temps, avec toutes les transformations récentes du capitalisme et de son modèle d'accumulation, un nouveau moment se dessine dans lequel, comme par le passé, une nouvelle génération fait face aux contraintes et au vieillissement de la génération précédente. Que ces nouveaux acteurs soient littéralement jeunes, ou tout simplement nouveaux dans le syndicalisme, ... le renouveau est une force irréversible et nécessaire à la survie même du mouvement syndical. Les travailleurs précaires ont occupé l'espace avec les syndicats dans les mobilisations, et le mouvement syndical a identifié en cela un secteur fondamental pour le renforcement des luttes. Nous pensons que notre avenir dépend de la qualité de l'action collective de ce sujet précaire. Dans les années à venir, une attention intellectuelle et militante est nécessaire pour voir si ces nouvelles générations en lutte et leurs syndicats profiteront de cette opportunité historique pour résister »,

En analysant les travaux et les recherches de Takashi, nous pouvons conclure que la nouvelle le syndicalisme démocratique ne répond pas aux problèmes concrets de la lutte des classes pour sa propre nature sociale-démocrate, car il désarme les travailleurs des bus pour affronter les patrons. Si dépasser les limites du syndicalisme social-démocrate signifie renforcer le pouvoir des travailleurs en association avec les travailleurs les plus précaires, comme le souligne Takashi, on peut observer que cela ne serait possible qu'en contribuant à la construction d'un mouvement politique de masse impliquant des stratégies les travailleurs et la base et la masse précaire.

---

<sup>96</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>97</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Nous étudions, au-delà de la résistance, une défense organisée, nous présentons « l'insuffisance de la résistance des travailleurs de bus » à pallié ou couvert par l'étude objective de l'organisation, la récupération de l'outil syndical ; l'organisation des cadres, et si la « montée en puissance spécifique de 2012/2014 a créé des structures de « pouvoir parallèle direct » opposées à l'employeur, et organisées. Cela signifie que nous essayons d'aller au-delà de l'analyse des exemples de la montée du mouvement populaire et des travailleurs précaires. (Le syndicalisme en soi est un outil considérable pour le travailleur, mais il devient encore plus important s'il s'inscrit dans un processus de renouvellement, d'enracinement et de formation de dirigeants permanents).

« Par ailleurs, le contexte changeait aussi : c'est en 2014 que le deuxième corridor BRT, le Transcarioca, a été inauguré ; c'est à partir de cette année-là que la double fonction se généralise et que des licenciements massifs se produisent ; c'est en 2015 que les lignes de la zone Sud sont rationalisées et que davantage d'entreprises commencent à faire faillite ; et c'est en 2015 que l'économie nationale entre en « crise <sup>98</sup> ». La grève chez le BRT en 2022 signifie la pointe de la lance qui s'organise pour gagner des salaires, des droits pour tous les travailleurs urbains ; et en même temps, en ce moment, on vérifie le quatrième rendez-vous national sous la forme du 'forum national des conducteurs de bus' comme vecteur du retour des collecteurs de billets, la lutte pour le retour de la moitié de la catégorie, un pas vers le contrôle production par les mains des travailleurs.

« Tout cela a rendu le problème de la double fonction encore plus grave, la taille de la catégorie s'est réduite, le marché du travail routier s'est détérioré et le syndicat patronal, Rio Bus, est devenu plus réticent à accorder des revalorisations salariales. Néanmoins, la nouvelle génération de militants du mouvement syndical a mûri avec les expériences de lutte vécues entre 2009 et 2014. Cela a été décisif car, malgré l'affaiblissement et les divisions internes, le mouvement syndical routier carioca a conquis, en novembre 2017, l'approbation, en le conseil municipal, d'une loi qui interdisait la double fonction dans la ville de Rio de Janeiro et qui a empêché, en menant une nouvelle grève au mi-2018, l'introduction, dans la convention collective 2018/2019, de clauses rendues possibles par la « réforme du code du travail <sup>99</sup> » approuvée en 2017, qui précariserait davantage les relations de travail des travailleurs de bus»

---

<sup>98</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

<sup>99</sup> (TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019 <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

Nous observons dans la montée des mouvements populaires la montée des conducteurs des bus dans le cadre de la montée populaire en général, et en même temps de la montée de sa partie la plus stratégique. Malheureusement, du fait de la force du patronat, le collecteur de billets n'est pas revenu, les patrons accélèrent le changement technologique pour qu'ils ne reviennent pas, et comme nous le verrons, la grève générale de 2017 n'a pas atteint la puissance souhaitée et en était très loin de ça.

« De futures recherches pourraient explorer cette question des formes et des dynamiques d'action collective des différents mouvements pour tenter de comprendre comment ils s'inscrivent dans le processus plus général de restructuration de l'économie et du monde du travail, ainsi que pour réfléchir à de possibles formes d'organisation, et pratiques que les travailleurs de bus pourraient adopter pour faire face aux défis qui les attendent<sup>100</sup> ». Tout comme Takashi a cherché à suivre les études de Caiafa et d'autres auteurs, nous suivons également le même chemin, bien que les objectifs organisationnels soient au centre de nos préoccupations, nous cherchons à approfondir des études qui ont commencé bien avant cette enquête, (la question du renouveau syndical comme centralité organisationnelle).

Pour cette raison, une autre contribution importante de Takashi est de nous démontrer pourquoi les travailleurs des bus de Rio de Janeiro n'ont pas rejoint la grève générale du 28 avril 2017, car dans leur division temporelle entre 2002 et 2018 il y a eu une période de (bureaucratization versus renouvellement) qui va jusqu'à la création de leur nouveau syndicat soit un processus de renouveau syndical qui, avec la crise de 2008, les a conduits à une montée en grève de 2014, après quoi il y a eu un déclin de leur forme organisationnelle, et donc un déclin de leur pouvoir et de leur réponse aux patrons.

Ainsi, même si attaqués par la réforme du travail et de la sécurité sociale en 2017, ils ne se sont pas battus efficacement avec leur outil syndical, même si de petites poches de résistance ont été observées. Les études de Takashi se terminent en 2018, et nous le compléterons entre 2018 et 2022 dans une nouvelle montée en puissance de ces travailleurs. Et nous répondrons comment le processus de bureaucratization et le manque de renouveau empêchent la pleine utilisation de l'outil syndical au 21<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>100</sup> (TAKASHI J. S. , Carlos ; Double fonction, double tension, vie, travail et luttés cariocas au début du XXI<sup>e</sup> siècle, travail de maîtrise (Master) en sociologie à l'UFRJ, 2018, Rio de Janeiro p 186).

● Nous comprenons ce qui relie Carlos Takashi, Janice Caiafa, et notre dernière référence Michael Lowy dans une continuité d'analyse renforçant nos arguments. En ce sens, les arguments de centralité de la catégorie, l'étude de sa puissance stratégique et sa position capillaire et accessible sont démontrés par l'accumulation des savoirs et des expériences de luttes dans des bases organisées depuis la crise de 2008. Comprendre que les luttes sont cumulatives et sont renouvelés comme de nouvelles luttes. Nous identifions la différence entre ces périodes, la lutte des travailleurs de bus mûrit dans la période 1990 - 2009 - 2022, en particulier dans la période 2012-2017, et nous étudions un mouvement organisationnel stratégique, conscient, critique, rationnel à travers notre prochain auteur Michael Lowy.

On retrouve le Michael Lowy de sa jeunesse, qui, bien qu'il soit aujourd'hui un grand théoricien, une référence pour les marxistes brésiliens, est allé comme nous à la porte de l'usine (garage) pour enquêter, et nous « prêter » des outils importants : la centralité investigatrice du ouvrier stratégique de son temps au moment de son ascension. Tout comme il analyse les métallurgistes d'ABC au Brésil avant qu'ils ne deviennent protagonistes de la lutte et avant-garde du 'nouveau syndicalisme' dans l'usine, nous suivons leurs traces et retirons notre propre centralité des travailleurs de bus. Et surtout, les outils et les catégories pour l'analyse investigatrice du processus de prise de conscience de classe selon une analyse de ses aspects objectifs.

Nous avons choisi d'analyser les « travailleurs en ascension » entre 2012-2017 dans l'ensemble de la classe ouvrière montante, mais avec la perception sensible que ces travailleurs sont connectés à un nouveau processus politique pour mener une nouvelle forme théorique et aussi organisationnelle de la lutte concrète dans la lutte des classes 'dans notre choix centralisé des travailleurs des bus'. « Dans le système industriel brésilien, la métallurgie se présente comme l'un des secteurs les plus modernes, en pleine expansion ; dans l'État de São Paulo, les ouvriers métallurgistes constituaient déjà la section la plus importante (28,37 %) de la masse ouvrière de l'industrie, ainsi que l'une des plus actives, comme l'ont révélé des travaux récents : plus de 90 % de la main-d'œuvre métallurgique les usines étaient en grève au cours de la période 1955-1961 <sup>101</sup>».

---

<sup>101</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970

Parlons davantage de « ce choix central et organisationnel » ; et, en même temps, de regarder de plus près le processus d'analyse de la conscience de classe. L'article de Lowy devient pour nous une 'thèse de base', nous quittons 'le côté de la mer et nous aventurons de ses connaissances à l'océan'. Dans le processus d'analyse de la conscience des ouvriers métallurgistes, divisé en trois parties, nous avons trouvé une grande base d'analyse solide pour notre propre enquête sur la catégorie routière.

Comme Lowy au début de l'essor métallurgique, nous avons entrepris l'investigation d'une nouvelle catégorie stratégique, mais conforme à la nouvelle forme du capitalisme du premier quart du XXI<sup>e</sup> siècle, le mouvement d'ordre 'juste à temps ou *just in time*'; dans la 'globale *and local supply chain*' des travailleurs de bus, en charge de livrer les masses laborieuses au travail; dans le cadre des travailleurs des transports, stratégiques, ceux capables d'arrêter le système ou le mode de production et de circulation capitaliste rapidement, ou l'action de tout livrer dans les plus brefs délais; de sorte que le capital qui ne cesse de se reproduire puisse aussi être immobilisé par les forces populaires.

Arrêtez le système global localement, pourtant les effets se font sentir très faiblement. Observer dans le mouvement général un mouvement local, et à l'échelle globale une anomalie, dont les impacts locaux affectent le capital qui doit se reproduire. Nous avons étudié la capacité d'organiser correctement une défense capable d'interrompre la production en circulation.

Nous étudions si les travailleurs de bus sont potentiellement capables, comme démontré au début de notre enquête, de paralyser complètement la région métropolitaine de Rio de Janeiro et nous étudions son alliance stratégique dans le secteur des transports.

En 2022, après 2 ans d'attente pour une élection syndicale, Daniel Ferreira, leader de l'opposition syndicale '*chapa 2*' à Niterói, dialogue avec les communistes : « Vous m'avez dit que vous cherchiez parmi nous ceux qui seraient mus par des valeurs supérieures, que vous appeliez des cadres et aujourd'hui je me rends compte de la difficulté de trouver ces cadres, des combattants préparés, autonomes, disciplinés, courageux et aimants de la classe ouvrière ; ceux qui n'ont pas compris ni la question ni les objectifs de la révolution brésilienne, car nous sommes sûrement peu nombreux à comprendre cet appel au débat d'un changement radical de société, au cours de ces 2 années j'ai parcouru les chemins de la révolution brésilienne et j'ai appris la difficulté des chemins de cette conscience ».

Afin d'étudier les voies de la conscience, on revient sur la lutte métallurgique des années 1950 et 1960 qui ont préparé son ascension politique dans les années 1970, on comprend qu'il y a une marge de probabilité et d'étude pour une nouvelle ascension dans le premier quart de ce 21<sup>e</sup> siècle, qui prépare précisément l'ascension politique des travailleurs des transports, en particulier la classe routière dans la région métropolitaine des grandes villes; avec le besoin capitaliste de déplacer une masse sans cesse croissante de travailleurs et de marchandises, et d'associer la rapidité du système à la transformation des transports pour 's'attaquer aux goulots d'étranglement des infrastructures dans ses corridors logistiques et de mobilité'.

Il y a une volonté nécessaire de la part du système de déplacer la classe et d'accélérer la production et la circulation pour répondre aux besoins de création de richesses, et de la déplacer à travers le système, et de multiplier le capital. Les travailleurs ou artisans du changement (mouvement) et de la livraison des travailleurs et des biens, qui n'ont pas cessé pendant la pandémie de covid 19, exploités, sacrifiés; les assiégés sont ceux qui ont le pouvoir de 'garroter le système' dans les endroits les plus sensibles.

Nous aimerions développer cela davantage et déterminer si les architectes du changement et de la livraison peuvent également forger un changement politique et apporter un changement du système. Pour chaque époque historique, un certain type de travailleur est plus nécessaire au système capitaliste, qui de ce fait distribue une meilleure partie des richesses générées à cette partie de la classe ouvrière. Dans le cas du capitalisme dépendant brésilien du XXI<sup>e</sup> siècle, le secteur des transports est à nouveau un protagoniste comme il l'était au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle. Comme toute « économie de plantation coloniale moderne », aussi partiellement développée soit-elle, le flux de biens ou de « marchandises » doit circuler et le flux de travailleurs doit également circuler pour générer et transporter la richesse. En ce sens, le capitalisme brésilien produit aussi son 'bourreau' potentiel qui peut arrêter le système.

L'organisation des ouvriers de la métallurgie, initiée dans les années 1930 et intensifiée dans les années 1950 et 1960, s'est avérée apte au combat politique dans les années 1970 et 1980, dans le contexte de la social-démocratie brésilienne tardive, à partir des travaux d'Anderson Deo, que nous développerons plus loin dans le chapitre suivant. L'organisation des travailleurs de bus dans la crise post-2008 pourrait augmenter, en raison du recul de la social-démocratie tardive et de la dépendance aux transports dans le capitalisme brésilien et mondial actuel du XXI<sup>e</sup> siècle.

Nous comprenons que de même que les conditions objectives sont insuffisantes pour la voie de l'étude de sept consciences différentes comme n'en étant que deux : l'existence de sa mission historique qu'elle n'a pas, et celles que je comprends. « L'école marxiste des sciences sociales a formulé une théorie sociologique « classique » de la conscience de classe. Une première tentative pour distinguer conceptuellement les différents niveaux de la société, pour structurer la conscience de classe du prolétariat lorsque nos écrits de Karl Marx se sont manifestés. Dans un de ces premiers ouvrages de circonstance, 'La Sainte Famille (1945)', il distingue entre les conceptions du prolétariat sur sa situation et la « conscience de classe authentique » ou « conscience de la mission historique de la classe ouvrière <sup>102</sup> ». Michael Lowy construit une définition de la conscience de classe de la conception classique de Karl Marx.

« Chez les sociologues, arbitres, Alain Touraine qui sert, d'un certain état des relations entre les hommes » (1966). et leurs œuvres », et une « conscience de classe », une forme spécifique de conscience ouvrière produite par la rencontre particulière de trois « principes » de base :

- a) Le principe d'identité ou la conscience d'appartenir à un groupe, d'appartenir à une classe ;
- b) Le principe d'opposition ou de conscience d'antagonisme et d'hostilité envers les patrons - les exploités ;
- c) Le principe de totalité, c'est-à-dire l'antagonisme de classe projeté comme principe central du fonctionnement de la société ; opposition à l'ordre social; un modèle volontaire d'une société différente ; conscience d'une « mission historique » ...

« Cette étude tente d'appliquer les instruments conceptuels définis ci-dessus (Marx, Lénine, Lukács, etc.) conscience syndicale et conscience de classes fondées sur une idéologie radicale, que nous appellerons conscience idéologique radicale. <sup>103</sup> »

À partir de trois formes de « conscience de classe », nous avons développé notre propre étude qui se présente sous la forme de « sept formes de conscience », et nous poursuivons ainsi les études de Lowy.

---

<sup>102</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970

<sup>103</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970



■« Par conscience d'identité de classe, nous entendons la conscience d'appartenir à la classe ouvrière, qui ne peut jamais être considérée comme quelque chose qui nous est donné <sup>104</sup>». Ici Lowy attire l'attention sur la nécessité d'un travail organisationnel pour créer cette conscience car elle ne nous est pas 'donnée', mais c'est le résultat d'un développement conscient. Ce n'est pas parce que quelqu'un est né dans la classe ouvrière que cet ouvrier prend position pour défendre cette classe, pour plusieurs raisons, il peut être dans les rangs patronaux défendant des valeurs patronales et côtoyant la bourgeoisie contre l'organisation des travailleurs.

Nous avons contribué à apporter des données au manque d'informations sur le niveau de 'conscience de la position' comme nous l'appelons dans la catégorie des conducteurs de bus ; Nous avons expliqué que toute étude organisationnelle doit partir d'une analyse concrète des niveaux de participation et de conscience syndicale et de classe, basée sur le niveau de soutien ou de prise de conscience de la position (de classe). « ... l'existence antérieure de ce 'premier degré' et, de cette manière, d'étudier les facteurs qui permettent le passage de ce niveau à ceux de la conscience syndicale et de la conscience idéologique radicale<sup>105</sup> »

■« La conscience syndicale implique une certaine appréhension de l'antagonisme avec les employeurs et une conception du syndicat comme instrument des revendications ouvrières dans cette relation. Au Brésil, l'affiliation à un syndicat n'entraîne pas automatiquement une « conscience syndicale <sup>106</sup>» On observe un processus de conscience syndicale et politique à partir de l'autofinancement du syndicat et donc de l'affirmation de la sensibilisation syndicale du soutien et de la position. Nous cherchons à comprendre la complémentarité ou l'opposition entre l'assistance et la lutte syndicale, plaçant le soutien, l'autofinancement et l'entraide sur la base de la lutte.

« Pour de nombreux travailleurs syndiqués, le syndicat ne se présente pas d'abord comme un organe collectif de lutte et de défense d'intérêts socio-économiques communs, mais comme une sorte de bureau gouvernemental qui offre des services médicaux et juridiques gratuits, etc... »

---

<sup>104</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970

<sup>105</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970

<sup>106</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970

« Il faut donc déterminer combien de nos dirigeants syndicaux fait preuve d'une véritable conscience syndicale au sens léniniste du terme, c'est-à-dire qu'ils comprennent le syndicat comme une organisation de travailleurs luttant contre les employeurs pour acquérir et défendre leurs droits. <sup>107</sup> »

Nous comprenons le processus de participation syndicale et de classe comme un continuum de prise de position, où la syndicalisation est dans la construction d'un soutien et d'une prise de position, d'autre part, l'engagement dans la lutte syndicale, dont la plus grande expression est la grève comme une confrontation permanente avec l'employeur. Mais la « décision » individuelle et collective de « se débarrasser du patron » et d'en finir avec les patrons implique une décision à un niveau supérieur, et donc une politique de classe, ou une conscience politique de classe.

Dans la conscience syndicale, avec la catégorie des conducteurs de bus, l'adhésion à un syndicat peut signifier soit 'adhérer à la classe ou au syndicat pour la contribution', soit adhérer à une institution d'assistance. C'est dans la transition entre le soutien à la lutte syndicale de la conscience de position de classe, à la conscience de participation physique à une grève ou à l'affrontement avec la classe patronale, que se trouve le processus solide de syndicalisation et de conscience syndicale. La grève est un outil important, mais il ne devrait pas être le seul dans la boîte à outils de la lutte des classes. La prise de conscience de tout le processus de construction d'une grève, qui implique tout le processus de sensibilisation et d'utilisation d'autres outils dans l'évolution, est le processus même de la prise de conscience syndicale en cours.

■ « Nous désignerons par conscience radicale-idéologique ce que Lénine appelait la « conscience sociale-démocrate », Centres de « l'attitude radicale » et Touraine du « principe de totalité », c'est-à-dire, concrètement, le niveau de conscience de classe de ces ouvriers brésiliens qui, soutenant une idéologie socio-politique « radicale <sup>108</sup> » (communisme, socialisme ou anarchisme), manifestent une certaine opposition à l'ordre social existant... »

---

<sup>107</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970

<sup>108</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970

«... Au Brésil, le caractère précaire de cette conscience « radicale », ses contradictions internes, ses incohérences et ses faiblesses ne l'empêchent pas de constituer un niveau qualitativement différent de « conscience syndicale » (qui ne remet pas en cause le régime socio-économique)<sup>109</sup>». Nous voulons parcourir le processus de la conscience, depuis sa manifestation la plus tendre de défense professionnelle, la défense d'une position intuitive ou appréhendée, jusqu'à la place de l'action dans le mouvement, la conscience participative dans la praxis, nous avons besoin d'explorer le dernier champ de bataille de la conscience de classe (participative) contre l'ennemi de classe.

L'étude du plein accomplissement des étapes de la conscience dans l'analyse du processus organisationnel est l'étude critique de la stratégie du pouvoir populaire selon la critique du travail à la base : notre thèse dans l'étude de la stratégie de construction du pouvoir populaire. La pleine manifestation de la conscience dans l'ordre existant, selon les mots de Lowy, le militant intégral, pas seulement dans le syndicat, mais une conscience qui tient sa place ou sa position dans le combat dans la guerre des classes. Ou encore, ce qui a une conscience critique et humaniste science (au sens de contestation de la réalité), une conscience de son métier ou professionnel, et une conscience classiste d'échange avec d'autres classes, mais la conscience de fait politique intégrale et radicale et idéologique, et 'pleine conscience de la praxis active'.

Enfin, une étude du processus de construction de la "conscience participative" ou la participation de la conscience radicale - idéologique chez Lowy, ou simplement politique de classe dans l'étude des travailleurs de bus : la conscience de participation concrète à la création du mouvement politique de la classe, s'impliquant concrètement dans la lutte concrète dans la lutte des classes.

Il ne suffit pas d'acquérir une prise de conscience, il faut aussi s'organiser en s'organisant, devenant ainsi un cadre organisationnel. Si le sens de prendre conscience, c'est d'exprimer cette conscience dans l'affrontement, dans le conflit, dans la lutte des classes. Nous consacrerons d'autres chapitres à faire l'étude comparative de la conscience de la catégorie routière (conducteurs de bus) avec d'autres catégories de travailleurs du transport et de travailleurs stratégiques, tout en remettant en question de manière critique la méthode et la théorie hégémoniques tout au long de l'étude de cette thèse.

---

<sup>109</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970

Partant de l'étude de Lowy 'organisée en trois consciences', la conscience de classe dans son processus d'investigation peut être 'investiguée en sept consciences' : dans une position de classe ; dans la conscience du métier ou du professionnel comme valorisation du travail; dans la conscience critique et humaniste, c'est-à-dire construire, avec la classe ouvrière, un apprentissage fondé sur les sciences humaines qui valorise l'investigation scientifique; dans la conscience syndicale; dans la conscience de classe, la connaissance et étude des autres catégories et de leur solidarité; dans la conscience radicale – idéologique, que nous appelons conscience politique; et enfin dans leur conscience engagée exprimée dans le processus de construction de la praxis et de l'organisation, dans l'étude de la constitution de la conscience de classe des travailleurs stratégiques, des travailleurs de bus dans le contexte des travailleurs des transports.

▪La première étude est la 'position de classe', et reprend l'analyse de Lowy, si les conducteurs de bus étudiés ici sont majoritairement capables d'identifier leur position de classe sur le champ de bataille, s'ils savent qu'ils sont des ouvriers et non des 'hommes d'affaires' ou entrepreneurs, ou patrons du capital; ou s'ils confondent leur position avec celle de l'ennemi de classe, s'ils sont capables de 'choisir un camp' et de défendre ce choix jusqu'au bout, malgré les énormes difficultés qui découlent de ce choix. La conscience de position est celle dans laquelle le travailleur sait qu'il est un travailleur et n'est pas 'empêtré' dans des discours qui dévient de sa trajectoire organisationnelle et 'le rapproche du patron'; si, sur la base de son processus de conscience, il se reconnaît comme un travailleur qui vit de son salaire, ou de ' la valeur payée au travail' qui génère de la richesse, et que s'il n'a pas de salaire il n'a pas d'autre revenu, et sans cela, il a faim avec sa famille. Ainsi, la conscience de position est la 'conscience du côté du front social', le front où l'un veut augmenter le profit et l'autre veut augmenter le salaire.

▪La deuxième étude, également étroitement liée à la contribution de Lowy, porte sur la conscience syndicale en tant qu'outil à usage de classe, ou conscience syndicale ; en ce sens, avoir une conscience du syndicat comme outil de la classe ouvrière à soigner, récupérer ou optimiser. La tâche est d'intervenir dans le conflit du côté de l'ouvrier contre le patron ; et ne pas servir d'entité d'assistance, ou simplement aider à la santé, au droit à un avocat et aux loisirs ; mais poursuivre le but principal du syndicat : entraide contre l'agression, la force, l'exploitation du patron; promouvoir une structure d'appui à la lutte de masse et soutenir son avancée pour briser le front social.

▪La troisième étude signifie que la conscience ouvrière a atteint un niveau supérieur dans la lutte des classes, et la conscience est politique dans son sens le plus large. Si la conscience atteint le caractère économique et politique au sens critique de la réalité et de la transformation de la société, comme celui qui travaille de ses mains et avec sa conscience ce changement; si le rôle du mouvement syndical est aussi politique, et la conscience est révolutionnaire pour penser à la révolution brésilienne et au pouvoir populaire. La critique de l'économie politique dans la société capitaliste est faite, et l'exploitation patronale de la classe ouvrière est combattue; la politique stricte pour la prise du pouvoir, comprendre le rôle de la classe ouvrière et des travailleurs de bus en direction du contrôle de la commune et de la société. La conscience politique est placée dans sa forme la plus haute, c'est la plus travaillée et la plus développée.

▪En plus des formes présentées par Lowy, permettez-moi de passer plus de temps sur ce que nous considérons comme la proto- conscience ou la conscience de classe à son stade embryonnaire. Notre quatrième étude et premier complément, c'est la conscience professionnelle, car nous y comprenons la capacité du travailleur à valoriser son métier, celle sur laquelle nous commençons à étudier la connaissance formelle et concrète du travail et de son expertise. *La conscience de l'excellence du travail comme base de toutes les consciences dont la centralité est le travail*; la connaissance et l'appréciation de leur métier, partie intégrante de l'importance de valoriser le travail; et en ce sens, elle vient avant la conscience de position. Être un bon professionnel et valoriser son métier, être capable d'agir collectivement pour la défense du monde du travail à partir du travail.

Il n'y a pas de confusion, mais un chevauchement entre la centralité du travail et ce que l'on peut penser comme étant au cœur de son travail : mais bien travailler et être valorisé pour cela. Ce qui définit le travailleur de bus, selon le chauffeur de bus Edgar de l'entreprise et du groupe Mauá, et interviewé pour ce travail d'investigation est basé sur les enseignements des travailleurs plus âgés, c'est : « L'amour et la défense de la classe des travailleurs de bus, un chauffeur de bus 'ne laisse pas un autre seul sur la piste', mais l'aide à rentrer chez lui ou à travailler, notre grande leçon a été l'unité de classe et c'est ce dont nous avons le plus besoin aujourd'hui. C'est la meilleure définition d'une conscience professionnelle, au sens de la défense du travail, de la fierté du travail, de l'union du travail, du conflit du travail, et de l'appartenance à une catégorie en passe de se considérer comme faisant partie de la classe ouvrière ».

La valorisation de la profession et de son travail par le travailleur lui-même peut consciemment signifier un processus de valorisation du travail en tant que gestionnaire du monde du travail par opposition au capital, en ce sens, en valorisant son travail, il peut aussi valoriser le travail en tant que force et pouvoir d'organisation de la société. La déférence et le respect du travail individuel et collectif ne s'opposent pas à la façon dont le travailleur se positionne dans le monde, au contraire, ils confirment sa constitution de faiseur de toutes choses et de faiseur de ce monde. En ce sens, la praxis (l'unité de penser et du faire) est centrale au travail; le travail ne doit pas être absent de la pensée et du travail quotidien, mais il doit être conscient de son rôle dans le monde et non aliéné.

Si le travail professionnel est le résultat de la division du travail dans le capitalisme, l'identification et la valorisation consciente du travail collectif observé dans cette enquête par les travailleurs stratégiques, dans les transports et les travailleurs de bus et dans l'ensemble de la classe ouvrière, ne sont pas annulées par l'apprentissage et la défense de leur métier, mais sa conscience participant à ce processus est un bâtisseur du processus d'élévation de la conscience de classe, dans un processus qui combat l'acceptation et la soumission à un ordre qui valorise le capital et nie le travail, qui nie l'importance du savoir, de la culture, de l'histoire, de la lutte d'un métier particulier. Le savoir professionnel, lorsqu'il est valorisé, connecté et participant à un processus de prise de conscience, connecte aussi de larges formes de conscience ouvrière autour de la solidarité de classe de ceux qui construisent ce monde. La conscience professionnelle fait partie de la conscience de classe à l'aube du processus de prise de conscience.

▪ Dans notre cinquième étude et deuxième complément nous étudieront plus profondément la formation de la conscience, la formation d'une conscience humaniste et basée sur la recherche scientifique; selon l'auteur Steven Mithen, les chemins de la genèse de la conscience observent des schémas d'échange entre différentes connaissances. Nous étudions la conscience depuis ses débuts, en vérifiant qu'elle passe d'une existence '*intra-muros*' sans communication dans sa spécialité de connaissance à la formation d'un espace dans la conscience d'étendue et de liberté pour l'investigation critique et scientifique participer à la transaction d'idées dans l'échange de conscience.

Mithen nous explique que pour que la conscience s'épanouisse, elle ne peut pas être cloîtrée dans des petites chapelles, mais doit circuler et grandir dans l'ampleur d'une cathédrale, échangeant les différentes connaissances de toutes les compréhensions humaines; ce qui nous fait passer de l'esprit spécialisé à l'esprit généralisé.

«L'utilisation perspicace et complexe des connaissances pour créer une nouvelle idée du monde est l'une des caractéristiques de l'intelligence spécialisée ... une super chapelle dans la cathédrale de l'esprit ... la prise de conscience intégrée du rôle d'un mécanisme intégrateur auparavant piégé dans des intelligences spécialisées isolées ... les pensées et les connaissances autrefois emprisonnées dans les chapelles des intelligences spécialisées pouvaient désormais circuler librement dans la cathédrale de l'esprit <sup>110</sup>»

Il y a environ quarante mille ans, il y a eu un changement dans l'esprit humain qui a transformé une série de connaissances indépendantes et non interdépendantes en forme d'une nouvelle pensée qui commence à échanger librement des connaissances dans la conscience. Je pense que lorsque nous expliquons les processus de la conscience, nous devons partir de là; nous passons plus de temps à expliquer les processus de la conscience, où le processus d'investigation scientifique devient plus raffiné.

L'échange historique des connaissances de l'humanité permet l'accumulation pour la classe, la méthode, la théorie, et le développement de l'investigation scientifique afin que chacun améliore en soi une connaissance supérieure selon sa capacité individuelle et collective, et contribue directement à « l'enrichissement des sujets ». Les connaissances scientifiques, historiques et philosophiques font partie intégrante du processus de sensibilisation et sont nécessaires à la pleine formation d'une avant-garde critique et préparée.

L'étude du processus de conscience critique et humaniste interroge les formes d'investigation scientifique chez les travailleurs de bus eux-mêmes, en partant du constat que ses conducteurs de bus eux-mêmes peuvent acquérir une pensée critique et scientifique pour observer le monde qui les entoure.

Nous vivons des temps sombres où l'extrême droite dévalorise la science et la méthode scientifique d'investigation exprimée dans le rejet du vaccin chez les travailleurs de bus eux-mêmes; beaucoup sont morts pendant la pandémie de covid 19, donc la formation des travailleurs avec une attention à la conscience scientifique et critique construit dans le processus de sensibilisation une lutte plus consciente de la classe ouvrière.

---

<sup>110</sup> (MITHEN, Steven ; La préhistoire de l'esprit, une recherche des origines de l'art, de la religion et de la science ; UNESP, 1996, Campinas, pages 124, 305, 309, 317).

Dans le cas du Brésil et plus précisément de Rio de Janeiro, l'influence religieuse de l'intégrisme chrétien fait penser au clivage entre l'humanisme de la Renaissance et sa pédagogie des sciences au moment précis où la science est reléguée au second plan au sein des institutions de la république; aujourd'hui que la religion devient une raison pour nier la science, la valorisation de l'investigation scientifique devient très importante parmi les travailleurs.

Une autre contribution de Steven Mithen à notre étude de la conscience humaniste et scientifique est sa vision de la conscience comme un « couteau suisse ». Pour notre étude, il y aurait la possibilité d'articuler différents outils dans un même processus de construction au sein d'un même instrument appelé conscience de classe. Nous nous approprions cette vision du processus fluide dans un espace large et approprié pour la capacité d'utilisation participative, pour l'éducation communicative et le débat d'idées dans le processus de construction de la conscience.

Ce qui rend ce processus encore plus révolutionnaire dans notre cas, c'est l'association de ces sept formes de conscience dans notre investigation combinée de la conscience de classe sous forme d'action organisationnelle ; une conscience, qui existe dans le couteau suisse dans le même ustensile mais comme différentes manières d'opérer différentes actions, qui évoluent des plus simples aux plus complexes dans leur utilisation pratique, dans la construction fluide de l'action cognitive consciente de la transformation collective de ce monde.

▪La sixième étude et le troisième supplément dans le contexte général sont l'étude de la conscience de classe au sens strict de la classe où se trouve le travailleur, mais un pas en avant, car elle est liée à 'l'autre classe' et dans ce sens classiste; dans l'action consciente de relier les luttes en reliant les luttes communes.

Lorsque le processus de prise de conscience est terminé, le travailleur ne se voit plus comme invisible, isolé et en dehors de l'équation de la création de richesses, mais comme faisant partie de la classe ouvrière; et après avoir appris à valoriser la classe spécifique, il ne le fait pas de manière corporative, mais classiste, car il voit dans l'autre partie de la classe un objectif complémentaire au sien et crée des ponts, et réfléchit à son mouvement commun, pensant à la logistique chaîne du capital pour l'opposition. Dans le cas de la catégorie des travailleurs de bus, il se renforce dans le groupe des transports et des travailleurs stratégiques, étudiant son rôle dans la classe ouvrière.



Apprendre des conducteurs de bus et de l'ensemble de la structure des services de transport public, pour comprendre son pouvoir stratégique. La connexion avec la classe à laquelle ils appartiennent et avec les autres parties de la classe leur fait comprendre l'importance de construire une grande réunion de la classe ouvrière et de construire la grève générale. Nous recherchons s'il s'agit d'une conscience de caractère intermédiaire pour l'avant-garde dans sa maturation et son accumulation, pour la conscience politique complète, à partir de la conscience syndicale; mettant en évidence qu'une seule conscience dans ce processus ne signifie pas en soi une conscience révolutionnaire, mais l'ensemble de ce processus de maturation.

Les conducteurs de bus, par exemple, l'apprentissage du 'langage' des autres travailleurs, des aériens, des travailleurs du port, du pétrolier, etc. La conscience de classe est l'unité de différentes forces de classe pour faire face à l'ennemi commun en construisant l'unité et l'unité de la classe ouvrière. Étudier les travailleurs, comparer les luttes, le salaire, les droits et le degré de pouvoir est fondamental.

- La septième étude et le quatrième complément sont l'investigation de la pleine connaissance de la conscience active et participative dans l'histoire des luttes populaires à partir de l'histoire de la lutte routière ou des travailleurs de bus, l'étude de la classe ouvrière comme accumulation et la synthèse des luttes pour le pouvoir populaire au Brésil, ce qui dans notre étude signifie la capacité du travailleur à étudier les processus historiques et à percevoir la montée et la chute d'un certain type d'organisation hégémonique populaire, ou comment les travailleurs perçoivent la montée et la chute de leur propre classe dans le contexte général (la participation au soulèvement populaire).

Pour les besoins de cette étude, nous présentons ces périodes de synthèse comme des mouvements dialectiques de montée et de chute des luttes de la classe ouvrière comme luttes populaires, pour le pouvoir populaire auprès des ouvriers : la synthèse de la lutte contre l'abolition de l'esclavage, la synthèse de la période des luttes anarchistes au Brésil, la synthèse des luttes socialistes, communistes et ouvrières, la synthèse PT parti des travailleurs, et une nouvelle synthèse, à partir du coup d'État de 2016. L'étude de la participation consciente des travailleurs à ces luttes est au cœur de notre enquête participative.

La conscience participative non seulement étudiée, mais organisée concrètement, c'est une démarche active de cette conscience vers l'acte pratique de transformation. Elle exprime la conscience participative et l'engagement dans l'histoire des travailleurs, entreprenant par son action et son engagement consciente la spécificité temporelle et territoriale étudiée pour la production de nouvelles luttes syndicales, de classe et politiques.

Réserver du temps pour s'organiser, l'étude de la formation d'une avant-garde qui s'organise activement et organise activement parce que s'insère dans la classe ; et transformer consciemment la réalité à partir de l'étude historique et pratique des possibilités de lutte concrète dans la lutte des classes. La conscience participative est directement insérée dans la phrase de Karl Marx dans la thèse 11 de l'idéologie allemande (les thèses de Feuerbach): « les philosophes viennent d'interpréter le monde de différentes manières ; il s'agit cependant de le transformer <sup>111</sup>».

Il ne suffit pas de savoir qu'il faut changer ce monde, mais qu'il faut aussi s'engager et participer à agir pour le changement de ce monde, et en ce sens, il est nécessaire de s'organiser individuellement et collectivement, de réserver du temps et d'être discipliné pour participer à la lutte politique, de classe et concrète des travailleurs. Cela signifie : *s'organiser pour organiser les travailleurs*.

Nous avons étudié la différenciation de l'action politique à l'usine, dans le garage, aux points de reddition et aux gares routières. Après avoir présenté notre étude générale de la conscience de la catégorie routière, nous pouvons passer à l'étude de Lowy sur les spécificités des différentes formes de conscience politique et organisationnelles de différentes formes d'avant-garde politique.

« Cet article cherche à analyser certains aspects de la « conscience de classe » dans un groupe de 82 dirigeants syndicaux, délégués du IIe Congrès national des travailleurs de la métallurgie qui eut lieu à Itanhaém, près de São Paulo, en avril 1959. <sup>112</sup>Les délégués, élus aux assemblées syndicales, dans la proportion d'un à cinq mille travailleurs, venaient de plusieurs États de la Fédération brésilienne : São Paulo (délégation la plus importante), Rio de Janeiro, Guanabara, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Santa Catarina, Paraná, Pará, Ceará, Alagoas » La contribution de Lowy est l'investigation du concret de la conscience de classe dans l'étude du concret de classe, l'étude de l'ascension et de la condition stratégique de classe ; et aussi sur la différenciation de l'action politique communiste, socialiste et anarchiste. Notre étude analysant les différentes synthèses des luttes pour le pouvoir populaire au Brésil a observé ces mêmes acteurs dans la production théorique et l'action organisationnelle.

---

<sup>111</sup> (ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. Idéologie allemande. São Paulo : Boitempo, 2007).

<sup>112</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133–142, jul. 1970

· Le processus d'étude de la conscience dans la recherche: Nous étudions la prise de conscience du processus de renouvellement et d'optimisation syndicale à Rio de Janeiro, et la récupération de l'outil syndical à Niterói dans l'étude de la condition stratégique et de la conscience de classe. L'étude de Lowy sert de base pour vérifier le caractère stratégique des travailleurs de bus et les paramètres de sa conscience; il nous offre une base empirique et théorique pour différencier les pratiques organisationnelles basées sur différentes conceptions théoriques et politiques de la réalité, permettant une contribution importante pour différencier l'action organisationnelle idéologique du radicalisme et de l'action réformiste.

Nous avons pu observer, sur plus de deux ans, lors de la pandémie de covid 19 dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, plus précisément à Niterói et région, 100 travailleurs les plus proches, en deux équipes, mesurant précisément leur engagement en étudiant l'opposition, qui a commencé avec 42 candidats à la direction syndicale se réunissant deux fois par mois en réunions ordinaires et extraordinaires, à la porte des garages, aux redditions de travail, aux gares routières, dans les rues, le processus de conscience de classe. De cette façon, nous avons enquêté non seulement sur la direction, mais aussi sur les surveillants et scrutateurs de l'élection syndicale, et les partisans de l'élection, dans les commissions et conseils de travailleurs et en dehors de ces espaces.

La direction qui a commencé avec 42 candidats à la direction syndicale, en compte aujourd'hui 32, certains sont morts pendant la pandémie, d'autres sont partis la première semaine et d'autres au fil du temps ; donc, nous comprenons que même si nous avons pu avoir atteint un certain type de formation professionnelle et humaniste dans les nombreux cours sur deux ans, la moitié n'a pas atteint une formation syndicale complète.

Au fil du temps, nous avons pu observer les différents processus de prise de conscience, ou différents types d'outils de conscience. Le grand laboratoire de la conscience dans sa « conscience positionnelle », les formes de recherche professionnelle, humaniste et scientifique ; à travers de nombreux types de formations que nous détaillons encore plus en détail dans ce chapitre ; la formation syndicale, en raison de la capacité à appréhender le syndicat comme un outil de la classe ouvrière pour lutter contre les patrons, et pas seulement comme une structure d'entraide.

On se réfère à la formation syndicale pour la capacité à appréhender le syndicat comme un outil de classe pour combattre les patrons, et non comme une structure d'assistance ; la moitié qui a dépassé la barrière de la formation syndicale se distingue de l'autre, par la conscience syndicale, mais aussi par sa position ou son camp dans la lutte des classes.

Nous avons observé aussi les processus qui nous ont fait vérifier différents types de conscience dans la lutte des classes: ceux qui ont pour la plupart atteint et formé ou ceux qui avaient déjà une conscience de position en tant que travailleur, celui qui valorise leur profession dans la conscience professionnelle et l'entrée dans la construction de différentes manières d'agrandissement dans l'étude et l'investigation scientifique de leur propre travail concret et dans la réalité concrète.

Le difficile métier d'étudier pour avoir une approche critique et humaniste de la société capitaliste, et la valorisation du métier professionnelle, de la lutte des classes contribuent à améliorer l'outil syndical. Des vingt candidats qui ont surmonté la «barrière de la conscience syndicale», ces sont ces candidats parmi d'autres travailleurs qui se sont démarqués dans cette étude que nous détaillerons plus tard, mais qui ce sont importants maintenant pour correspondre à l'étude de Lowy, car Lowy n'individualise pas combien de travailleurs passent par ces niveaux de conscience. Dans notre étude : nous avons pu vérifier vingt travailleurs désireux d'apprendre le syndicalisme dans son sens le plus profond de la lutte des classes.

Surmonter « la conscience syndicale », et cela ne signifie pas seulement défendre la structure syndicale; mais travailler quotidiennement à son amélioration, et être conscient que le syndicat est un outil de lutte pour la classe ouvrière, qui, par conséquent, a besoin d'être constamment récupéré, soigné, nettoyé, renouvelé, armé et optimisé. Sur ces vingt, nous n'en avons observé que quatre avec la possibilité d'un travail pour la conscience de classe : celui qui traite de l'échange avec d'autres catégories et approfondit cet apprentissage puis revient à la catégorie des travailleurs de bus avec la sagesse et l'expérience acquises. Nous vérifions et enquêtons au préalable.

Et, enfin, quatre avec le potentiel de croissance de la conscience politique, la conscience idéologique du radicalisme ; et seulement deux qui commencent à organiser leur vie pour une vie militante avec volonté et dévouement ; la préparation et la discipline organisationnelle pour embrasser la dernière conscience de classe, la conscience de la praxis organisationnelle pour la révolution brésilienne et le pouvoir populaire.

Dans les recherches que nous avons menées auprès d'une soixantaine de travailleurs de base, puis jusqu'à près d'une centaine, c'est-à-dire en plus des candidats à la direction de quarante-deux travailleurs de Niterói et de la région qui ont été impliqués dans le processus électoral de l'opposition '*chapa 2*' au cours des deux dernières années, nous avons obtenu résultats similaires aux résultats obtenus avec la direction de l'opposition. Dans nos études préliminaires et plus tard nous approfondirons cette étude pour découvrir qu'environ seulement dix pour cent du total des travailleurs atteignant un processus de conscience de classe, politique et participatif supérieur.

D'abord, l'euphorie caractéristique du début de toute bagarre, une fois confronté au délai de deux ans, est consommée la moitié des personnes interrogées. 'Le feu dans la paille n'a pas atteint la forêt verte', pour paraphraser un dicton africain, ce mouvement qui a consommé la moitié de la participation des travailleurs, ne leur a pas non plus permis d'atteindre la conscience syndicale, et il s'est produit en pleine première année d'études.

Nous avons observé, en parallèle, que la persécution des employeurs avec l'aide de la direction bureaucratique et jaune du syndicat a très bien joué à cet égard, avec des pressions ininterrompues pour qu'ils renoncent à la tâche à aider l'opposition. Et à la fin, ils se résumaient à dire « Je vais voter pour vous, mais je ne peux plus m'impliquer dans le processus ». Selon notre hypothèse, la participation syndicale fait partie de la participation de classe et aussi politique.

Sur les trente restants qui accèdent à la conscience syndicale parce qu'ils passent par les mêmes étapes de formation de position professionnelle et humaniste pour une conscience critique, et deviennent des « leaders syndicaux » dans la pratique, dix pour cent ne s'intéressent qu'à la formation de classe, et encore la moitié cherche une formation pleinement exigeante; une petite partie s'organise et fait le saut d'une implication maximale et a le potentiel d'une lutte politique pour la conscience politique et la pratique politique. On observe tout au long du travail d'enquête le saut qualitatif de la base organisée, la participation se hisse au rang le plus élevé du fait de l'effort d'organisation des deux parties, organisatrice et organisée.

Nous précisons que la majorité étudiée est venue dans le processus de luttes et s'est préparée à la lutte, certaines en confrontation directe avec les patrons à travers les commissions et conseils de base, d'autres sont devenues « cadres » à travers l'étude mais surtout en mûrissant dans la lutte pratique; certains ont été licenciés dans le processus.

Au final, on dialogue avec Lowy ; une plus grande « division des étapes de prise de conscience » permet d'allonger le processus et de permettre un plus grand soin dans le processus d'organisation pour 'passer par ces étapes'. Le passage devient plus concluant s'il y a un plus grand soin organisationnel, du souci qualitatif aussi bien que quantitatif de l'implication dans le processus d'organisation. Mais ce n'est pas mécanique, cela implique le nombre d'organiseurs individuels et collectifs (cadres et commissions) préparés qui influent directement sur la qualité et la quantité du processus.

Lorsque nous comparons les chiffres de ces deux années, nous voyons qu'ils se sont pratiquement répétés ; la moitié des militants syndicaux qui étaient mieux préparés pour le leadership avec des études et une plus grande implication pratique, et un petit pourcentage de ceux-ci pour une utilisation future dans le processus d'action organisationnelle de classe avec d'autres catégories. En plus de ceux-ci, d'autres 'élevées dans la lutte' prennent la tête des commissions de base, des occupations, des grèves qui ont été produites en grande partie par leur effort personnel et aussi à cause du travail dans ces commissions. Comme nous l'avons vu, ce sont là les plus grandes possibilités d'élever la conscience politique dans l'engagement nécessaire, plein et mûr.

Quand on analyse nos études aux côtés de celles de Lowy, on constate que pour chaque formation syndicale au sens de l'étude qu'il aborde pour nous, seul un petit pourcentage acquiert la conscience politique dans son sens maximum de lutte des classes. Cette proportion qui se répète dans la direction, la base organisée, la base non organisée au prorata du nombre d'organiseurs impliqués - le nombre d'organiseurs - détermine en proportion directe l'ascension du passage de la conscience de position à la conscience syndicale et du syndicalisme à la conscience politique. Nous considérons ce nombre comme « un nombre correspondant », *car il semble correspondre au nombre d'organiseurs dans un rapport d'un pour un*. Un grand cadre formé dans le processus d'organisation pour chaque cadre d'organisation impliqué dans l'organisation.

Dès que nous pourrons évaluer plus profondément les résultats et les données, et nous le ferons mieux dans le chapitre suivant, mais de manière préliminaire, nous pouvons affirmer que : *le nombre de cadres impliqués dans l'organisation correspond au nombre de travailleurs mieux organisés, et comme le nombre de cadres est petit, le nombre d'organisés est également petit. Le nombre proportionnel de personnel (cadres) x travailleurs organisés est également un nombre pratique.*

· Nous revenons donc à l'étude de Lowy, à ce point fondamentale et complémentaire à notre étude de la conscience de classe et des ouvriers de bus comme « centraux et prioritaires » dans la montée des luttes des ouvriers des transports et stratégiques. Et nous ajouterons une nouvelle et très importante étude, faisant une analyse comparative entre la conscience et le travail organisationnel des anarchistes ; des communistes et des socialistes ; et enfin les travaillistes et ceux de la social-démocratie brésilienne tardive.

Lowy nous permettra alors de répéter la méthode : étudier l'organisation communiste et socialiste, et l'organisation « ouvrière » remplacée par l'organisation du PT parti des travailleurs que nous investiguerons au XXI<sup>e</sup> siècle. Ces facteurs s'avèreront déterminants pour le travail d'organisation que nous allons rechercher à partir de la structure théorique de chaque organisation politique, et du rapport des travailleurs de la base organisée avec ces militants.

« Au Brésil, du début du XX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1959, deux grands courants « d'idéologie radicale » ont joué un rôle important dans le mouvement syndical : les anarchistes, dont l'influence a été prépondérante jusqu'au milieu des années 1930, et le Parti communiste brésilien PCB. Il y avait aussi des groupes socialistes dispersés et inefficaces, que certains ont rejoints en 1945 pour former le Parti socialiste brésilien PSB. L'idéologie du PTB (« le parti travailliste »), mélange un '*suis generis*' de nationalisme, de syndicalisme et 'd'État pourvoyeur', ne remet pas en cause le régime social et économique et ne peut être qualifié de radicale<sup>113</sup> ». Lowy enseigne que la grande opposition avec le capital, ce sont les partis radicaux ; la social-démocratie ouvrière comme le PTB, ou la social-démocratie tardive comme le PT ne répondent pas aux exigences d'une contradiction profonde ; ne remet pas en cause le régime social et économique.

Dans l'œuvre de Lowy, socialistes et communistes sont du même côté, celles liées aux partis ouvriers ou '*Labour*' ou sociaux-démocrates seraient dans un autre domaine, celui qui n'approfondit pas le processus de conscience de classe pour rompre avec ce système. Dans le cadre de l'enquête routière, nous avons également observé cela en relation avec le '*petismo*'.

---

<sup>113</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133–142, jul. 1970

Nous ne nions pas l'importance de la lutte du PT, qui est fondamental pour structurer certains des syndicats les plus combattifs du Brésil, mais nous évaluons de manière critique les effets d'une idéologie de conciliation de classe qui s'est avérée très mauvaise pour la majorité des travailleurs. Avec la présence de l'organisation hégémonique du PT dans le processus d'enracinement critique, où il n'y a pas d'espace vide, on observe l'occupation de ces espaces tantôt par la bureaucratie, tantôt par l'extrême droite.

Analysant empiriquement Lowy par rapport à la conscience syndicale et politique, observant l'analyse de la présence de militants anarchistes, communistes, socialistes et sociaux-démocrates, nous concluons que la présence communiste et socialiste fait un bond dans cette organisation, qu'il y a un différentiel radical dans politique et organisation par rapport aux travaillistes et aux sociaux-démocrates.

Dans ce que Lowy appelle « la conscience radicale - idéologique <sup>114</sup> » et nous, avec la catégorie routière, nous appellerons simplement la conscience politique ; ceci comme la conscience de l'occupation des espaces de pouvoir dans le débat sur les espaces de pouvoir dans le garage, dans la communauté, dans la révolution brésilienne dans le contexte de l'Amérique latine, un débat que l'on pourrait dire qui traverse tous les autres formes conscience de classe, et renvoie à la gestion des moyens de production et au contrôle politique de la société fondés sur le contrôle politique du travail.

Nous recherchons également un type particulier de conscience qui n'est pas enseigné dans la superstructure capitaliste ; la lutte des classes ne s'apprend pas à l'école, en famille, à l'église, avec des amis et surtout pas sur le lieu de travail et à la maison, il est donc très difficile pour les travailleurs de comprendre de manière critique la présence d'un militantisme radical dans leur action organisationnelle dans ces espaces. La prise de conscience et apprentissage de la confrontation, de la réflexion et de l'après-négociation.

Prise de conscience et apprentissage de la confrontation, de la réflexion et de l'après-négociation. D'où l'importance d'une « prise de conscience de position », sous la forme d'un travail de recherche critique stimulant les travailleurs de bus, parallèlement à l'appréciation de leur métier professionnel pour préparer la conscience politique au radicalisme après un travail avec la conscience syndicale et de classe.

---

<sup>114</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970



Nous aurons l'occasion de vérifier plus souvent « ces phases de connexion de conscience », dans les possibilités d'analyse de l'action syndicale à partir de l'organisation politique des cadres communistes, socialistes et sociaux-démocrates; étant important de vérifier que l'organisation individuelle pour une vie militante serait dans notre recherche pour augmenter la conscience politique, ou idéologique radicale dans la praxis organisationnelle, comme une manière de donner du concret et de la forme organisationnelle. (La ligne politique de la social-démocratie soumise aux socialistes et aux communistes)

« Le dernier élément a reçu un énorme pourcentage de réponses, toutes caractérisées par un refus d'alignement politique. Prenons quelques exemples : « Tous les partis ont des bons et de mauvais dirigeants » ; « Je ne juge pas les dirigeants syndicaux aux couleurs d'un parti politique » ; « les meilleurs dirigeants syndicaux sont ceux qui défendent activement les travailleurs dans leur profession » ; « Ceux qui ne mélangent pas politique et syndicalisme » ; « Ceux qui font la publicité de leur idéologie politique » ; etc. Certains travailleurs ont tout simplement refusé de répondre à cette question : « de telles questions sont inutiles » ; « Je considère cette question comme déplacée », etc. <sup>115</sup>» Et nous verrons que les réponses à Lowy dans les années 1960 et 1970 seraient les mêmes dans le premier quart du 21<sup>e</sup> siècle.

Avec Lowy, si l'on regroupe toutes ces réponses sous l'étiquette « Syndiqués sans affiliation politique », on obtient la répartition suivante : Communistes et socialistes, aucune affiliation politique, et aux travaillistes (*partido trabalhista brasileiro PTB*) <sup>116</sup>

| <b>Communistes et socialistes</b> | <b>Aucune affiliation politique</b> | <b>Travaillistes (Partido trabalhista brasileiro PTB)</b> |
|-----------------------------------|-------------------------------------|---|
| 32,9%                             | 25,6%                               | 41,5%   |

<sup>115</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133–142, jul. 1970

<sup>116</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133–142, jul. 1970

Si l'on considère le groupe socialiste-communiste comme celui qui correspond le mieux au type de conscience idéologique radicale, on constate une forte corrélation entre l'idéologie et le degré d'urbanisation. Pour cela, les délégués ont été divisés, selon leurs lieux d'origine, en deux sections caractérisées par le degré d'urbanisation :

Zone 1 : São Paulo et ses environs, Rio de Janeiro (État de Guanabara).

Zone 2 : Toutes les autres villes représentées du pays au Congrès.

La relation zone-idéologie est impressionnante :

| <b>Zones</b> | <b>Communistes et socialistes</b> | <b>Aucune affiliation politique</b> | <b>Travailleurs (Partido trabalhista brasileiro PTB)</b> |
|--------------|-----------------------------------|-------------------------------------|--|
| Zona 1       | 66,5%                             | 29,3%                               | 4,2%   |
| Zona 2       | 18,9%                             | 24,1%                               | 57,0%  |

Et maintenant avec notre étude dans toute la région métropolitaine de Rio de Janeiro : si l'on regroupe toutes ces réponses sous l'étiquette « Syndiqués sans affiliation politique que pour notre étude nous n'avons pas utilisé, pour les besoins de cette recherche, l'affiliation à un parti politique, mais la sympathie et le vote dans la gauche sociale-démocrate, socialiste et communiste », on obtient la répartition suivante :

Communistes et socialistes aucune affiliation politique et aux sociaux-démocrates.

| <b>Communistes et socialistes</b> | <b>Aucune affiliation politique</b> | <b>Sociaux-démocrates (Parti des travailleurs du PT)</b> |
|-----------------------------------|-------------------------------------|--|
| 5,0%                              | 67,0%                               | 28,0%  |

Si l'on considère le groupe socialiste-communiste comme celui qui correspond le mieux au type de conscience radicale idéologique, on constate que l'on continue, comme dans l'étude de Lowy, une forte corrélation entre l'idéologie et le degré d'urbanisation. Mais nous ajoutons que la différence entre la capitale Rio de Janeiro et Niterói et région ne se réfère pas seulement au degré d'urbanisation, mais à des facteurs complémentaires à l'urbanisation, qui sont certainement beaucoup plus grands à Rio de Janeiro en se référant à la région métropolitaine orientale avec Niterói et São Gonçalo, mais surtout Itaboraí, Rio Bonito et Maricá, ce sont des lieux où la population et les travailleurs des bus sont plus conservateurs, ajoutant que des aspects de conservatisme religieux chrétien se sont fortement vérifiés dans ces espaces.

Un autre point très important est de vérifier comment il y a une inversion entre le processus politique vécu par Lowy et notre enquête, alors que plus ou moins 70% des travailleurs étudiés par Lowy, (même chez les dirigeants syndicaux) sont liés à une sorte d'affiliation politique. Aujourd'hui, ces chiffres appartiennent à ceux qui n'ont aucune affiliation politique progressiste ou de gauche, dont beaucoup sont liés à la politique conservatrice libérale et même à l'extrême droite.

Nous pouvons approfondir l'étude par rapport à l'extrême droite, mais le point principal que nous voulons souligner est que les travailleurs des bus, bien qu'occupant potentiellement une position de luttes ascendantes, n'ont pas une coexistence permanente avec le débat politique, soit *'latu'* ou *'au sens strict'* : et nous constatons au préalable que ces travailleurs se trouvent dans une position éloignée de la « classe en soi qui devient une classe pour elle-même ». Les interviewés ont été divisés, selon leurs lieux d'origine, en deux sections caractérisées par le degré d'urbanisation et de conservatisme, y compris le conservatisme religieux.

Zone 1 : Capitale de Rio de Janeiro.

Zone 2 : Toutes les autres villes de l'est métropolitain, en particulier Niterói avec sa région. La relation zone-idéologie est la suivante :

Zones communistes et socialistes, aucune affiliation politique et les sociaux-démocrates (Parti des travailleurs du PT)

| <b>Zones</b> | <b>Communistes et socialistes</b> | <b>Aucune affiliation politique</b> | <b>Sociaux-démocrates (PT)</b> |
|--------------|-----------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| Zone 1       | 8,0%                              | 60,0 %                              | 38,0%                          |
| Zon2 2       | 2,0%                              | 80,0%                               | 18,0%                          |

Notre étude vise à enquêter sur une centaine de travailleurs pendant deux ans dans le processus de renouveau syndical à Rio de Janeiro, Niterói et à peu près dans toute la région métropolitaine, en ce sens, nous cherchons à identifier la conscience syndicale, la conscience de classe et la conscience politique; et à la suite des études de Lowy pour déterminer où se situe la ligne communiste et socialiste dans son sens le plus radical, pour identifier ceux qui sont complètement en dehors du débat politique dans son sens le plus profond du pouvoir populaire; mais aussi dans son sens politique et parlementaire de construire des réformes de base dans leur sens le plus radical, et enfin où se situent les progressistes et les sociaux-démocrates dans le sens de la garantie de droits et de garanties minimaux.

Nous avons accompagné ces presque d'une centaine de travailleurs de la manière la plus intime dans la mesure de nos conditions et possibilités, et malgré la pandémie du covid 19, nous avons pu étudier le positionnement politique en individualisant les réponses et en les appelant par leur prénom, en les étudiant quand ils se plaçaient eux-mêmes dans des espaces de débats politiques profonds, dans des affrontements de classe et dans les actions syndicales les plus variées qui revenaient toujours au débat commencé par Lowy et poursuivi par nous : où se trouvent la conscience, les cadres communistes et socialistes chez les travailleurs stratégiques.

En revanche, l'étude de Lowy est fondatrice en tout point, elle nous garantit les bases d'une réflexion sur les représentants syndicaux, sur le mouvement syndical dans ses lieux les plus stratégiques, avec le débat sur la ligne politique, et les processus d'élévation de la conscience de classe. (Une étude séminale pour vérifier si la conscience politique a progressé ou régressé avec le processus d'urbanisation).

Reprenant les conclusions de Lowy : « Il paraît plausible que le processus d'urbanisation, le milieu socioculturel des grandes villes, la rationalisation et la sécularisation des rapports sociaux, la rupture des liens traditionnels et familiaux et leur remplacement par un rapport de classe impersonnelle, la concentration d'un grand nombre de travailleurs dans de vastes entreprises crée des conditions favorables à l'émergence et à la cristallisation des éléments constitutifs de la conscience idéologique radicale <sup>117</sup>»; si l'on parle des années 1950, 1960 et 1970, cette importance dans les régions industrielles et métropolitaines augmente en 2018 - 2022 ; la croissance de l'extrême droite augmente dans la ruralité, la classe moyenne, la périphérie urbaine, et dans l'ensemble.

Bien sûr, comme nous l'avons déjà souligné, la question de l'urbanisation en soi ne suffit pas à expliquer la raison de ce manque de formation politique au XXI<sup>e</sup> siècle, alors que l'écrasante majorité de la population brésilienne est aujourd'hui urbaine, et nous l'étudierons mieux dans le chapitre suivant, et nous espérons que ce que nous ne pouvons pas répondre peut servir de base pour de futures études. Suite aux études comparatives, mais aussi pionniers en la matière, à chaque étape de la thèse on observe dans la montée de la centralité stratégique comme organisation du pouvoir politique, une concentration sur la « centralité routière », comme potentielle centralité stratégique de l'organisation dans le visage de l'arrangement actuel du système capitaliste.

· Et enfin la dernière contribution de Lowy à notre étude : la base théorique pour l'étude du travail organisationnel pratique à partir des cadres politiques préparés à la praxis ou la pratique de la radicalité, à travers les communistes et les socialistes (l'ensemble des forces politiques communistes et socialistes); avec des possibilités de réformisme radical, dans un caractère exceptionnel d'association dans la lutte et même au-delà dans le programme, avec la social-démocratie classique, dans le travaillisme' et dans la social-démocratie du PT, lorsqu'ils sont alignés sous une ligne progressiste de réformes de base, rénovatrice et révolutionnaire. Le chemin d'investigation sera repris dans les chapitres suivants, un apport de la théorie socialiste versus social-démocrate dans l'organisation du débat et de l'investigation scientifique, l'investigation elle-même, et les considérations et conclusions préliminaires.

---

<sup>117</sup> LÖWY, Michael. "Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil" In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133-142, jul. 1970

La contribution de Lowy nous fait placer la question routière (le pouvoir des conducteurs de bus) au centre de notre analyse ; et même si d'autres secteurs sont travaillés, nous ferons toujours la comparaison avec la catégorie des travailleurs de bus. On a pu aussi observer tout au long de l'œuvre de Lowy le souci d'enquêter sur les processus de construction de la conscience de classe, ce que nous cherchons à accroître avec de nouvelles « phases et étapes » dans les outils d'investigation.

Et, enfin, l'apport des différentes formes de praxis comme théorie et praxis ensemble dans l'organisation de différents drapeaux politiques, entre communistes, socialistes, et la social-démocratie. *(Lorsque la ligne politique radicale idéologique correcte enracinée dans la base par les communistes et les socialistes est constituée, l'ensemble des forces de gauche qui comprend la social-démocratie et l'ensemble de la classe ouvrière organisé est renforcé et unifié, et lorsque le contraire se produit, cet ensemble est affaibli).*

Dans notre cas, après avoir critiqué la théorie, principalement dans ses aspects organisationnels, nous examinerons et parcourrons la théorie de la révolution brésilienne, et nous approfondirons et évaluerons cette théorie sous la conception de l'unité par les fronts populaires, et nous recueillerons cette théorie, mettre à jour cette théorie avec notre propre investigation, étudier sa méthode aujourd'hui dans le mouvement politique ; et soumettre aux travailleurs nos propres conclusions préliminaires.

Dans le cas des travailleurs des autobus, les conducteurs de bus, nous avons préparé, à travers ces trois auteurs importants : Caiafa, Takashi et Lowy, la voie à nouveau sept champs d'investigations, où chaque champ différent nous mettra finalement devant la conclusion préliminaire des trois grandes caractéristiques perceptibles dans la catégorie routière, au niveau cœur de cette enquête : la centralité, l'accessibilité et la capillarité (l'omniprésence) qui configure le potentiel du pouvoir face à l'ennemi capitaliste.

Étudiez les travailleurs de bus « ces conducteurs qui ne veulent pas être conduits » en profondeur, étudiez cette catégorie dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, en nous concentrant sur la partie orientale, dans la région de Niterói. Étudier la catégorie des travailleurs de bus dans le contexte des travailleurs du transport et des travailleurs stratégiques. Étudiez le protagonisme de la lutte des ouvriers de ces travailleurs à cette période c'est étudier la question stratégique *strictu sensu*.

Entreprendre une enquête basée sur nouvelles sept études menées au fil des ans, à la suite de la montée populaire en 2008, 2009 -2012 ; et plus fortement 2012 / 2013 et continuer avec l'accent sur les quatre dernières années ; avec une action d'enquête très spécifique et particulière, car elle a été menée lors de la pandémie de covid 19 au cours des deux dernières années, période dont l'attention a été très importante auprès des travailleurs de bus en 2020 – 2022 c'est notre façon de préparer d'autres études dans d'autres catégories stratégiques. Nous avons choisi de partir du plus central vers le plus périphérique.

L'étude du travail organisationnel anarchiste, communiste, socialiste, social-démocrate, ouvrier, progressiste, humaniste, du PT correspond à l'étude de la théorie et de la forme organisationnelle de chaque drapeau politique, notre étude à cet égard poursuit l'investigation de Lowy (vérifie si oui ou non la conscience de classe progresse, si elle monte ou non dans son sens radical, politique, idéologique). Nous étudions de manière critique la théorie et la pratique de l'organisation, de la formation et de l'investigation dans la réalité concrète de la catégorie routière, l'étude de la montée produite à partir de la crise capitaliste de 2008 dans l'affrontement permanent entre la bureaucratie syndicale et son dépassement; la centralité des catégories stratégiques parmi les plus essentielles au fonctionnement du système, pour interrompre le système ou le mode de production capitaliste.

Il faut toujours revenir à la recherche et confronter la recherche ancienne avec celle qui est la plus proche de la réalité concrète dans laquelle nous vivons. L'étude de la conscience de classe c'est laquelle que nous devons déterminer et mesurer par l'observation et l'investigation objective dans son secteur le plus stratégique. Nous devons étudier la construction de la défense la plus efficace contre l'attaque, et que l'investigation de la construction de la conscience de classe commence par une investigation approfondie des travailleurs des secteurs stratégiques et des travailleurs des transports et des travailleurs de bus ; et enfin, l'étude de la théorie politique qui soutient l'action organisationnelle et stratégique.

## Conclusion du deuxième chapitre

Dans cette partie d'investigation de thèse nous avons réalisé 3 carnets de terrain. Dans les conducteurs « *rodoviários* », nous retrouvons la méthode de l'investigation, la synthèse, l'antithèse et la thèse elle-même. Le mouvement du pouvoir dans la ville est dans le mouvement de la ville, la classe ouvrière est portée par le mouvement des travailleurs des bus dans le trajet quotidien et l'action déshumanisante du capitalisme « *rodoviarismo* ». Dans 'les trajets urbains, nous étudions aussi la centralité des conducteurs de bus en tant que trajets humains de leur pouvoir'. Le mouvement organisé de la ville en matière de production et de circulation favorise le protagonisme et l'action stratégique de ces travailleurs, et l'augmentation de la gestion directe dans les lieux de travail et logement intensifie ce pouvoir. L'action organisationnelle du pouvoir dans le bus trouve un espace propice à la prise de conscience politique.

L'enjeu central de notre recherche s'interroge sur le renouveau syndical des conducteurs « *rodoviários* » dans la montée et le renouveau de la lutte dans la période étudiée 2012 - 2017 . L'expérience de la puissance directe dans les garages dynamise l'expérience de la puissance directe dans le syndicat pour son renouvellement. Rénover, c'est construire une organisation qui minimise la spontanéité et surmonte la bureaucratie pour battre le patron. Les couleurs syndicales par observation sont : blanc - le vide dans le syndicat, jaune - le patron dans le syndicat, rose - politique bourgeoise dans le syndicat, rouge - construction du pouvoir populaire dans le syndicat. Le syndicalisme n'acquiert qu'une centralité organisationnelle et devient l'outil le plus pertinent de la lutte stratégique dans son processus de renouvellement, cherchent à s'enraciner et à former des leaders.

Nous observons les possibilités d'essor d'une nouvelle catégorie stratégique, et l'organisation d'une défense capable d'interrompre la production dans son moment circulatoire, d'arrêter la production en circulation ; d'où le développement de l'étude des processus de prise de conscience pour occuper des espaces de pouvoir et accomplir des tâches importantes. De l'étude de la conscience professionnelle au travail pouvant conduire à la gestion professionnelle du travail, nous étudions l'aube des consciences à la conscience politique, qui apprend le langage de la catégorie et des autres catégories et le langage de la classe comme le syndicat, la classe et la politique. Le développement 'd'une conscience en soi et pour soi' signifie une conscience politique pour la participation, où il faut apprendre au travailleur à se sacrifier pour la classe ouvrière.



Pour chaque cadre organisateur formé, il y a un projet organisationnel collectif qui s'additionne généralement d'un cadre à deux, qui cherche à comporter dans la ligne politique organisationnelle de la social-démocratie une prédominance de la radicalité idéologique typique des socialistes et des communistes. Nous assistons l'augmentation du conservatisme d'extrême droite également dans les zones urbaines en raison de la perte de fondements critiques dans le processus le plus élémentaire et historique. Dans l'étude qui appelle les ouvriers par leur nom, nous plaçons la « question rodoviária » au centre de notre analyse du pouvoir pour démontrer qu'une théorie correcte unifie l'ensemble des forces de gauche, mais quand elle est fautive, le contraire se produit.

Dans le deuxième chapitre, nous avons pu prouver et démontrer que l'étude des sept consciences dans le processus de prise de conscience des travailleurs stratégiques, à partir de prise de conscience des conducteurs est directement liée à la perception de sa centralité stratégique. Que l'enquête doit être étudiée comme une accumulation d'expériences et de connaissances du travailleur dans sa communauté, et son milieu de travail; où il joue un rôle prépondérant dans ce processus de perception de chaque étape.

Nous nous avons pu développer une étude à partir du processus de prise de conscience et sensibilisation : 1° - qui fait référence à la prise de conscience de l'importance du métier de conducteur d'autobus par le conducteur d'autobus: pour les travailleurs collectivement, dans le secteur et dans la société ; 2° - en passant par la conscience de la position que l'ouvrier occupe dans le mode de production et de circulation capitaliste avec la conscience conséquente de la position politique dans le conflit de classe ; 3° - et enfin dans ce que nous considérons comme une conscience « fondamentale » et « scientifique humaniste », la conscience qu'il est nécessaire d'étudier de manière critique son métier, la réalité et le fonctionnement de la société.

4° - Dans ce que nous appelons la conscience intermédiaire, il y a la conscience syndicale, dans ce qui comprend le syndicat comme un outil des travailleurs dans leur renforcement collectif dans le conflit de classes. 5° - Et le développement d'une conscience supérieure; une conscience de comprendre l'ensemble des catégories stratégiques, sachant qu'un secteur ou une catégorie où vous travaillez spécifiquement ne peut pas gagner seul, mais gagner avec l'ensemble des catégories stratégiques, cela constitue un fondement de la conscience de classe.

6° la conscience politique dans son sens le plus large peut être constitué dans la conscience politique et mûre de la compréhension du conflit de classes, et dans son sens encore le plus large et dans son sens le plus étroit dans l'analyse, de la compréhension de l'exploitation, de la domination et des oppressions dans le mode de production et circulation capitaliste. 7° - Mais aussi, et enfin, la compréhension et la recherche de la conscience participative, celle « *qui s'organise pour organiser* » la classe ouvrière.

Nous étudions également comment se produit concrètement, en tant que programme, dans le processus de prise de conscience étudié, la participation des cadres et dirigeants communistes, socialistes et sociaux-démocrates à la planification et à l'organisation du processus de prise de conscience. Nous commençons à étudier en détail le processus de développement et de sensibilisation des conducteurs de bus.

Au cours des plus de deux dernières années, nous avons procédé à une analyse approfondie d'un groupe général et non organisé de ces travailleurs, en les comparant à un groupe 'organisé', ce qui signifie qu'ils participaient plus fortement aux activités syndicales ; un groupe dans la direction syndicale des conducteurs de bus, un groupe qui a participé à des activités et des grèves dans d'autres catégories, et enfin, un groupe avec une activité politique au sens strict, pour développer notre analyse commune des processus de prise de conscience.

Ce que nous voulons prouver et démontrer dans ce chapitre se rapporte à l'effort d'enquêter sur la conscience et le processus d'élévation de la conscience à partir de l'étude détaillée des travailleurs, et c'est ce que nous avons fait à travers Caiafa ; deuxièmement, nous démontrons que ce processus s'est intensifié en participation active à partir de la crise capitaliste de 2008, avec un accent à partir de 2012 / 2013. Et plus encore, nous cherchons à démontrer les raisons pour lesquelles ce processus de prise de conscience a été interrompu dans l'étude de Takashi.

Et, nous avons pu enquêter sur les processus de prise de conscience, principalement en approfondissant l'étude de Lowy sur la conscience en tant que 'conscience des travailleurs', la conscience de l'outil syndical et politique. Enfin, que sous certaines conditions, dans l'espace et dans le temps, une certaine catégorie 'centrale' prend la tête du processus des luttes, au milieu des luttes et de la montée de toute la classe ouvrière. Ce qui signifie qu'une certaine centralité, consciente ou non, peut assumer une « position dirigeante » dans le cadre de toute l'ascension de la classe ouvrière.

## Chapitre III

# Analyse des résultats des études menées dans sept enquêtes différentes auprès des conducteurs de bus

### Centralité, accessibilité, omniprésence

Notre enquête sur les chauffeurs de bus est la plus vaste, la plus profonde et la plus détaillée, car nous comprenons qu'il est très difficile d'entreprendre un processus de luttes, sans organisation, et d'organisation sans enquête ; dans toutes ces étapes un détail exhaustif s'impose, pour que l'on puisse enfin simplifier la lutte, l'organisation et l'enquête elle-même dans ses résultats.

Nous entreprenons un parcours théorique qui nous aide et nous structure pour se lancer dans le travail de terrain de la manière la plus rigoureuse et la plus créative, ou dans la pure recherche routière de terrain; en ce sens, nous commençons maintenant à présenter chacune des différentes études que nous avons menées sur la catégorie des travailleurs de bus dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro; avec un accent sur la capitale, mais principalement sur ce que nous appelons la région métropolitaine orientale, ou le territoire de l'ancienne capitale de l'État, Niterói et sa région, et aussi à plus petite échelle dans la 'Baixada Fluminense'.

Nous analyserons les processus de transformation de l'organisation en un mouvement politique des travailleurs de bus (rodoviários). Et les aspects comparatifs, approfondis dans les chapitres suivants, en comparaison avec d'autres catégories de transport et stratégiques ; notre étude dialogue avec les résultats de la recherche, les catégories que nous proposons et la ligne théorique soumise au débat avec les travailleurs.

L'objectif de cette étude est de commencer à comprendre de manière critique la conscience des travailleurs (rodoviários) dans le contexte de la classe ouvrière sous le déclin de la social-démocratie tardive, dans ses aspects formatifs et organisationnels ; la conscience de classe des travailleurs stratégiques pour la révolution brésilienne (du concept classique des auteurs de la révolution brésilienne au vingtième siècle), basée sur l'étude d'une théorie de la révolution au XXIe siècle.

Les possibilités de constitution de fronts populaires et ses finalités objectives ; la construction de la méthode du mouvement politique de masse, dans le micro et la macro, pour contribuer à la défaite du capitalisme sur le territoire local; l'étude du déficit organisationnel brésilien à partir de paramètres objectifs ; l'étude des priorités organisationnelles dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ; l'étude de la construction d'une organisation politique des cadres ; l'étude de la soumission de la théorie organisationnelle à la pratique organisationnelle en tant que jonction et praxis réelle sur le plateau de jeu local des conflits de classes dans la guerre des classes ; l'étude du mouvement politique des masses organisées dans la petite ascension populaire de 2012-2017, avec le possible manque de cadres organisationnels dans le déficit organisationnel de la classe ouvrière.

L'objectif de l'étude des conducteurs de bus dans sa centralité est de commencer à cimenter tous ces aspects dans l'étude concrète de la réalité concrète. La question de la réalité concrète, dans l'histoire, dans sa centralité sous le système dans sa spécificité globale-locale et temporelle ; l'étude de la construction de la conscience de classe et l'enquête sur l'action politique et syndicale radicale idéologique sont au centre de l'analyse des travailleurs de bus, et tout au long de l'enquête auprès des travailleurs des transports et stratégiques. Chez Walter Benjamin et JP Netto nous analysons la conscience de classe pour les chapitres suivants :

*« Le conformisme, qui a toujours été dans son élément dans la social-démocratie, conditionne non seulement sa tactique politique (et j'ajouterais des pratiques formatrices et organisationnelles), mais aussi ses idées, l'observation participative, l'étude bibliographique, la passion révolutionnaire peuvent soutenir une production théorique unique <sup>118</sup>», c'est ce que déclare JP Netto à propos d'Engels dans la préface de « La situation de la classe ouvrière anglaise 1845. Étudier les travailleurs de bus dans leur totalité stratégique dans la production et la circulation métropolitaine, sous l'économie, la politique et la stratégie de la révolution brésilienne ; et, nous continuerons à analyser les travailleurs stratégiques lorsqu'ils se connectent aux travailleurs de bus dans la chaîne de production et la circulation stratégique du système dans la ville.*

---

<sup>118</sup> (ENGELS, Friedrich, A situação da classe trabalhadora na Inglaterra, Boitempo, 2008, São Paulo)

► Nous présentons sept études de cas pour la recherche routière : 1- La recherche des 500 : l'étude concrète de la composition de la base routière dans la région métropolitaine et à Niterói et région réalisée à travers 50 questions auprès de 500 travailleurs de bus. 2- Des cours hebdomadaires pendant près d'un an se déroulant tous les samedis avec 50 modules, constituant une formation académique introductive, qui pour les besoins de notre enquête se veut être une formation scientifique, humaniste et critique, débattant de tous les niveaux de la conscience, que nous avons exposée dans sept types de conscience dans l'étude précédente avec Lowy.

3- L'étude de cas de l'élection (récupération de l'outil syndical), l'opposition syndicale à Niterói et région avec l'opposition syndicale '*chapa 2*', et l'optimisation de l'outil syndical par la direction de Rio de Janeiro ; que ce soit par confrontation ou infiltration ; le mouvement politique de la classe routière dans sa qualité (avant-garde) et sa quantité (masse) dans l'élan d'union (syndicat), de classe et d'ascension politique ; les grèves, les protestations et l'occupation par le pouvoir direct, l'étude des 100 et 200 ; la construction de la réunion nationale de la classe ouvrière 'ENCLAT', rencontre nationale des mouvements ouvriers et populaires...

4- L'étude de cas individuelle de la transformation de la conscience des militants de base en 'cadres organisationnels' de l'organisation de la catégorie des travailleurs des bus (organisation politique des cadres), dans la pensée *du conflit direct entre les capitaines d'industrie et les capitaines de la classe ouvrière sous le capitalisme*, à partir d'exemples concrets de travailleurs de bus ; et l'étude du processus et du mouvement d'apprentissage et de la conscience de classe de l'avant-garde et de la base routière organisée dans l'organisation politique des travailleurs de bus et de la classe ouvrière.

5- L'étude de la formation des commissions de base des travailleurs (conducteurs) de bus en tant que conseils politiques des travailleurs. 6 – La consultation des 2 mille travailleurs de bus, l'étude de la consultation de la base routière (*rodoviários*) de Niterói et région. 7 – L'étude du forum national des travailleurs de bus, né à Rio de Janeiro à partir de rencontres virtuelles, dont le premier rendez-vous en face-à-face a été construit à la ville de Recife, Brésil.

→ Nous commençons maintenant à démontrer les hypothèses, le développement et la synthèse de chacune des sept enquêtes directement liées aux travailleurs des bus :

● 1 - **Première recherche** : les entretiens menés pour déterminer la composition, la formation et la situation de la classe routière (rodoviários) dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, en mettant l'accent sur Niterói et la région métropolitaine est et côtière sont. Une cinquantaine de questions posées aux travailleurs de bus (de la base générale et non organisée) pour déterminer le profil sociologique et politique du pouvoir et de la gestion des moyens de production, et la prise de conscience des travailleurs, la nécessité de construire un pouvoir direct et politique, la lutte pour le salaire, les droits et contre la perte de travail face aux formes de développement technologique concentrées entre les mains des patrons.

: Enquête routière (rodoviários) auprès des 500 travailleurs, modèle de fiche d'entretien –

50 questions, 10 minutes pour chaque ouvrier en moyenne, quelques ouvriers par jour pendant 6 mois, et on décroche le téléphone pour compléter l'enquête au cas où quelque chose manquerait.

◆ Téléphone, nom, profession, sexe, âge, état civil, enfants, religion, éducation ? Des préoccupations concernant le genre, la race, l'environnement ? – 12 questions

◆ Habitez-vous dans un quartier populaire ou dans une favela, à plus de 10 km du travail, et tu possèdes maintenant ta propre maison, avec asphalte, électricité, eau, égouts, internet, ramassage des ordures ? – 9 questions

◆ Pour quelle entreprise travaillez-vous, l'ancienneté, charge de travail, vous voyez-vous comme un ouvrier, *ou un lion en opposition au patron*, vous avez subi du harcèlement moral du patron, si vous êtes syndiqué, après quand, et vous allez aux assemblées syndicales ? – sept questions

◆ Vous battez-vous pour une augmentation de salaire, pour des droits, pour la santé au travail, pour avoir plus de sommeil, de loisirs, et plus de temps en famille, vous battez-vous pour améliorer l'outil syndical, par la syndicalisation et de pression dans les assemblées, feriez-vous grève pour gagner des droits ? – neuf questions

◆ Seriez-vous membre d'un syndicat si vous n'étiez pas membre, êtes-vous satisfait du conseil d'administration actuel, la direction du syndicat, voteriez-vous pour l'opposition 'chapa 2', aideriez-vous l'opposition syndicale le jour des élections ? – quatre questions

♦ Combattriez-vous pour le droit au travail contre la substitution par la machine ou contre la multifonction ou la double fonction (travailler sans collecteur de tickets de bus); participeriez-vous à des comités et construiraient les conseils des travailleurs d'administration directe et le pouvoir de gestion de l'entreprise dans le garage ensemble (en parallèle) et en conflit avec le patron ; souhaitez-vous étudier votre rôle et pouvoir stratégique dans la planification du travail, de la ville et dans l'ensemble du secteur des transports de la région métropolitaine ; éliriez-vous l'administrateur de garage ou avec pouvoir de révocation ? Envisagez-vous de réfléchir et de débattre des manières de construire un garage sans exploitation et un garage où la gestion est sans patrons ? – six questions.

#### Fin du questionnaire

Nous avons vérifié un engagement dans la recherche sur cette catégorie, une compréhension sur la classe des travailleurs des bus (*rodoviários*) et embryonnaire sur la classe ouvrière, un intérêt pour le débat politique, sur le pouvoir et le respect des travailleurs des bus, en particulier des chauffeurs (conducteurs) de bus, ainsi que parmi eux beaucoup parlé de l'entraide et du droit au travail, des augmentations de salaire, de la négociation collective et notamment des bons d'alimentation (soi-disant par les travailleurs sodexo) et d'autres droits. Ils ont été très surpris par les questions qui faisaient référence à la gestion des moyens de production et de circulation dans les gares routières, et très intrigués et surpris par la question de leur travail sans patron.

· La recherche et la répartition des données : L'enquête a été menée auprès de la masse de 500 travailleurs des bus, majoritairement des chauffeurs, sans interruption en 4 ans (depuis 2018). Nous avons constaté que les travailleurs des bus s'intéressaient à certains points de la centralité du travail, mais pas à répondre sur le genre, la race et l'environnement, ce qui nous a fait penser qu'on peut mieux en débattre avec la base organisée plus qu'avec la base générale, ces points ne sont pas organisés de manière prioritaire, de sorte qu'ils nous aident - en tant que formateurs de formateurs - à débattre de ces points importants à partir de ce qui est le plus central au travail quotidien, et surtout avec les avant-gardes, et a été fait. Les travailleurs des autobus manifestent un grand intérêt à confronter leurs besoins matériels et à comprendre leur situation au travail et à la maison. Ils ont été très surpris par les questions sur la grande politique, comme s'ils n'avaient jamais été appelés à répondre à ces questions.

En ce qui concerne les questions de genre, les travailleurs plus organisés saluent la plus grande participation des femmes, mais ils placent la question centrale comme des salaires, des droits et des conditions de travail, et que 'la présence féminine ne signifie pas un déclassement de la lutte historique », de leurs bas salaires ; parce qu'ils savent que les employeurs paient moins les femmes pour le même travail, et ils ne veulent pas que cela baisse encore plus les salaires des hommes, les obligeant à égaliser par le bas.

En ce qui concerne le débat racial, il y a une présence importante de noirs dans la catégorie routière, mais cela ne fait pas débat ; la centralité du travail est importante et l'ascension de la profession est au centre de l'égalité. L'expression souvent entendue est que 'nous sommes tous des travailleurs et que nous n'admettons aucune discrimination'. (Dans le processus d'organisation et de formation, la question de la lutte des classes est centrale, englobant la question de la crise climatique, mais il y a la lutte pour l'égalité raciale et les femmes travailleuses comme étape de masse intermédiaire).

Concernant le débat sur l'environnement, à tout point de vue, il semble être celui qui occupe le moins une place prépondérante, mais lorsqu'il est lié au débat sur la qualité de vie et la citoyenneté, alors avec la lutte pour les salaires, les droits, cela acquiert sa centralité mariée à la lutte au travail. La diversité sexuelle, peu évoquée, est vue comme quelque chose qui appartient à l'individualité, au « choix » ou un tabou un peu débattu.

Que ce soit de manière générale, non organisé ou organisée, les travailleurs ont été classés et divisés afin d'obtenir un profil individuel : ils sont *majoritairement des hommes, mariés, avec deux enfants, suburbains ou périphériques et sont évangéliques ou catholiques pratiquants* ; la religion occupe une place importante à Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, caractéristique de la classe ouvrière et populaire au Brésil dans le contexte latino-américain ; mais qui, comparativement, n'occupe pas une place centrale pour ces travailleurs à Rio de Janeiro, comme c'est le cas à Niterói et dans la région.

En matière de logement : ils résident dans des zones périphériques et à risques de sécurité, loin du lieu de travail (plus de 10 km du travail); généralement non desservi par des instruments de citoyenneté, sans accès à l'eau traitée, aux égouts et à la rue pavée, collecte des ordures, à Internet. Sur leur position de travailleurs : Affirmatifs et conscients de l'existence de la catégorie routière ou travailleuse de bus; qui se battent pour les salaires, les droits et les conditions de travail ; qui se sont mises en grève, mais n'ont jamais participé pour la plupart à la grève politique générale.



Discrédité de l'outil syndical et plein d'espoir dans l'opposition. Politiquement nostalgiques de « l'unité de la classe » ; et nous le soulignons car c'est très important, encore *ils sont surpris et curieux des questions de la reprise des moyens de production et de l'élection des représentants dans le garage, et de la question d'un garage sans patron.*

Nous présentons les tableaux, pourcentages des cinq groupes : profil individuel, profil logement, profil de la position dans la lutte pour les droits, profil de la lutte pour l'outil syndical, profil de la lutte politique dans la classe ouvrière, 500 ouvriers (donnée statistique et pourcentages).

|   |
|---|
| Hommes 90 % ; mariés 78%; avec 2 enfants 60% ; vivant en périphérie 95% (quartiers populaires) ; âge entre 45 et 55 ans 80 % ; religieux 85%; qui n'ont pas de préoccupation centrale dans l'inclusion du genre, de la race, de l'environnement dans leur agenda 90% ; il a été aussi constaté qu'il n'y avait aucun intérêt à débattre la question du genre, de la race, des LGBT+, de l'environnement entre plus de 50% des conducteurs de bus. |
|---|

L'espace de débat sur la base générale est très restreint ; ce débat a été déplacé vers la base organisée, où il a trouvé plus d'espace et pourrait mieux se développer, qui est réceptif et peut-être atteint par le travail critique de la base dans le débat du travail, avec plus de dévouement et de temps ce débat a été atteint, le débat LGBT+ est traité comme faisant partie de la vie privée des travailleurs du bus, mais surtout avec les anciennes générations c'est tabou, 95% des travailleurs du bus n'étaient pas à l'aise d'approfondir ce débat en dehors de la base organisée. Nous observons cette conscience au-delà du professionnel et de position, que le débat lié aux sciences humaines et à la recherche scientifique est tout à fait possible. Plus de 50% ont leur propre logement et 80% vivent à plus de 10 km du travail, manquant d'au moins un des instruments de citoyenneté, mais en réalité presque tous manquent: eau, égouts, ordures, rue pavée, internet, preuves d'un travailleur nu et sans citoyenneté, 90 %.

Avec une prise de conscience consolidée de leur position de travailleurs, 90% se battraient pour plus de sommeil, de loisirs, de temps, de famille, et ils feraient grève à 90% aussi à notre grande surprise, mais cette même majorité écrasante avoue qu'elle ne saurait faire grève de manière organisée; 90% qui n'ont jamais participé à une grève générale, 90%, montrant une forte volonté de se battre et une méconnaissance de la lutte politique.

« Une forte volonté de se battre en 90% » : ce nombre recueilli et observé dans le travail de terrain, de neuf à un, s'est beaucoup répété dans notre travail, variant parfois de sept à trois, et de huit à deux, mais aussi de dix à dix dans certains endroits avec une plus grande tradition de culture. et l'histoire du travailleur de bus. Ce chiffre nous montre l'énorme potentiel de travailler avec les travailleurs et surtout les chauffeurs de bus, qui sont très curieux de la lutte quotidienne concrète, mais aussi de la lutte des classes, pour leur conscience de position ouvrière très claire.

Si 90% participeraient à la récupération de l'outil syndical et au soutien de l'opposition syndicale 'chapa 2', ils réclament une plus grande présence de l'opposition à la base ; 95% souhaitent des formations syndicales et politiques ; ceux qui disent vouloir participer en commissions et conseils 70% ; et se syndiqueraient à 50 %.

La conscience de classe et politique a le potentiel d'être travaillée : 90% sont surpris et partisans d'une participation à la gestion directe du garage ; 80% se battraient avec d'autres catégories dans une grève commune ; 95% souhaitent élire ou révoquer leurs gérants par le vote direct ; 90% ont été surpris mais admettraient travailler sans patron.

Ces chiffres, sigles et introductifs  *dans cette enquête en sept points auprès de 498 travailleurs exactement, nous aident beaucoup à comprendre la centralité du pouvoir local des travailleurs stratégiques, et en particulier des chauffeurs de bus, qui ont le potentiel de devenir - la pointe de la lance ...*  qu'à l'endroit où il perce, il fait le plus de dégâts –, une étape pour démontrer la centralité potentielle de la lutte de ces travailleurs, s'il y a un travail organisationnel cohérent et critique.

● **2 - Deuxième recherche** : cours pour les travailleurs stratégiques, des transports et de bus avec une formation critique humaniste ou prépare pour stimuler la recherche scientifique avec 20 modules; formation professionnelle, formation comme ouvrier vis-à-vis du patron et formation de classe dans l'apprentissage d'autres catégories avec 15 modules ; formation politique avec 5 modules et cercles ouvriers, ou débats en base organisée.

Les cours donnés aux travailleurs stratégiques, des transports et de bus à distance (en ligne) durant les années 2021 et 2022, tous les samedis à 15 h, pendant 50 semaines, 2 heures par jour ; avec environ 25 travailleurs en moyenne; avec une participation plus importante et plus fréquente des travailleurs routiers (rodoviários) de Niterói et région, mais un record de participation portuaire le jour du débat portuaire avec 54 travailleurs.

Nous favorisons une formation d'initiation à une formation scientifique classique d'excellence, un projet pédagogique basé sur un ensemble de matières en sciences humaines. Les 20 premiers modules visaient la formation critique et humaniste des travailleurs, cherchant à générer « un individu riche » ; préparer le lien entre la formation professionnelle, celle (consciente) de la position de classe et la formation critique et humaniste, qui encourage la recherche scientifique.

De cette façon, l'objectif était de faire une étude de présentation introductive et une étude de 20 matières universitaire en trois parties : une courte introduction sous forme de cours et de débat, une indication de la littérature classique sur le sujet et un suivi pour les futurs développements pédagogiques.

La plupart des travailleurs des autobus n'ont pas de formation universitaire. Le cours visait à étudier les possibilités d'apprentissage des sciences humaines par les travailleurs de bus, et les bienfaits de la science. Il a également fait une introduction scientifique à la classe ouvrière, à une époque de pandémie, mais aussi de forte avancée conservatrice et anti-science au Brésil.

Le cours/débat a également réussi à conclure une formation d'échange entre les différentes disciplines universitaires, comme nous avons déjà évoqué l'idée suggérée par Steven Mithen qu'il est possible de stimuler l'apprentissage général à partir de l'échange des connaissances existantes : « la cathédrale de la formation des consciences humaines » avec un apprentissage « ontologique », sans divisions dans la formation scientifique universitaire traditionnelle et la construction d'un savoir qui ne sépare pas l'apprentissage en différentes matières.

Ce sont les 20 sujets différents qui ont suivi la méthode pédagogique : une vidéo d'introduction, un cours de débat, un livre classique, et un suivi pour des études futures et des débats en: *Histoire, géographie, droit, économie, administration ; anthropologie, sociologie, science politique, politique sociale, travail social; philosophie, théologie, art, littérature, pédagogie ; diplomatie et résolution de conflits, écologie, journalisme et communication, psychologie, et études du travail.*

Nous avons observé, parmi les plus présents, une évolution positive de la formation « académique » par l'outil populaire qui a stimulé l'amour de l'investigation, la croissance critique et humaniste entre les travailleurs.

Cette formation se connecte aux formations syndicales, de classe et politiques, mais augmenterait également la participation à la confrontation et à la conscience de classe d'une manière plus critique et participative, servant à la formation des cadres, aux commissions et à "construire les 100" meilleurs ouvriers en opposition dans les études plus approfondies que nous avons menées à Niterói.

Dans un deuxième temps, après avoir échangé des connaissances scientifiques, nous avons commencé l'étude de la formation dans la lutte des classes, à travers l'échange entre les travailleurs stratégiques, des transports et travailleurs de bus. Cet échange génère un savoir commun, une connaissance de l'histoire, de la culture et de la lutte des classes. Notre étude de la lutte des classes ou étude de classe, divisée en 15 secteurs différents de travailleurs stratégiques, dans les transports et les travailleurs de bus, a fourni la division des connaissances et des expériences communes de confrontation à la classe patronale, équipant les cadres avec une formation de classe dans la pratique.

Les secteurs qui faisaient partie du cours et de l'étude comparative générale avec la catégorie des travailleurs de bus sont: *les maritimes et les métallurgistes navals, les travailleurs de ports ou dockers, les travailleurs de chemins de fer ou cheminots, les travailleurs de métros, les travailleurs de compagnies aériennes, les aéronautes, les chauffeurs de camion, les chauffeurs d'application (UBER), les travailleurs de la construction civile, les métallurgistes, les travailleurs des services postaux, les travailleurs du pétrole, les ouvriers ruraux et les ouvriers militaires ou soldats, les forces de sécurité.*

Notre étude pour la formation politique a été divisée en 5 cours / débats dont l'objectif était de réaliser la formation supérieure des travailleurs organisés, en invitant de grands formateurs politiques, et leur participation a été complétée par des travailleurs stratégiques, dans les transports, et les travailleurs de bus en majorité. Les classes ou les cours dispensés étaient divisés en : *formation politique des cadres en tant qu'avant-garde politique ; formation politique des ouvriers organisés à la base ; formation politique des CIPA (commission interne de prévention des accidents) aux questions de santé dans l'organisation du travail ; la formation politique des membres des commissions de base pour le pouvoir direct sous la forme de conseils politiques ouvriers ; la formation politique syndicale en tant que structure faïtière de classe.*

La participation de professeurs d'université pour débattre avec les travailleurs des 5 classes différentes sur les différentes formes de théorie et d'organisation politique à également été étudié. La moyenne des travailleurs est restée à 30 participants. Cette partie du cours a réuni le débat le plus approfondi dans le sens de la formation politique auquel nous avons pu participer, qui était court, mais assez cohérent et profond, nous permettant d'étudier la conscience de classe à son point le plus avancé dans la lutte des classes, qui combiné avec les procès d'enquête dans le travail sur le terrain avec les travailleurs de bus principalement, mais pas limité à eux seulement.

À partir de la cinquantième semaine, nous avons commencé une nouvelle étude qui a continué la même méthodologie, mais est devenue thématique, 'les cercles de travailleurs', pour discuter des questions pratiques et spécifiques des différents secteurs étudiés. Nous débattons du secteur routier, du secteur du camionnage, des ports, maritimes et autres, avec une moyenne de 15 travailleurs, pouvant débattre de manière plus intime et spécifique de sujets spécifiques de ces secteurs, principalement en ce qui concerne les questions d'organisation. Ces cercles se sont concentrés à ce stade de l'enquête sur la construction nationale du forum national des travailleurs des bus.

'Les cercles' ont également été une étape importante pour tirer parti du débat routier (conducteurs de bus) national qui a conduit à la création du forum routier national et à la préparation de la réunion nationale de la classe ouvrière ENCLAT à Rio de Janeiro pour l'unification des luttes, dans la construction d'un programme commun et l'opportunité d'échanger des expériences sur les différents secteurs stratégiques.

À la suite des luttes qui ont précédé la formation du front des travailleurs des transports, et aussi de la grève générale de 2017, mais aussi cherchant à participer au choix des candidats aux élections parlementaires et aux représentants à l'exécutif et au législatif aux niveaux fédéral et dans l'État, il a été construit à partir de l'initiative de la fédération des marins et gens de mer, mais aussi du syndicat des travailleurs des bus le 21 mai 2022 à l'association de presse brésilienne ABI à Rio de Janeiro le deuxième forum des travailleurs des transports avec la participation des gens de mer, du port, de l'air, travailleurs routiers (conducteurs de bus), camionneurs et conducteurs d'application, avec environ 80 travailleurs.

Les cercles permettent également de débattre de l'implication pratique, de la prise de conscience à la participation effective ; les cercles sont l'espace de la recherche de la conscience ultime, de la conscience engagée, organisée et participative. Dans les cercles, on compte ceux qui s'intéressent le plus à l'action d'apprendre à faire face, à l'apprentissage par l'action, le 'cercle d'action pour la confrontation et la réflexion pour l'action' se construit. L'apport principal des cercles réside dans la possibilité d'organiser une confrontation participative consciente contre les patrons à partir du débat entre travailleurs. Nous étudions la théorie, la méthode, l'« enquête routière », et d'autres secteurs où les travailleurs se trouvent dans le transport et le secteur stratégique dans la base organisée, nous analysons empiriquement la transformation de la conscience.

Dans ce cours, nous avons pu observer et tester empiriquement le processus de déplacement de la conscience vers son état supérieur, sa quantité, sa qualité dans la praxis révolutionnaire ; le radicalisme idéologique politique utilisant les études de Lowy du processus de conscience que nous approfondissons dans cette enquête qu'a atteinte l'étape importante de réflexion et de participation parce que nous observons l'action politique participative dans la conscience politique.

Le cercle a également encouragé les travailleurs à poursuivre leur enquête. Nous devons comprendre cette étape importante, les cercles doivent être approfondis, ils signifient la maturation, le processus de formation de la conscience politique pour la praxis politique dans l'ensemble des catégories stratégiques, de transport et des travailleurs de bus.

En ce qui concerne les travailleurs (conducteurs) de bus, le plus important dans ce processus semble être la transmutation du cercle des études routières (rodoviários) vers la formation de comités ouvriers où ils étudient, débattent et agissent en confrontation directe dans la praxis politique comme la praxis organisationnelle contre les patrons.

Au cours de notre enquête, nous avons pu observer le rapprochement des membres des commissions, qui étudient et débattent sur leur lieu de travail et à leur domicile. Le cercle ouvrier se fait présent dans la maturation de la critique scientifique et humaniste, dans l'excellence du travail professionnel, dans la prise de position contre le patron, dans la réflexion classiste, dans la formation syndicale, dans la construction de la conscience politique et, enfin, dans l'engagement de la lutte concrète dans la lutte des classes.

Tous ces processus de conscience doivent être mieux étudiés dans chaque territoire spécifique où se déroule le conflit de classes entre le capital et le travail, et en général ils doivent être étudiés afin de conclure par une maturation complète de la formation d'un syndicat, classiste avec un éthos politique dans son sens le plus radical, observant et étudiant la classe routière. Ce processus est conclu pour être encore renforcé dans la formation de conseils ouvriers politique, où la lutte concrète dans la lutte générale est étudiée, combattue et étudiée. Et vérifier, au fil du temps, la jonction entre commissions, conseils, cadres et mouvement de masse dans la construction de 100 ouvriers capables de s'engager dans la relance syndicale de manière forte, solide et ferme.

*Compter une centaine de travailleurs n'est pas un hasard, mais un laboratoire pour étudier la qualité dans la quantité.* « Compter 100 travailleurs qui étudient et débattent avec eux devient un défi organisationnel » pour la conduite efficace de l'action dans le mouvement ouvrier ; encore une remarque sur les cercles de travailleurs de bus; l'étude doit se poursuivre dans les garages, en observant comment ils se comportent avec les comités ouvriers, comme s'ils étaient des militants qui étudient, se rendent et se préparent de manière disciplinée au sein des comités ouvriers, la partie la plus studieuse, la plus engagée et la plus disciplinée du conseil politique ouvrier, faisant le saut qualitatif dans cette direction.

Il y a un aspect très important dans cette jonction : les commissions de base comme les conseils politiques des travailleurs et les cercles d'études ouvrières : c'est le nombre, dans ce qui est observé couvrant toutes les entreprises ou par lieu de travail, formé par une moyenne de 10 travailleurs avec moitié étudiant en cercles; et d'autre part comme un nombre qualitatif nécessaire à la participation à l'affrontement général.

Les cercles sont l'occasion de rapprocher l'étude de la réalité concrète, si au début des 50 débats, on voit l'accent mis sur l'enseignement académique et critique et d'une volonté d'investigation ; dans les milieux ouvriers de bus, l'apprentissage est issu de la praxis de la catégorie routière (*prática rodoviária*), et continue d'être investigatif, critique et scientifique, mais relatif à l'étude de la réalité concrète spécifique des ouvriers dans la lutte concrète dans la lutte des classes.

L'affrontement avec les patrons d'une seule commission est facilement écrasé par les patrons, puisqu'il n'est pas difficile d'écraser 10 militants, mais d'écraser plus, 200, ou d'écraser 200 en 20 commissions, c'est plus difficile ; l'étude devient encore un autre élément unificateur pour la partie qui étudie et s'engage dans la pratique, composée de travailleurs organisés et disciplinés dans l'excellence, ils sont faits 'en acier et non à la fragilité' créant une situation difficile pour les patrons et la bourgeoisie.

'Le nombre de 200 militants' fait référence à la base Niterói et région où il y a environ 30 entreprises dans le territoire, ou une base de 2/3 organisée quand on observe la totalité des travailleurs de la base non organisée et de la base générale, l'organisation qui ne se limite pas à être juste dans les limites du syndicalisme, mais qui cherche à construire les bases du pouvoir populaire, du pouvoir direct, qui impacte le processus de formation des militants, et la récupération de l'outil syndical.

Et quand on se réfère au pouvoir populaire, nous nous référons en ce moment seulement à l'ajout de volume aux luttes de la classe ouvrière en tant que lutte populaire. Nous reviendrons sur cette définition dans le chapitre suivant, où nous pourrions approfondir cette définition, qui est très importante dans ce travail. À ce stade, ce que nous cherchons à souligner, c'est que quantité et qualité se complètent dans l'étude spécifique de toute construction de défense organisée contre le capital.

Nous avons observé à Niterói le mouvement embryonnaire de 200 travailleurs dirigés par 20 cadres organisationnels, dans lequel seuls 2 travailleurs cadres ont organisé ce processus. Dans l'étude de la classe routière, dans les milieux ouvriers, il a été vérifié la jonction entre la formation des cadres, l'engagement dans la récupération syndicale et de classe, et le renforcement de la conscience politique dans son sens le plus complet et le plus radicalement transformateur, à partir d'un très petit nombre de personnes, ouvriers, il n'y avait que 2 cadres seulement. Mais à travers ceux-ci, et l'action des communistes et des socialistes dans ce processus de formation et d'organisation, nous avons pu assister, en moyenne, à la participation active d'environ 30 travailleurs dans les classes virtuelles pendant plus de 50 semaines.

En ce sens, on peut conclure préliminairement que la conscience de classe a été observée à son plus haut niveau, celui de l'engagement politique pour ce petit nombre de travailleurs. Ce que, selon les mots des ouvriers interrogés, « ce que nous avons réalisé avec quelques travailleurs dans ce processus de formation peut signifier un groupe encore plus important à l'avenir ».



L'objectif est de construire : un groupe de 200 ouvriers qui est capable de déplacer de son inertie une masse de 2000, d'une base d'anciennement 20 000 ouvriers en bus, peut être en réalité les 100 ouvriers qui ont approché la construction en façon tournante de ce travail d'investigation, soit les 100 qui étudient leur 'classe' des travailleurs de bus dans les 35 cours et continuent d'étudier en cercles des travailleurs, selon ce que nous avons pu observer pendant les plus de 50 semaines de nos recherches.

●3 - **Troisième recherche** : sur les processus de récupération syndicale à Niterói et d'optimisation syndicale à Rio de Janeiro : dans un premier temps, nous avons entrepris deux enquêtes différentes et confronté deux méthodologies, toutes deux chez les communistes, avec la lutte, conflit et confrontation directe à Niterói et région par l'opposition syndicale unifiée 'chapa 2'; et le processus d'infiltration pratiqué dans la direction unifiée de Rio de Janeiro.

D'abord, consacrons-nous à Niterói et région : une opposition unifiée, l'épopée de l'opposition 'chapa 2'; son histoire, les bulletins, les interviews, les réunions dans une église, les grèves, une enquête approfondie sur les candidats à la présidentielle et à la vice-présidence, l'étude du conseil des travailleurs par profil, les scrutateurs, les inspecteurs, le soutien, le report de l'élection en raison de la pandémie de covid 19 , la direction actuelle du syndicat dont la candidature est 'chapa 1' et tout le mouvement pour récupérer l'outil syndical dans les 2, 5, 10, 40 dernières années et avant ; avec l'accent de 2012 à 2017 et l'élection en 2020 - 2022. Notre objectif d'investigation est la comparaison de la méthode de confrontation pratiquée à Niterói et la méthode d'infiltration pratiquée à Rio de Janeiro.

L'enquête sur le récit de la culture, de l'histoire et de la lutte des travailleurs de bus dans le syndicat de Niterói et région. La construction de la '*chapa* d'opposition *rodoviária*' 'la *chapa 2*' observe la période de plus de deux ans, de mars 2020 jusqu'à la conclusion de cette thèse, mais elle est héritière de processus électoraux qui remontent au tournant des années 2000 et avant ; Antônio Ouverney, candidat à la présidence, déclare : « il y a actuellement différents groupes qui s'affrontent, ceux qui se sont réunis sous la présidence du président Ernandes au tournant du siècle, et peu ont maintenu dans cette 'unité' un esprit critique privilégiant le travailleur », il a déclaré dans une conversation.

Nous avons plus de 100 heures d'entretien avec Antônio Ouverney et la vieille garde du syndicat sur la direction et l'opposition routière à Niterói. Nous avons constaté que le mode d'organisation classique a existé jusqu'en 1964 et celui de la CUT centrale unique des travailleurs plus proches du Parti ouvrier du PT jusqu'aux années 90, la bureaucratie s'est adaptée aux deux ; d'abord, il s'est adapté aux pratiques organisationnelles des communistes et des socialistes, notamment du parti communiste brésilien PCB jusqu'en 1964, puis jusqu'au milieu des années 1980, il s'est adapté à la montée progressive du PT et de la CUT jusqu'aux années 1990.

L'hégémonie organisationnelle du PCB et des communistes commence à passer de main au début des années 1980 à la « transition cutiste », et continue à monter avec elle jusqu'aux années 1990, quand elle commence à entrer en crise. En fait, en ce qui concerne les travailleurs des bus de Niterói, un seul groupe a pris le relais après 1964 et leur leadership théorique et méthodologique dans le syndicat est le « sang pur » de la bureaucratie depuis lors, surtout des années 2000 à aujourd'hui, avec de brèves périodes de l'hégémonie de la CUT dans les années 1990. (Entre le syndicalisme combatif socialiste et communiste autour du PCB, et le syndicalisme combatif de la social-démocratie du PT, il y a toujours eu la bureaucratie syndicale « pelega » dans les espaces où les deux n'agissaient pas : les communistes et les socialistes, comme ainsi que les sociaux-démocrates).

La bureaucratie jaune, qui a encore dégénéré au fil des ans, a une pratique raffinée : elle négocie d'abord avec le patron, puis sur la base et revient ensuite au patron pour 'arranger l'affaire', et à la fin elle justifie 'qu'*il vaille mieux égoutter que sécher*', puis les blâmer en disant qu'il n'y a pas de lutte parce que l'ouvrier ne veut pas se battre.

· Cette méthode enlève au travailleur la responsabilité de mener et de construire sa lutte. Dans des entretiens avec des chauffeurs de bus de la vieille école, nous avons repris le fil de l'histoire des conducteurs de bus de Niterói dans la chronologie de ses sept présidents, les six derniers très similaires.

Le 23 mars 2022, au milieu des célébrations du 100e anniversaire du PCB du Parti communiste brésilien, dans la ville de Niterói, j'ai pu observer l'hommage rendu aux travailleurs des transports par 40 travailleurs de bus parmi 70 personnes à l'ancien président Pedro Mairink, un vrai président des travailleurs, très important jusqu'au coup d'État militaire bourgeois de 1964 au Brésil.

Parmi les personnes présentes, de nombreux chauffeurs de bus n'avaient jamais entendu parler de cet important leadership historique de la catégorie. Pourtant, le travailleur de bus retraité Sinésio nous explique l'important leadership de Pedro Mairink à la base et la construction d'un partenariat entre communistes, socialistes et travaillistes pour la lutte concrète et la lutte des classes, d'après le témoignage de travailleurs retraités :

« J'ai vu Joaquim Pedro Mairink Filho parler sur les places publiques devant des milliers de travailleurs, un président qui a étudié le secteur, mené des grèves des travailleurs de bus et de classe avec les travailleurs marins, a été reçu dans les palais du gouvernement pour son fort pouvoir à la base ; il n'y avait pas de désunion et tout le monde était sous le commandement général des ouvriers CGT seule commande générale des ouvriers à l'époque; sa force culmine en 1963; Mairink et ses dirigeants ont été vaincus en 1964 par le coup d'État civil et militaire, il s'est donc exilé au consulat uruguayen; mais il a été capturé, torturé et tué par la répression...

En 1972 nous avons essayé de combattre et de nouveau nous avons tenu des assemblées mettant deux travailleurs à l'extérieur de l'endroit où nous devions voir si la répression venait, et il y avait direction et discipline, mais comme les cadres communistes, la base est devenue orpheline ; le nouveau président avec la junte imposée par le régime militaire et la « nouvelle » confédération CNTTT (c'était autrefois un outil de combat), la confédération nationale des travailleurs des transports terrestres, a démobilisé la classe routière, et quand ils sont partis de la direction en 1981, tout était déjà détruit ».

« Manuel da Silveira Rocha reprend le syndicat avec le départ de Mairink et 's'affirme' car il est considéré par les autorités et les patrons comme un 'dirigeant plus conciliant' et plus soumis au changement de régime. À travers lui, les pratiques d'entraide syndicales se dessinent, jusqu'à la fin des années 60, les rassemblements sont encore tolérés, mais il y a déjà une forte démobilisation ; *le débat sur la révolution brésilienne, si présent dans les années 1960, devient clandestin*, et « les travailleurs de bus qui pensent à la ville, à la région métropolitaine et au Brésil devient subversif ». Lorsque Rocha quitte le syndicat, l'outil syndical est complètement remis aux patrons, la classe bien désarmée de la théorie et de la pratique, la praxis de la lutte concrète, sans parler de la révolution brésilienne...

L'année 1981 apporte un nouveau souffle à l'organisation de la social-démocratie, maintenant non pas tant sous les communistes et les anciens socialistes, mais sous le PT ou 'petismo' (le parti des travailleurs) et la centrale unique des ouvriers de la CUT, avec eux arrivent les présidents Agnaldo Cavalcante Albuquerque et, principalement, Francisco Joaquim Pereira, le 'Chico'. Une nouvelle phase de mobilisation commence jusqu'à ce que 7 salaires soient atteints ; le degré de politisation des travailleurs a été ce qui a été le plus endommagé par le régime militaire et la direction du PT et de la CUT n'a pas été en mesure de récupérer le processus de prise de conscience de classe» .

« Ernandes Alves Braga, militant de la CUT, le dernier président 'aimé de la catégorie' avait deux objectifs importants : lutter contre la compression salariale patronale et la perte des droits dans les années 1990, en plus d'unifier la catégorie, il atteint ses objectifs dans la lutte immédiate : la catégorie reste unie et les patrons ne peuvent pas réduire considérablement les salaires des ouvriers, mais les patrons parviennent à faire rompre le dernier maillon de la culture, de l'histoire et de la lutte des ouvriers du bus (conducteurs de bus)- la pensée et le débat profond du pouvoir ouvrier – ne seront plus faits dans les gares de bus, même pas à la marge. La base théorique et pratique du syndicat est assez appauvrie du débat politique de la révolution brésilienne, on peut même dire que le débat existant a dépolitisé le débat de la révolution brésilienne, qui n'est pas revenu dans les assemblées ».

Ici, nous pouvons intervenir au milieu du témoignage des travailleurs, pour vérifier comment, dans l'administration du dernier grand président des travailleurs des bus, le débat politique plus profond a été interrompu. Dans notre modeste conclusion préliminaire, nous pouvons observer, à travers les discours des travailleurs âgés, que cela renvoie à la méthodologie organisationnelle elle-même et à la théorie du projet démocratique populaire du PT, dont la limite du débat atteignait le salaire et la conviction que le dialogue avec le patron, qu'ils étaient les principaux éléments pour atteindre l'horizon concret de la lutte concrète.

Avec une inflation très élevée, tout était urgent pour que le pouvoir d'achat des salaires se rétablisse, la lutte pour les salaires plaçait donc les travailleurs dans un « état de besoin urgent » qui, contrairement au passé, excluait le débat pour le pouvoir politique. Les témoignages recueillis auprès des représentants de l'époque montrent qu'il y avait une intention de préparer et de former les ouvriers, mais que cette formation n'a pas eu lieu pour l'approfondissement de la lutte des classes.

Parce que ça c'était une formation limitée selon les mots des ouvriers de bus. « À cette époque, quand Ernandes est mort dans un accident de voiture, la voie était déjà ouverte pour que la bureaucratie syndicale prenne le relais de fait ».

« Joaquim Miguel Soares a pris la relève dans les années 2000 et maintenant encore quelques 'assemblées démocratiques', mais les liens avec le patronat atteignent des niveaux inquiétants ; à côté de la soumission, les patrons poussent une idée nouvelle : « former professionnellement la classe selon sa modernité » ; et les travailleurs de bus organisés ne participent pas à ce débat. L'« avènement des résolutions » est venu séparer les travailleurs routiers formés entre anciens et nouveaux ; les premiers considérés comme des lions semi-analphabètes, fiers de leur culture et héritiers des luttes des années 1950 à 1990, mainteneurs de la culture, de l'histoire des luttes et de la tradition orale ; d'autre part, les nouveaux ouvriers qui suivent des 'cours' et dont le patron dit 'ce sont des routiers ou travailleurs de bus'...

Le syndicat est perdu face à la revendication patronale et dit à tous d'être 'le progrès', la bureaucratie en charge et le syndicat d'assistance (jaune) assument le moteur de la classe routière. La dernière grève de la catégorie 'contournera' la direction en 2012, et la dernière grève organisée par le syndicat se situera dans les années 1990, toujours sous le président Ernandes. Lorsque le nouveau président Rubens prend le relais avec la mort de Joaquim Miguel, le syndicat devient complètement de la propriété du patron».

« Rubens dos Santos Oliveira sophistique la bureaucratisation et la loyauté envers les employeurs à des niveaux jamais vus auparavant, les travailleurs des bus sont complètement désarmés. Rubens reproche à son prédécesseur de « faire la volonté des ouvriers » et de les écouter ; puis, lorsqu'il assume, il ne rattrape plus sa soumission à l'employeur, les assemblées s'adressent aux chauffeurs de bus pour perdre et à l'employeur pour gagner...

Les travailleurs le savent, et plus l'amitié avec l'employeur est grande, plus le salaire, les droits et les conditions de travail sont bas ; la baisse du salaireréel x nombre de Smics ; la réduction de moitié de la classe (la fin des collecteurs de billets) ; dans le même temps, il n'y a pas de chiffres officiels sur les décès de chauffeurs de bus dans la pandémie de covid 19 ; mais il y a beaucoup de morts, des milliers de licenciements ; la « lâcheté » des entreprises augmente ; l'oligopole autour du groupe Mauá et surtout du groupe d'entreprises Rio Ita est renforcé ».

Au milieu de 2022, un oligopole se forme, selon des rumeurs parmi les travailleurs, avec la fusion du groupe Rio Ita et Mauá. L'héritage de la montée de la CUT dans les années 1980 et 1990 laisse un vide théorique et organisationnel complet, tabula rasa, lorsque ses militants 'cutistes' quittent le syndicat, ce qui reste de l'alliance rose et jaune est un syndicat jaune bureaucratique à part entière. Destruction totale. « Nous avons réalisé à quel point cette gestion a détruit l'estime de soi des chauffeurs de bus à Niterói ». L'héritage de feu la social-démocratie CUT dans le secteur routier dans son alliance avec la bureaucratie syndicale a laissé la classe routière sans passé, car elle brise avec le syndicalisme classique, et ne met rien de substantiel à sa place.

En même temps, cela le laisse sans présent car il « externalise » la formation des cadres moyens au « syndicalisme de résultats jaunes », seules subsistent les pratiques sociales. Et le pire, quand la CUT quitte le commandement du syndicat des conducteurs de bus, le « pragmatisme » du syndicalisme des résultats qui regarde en arrière, accepte les pertes, et assume cyniquement l'avenir. *La CUT tue l'avenir du syndicat quand elle le « remet » à la direction syndicale jaune, ce qui était une vertu par le syndicalisme unitaire, devient un syndicalisme unique sous une bureaucratie unique, le syndicat passe vraiment à l'employeur.*

C'est l'héritage de la direction syndicale rose de la CUT qui interrompt la formation à la lutte des classes : l'instauration pleine et entière de la version la plus dégénérée du syndicalisme jaunes, qui lorsqu'on lui demande pourquoi il ne se bat pas répond : « le chauffeur de bus ne veut pas la grève, donc il n'y a pas de grève ».

Nous avons enquêté sur l'émergence de l'opposition à Niterói comme Takashi l'a fait à Rio de Janeiro, la différence avec Niterói est qu'il s'agit d'une nouvelle enquête ; comprendre l'histoire de la lutte des travailleurs de bus à Niterói et dans la région, à la suite de la même crise à Rio de Janeiro en 2008, et de la montée en 2012, avec leurs caractéristiques similaires et différentes.

A Niterói, l'affrontement entre un même groupe contesté se fait plus profondément sentir, deux bureaucraties jaunes issues du travaillisme, l'une proche de la social-démocratie tardive, bien que « rivales associées », et l'autre dégénérée ; selon les propos des interviewés «

la CUT a dirigé le syndicat par le haut et nous l'avons "pris par le bas", alors que Rubens gouverne avec perversité ». Tout comme Rio de Janeiro, 2012 marque le début du retour à la participation des communistes et des socialistes au processus, qui se renforce en 2016, mais s'intensifie en 2020 avec 'l'opposition 'chapa 2 de la classe routière'. A Niterói les communistes ne succèdent pas aux socialistes dans l'organisation, ils travaillent ensemble. Dans cette opposition à Niterói, les cadres organisateurs communistes du PCB reçoivent l'aide et la logistique des syndicats liés au 'CSP Conlutas', donc socialistes.

Comme nous l'avons vu dans l'enquête, 90% des ouvriers de bus interrogés ne soutiennent pas la gestion de l'actuel président, qui a pris fin il y a près de deux ans, et ils restent à la direction du syndicat en vertu d'une décision de justice pour que le syndicat n'est pas acéphale pendant la pandémie ; pendant ce temps, la classe est à la merci du « commerce des transports », de la mort, du chômage massif et de la famine, voyant ses salaires diminuer en termes réels. Lors de la dernière campagne salariale, le salaire augmente en un an de 3% et l'autre de 3% alors que l'inflation de chaque année est de 10% en moyenne ; la famine s'aggrave et les travailleurs de bus y font face en ne gagnant que 2 salaires minimum dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Nous soulignons les similitudes entre l'opposition de Rio de Janeiro et l'opposition de Niterói, mais il y a aussi des différences, dont la plus grande est la manière d'affronter la bureaucratie syndicale et la manière de construire une conscience radicale et politique. Le procédé choisi pour Rio de Janeiro prendra nombreuses années, mais il semble plus sûr, et ses résultats à long terme seront plus concrets selon notre hypothèse à étudier. A Niterói, c'est tout ou rien de s'affronter en plein champ ; si à Rio de Janeiro la capacité de construire une politique de masse sera le moyen de vérifier les avancées, à Niterói l'urgence de construire ce mouvement est en quelque sorte liée à l'élection syndicale – sans politique de masse il n'y a pas de progrès effectif à Niterói – .

À Rio de Janeiro, l'opposition entre dans la direction par « infiltration », *construit un syndicalisme unitaire, cherchant à insérer sa ligne combative, classiste et internationaliste dans le syndicat* ; les acquis sont importants : constitution de commissions de base dans les principales entreprises et groupes économiques ; une politique d'organisation de cadres ; et la récupération de l'outil syndical par l'optimisation, avec des grèves construites de bas en haut, la garantie de l'ultratativité (la garantie des lois de la convention collective pendant la pandémie du covid 19).

La reprise du CIPA , une commission de santé et de prévention des travailleurs qui était contrôlée par le patron, plus de membres syndiqués, A Rio de Janeiro, le patient processus d'infiltration va de pair avec la capacité organisationnelle et démontre de meilleurs résultats à long terme.

À Niterói, le syndicalisme unitaire est brisé par la « confrontation » ; la construction du syndicat est nécessaire pour opposer la chapa 2, il faut opposer la plaque de situation et la plaque d'opposition. Là où les possibilités de construire un syndicalisme unitaire au début n'existent pas, il y a des possibilités de construire la confrontation. Dans un premier temps, on ne peut pas dire que la méthode d'infiltration est meilleure que la méthode de confrontation, cela doit être le résultat d'une analyse concrète. Ce que l'on peut dire, c'est que la méthode de confrontation exigera plus de quantité et plus de qualité des militants pour démontrer des résultats à court terme.

L'unité de l'opposition est un message important, et classiste signifie une étape vers un syndicalisme unitaire, combatif et internationaliste. L'affrontement produit des commissions, une politique des cadres, des grèves, un processus de récupération de l'outil syndical qui fait prendre conscience du fondement de sa responsabilité.

L'opposition (chapa 2) annonce dans son programme : « le temps de l'employeur au sein du syndicat est révolu, avec l'opposition, le travailleur revient commander son syndicat en assemblée ». En suivant l'opposition à travers les bulletins, on vérifie le changement du message le long de la ligne communiste, il commence à s'insérer dans la base en douceur, la lutte des classes se solidifie, les aspects d'assistance passent au second plan ; la lutte pour une augmentation des salaires fait suite à un débat autour du pouvoir, les droits se dessinent dans le débat sur la gestion directe, les commissions débattent plus en profondeur des conditions de travail.

L'action des communistes apparemment est plus libre dans l'affrontement, et plus patient dans le processus d'infiltration, qui dépend encore plus du « un par un » pour le travail de base critique. À Niterói sur les 42 dirigeants qui sont entrés dans l'élection en 2020 et les 29 que continuent aujourd'hui, seuls 2 sont classistes. Dans l'infiltration *l'acte de syndicalisation et l'acte individuel du militant communiste sont de trouver en priorité d'autres potentiels militants communistes et d'organiser la base.* Dans la confrontation, le dialogue avec la base est franc et direct : « pour atteindre 4 Smic et 1 salaire de bondsd'alimentation, il faut sortir le patron de l'intérieur du syndicat».



À Rio de Janeiro, le syndicalisme unitaire a également obtenu de bons résultats et l'infiltration du programme de classe a permis, pour la première fois depuis de nombreuses années, de récupérer le CIPA des mains des patrons. Il est important de le souligner car le CIPA entre les mains des travailleurs signifie la santé au travail en cas de pandémie et une pépinière pour de nouveaux militants syndicaux, mais pour la construction de cadres de classe et cadres politiques, un travail plus approfondi et un niveau d'effort plus élevé sont nécessaires.

L'organisation fait d'un effort concentré est la seule voie pour les travailleurs de bus du syndicat SINTRONAC à Niterói, et pour construire un syndicat unifié et unitaire avec le syndicat de Rio de Janeiro, cette organisation aux mains des communistes vise l'unification des deux. D'abord en unifiant sa date de base, la date de négociation annuelle avec les patrons, puis les grèves, puis renouveler la direction.

Pour qu'un jour, comme dans la ville de Recife, un syndicat unique puisse être réalisé pour la région métropolitaine avec des travailleurs de bus négociant avec le gouverneur de l'État, pas seulement dans chaque ville, mais dans l'ensemble de la région métropolitaine, dans le cadre d'un syndicat de la fonction des fonctionnaires publiques, avec leur contrôle des moyens de production, un contrôle direct avec les communautés de la région pour débattre du secteur des transports avec la classe ouvrière, les syndicats et les communes dans le débat sur les transports dans la révolution brésilienne. On observe le débat que les communistes ont à la base, le pouvoir direct, le pouvoir populaire, etc.

Lorsque nous enquêtons sur l'influence du syndicalisme rouge, ou communiste ou socialiste à Rio de Janeiro et à Niterói, nous devons être conscients du moment où sa ligne et son programme deviennent hégémoniques, car à ce moment commence à apparaître le débat sur la révolution brésilienne, et nous avons pu vérifier dans les discours de ses militants dans les assemblées et les manifestations disent souvent : « nous sommes ici pour construire la révolution ouvrière et brésilienne ». Sur le lieu de travail, nous avons vérifié que la lutte concrète se qualifie de lutte de classes historiques, la pensée du travail et du salaire devenant centrale dans une planification de la lutte des classes. En ce sens, nous sommes conscients que la dénomination de révolution brésilienne pour les travailleurs de la base générale ne correspond pas aux concepts classiques de révolution brésilienne du XXe siècle, mais correspond dans la racine du mot révolution, à un changement radical profond avec le statu quo actuel.

Notre enquête vise à recueillir le plus de données possible sur la croissance du syndicalisme rouge, notant que le syndicalisme jaune ou bureaucratique ou un syndicalisme au service de l'employeur à plusieurs reprises a stabilisé son influence dans la direction syndicale de Rio de Janeiro, ainsi que dans d'opposition à Niterói, ayant, parfois, même dans le passé soutenu en 100% des politiques du militantisme communiste dans le processus électoral et dans le processus de récupération et d'optimisation de l'outil syndical. Comme l'a dit un communiste chez les conducteurs de bus, « cela ne se fait plus parce que nous sommes peu nombreux, donc notre tâche est d'être des découvreurs de talents et d'être plus nombreux ».

Maintenant une digression importante s'impose, une étude du syndicalisme sud-africain ; où nous avons pu faire une extension universitaire en Afrique du Sud, à l'Université Witwatersrand à Johannesburg, pour étudier les travailleurs les plus stratégiques du pays, les mineurs. C'est en Afrique du Sud que nous avons vérifiée, pour la première fois, où nous pouvons maintenant approfondir l'enquête, l'existence de quatre types de syndicalisme, dont nous avons déjà parlé dans cette étude : le syndicalisme blanc, jaune, rose et rouge, avec une base politique correspondant à la nature du syndicat sous le libéralisme, le développement national, la social-démocratie et la révolution socialiste, dans les gouvernements post-apartheid, qui peut également être combiné avec l'analyse du syndicalisme brésilien dans la période PT (1983 – 2022) que nous analysons ici :

Premièrement, le syndicalisme blanc inexistant typique de l'État libéral pur, la situation des travailleurs de McDonald's, par exemple, ou de Walmart, (dont les travailleurs ont récemment remporté des victoires importantes aux États-Unis), mais qui dans de nombreux pays du monde n'a pas de syndicat, quand vous demandez au travailleur, il dit « Je ne sais pas ce que c'est que mon syndicat ».

Le second enquêté est le syndicalisme jaune qui au Brésil est associé au travailliste classique du PTB, du PDT, mais aussi des dégénérescences des années 1990 : la Força Sindical, l'UGT et la Nova Central, qui dégénère ou s'adapte au néolibéralisme pour le syndicalisme des résultats ; et lorsqu'on demande au travailleur qui est le syndicat, la réponse est la plupart du temps; « Nous avons des traîtres, le patron au syndicat » car l'ouvrier voit la trahison de ces syndicalistes dans la conciliation des classes.

Troisièmement, nous avons le syndicalisme rose, (dans le cas du Brésil) une autre variante de la social-démocratie, mais tardif dans le monde, qui négocie et se bat, mais qui a, comme dans la social-démocratie classique, une croyance illimitée dans les « institutions », dans l'État capitaliste, dans la justice et dans le parlement. Et cela diffère aussi du syndicalisme jaune parce que'avec la dégénérescence du syndicalisme jaune, 'les roses' assument la participation aux luttes populaire des années 1980 et à la myriade de luttes postmodernes et d'agendas identitaires des années 1990, nés de l'attaque néolibérale mondiale et se renouvelant dans les luttes populaires.

Le syndicalisme rose croit en l'infaillibilité de l'état de droit démocratique et en la démocratie (sans adjectifs) comme valeur universelle, concepts que nous pourrions approfondir dans le prochain chapitre. Le syndicalisme rose est également lié au gouvernement du « sauveur de la patrie » ou à la réforme graduelle, dans le changement institutionnel pour avancer, lorsqu'on demande à son avant-garde comment vont à l'organisation et à la lutte, la réponse est : « nous avançons avec notre gouvernement et nous nous battons pas contre ce gouvernement, observez combien nous avons avancé avec notre gouvernement ». Mais l'histoire brésilienne prouve que lorsque le gouvernement rose tombe ou part pour une raison quelconque, tout ce qu'il a fait revient, même les bannières historiques de la classe ouvrière sont perdues.

Enfin, le syndicalisme rouge des anarchistes, communistes et socialistes à travers Lowy, celui du radicalisme politique et du changement par la rupture du système, avec lequel il n'y a pas de conciliation possible avec le patron et l'attaque contre l'État bourgeois est directe, la constitution d'une politique de masse, des commissions de base populaires, la grève générale et l'assemblée ouvrière en sont les caractéristiques, et la praxis est « l'agitation et la propagande permanentes de la révolution brésilienne et de ses cadres ».

Nous avons observé à Niterói que « l'opposition chapa 2 des travailleurs de bus formée selon l'éducation jaune a appris à fonctionner sous la direction des communistes et des socialistes », mais il y a une tension dans la relation ; y compris dans l'alliance avec la social-démocratie tardive parce qu'il y a des différences structurelles dans ce qui les unifie ou dans la manière dont s'exerce l'opposition. Une stratégie de construction unitaire, qui se construit pour l'instant autour d'une radicalité idéologique en pointe, mais qui ne correspond pas au corps de l'opposition. Nous pouvons vérifier l'unité autour de la stratégie politique de l'opposition, malgré l'usure, l'érosion de l'élan et de la force dans une campagne électorale de l'opposition de plus de deux.

Il y a un travail d'unité visant à unifier la classe routière, à construire un consensus dans la direction des travailleurs de bus, à travers la discipline, avec un large débat et des critiques, mais aussi avec une unité dans l'action ; *quant à la catégorie, elle semble soutenir, selon notre constat, le processus de récupération de l'outil syndical, dépourvu du saut important du mouvement de masse.*

Les communistes ont construit un exploit, l'importante association des forces du syndicalisme rouge en association avec les autres ; ils ont rejoint la meilleure partie du syndicalisme jaune, le plus combatif, et aussi avec quelques difficultés, le syndicalisme rose ; ce qui signifie qu'ils s'opposent à un « syndicalisme unitaire au patron » dans la forme et dans le programme ; on observe aussi bien à Rio de Janeiro qu'à Niterói la construction d'un syndicalisme unitaire.

Les communistes construisent la ligne politique à partir du programme historique de la classe ouvrière au Brésil, et cherchent la réalité concrète des travailleurs de bus pour la relier aux besoins concrets, travaillant la conscience pour la compréhension des besoins historiques. Le tournant de la conscience concrète à la conscience de classe historique est le tournant de l'action au pouvoir de classe. Les communistes ont construit cette ligne en écoutant les commissions, et dans l'assemblée mensuelle des travailleurs de bus tenue à l'église à São Gonçalo, les socialistes la soutiennent ; et l'opposition travailliste et les forces du PT également.

On observe une jonction du militantisme communiste à la base, un soutien du militantisme socialiste et du PT sur l'opposition syndicale 'chapa 2', avec l'ancienne garde ouvrière qui compose l'opposition syndicale 'chapa 2' suivant cette ligne d'action. *Il existe une forme d'excellence dans le leadership communiste et socialiste avec une ligne politique commune dans l'unité avec la social-démocratie et le travail.*

Autre aspect très important de l'enquête électorale au Syndicat à Niterói: l'élection a été suspendue en justice pour préserver la vie des travailleurs de bus pendant la pandémie à la demande de l'opposition. Il y a eu un gros travail d'organisation qui a abouti à la tenue d'une assemblée de 2 000 travailleurs en assemblée durant 5 jours en 2020, l'essentiel était d'« échanger une augmentation de salaire contre la préservation des emplois », mais la direction syndicale actuelle, selon les mots des travailleurs interrogés, dénonce a trahi le travailleur et de nombreux licenciements ont eu lieu. L'objectif de la bureaucratie est, bien sûr, de gagner du temps par la démobilisation, et battre les ouvriers par la fatigue ; et l'objectif de l'opposition est d'être infatigable.

· En ce sens, nous étudions actuellement le processus qui a abouti au mouvement d'occupation syndicale, (la tentative la plus audacieuse entreprise) pour renforcer l'assemblée qui a construit une junte gouvernementale, pour remplacer la direction actuelle et organiser des élections justes et propres. Les élections ayant fait la quasi-unanimité dans la base générale et dans la base organisée.

En analysant de plus près les deux processus d'enquête, à Rio de Janeiro et à Niterói, qui ont tous deux fait l'objet d'une enquête plus approfondie (à Rio de Janeiro et à Niterói, l'opposition a tenté d'occuper le syndicat, ce qui a échoué dans les deux endroits): alors qu'à Rio de Janeiro, plus tard il ya eu l'infiltration de militants communistes dans le conflit du syndicat des chauffeurs de bus et l'opposition communiste a été élu, construisant ce que nous pouvons appeler un union unitaire parce que l'opposition qui a été laissée de côté est beaucoup plus petite que l'ensemble qui a fait l'unité.

A Niterói, l'opposition syndicale 'chapa 2' a été formée par tous les groupes d'opposition similaires, héritiers des luttes de 2012 et 2016, des anciennes oppositions 2 et 3 avec des éléments de l'opposition 'chapa 1' qui rompent avec Rubens son candidat à la présidence et avec son bureau syndical. Le travail communiste ajoutait à cette hétérogénéité de l'extérieur, la coordonnait, aidait le leadership de l'opposition 'chapa 2' dans la gouvernance, dans la théorie et l'organisation, dans les questions juridiques, des luttes et de l'intérieur dans l'organisation politique des cadres.

L'assemblée ordinaire mensuelle du dimanche de 13 h à 16 h fonctionne comme une assemblée permanente et ordinaire, et une il y a aussi une 'équipe mensuelle en réunion' pour recevoir les travailleurs dans un jour choisi de 9 h à 16 h fonctionne depuis deux ans, toutes deux tenues dans une petite Église évangélique à São Gonçalo pour être l'espace de réunion. Une belle réussite de l'opposition syndicale à Niterói, regroupant 50 jusqu'à 70 ouvriers en moyenne ; là, l'opposition parvient à réunir futurs candidats à la direction syndicale, agents électoraux, inspecteurs électoraux et partisans de l'opposition, pour enquêter, expérimenter, chercher des ressources, des expériences, de la théorie pour systématiser le savoir de la classe.

Malgré, nous pouvions observer les communistes dialoguer, débattre, enseigner, apprendre, organiser la base organisée ; où les dirigeants ou les cadres externes dialoguent avec les cadres internes, combinant une organisation de l'intérieur vers l'extérieur et de l'extérieur vers l'intérieur : *Nous n'avons pas observé assez de dynamique pour l'occupation du syndicat.*

Ainsi, le grand rassemblement de Sapê à Niterói pour éviter les licenciements massifs pendant la pandémie du covid 19 a réuni environ 2000 travailleurs, c'était 5 jours tous les jours le matin et l'après-midi ; et nous avons pu y étudier les mouvements de tous les conducteurs de Niterói. *Ce qui sert à rassembler 1 000 ou 2 000 pour lutter pour le droit au travail et à augmenter les salaires peut un jour servir à rassembler 100 ou 200 pour occuper le syndicat, pour récupérer et renouveler le syndicat, mais ce jour n'est pas encore arrivé.*

La direction actuelle du syndicat a tout fait pour empêcher les travailleurs de se présenter à l'assemblée salariale, a fixé un horaire difficile pour ceux qui ont deux 'empreintes de travail' ou deux horaires avec obligation de se rendre au même endroit deux fois par jour pour travailler ; soit parce que c'est très proche de l'heure de commencer à travailler encore, et aussi très loin du lieu de travail pour la plupart des travailleurs ; c'est-à-dire que, selon la pratique des syndicats bureaucratisés, la clé est de rendre difficile la participation directe des travailleurs.

Le prospectus organisé par les communistes et préparé par l'opposition que nous mettons ci-dessous, montre la force et la solidité de la catégorie qui a subjugué la direction actuelle du syndicat à accepter ses revendications, mais a été trahie par elle ; parce qu'au final les patrons n'ont pas tenu parole : ils ont licencié pendant la pandémie, même avec l'aide financière du gouvernement pour ne pas licencier, ils ont supprimé des droits, les conditions de travail se sont détériorées pendant la pandémie, et ils ne veulent pas augmenter salaires en 2019, 2020 et 2021.

Ci-dessous nous mettons une partie du prospectus du 6 août 2020 qui précède les grandes assemblées effectuées pour garantir le travail pendant la pandémie covid 19 :

« L'opposition routière (rodoviária) vient à travers ce manifeste pour nous rappeler que le moment est venu de lutter pour nos droits et de présenter la proposition des travailleurs. Nous devons rejeter la proposition du patron qui sera présentée par la direction actuelle du syndicat SINTRONAC, qui convient à l'employeur. Nous vous présentons nos propositions de l'opposition:

1- Nous voulons que notre convention collective actuelle soit valide pour toute la période du covid 19.

2- Nous voulons que tous les droits qui sont dans notre convention collective soient respectés. Le panier alimentaire de base ne peut pas être retiré (que les travailleurs appellent ainsi : sodexo). Les heures supplémentaires doivent être payées. Tous les droits doivent être respectés.

3- Nous sommes contre la baisse de salaire avec une diminution des heures de travail. En principe, nous voulons nous battre pour la lutte historique pour travailler six heures de travail sans baisse de salaire, mais si la majorité des travailleurs décident de réduire leur salaire avec une journée de travail réduite, cela doit être PROVISoire !!! Elle ne peut durer que pendant la période du covid 19.

4- Nous voulons que la garantie fonctionne. Nous n'acceptons pas un seul licenciement de mères et de pères de famille avec la signature d'un quelconque accord.

5- En aucun cas nous n'accepterons de travail intermittent ou rémunéré à l'heure travaillée, qui rend notre travail précaire. Les entreprises qui pratiquent cela dans la zone couverte par notre syndicat le SINTRONAC doivent arrêter immédiatement cette terrible pratique pour les travailleurs de bus.

Une autre demande très importante. Nous savons que le mandat de la direction actuelle du SINTRONAC a expiré et, par conséquent, a perdu sa légitimité. La justice maintient PROVISoireMENT la direction actuelle après son mandat, mais elle n'a pas renouvelé le mandat du 'CHAPA 1' contre la 'CHAPA 2' d'opposition qui doit être renouvelée, s'il gagne, lorsqu'il y aura une élection. D'ici là, leur mandat est expiré.

Nous, travailleurs de bus, adhérents et sympathisants de l'opposition, demandons donc la constitution d'un comité ouvrier de base pour contrôler chaque acte, mais surtout les négociations avec les entreprises. Cette commission élue accompagnera la direction du syndicat pendant toute la durée de son mandat expiré.

Ce comité de travailleurs sous la forme d'un conseil d'administration comprendra au moins 11 membres actifs qui n'appartiennent pas à 'CHAPA 1' ou à 'CHAPA 2', de toutes les entreprises représentées dans SINTRONAC de Niterói à Arraial do Cabo.

Nous appelons la classe routière à participer aux assemblées et à voter sur la proposition des travailleurs, à inspecter qui vote et qui ne vote pas. Les travailleurs ne peuvent pas payer pour cette crise, surtout lorsque les employeurs demandent de l'argent au gouvernement sans aucune compensation pour la classe des travailleurs de bus.

Nous n'accepterons et n'utiliserons rien d'autre que de tout faire avec la classe pour garantir nos droits. Ensemble, nous sommes plus forts. 2% plus jamais. Construisons un syndicalisme combatif et classiste ».

Voici aussi une parenthèse importante, lorsqu'on a demandé pourquoi la majorité des travailleurs conducteurs, chauffeurs et d'autres travailleurs de bus faisaient référence à 'classe' des travailleurs de bus et non catégorie des travailleurs de bus, on s'est rendu compte qu'il y avait parfois confusion entre les deux termes qui étaient utilisés par les travailleurs, mais il y avait aussi une bonne explication sur la part de certains : « la classe routière (rodoviária) n'est pas seulement formée par la catégorie, avec les travailleurs actifs, mais implique aussi toute notre famille, nos enfants, les retraités, les chômeurs, ceux qui nous soutiennent dans notre lutte quotidienne et concrète, et nous aussi comprenons que notre catégorie de travailleurs de bus est dans la classe de ceux qui travaillent ».

Le contraste de cette première assemblée avec l'assemblée salariale de 2021 complètement gonflée et manipulée par les patrons est saisissant, car lors de l'assemblée un an plus tard, le patron a rempli ses propres bus d'ouvriers des ateliers, du secteur administratif et du secteur du nettoyage clairement contraints à dans la proposition patronale d'une augmentation de 6%, (les travailleurs filment les bus quittant les garages avec les travailleurs faisant la queue pour voter sous un licol comme s'il s'agissait de bétail conduit d'un endroit à l'autre selon les paroles des ouvriers). Dans le même temps, plus la vieille pratique consistant à éviter la présence du *conducteur ouvrier qui sont* « la pointe de la lance de la classe », y compris « allonger le parcours » des leaders de l'opposition qui ont été contraints de faire des heures supplémentaires ce jour-là, et la présence ostensible des patrons au sein de l'assemblée, y compris être à côté du président du syndicat et aussi de la 'CHAPA 1'.

Les patrons au sein du syndicat ont pu voir clairement qui a voté contre la proposition présentée par eux-mêmes, car selon les mots des conducteurs de bus présents, la direction actuelle du syndicat parle pour les patrons, qui à la fin, dans ce grand théâtre, abandonnent leur proposition de 10 % d'augmentation de salaire et embrassent la proposition patronale de 6 % divisé en deux. La proposition patronale à 6 % l'emporte aux 2/3 environ ; les ouvriers parviennent avec toutes les difficultés à obtenir 1/3 des suffrages grâce au travail d'organisation de l'opposition communiste, des commissions de base et des «cadres internes de l'organisation» conducteurs des bus.



Quel est le rôle du syndicat ? Quel est le rôle des entreprises dans le syndicat ? Quel est le rôle de l'État ? Quel est le rôle des structures patronales ? Le Parlement, les gouvernements et « la justice » ? Quel est le niveau supérieur de conscience de la base routière organisée et si correspond au niveau de compréhension de la nature de l'État capitaliste ? Comment la justice bourgeoise entretient-elle des éléments nuisibles à la direction du syndicat pour gérer les affaires et les intérêts de la classe ? Comment le procureur de la République permet-il un attroupement truqué clairement organisé par l'employeur ? Comment l'État peut-il être complètement dominé par les patrons et « leur masque ne cache pas leur nature de patron » ?

Telles sont les questions que les travailleurs posent couramment et auxquelles il faut répondre dans le débat. L'un d'eux nous a demandé : « pourquoi la justice est-elle rapide pour eux et lente pour nous ? Une pleine compréhension de la nature de l'État contrôlé par la bourgeoisie, par les patrons, est importante pour déterminer le niveau de conscience routière collective et aussi individuellement.

Nous étudions la catégorie routière pour comprendre le rôle du syndicat pour stimuler le débat autour du contrôle des moyens de production capitaliste par 'la classe routière', pour comprendre le débat sur la propriété privée et collective des moyens de production, le pouvoir direct et populaire sur le travail, l'exercice de la démocratie directe dans les conseils politiques à la transformation des groupes d'étude et des commissions de base.

Le plus important est de dire que le processus de récupération de l'outil syndical ne s'arrête pas là, mais implique le débat sur la révolution brésilienne au sein de la base organisée. La défaite des travailleurs de l'opposition à l'assemblée salariale de Sapê à Niterói en 2021 sert à montrer que les patrons dirigent le syndicat, l'État, la justice et le système partout ; de cette manière, *il était plus facile de parler de la proposition de briser les structures qui empêchent les travailleurs d'exercer leur pouvoir : c'est aussi une dénomination de la révolution brésilienne.*

La création du pouvoir politique des masses signifie l'occupation des espaces de pouvoir par ceux qui montent dans la compréhension et la conscience qu'ils peuvent occuper un espace syndical, dans la classe ouvrière et dans la politique de l'État.

Les ouvriers ne s'approprient le syndicat qu'à travers un mouvement syndical de masse, ils ne font triompher le jour de la grève générale qu'en apprenant à travailler avec d'autres ouvriers à la construction d'un mouvement de classe et aussi de masse.

Ils ne s'emparent des structures de l'État qu'à travers la révolution. Tels étaient les principaux points de débats entre les cadres communistes et les travailleurs de la base organisée chez les travailleurs interrogés. *Nous pourrions mieux dialoguer sur la nature de la rupture que nous appelons la révolution brésilienne, mais en ce moment nous voulons dire que ce débat était présent dans les structures d'opposition syndicales en raison des opportunités qui se sont présentées dans le conflit syndical.*

Le changement de conscience classe dans les lieux de travail, les garages, les arrêts de bus et les lieux de remise des équipes, dans les terminaux à grande circulation de passagers, signifie un pas vers l'éveil de la conscience des travailleurs conducteurs de bus sur une base générale et non organisée.

De cette manière, on peut parler de l'élément d'occupation du syndicat par les forces d'opposition en décembre 2021, les communistes le considéraient comme un élément pédagogique fort, l'occupation des espaces de la 'CHAPA 1' par 'l'opposition 'CHAPA 2'. c'est l'étape manquante pour s'organiser, la participation effective de 10 à 20% des travailleurs au processus de prise de position active, occupant le pouvoir direct dans la gestion directe. *La 'CHAPA 1' ne cédera pas son espace sans violence, et la force de l'opposition doit être plus grande. Ce fut aussi un point de débat entre communistes et ouvriers organisés : la violence révolutionnaire. Tous les points de la révolution brésilienne ont été mis sur la table et débattus dans ces petits groupes de recherche.*

Les « voies légales » ou le système judiciaire brésilien déterminèrent que l'occupation du syndicat était illégale et menaçaient d'amender l'opposition, mais il ne pouvait rien faire contre un mouvement de masse visant à retirer 'CHAPA 1' du pouvoir. Nous observons qu'il manque encore à la bonne stratégie la bonne tactique, qui consiste à augmenter le niveau de sensibilisation tout en augmentant le niveau de participation. Le report des élections n'interrompt pas le processus de récupération de l'outil syndical, même au plus fort de la pandémie.

La planification (organisation) des communistes n'a pas cessé et la base organisée n'a pas cessé de s'organiser, un pas franchi dans le changement de conscience ne signifie pas gagner un vote, mais gagner un militant, car si « la justice empêche l'élection », elle ne peut empêcher la montée de classe pour reprendre son propre syndicat. « L'élection ne peut-être évitée », et peut être mieux préparée par le conseil d'administration, 'la junta governativa' et victorieuse s'il est massivement soutenu pour exercer son nouveau pouvoir.

Nous avons également étudié le processus d'attrition de la liste d'opposition 'chapa 2' après plus de deux ans de processus électoral et les actions entreprises pour renverser cela, le travail sur les bases, l'organisation politique des cadres, la construction des commissions, l'engagement de 200 ouvriers, les ouvriers en général et les événements construits ; et parmi ces événements, nous avons enquêté sur les célébrations et les débats des 100 ans du parti communiste brésilien PCB comme un point important de notre enquête dans une sorte de «test de laboratoire», car si un travailleur ordinaire et moyen participe à un événement clairement organisé par les communistes pour le centenaire de leur parti, et les ouvriers assistent à une époque de la montée du fascisme et de l'anticommunisme au Brésil et au monde, c'est parce que le travail de débat est bien mené.

Les deux actions ont été étudiées comme des efforts pour ne pas laisser l'élection "froide", ou que l'élection perdrait sa force mobilisatrice : l'événement du 100e anniversaire du parti communiste brésilien a eu lieu le 23 mars 2022 à Niterói avec des marins, des dockers du port, des camionneurs et aussi des ouvriers de bus ; avec 70 ouvriers il a testé positivement le degré d'anticommunisme dans la base routière de Niterói et région, c'était un séminaire historique, syndical, classiste et principalement politique.

L'occupation de l'espace institutionnel par les forces les plus progressistes signifie un grand débat autour des marches du pouvoir direct, qu'il s'agisse de l'avant-garde dans les syndicats, ou de *l'exercice du pouvoir direct dans les commissions de base, ou dans les actions de débats de fond sur la nature du pouvoir populaire exercé par les travailleurs qui peuvent exercer un tel pouvoir direct dans la société ; mais pour cela, le débat autour du pouvoir doit être mené dans ces conditions les plus concrètes et dans les démarches les plus quotidiennes. La stratégie de récupération de l'outil syndical peut être une stratégie critique du travail organisationnel et donc du pouvoir populaire.*

Nous avons étudié attentivement la stratégie de l'opposition routière (rodoviária) qui s'est sophistiquée ces deux dernières années, si l'opposition maîtrise la question financière, la production d'un journal de campagne et d'un journal de fin de campagne, si elle parvient à être inclus dans un calendrier pour les trois prochains mois, même en sachant que cela peut être étiré, ou encore reporté à une date ultérieure, c'est-à-dire qu'un mouvement de masse peut avoir la possibilité d'être préparé pour la reprise.

Cela semble aussi être une étude permanente au sein de l'étude : la capacité des travailleurs à faire face aux lenteurs permanentes du système judiciaire qui empêchent les élections syndicales, et en même temps comment ils exercent le pouvoir parallèle d'occuper les espaces de pouvoir malgré les et la perte de motivation, c'est-à-dire la façon dont ils affrontent les conditions objectives et subjectives de leur problème concret. *La motivation est l'un des problèmes centraux de l'organisation.*

Au moment de la conclusion de l'étude (rodoviário), l'enquête atteint son point le plus profond, nous pouvons clairement souligner les différences entre le moment où les communistes ont commencé à travailler et les transformations produites par la base organisée à travers leur intervention, tant à Rio qu'à Niterói. Et nous concluons la collecte de données pour cette thèse et nous n'aurons probablement pas assez de temps pour documenter l'élection elle-même, et ses conséquences, ce qui exigera des études futures sur cette question importante du débat sur le chemin profond de la conscience dans la classe routière. *En ce sens, l'élection syndicale doit être analysée comme une photographie du processus complexe de récupération de l'outil syndical.*

L'élection, l'organisation, le débat sur la révolution continueront parmi les ouvriers, mais dans un instant cette étude se termine. Cette capacité à relier des études antérieures et à les préparer pour qu'un autre chercheur vienne reprendre là où nous nous sommes arrêtés est l'une des choses les plus importantes dont nous avons pu parler aux travailleurs. Une formation critique et humaniste à l'investigation scientifique signifie que vous étudiez en permanence, et que vous avez reçu des informations d'autres qui vous ont précédé, qu'il vous faudra aujourd'hui vous confronter à votre réalité, et que demain vos collègues devront continuer, et ils compteront sur vous, se tiendra sur vos épaules pour voir plus loin, tout comme vous vous êtes tenu sur les épaules de ceux qui ont combattu, organisé et étudié avant vous.

Pour l'élection, nous étudions les préparatifs supplémentaires, la fourniture de nourriture aux supporteurs le jour du scrutin, les voitures qui permettront de transporter les supporteurs et les retraités surtout, en se rappelant que nous investiguons dans une pandémie de covid 19, la sécurité pour le processus électoral, les coûts du processus légal, le coût du carburant pour le déplacement, et de petites dépenses de cet important processus logistique. L'abstentionnisme semble être une préoccupation permanente dans l'esprit des membres des forces rénovatrices et progressistes, il n'en serait pas autrement dans le travail de fond ou de base 'rodoviária' : celui de convaincre les gens à participer.

Participer au changement politique. Cela a été largement débattu dans le processus électoral et nous avons documenté l'implication des cadres dans la base générale, y compris ceux qui n'ont pas le droit de vote ; déterminer le degré de participation de classe dans ce processus à Niterói et région, et comment les grands intérêts de la classe sont vérifiés à Rio et dans la région métropolitaine dans son ensemble. À travers l'élection et son processus de récupération ou d'optimisation de l'outil syndical, nous avons pu étudier la base organisée autour des commissions de base, autour de l'avant-garde communiste et socialiste, et aussi des cadres internes comme cadres travailleurs de bus. La quantité et la qualité de la participation sont placées comme un enjeu central de l'organisation.

Et que la ligne politique des communistes balisait des efforts de prise de conscience critique et en même temps d'actions pratiques, empêchant la direction de l'opposition de rechercher des soutiens financiers auprès des patrons, et des politiciens qui soutiennent les patrons, ce qui représente un effort énorme. stratégie et consensus politique, car sans finances et sans logistique, il n'y a pas d'élections.

Cela peut changer, mais jusqu'à aujourd'hui seule la gauche communiste et socialiste a contribué à l'élection et la social-démocratie a été sollicitée pour s'engager dans le programme. Nous avons observé le processus de récupération de l'outil syndical comme celui choisi comme principal par la direction syndicale, donc, sur le long processus de formation, et aussi sur le processus de construction des commissions de base.

Au bout de plus de deux ans la priorité revient à la campagne, s'occuper, trouver des ressources, faire des recherches et former une équipe de travail. Construisez les 200 militants qui seront à l'avant-garde et préparez l'équipe qui visitera et travaillera la base. Et de s'assurer que les membres du conseil d'administration du syndicat aient le pouvoir pour qu'il puisse occuper un espace gouvernemental équidistant entre les '*CHAPAS 1 et 2*', mais qui soutiennent aussi le processus de renouveau syndical.

La construction du processus pour l'élection passe par le conseil d'administration qui prépare l'élection, gère le syndicat et l'occupe avec l'aide d'une décision judiciaire. Il est important de souligner que cette junte ne peut s'élever au-dessus du « marécage institutionnel » qu'avec la forte participation des '*rodoviários*', elle ne peut pas « attendre la justice » ; étant donné l'énorme difficulté de produire un mouvement de masse qui s'appuiera sur le 200, ou au moins 100 militants actifs, le processus de cette construction servira immédiatement le processus électoral.

Pour cela, les tâches de campagne, de préparation des recherches, de rassemblement des 200 qui seront les plus actifs et de préparation des 100 qui étudieront et enquêteront sur le processus de victoire des travailleurs de bus se poursuivent. Au début de l'année 2022, il y a une forte clameur pour des élections parmi les travailleurs de bus à Niterói et dans la région. À côté du besoin du mouvement, on observe la lutte des communistes contre le désarroi des travailleurs de bus en attente de définition et d'élection. Les chauffeurs d'autobus veulent pouvoir participer et pouvoir le faire.

L'élection devient une priorité. Une priorité pour la base générale, pour la base inorganisée ; bien que dans la base inorganisée il y ait une grande apathie de la part des travailleurs. En ce sens, on assiste à un processus de construction qu'il convient d'étudier plus en détail, comme l'organisation d'environ 200 ouvriers routiers en base organisée et 100 ouvriers en cercles d'études routières. Cela se présente comme une tâche médiate par rapport à la nature immédiate de l'élection.

Nous apprécions la méthodologie suivante qui nous aidera dans ce chapitre et dans les suivants : Premièrement, en 2022, pour étudier la prise de pouvoir par le conseil d'administration 'la junta' à travers l'utilisation de l'élément surprise et participatif dans l'assemblée, qui peut être améliorée par la construction d'assemblages plus massifs, visant 200 ouvriers, ou le 10% de la masse qualifiée qui participe activement.

Les communistes et les socialistes utilisent l'élément de surprise et le mouvement légal ; par rapport à ce point, il est important de tenir au bon moment une assemblée massive pour entériner la prise en charge du conseil d'administration. Sans un soutien significatif de la base organisée et générale, il y aura dépendance institutionnelle. Cela a également été un débat important que nous avons vu parmi les travailleurs : la longue attente des élections a été placée dans le débat comme un échec institutionnel qui, de manière organisée, peut être affronté et surmonté par les travailleurs.

Deuxièmement, étudier attentivement la participation de la direction de l'opposition 'CHAPA 2', sa participation effective, la participation directrice des candidats, agents et inspecteurs électoraux, et sympathisants, et tout ce qui aidera aussi à l'élection visant également la construction de 200 travailleurs organisés; une liste qui part de la direction et se construit en appui au processus de récupération de l'outil syndical, la campagne devient le point le plus important en ce moment également pour notre enquête; et l'étude de la construction des équipes de travail, des équipes autour de l'avant-garde.

L'autre front autour du président et la principale préoccupation de la direction : être prêt pour l'élection, mais conscient que récupérer signifie une action avant, pendant et après l'élection. Troisièmement, par rapport au processus de formation, nous avons intensifié l'étude du processus de formation du militantisme routier (rodoviário). Bien que cela ne soit pas considéré par les dirigeants comme une priorité, comme c'était le cas en 2020 et 2021, nous pouvons voir qu'un solide processus de formation du militantisme se poursuit, quoique dans un cercle plus restreint, et ce processus se poursuit comme projet à travers les cercles des travailleurs.

L'attente des communistes et des socialistes était de construire des cercles de dizaines de travailleurs à la base, par garage de bus, qui fonctionneraient comme des germes de conseils basés sur l'organisation et l'étude, mais les chiffres étaient inférieurs aux attentes. Notre étude continue d'atteindre une centaine de travailleurs dans les cercles, cherchant à comprendre comment ces cercles des travailleurs se forment et comment l'étude se déroule dans les cercles, et comment cette étude renforcera la formation des comités de base en tant que conseils politiques des travailleurs ; et aussi comment on peut étudier la relation entre le processus de formation syndicale associé au processus de construction des comités de base et le processus de récupération de l'outil syndical.

Quatrièmement, il y a apparemment un processus de refroidissement dans la formation des commissions de base, cela se produit depuis le moment de la dernière formation, toujours en 2021, mais on peut comprendre la priorité aux élections et après plus de 2 ans d'études où nous avons constaté un refroidissement du sens de la motivation et la volonté face au plus difficile. Notre étude analyse si la patience et la discipline des communistes par rapport à la construction et à l'affirmation de ces commissions ainsi que le développement de la formation politique sont aussi l'engagement, afin de vérifier si la construction des commissions de base réussit concrètement.

Les communistes sont souvent accusés d'un opportunisme qui place ses objectifs révolutionnaires à distance et au-dessus des travailleurs en général ; mais dans ce cas, on peut observer le soin qu'ils ont pris de ne pas exposer inutilement les ouvriers, les éduquant dans leur souci de vaincre le patron, et montrant les dangers d'une confrontation directe avant qu'il y ait une accumulation considérable de forces montre le contraire. On le voit aussi dans la construction de la campagne syndicale au sens de la production d'une organisation de 200 ouvriers, et l'étude des 100 travailleurs organisés en cercles d'études ouvrières.

Tout au long du processus, il y a une étude d'un raffinement qui est réalisée à travers le processus d'études, l'infiltration communiste à Rio de Janeiro et la confrontation communiste à Niterói et région, avec l'aide permanente des socialistes, nous comprenons que cette enquête devra être poursuivie, et à l'avenir plus de données seront exploitées.

Cinquièmement, l'étude d'ensemble, le leadership, la récupération syndicale, les tentatives de concevoir le pouvoir direct, l'approfondissement de la campagne syndicale, en y ajoutant l'étude d'un élément nouveau, l'actualité de l'étude de la conjoncture associée à l'étude de l'accumulation de ces expériences, ces luttes et l'étude de l'étude ; l'étude du critique faite par les communistes eux-mêmes de leurs actes organisationnels, de la stratégie et de la tactique des actions des cadres organisationnels.

*La recherche sert la campagne, et sert à agir et à étudier.* La recherche est le couronnement de l'analyse en 2022 des éléments décrits ci-dessus : comment se portent le soutien à l'opposition 'CHAPA 2' et la situation de 'CHAPA 1' dans le processus actuel de récupération de l'outil syndical pour l'élection ?

La recherche consiste à évaluer le niveau de connaissance de la base routière organisée à Niterói et dans la région en tant que photographie, ainsi qu'une analyse générale de la base non organisée. Et que signifie la construction de commissions de base en 2021 et 2022, et comment étudier ce processus, la formation de ces commissions dans les lieux les plus répressifs (sans publicité pour les patrons), et quand la nouvelle direction est assumée, ou plutôt, dans cas de l'atteinte de l'élection, ce qui sera utilisé ; comme si c'était le reflet de son absence entre 2012 – 2017 ; Commissions, conseil d'administration et cadres - l'organisation nécessite une étude pour l'organisation.

Sixièmement, on observe l'étude de la conscience dans sa partie la plus élevée dans la catégorie des travailleurs de bus, une recherche de la qualité et de la quantité dans la formation du nombre nécessaire pour chaque soutien politique, chaque financement ouvrier, et chaque confrontation participative et engagée ; cette étude préliminaire que chaque cadre organisateur communiste externe ou interne doit faire lorsqu'il « regarde le conseil d'administration » ou 'la junta' de l'organisation avec excellence.

Et l'étude du mouvement politique comme mouvement des travailleurs, conducteurs, chauffeurs de bus, ce qui signifie en 2022, selon nos observations, une étude qui ne se limite pas à cela, mais est comparativement faite pour récupérer l'outil syndical.



Une étude dépendante de la capacité spécifique de construction du moment, dont la base est spécifique à 200 ouvriers, à 100 dans les cercles et commissions de base, et à un syndicat classiste d'avant-garde de 15 ouvriers de bus, du sens d'opposition 'CHAPA 2'.

Trois points sont à suivre de très près, la formation d'un premier séminaire présentiel, pour étudier le renforcement de ces points : la formation, la campagne de relance, et la formation des commissions ; la production d'un journal; la recherche de ressources pour soutenir la junte 'la junta' au pouvoir dans son éventuelle prise en charge, ainsi que dans les détails de la campagne pour récupérer et reprendre le syndicat.

Cette étude approfondie n'est pas faite par nous, mais elle doit être faite dans la disposition, dans l'enthousiasme, dans l'expérience collective des vétérans de nombreuses guerres, conflits et routines organisationnelles. À la fin de la recherche, plus de deux ans de recherches approfondies, une enquête détaillée sur les travailleurs, axée sur l'étude de ce processus de récupération de l'outil syndical mené par l'opposition 'CHAPA 2', pour remporter les élections à Niterói; accompagné de l'étude du processus d'optimisation de l'outil syndical à Rio de Janeiro, qui a un temps immédiat, intermédiaire et à long terme. Nous étudions ces processus dans le processus de patience dans les mots des interviewés « comme vertu des communistes et des socialistes ».

À Niterói, en mai 2022, il y a eu une décision de justice qui détermine que l'élection se tiendra dans les 30 jours, (ce qui ne s'est pas encore produit) parce que la direction syndicale actuelle résiste, alors que les règles électorales sont négociées, la base organisée et surtout la base générale restent préoccupées par une éventuelle fraude électorale, puisque le statut actuel dit que la coordination de l'élection se fait à partir de 'CHAPA 1'. En décembre 2022 ces élections convoquées pour 30 jours n'avaient pas encore été programmées à Niterói beaucoup des mois après la décision de la justice.

À Rio de Janeiro, où une construction de grèves au cours des trois dernières années a conduit à la grève de deux jours de BRT (bus rapid transit) pendant le carnaval 2022, les travailleurs y font pression pour une augmentation de salaire de 11 % et de 30 % avec la médiation de « la justice », mais les patrons ne veulent pas augmenter les salaires sans augmenter les tarifs. La proposition des travailleurs est de 15 % et 100 % de coupons alimentaires, la stratégie à long terme des communistes visent 3 salaires minimums basés sur le salaire minimum national et 1 salaire comme base pour des coupons alimentaires.

Dans les deux cas, la vertu de la discipline et de la patience communistes détermine que l'énergie de la base organisée ne se perd pas, mais est cadencée et canalisée pour exploser dans l'affrontement contre les patrons. Aujourd'hui, c'est plus difficile à Niterói car il faut retrouver l'union, mais il est possible d'optimiser la base de Rio de Janeiro pour chercher à conquérir en trois temps : de l'immédiat, du médiat, à l'idéal, qui va à travers le processus de changement de conscience suivant les étapes.

*Ces démarches, selon les mots des travailleurs, visent à construire une amélioration immédiate des salaires visant à trois salaires, une augmentation progressive du panier alimentaire de base 'cesta básica ou sodexo' dans ce deuxième moment jusqu'à un salaire, et enfin la lutte pour quatre salaires minimaux de plein droit. tels que : collecteurs et contrôleurs à l'intérieur des bus, sécurité dans les gares, trajet quotidien de 6 heures, bus en bonnes conditions d'utilisation avec droit de refuser les bus sans conditions de travail et de sécurité, retraite spéciale à 25 ans, et le paiement supplémentaire pour travail insalubre.*

L'incomplétude de notre étude doit être analysée comme un fait réel avec les travailleurs de bus, car elle cherchait à suivre la profondeur des études dans la catégorie. Dans ce processus, l'enquête conjointe dans la base organisée a pu identifier la stratégie de l'organisation rénovatrice, ses tactiques et le déroulement sont nés du conflit. Nos conclusions sont solides à partir de la réalité concrète et des conflits concrets contenus.

La manière de procéder nous relie déjà à l'étude suivante, l'étude de l'avant-garde, car les travailleurs de bus ont une stratégie à travers elles : à Niterói, la stratégie consiste à faire en sorte que le conseil du gouvernement prenne le contrôle du syndicat pour organiser l'élection. La stratégie ne sera couronnée de succès que si elle est accompagnée par le conseil d'administration.

En ce sens, l'étude des cadres renvoie à l'étude de la junte qui gouverne et du mouvement de masse qui soutiendra le processus de récupération à Niterói ; *cependant, la construction d'un « conseil d'administration » ou 'la junta' à Niterói est très difficile pour deux raisons étudiées, la première renvoie à l'absence d'une culture associative de prise de pouvoir chez les travailleurs en général, et la seconde renvoie à la prise de pouvoir par les chauffeurs et les conducteurs de bus spécifiquement à Niterói, comme nous pourrions l'analyser, ces choses ne sont pas enseignées sans action extérieure ou action organisationnelle externe.*

À Rio de Janeiro, le mouvement préserve la force de frappe des ouvriers les plus forts sur le BRT (bus rapid transit) pour qu'elle s'étende à tous les autres ouvriers urbains : faire arrêter la ville pour que les conquêtes puissent avancer.

A Niterói, nous avons étudié un processus partant de 15 militants, qui s'élève aujourd'hui à environ 120, et passe à 200, pour 'une étude des cadres', de l'opposition, répartis en 2 équipes de 7 travailleurs de bus à joindre à l'équipe générale du candidat président et à constituer une équipe de 200 travailleurs pour se battre, organiser et voter aux élections et assister à l'assemblée lorsque la junte prendra le contrôle du syndicat.

À Rio de Janeiro, nous avons étudié la commission du BRT (bus rapid transit) de 6 militants pour atteindre 10 nés de la grève du carnaval pour continuer le travail du programme de lutte, et avec la commission de la société Redentor pour étendre à d'autres sociétés ; dans les deux cas, la construction d'une liste d'ouvriers « en tant que cadres syndicaux » ; dans la campagne le facteur « épaulé contre épaulé », les yeux dans les yeux, le travail de fond dans son extension et ses détails organisationnels.

Selon notre observation, on peut dire que les communistes, avec l'aide des socialistes, apprennent de leurs erreurs dans la formation des commissions à Niterói où la confrontation est ouverte et à Rio de Janeiro où les choses peuvent se faire plus lentement et avec plus de garanties . Quoi qu'il en soit, la méthodologie a été la suivante : *partir d'un comité ouvrier secret pour convaincre les travailleurs pour un plus structuré qui agit avec les travailleurs, d'un comité ouvrier secret plus structuré, puis légaliser le comité alors qu'il est déjà enraciné et structuré, il s'est avéré qu'il est beaucoup plus difficile de construire des comités « contre la direction syndicale » et contre la direction patronale et se battre, donc, sur deux fronts.*

Parmi ces ouvriers, nous étudierons la construction d'un lien entre les cercles d'études des ouvriers de bus, les ouvriers conducteurs et chauffeurs de bus la plupart qui s'organiseront plus tard en commissions, et les commissions qui seront le pouvoir direct, avec la construction d'un nombre nécessaire pour occuper le syndicat par le militantisme, plus participatif et engagé. Dans cette étude qui est la nôtre et qui termine cette partie en ce moment, nous nous sommes déjà invités à d'autres études, compte tenu de leur importance. Cette étude n'a pas atteint tous ses objectifs, puisqu'il n'a pas été possible de constituer à la fin de la recherche le nombre nécessaire pour reprendre la structure syndicale avant l'élection syndicale.

Cette enquête devient la base de l'étude de l'organisation des orientations futures choisies dans les assemblées de base. En ce moment, étudiant la campagne à Niterói et le déroulement du programme de lutte à Rio, des équipes dirigées par l'avant-garde communiste, qui organise l'élection, et organise aussi la montée au pouvoir de la junte gouvernementale, née d'une belle assemblée à Niterói ; et qui organise la grève du carnaval, puis la grève pour arrêter la ville à Rio de Janeiro autant de fois que nécessaire.

Des questions sur la lutte concrète, mais aussi sur la lutte des classes ; notre question fait penser à des dépôts de bus sans patrons, et aussi à l'élection directe de leurs gérants. Dans les conclusions préliminaires, nous reviendrons sur le conflit concret avec la certitude qu'il ne s'arrête pas, qu'il doit être de plus en plus perfectionné, étudié et exécuté pour rendre vivant le besoin d'investigation, et son accumulation pour les nouvelles générations routières (rodoviárias).

À Rio de Janeiro, il faut garder « la braise chaude », achetez un petit carnet à la papeterie et remplissez : « nous accompagnerez-vous pour obtenir la première demande ? Combien ? Et les deuxième et troisième ? De cette façon, la compréhension de la demande immédiate et historique est construite, et un groupe de 100 travailleurs qui étudient, et environ 200 travailleurs qui luttent peuvent soutenir l'assemblée pour soutenir le nouveau pouvoir, le nouveau pouvoir du conseil d'administration formé par 5 ouvriers à Niterói et pour composer le Cipas et la nouvelle direction à Rio de Janeiro.

Et aussi de construire le nouveau pouvoir des commissions, pouvoir direct et parallèle face aux patrons dans chaque entreprise ; devenir des conseils politiques ; et de mener une politique de formation des cadres, d'organisation politique des cadres, une politique des travailleurs de bus comme d'avant-garde.

Dans cette partie de récupération et d'optimisation nous avons préparé le complément des chapitres suivants ; à ce moment, chaque travailleur en train de participer à la récupération de l'outil syndical acquiert un pas de conscience pour la rénovation ; nous avons étudié des centaines et des milliers de travailleurs avec le souci : d'étudier la prise de conscience participative en relation à l'acte concret de l'organisation, et dans ce sens de récupération et rénovation. Nous avons étudié le difficile processus de construction des conseils et des commissions à Niterói à travers le processus de renouvellement.

Nous étudions aussi la conscience participative dans la construction de commissions et de grèves à Rio de Janeiro pour entrer dans les Cipas (comités internes de prévention des accidents) et la direction elle-même comme l'optimisation, qui, selon les mots des personnes interrogées, signifiait sa «base organisée», avec sa direction à l'avant-garde avec d'autres travailleurs, par les commissions de base, par le conseil d'administration, les cadres, la base organisée et la masse organisée autour des avant-gardes et des structures syndicales qui les soutiennent, par l'énergie générée dans le processus de récupération de l'outil syndical.

●4 – **Quatrième recherche** : Quatre études de cas des travailleurs cadres ‘rodoviários’ dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, Ricardo Wagner et Sérgio Adriano de la ville de Rio de Janeiro et Daniel Ferreira et Joel Rodrigues de Niterói et région. Tous ces travailleurs, sous une analyse du militantisme marxiste et léniniste ou sous leur pratique syndicale politique, théorique et classiste dans la région métropolitaine.

Ricardo Wagner – « Je viens d'une famille de communistes, mon grand-père m'a fait prendre conscience de ma place dans l'histoire, je suis fortement engagé dans l'optimisation de l'outil syndical routier ‘rodoviário’ à Rio de Janeiro et au Brésil ; nous allons construire localement et nationalement un syndicalisme combatif, classiste, unitaire et internationaliste ».

Sérgio Adriano – « Nous, les communistes, sommes des découvreurs de talents, nous allons chercher les meilleurs travailleurs pour nous organiser où qu'ils soient ».

Daniel Ferreira – « Sur la base d'opposition ‘CHAPA 2’ et des commissions de base que nous avons faite à Niterói, nous contribuerons à construire la révolution brésilienne ».

Joel Rodrigues – « Je me prépare à gravir toutes les marches de la conscience syndicale, de classe et la conscience politique ; Je contribuerai à récupérer l'outil syndical des travailleurs de bus, en travaillant avec les travailleurs des transports, stratégiques et dans toute la classe ouvrière ».

Après avoir présenté ceux dont nous ferons notre brève étude de cas, quatre chauffeurs de bus, conducteurs, dirigeants, cadres, travailleurs de la région métropolitaine qui sont conscients de l'importance du secteur des transports, pleinement conscients d'appartenir à un secteur stratégique de l'économie.

De l'autre côté, nous voyons la base générale, les travailleurs ordinaires qui adhèrent aux idées de l'extrême droite et de la droite libérale. Qui critiquent le temps du gouvernement de la social-démocratie, qui le critiquent sans faire d'association critique avec ses conditions matérielles concrètes et reprennent la critique et le discours patronal libéral de la droite. Nous ne défendons pas qu'il n'y a pas de critique, au contraire, ce que nous défendons, c'est que la critique de la théorie et de l'organisation des travailleurs soit étudiée afin de faire pression et d'approfondir les réformes sociales-démocrates, de combattre le fascisme, mais surtout de vaincre le capitalisme à travers la révolution brésilienne et le pouvoir populaire.

Dans notre premier exemple, en février 2022, nous avons étudié ce témoignage : le dialogue de deux chauffeurs de bus à Niterói, un chauffeur en uniforme, et un autre qui semblait être à la retraite, il semblait être chauffeur de bus à cause de sa langue, la façon dont il occupait la partie avant à côté du conducteur et a dialogué avec lui. Le premier 'au service' a fait l'éloge du gouvernement libéral et d'extrême droite du président Bolsonaro, tandis que le deuxième 'retraité' a critiqué le gouvernement social-démocrate de Lula qui a régné jusqu'en 2010 ; tous deux parlaient de politique déconnectée de la réalité actuelle des travailleurs de bus, aucun n'était dans cette réalité.

Le premier travailleur de bus a salué les actions du président Bolsonaro ou de l'extrême droite sans se soucier de la pandémie, du chômage, des bas salaires et des prix élevés ; et le second reprochait au gouvernement de 2002 à 2010, d'avoir eu ces mêmes problèmes, arguant que si les choses sont difficiles aujourd'hui, c'est parce que à l'époque il y avait beaucoup de vol et de corruption. Tous deux s'accordent à dire que tout est très difficile parce que « le président veut travailler et ils ne le laisseront pas » et tous deux louent la continuité du gouvernement actuel. Du côté des éloges pour le gouvernement actuel, la carrière parlementaire discrète du président de la République est une vertu, ses valeurs morales et chrétiennes ; ce qui fait obstacle : la corruption, le STF (la cour fédérale supérieure de justice brésilienne).

D'autre part, « nous avons un plan international pour dominer l'esprit des Brésiliens et implanter le communisme au Brésil, quelque chose qui a été 'imaginé par Lénine' il y a de nombreuses années ». Aucun des chauffeurs n'a jamais parlé de la pension spéciale des travailleurs de bus, que le gouvernement tente de retirer et atteint rarement les deux SMIC, ni de la mauvaise gestion de la pandémie par le président qui fait que le Brésil compte près de 700 000 morts du covid 19, avec la mort de plusieurs chauffeurs de bus.

Ni de le faible pouvoir de lutte des travailleurs, des prix élevés et que le pouvoir d'achat des travailleurs et des retraités que diminue chaque mois davantage. Le chauffeur en activité n'a pas parlé des décès de ses compagnons, du mépris du gouvernement pour la classe routière qui ne pouvait pas être vaccinée en priorité, malgré son enfermement dans 'une boîte presque scellé avec personnes' et du bilan des routiers morts dans l'état, et il n'a pas mentionné les centaines et les milliers de décès de conducteurs de bus au Brésil. Pas un mot non plus sur le licenciement massif des travailleurs de bus et sur le fait que le chômage de ces travailleurs n'a jamais été aussi élevé dans le pays.

Aucun mot sur le fait d'avoir une forte diminution de salaire vis-à-vis de l'inflation, ou de passer des années sans augmentation de salaire et de perdre des droits à chaque année. Cette scène déconnectée de la réalité concrète et immédiate représente la classe aux mains de la superstructure patronale et du système, avec ses travailleurs déconnectés de la réalité concrète de leur vie, et déconnectés des problèmes de leur secteur, de ses problèmes immédiats et historiques : pour ceux qui rentrent chez eux un réfrigérateur vide, et pour ceux qui arrivent au travail, le respect et le pouvoir font défaut.

À ce moment, un cadre extérieur habitué à la catégorie des travailleurs de bus et très familier avec leur langage intervient : « Chauffeur une question, s'il vous plaît, est-vous content de recevoir mensuellement 2 SMIC ? Et avec un panier de base de 400 reais c'est bien ? Et travailler sans collecteur, facturer le tarif et conduire en même temps c'est bien ? Et la mort de vos collègues par le covid 19 ne vous rend-elle pas triste ? Et quand vous avez une personne handicapée en fauteuil roulant, comment ça se passe pour le mettre seul dans le bus? Et la vôtre retraite spéciale retirée à l'initiative de ce gouvernement est-elle bonne ? Quid de la lâcheté des entreprises face à leurs collègues stressés et de plus en plus malades ? Les 'crochets' ou la suspension forcée du travail par le patron d'accord ? Je ne t'ai pas vu penser à ta santé, à ton travail ou au pain sur la table familiale ; ni avec les patrons qui remplissent leurs poches et vident les vôtres et qui s'enrichissent et vous qui vous' appauvrissent ».

Il y avait un 'choc' à apporter à la réalité concrète aux chauffeurs, et le travail de fond et de base critique prend du temps, mais ce sont des interventions urbaines absolument nécessaires au quotidien, lorsqu'elles sont réalisées par des cadres formés ; avant de penser au travail d'organisation essentiellement politique, il faut réfléchir à l'interférence des instruments les plus immédiats, en l'occurrence les cadres syndicaux.

Grâce à la structure syndicale, un travail politique de base sera effectué. Dans le différend apparent entre la social-démocratie et l'extrême droite, nous pouvons refléter la réalité concrète du travailleur, pourquoi il est complètement absent du débat; et débattre du chemin de la conscience de classe qui s'y fonde, le chemin de la centralité du travail face à la réalité concrète et mauvaise de la vie, de la santé, du travail et de la famine. Débattre de la construction de la survie, du bien-vivre et du pouvoir populaire.

C'est à travers le travail que nous avons pu observer la « provocation » d'une prise de conscience de poste (position dans la lutte de classes) face à la réalité concrète d'un conducteur en activité et d'un conducteur à la retraite ; être témoin du cheminement de la conscience de classe dans la base générale, pour comprendre le cheminement de la conscience de classe dans la base organisée. Ce sera à travers l'étude de cas que nous ferons le chemin de la conscience dans l'organisation politique des cadres routiers ; car nous avons besoin de comprendre où ces cadres vont intervenir.

À travers l'intervention, on observe la position dans le champ concret de la lutte idéologique et pratique, le choix de position ou la place de la position dans le conflit, la prise de conscience de la lutte pour le réel et du palpable, la planification de la lutte matérielle et la construction de pouvoir pour l'objectif historique. Nous chercherons le savoir pour agir, le savoir pratique qu'agit concrètement, pas seulement celui qui pense. Nous avons recueilli de nombreux témoignages comme celui-ci.

L'investigation de la base générale et inorganisée approfondit l'étude des travailleurs de la base organisée et de son avant-garde. Nous commençons à analyser ces cadres à partir de leurs caractéristiques communes, car ces quatre militants rassemblent des caractéristiques importantes dans ce que nous identifions comme une organisation politique de cadres que nous analyserons dans d'autres chapitres en temps voulu.

Ses caractéristiques renvoient à la conscience professionnelle, à la conscience syndicale combative et classiste, à l'amour et à la discipline révolutionnaires et à la tempérance envers la conscience radicale et politique ; et les grandes caractéristiques de ces quatre militants. Et nous analysons les travailleurs de bus depuis leur conscience de position jusqu'à leur conscience participative, fortement active dans les processus de récupération dans le cas de Niterói et d'optimisation dans le cas de Rio de Janeiro, et la construction de commissions de base.



*Le défi est de cultiver la volonté d'étudier la base, le grand défi est de cultiver la recherche, de prendre plaisir à étudier, de prendre plaisir à poursuivre des apprentissages critiques d'investigation et de chercher dans les sciences humaines l'humanisation de cet apprentissage critique, concrète et de base.* Sur la base de ses caractéristiques communes, ces cadres ont été recrutés par les communistes, car ils aimaient étudier de manière critique la catégorie routière (rodoviária); cela semble être le lien entre la discipline et l'organisation, apprécier le débat et apprendre à apprendre et à enseigner avec les travailleurs ; et d'être toujours avec eux dans les moments les plus difficiles, et dans les plus difficiles, de partager leur destin.

De cette façon, nous analysons leurs caractéristiques communes, éprouvées dans les processus concrets des luttes concrètes des travailleurs de bus. Les travailleurs qui font l'objet de cette première étude de cas sont issus de la base, qui n'ont jamais suivi les cours syndicaux organisés par les centrales syndicales avant de devenir dirigeants syndicaux ou directeurs de l'opposition syndicale à Niterói. Dans le spectre de la domination du système, les communistes ont pu 'miner' des leaders créateurs et créatifs et les travailleurs les plus durs et disciplinés pour s'engager dans une voie d'étude.

Ces travailleurs de bus communistes ou celles qui sont sous une ligne communiste (classiste) sont encore plus respectées par les travailleurs qui viennent à se reconnaître en eux. Passons maintenant aux actes, actes d'exercice de l'éducation au contrôle ouvrier à travers le pouvoir embryonnaire des commissions, participation formatrice et formatrice active, scientifique, démocratique dans sa radicalité vers le socialisme et populaire dans la culture internationaliste. Ils critiquent la « démocratie capitaliste bourgeoise », la « culture occidentale », l'état de droit libéral » ; dans les cours communistes, ces entités d'articulation « externes » conscientes recherchent une participation engagée et active dans les tâches de direction, de production, de construction de la base organisée et de la révolution brésilienne.

Ici, nous pouvons visualiser le concept de « cadres internes » de bus qui deviennent des leaders organisateurs et organisationnels. Nous avons choisi deux cadres à Niterói et deux cadres dans la capitale Rio de Janeiro comme exemples pour toute la région métropolitaine. Commençons par un chauffeur, directeur du Syndicat des travailleurs de bus de Rio de Janeiro, le SINTRUCAD le plus ancien syndicat du pays, qui couvre toutes les formes de transport routier dans la ville de Rio de Janeiro, dont conducteurs routiers 'rodoviários' CLT, et chauffeurs de tramway :

▪Ricardo Wagner, communiste du secrétariat des transports du PCB, parti communiste brésilien et du comité de base des travailleurs des transports de l'Unité Classiste, '*l'unidade classista*', courant syndical des syndicalistes communistes. Ricardo en tant que cadre interne du processus d'adhésion au syndicat de l'opposition routière de 2012/2014 est le grand architecte et capitaine du projet d'infiltration en direction des travailleurs de bus à Rio de Janeiro ; pour cela, il a rassemblé le meilleur de l'opposition et est entré dans la direction, combinant les forces de l'opposition avec les forces de la situation à travers la construction critique du syndicalisme unitaire à Rio de Janeiro. Il est membre suppléant de l'exécutif, il est également conseillé à la présidence avec des tâches de construction politique au niveau municipal dans les luttes locales et étatiques à travers le front des travailleurs des transports de Rio de Janeiro, qui implique neuf catégories différentes de travailleurs.

Il opère à l'échelle nationale, à travers la création d'un forum national pour les travailleurs de bus, impliquant plusieurs États et syndicats de classe routière (rodoviária), dirigé par le syndicat de Rio de Janeiro et la région métropolitaine de Recife. De cette façon, sa performance continue de devenir un leader national, pour la fédération des travailleurs de bus et pour la confédération des travailleurs des transports sur roues et sur rails, la CNTTT historique mais bureaucratisée ; Ricardo peut devenir un cadre internationaliste, d'Amérique latine et du monde.

Ricardo entreprend un travail important avec les camionneurs CLT ceux liés à la législation du travail (consolidation des lois du travail), et qui ont une relation de travail formelle, et découvre une culture associative différente de celle des routiers conducteurs de bus, la culture lâche du camionneur '*mano a mano*' qui restreint le nombre de travailleurs et oblige le chauffeur à conduire et décharger et charger marchandises et chargements, puis reprendre la conduite. Ricardo vise à rassembler toutes les connaissances pour organiser les travailleurs de sa confédération : camions, bus et trains. Ricardo a résumé dans un court texte l'ouvrage « salaire, prix et profit » de Karl Marx pour les ouvriers de bus et camion, en l'adaptant à ces travailleurs.

Bref, Ricardo explique : « c'est pour comprendre le travail vivant que le patron ne paie pas les chauffeurs de bus. Et pourquoi ne paie-t-il pas ? Parce que les moyens de production, les garages, les bus, etc., leur appartiennent, les ouvriers ne possèdent rien d'autre que leur propre force de travail. Le travail est vendu comme une marchandise, et les capitalistes transforment tout en marchandise, et le travail aussi...

... Si nous nous battons pour un temps de travail équitablement rémunéré dans son intégralité, alors nous devons mettre fin au système capitaliste du travail et des salaires. que ne rémunère pas la main-d'œuvre, que les biens produits, en l'occurrence (offrant des sièges dans le bus) sont 'fabriqués' par le chauffeur ouvrier qui transporte des personnes et de l'argent au profit du patron.

... Si le chauffeur 'porte' 1500 reais, alors avec deux jours en moyenne il paie le salaire d'un chauffeur moyen de bus; avec quatre jours, il paie l'atelier, le bureau, le stagiaire, le personnel de nettoyage et tous les travailleurs, y compris la direction ; le reste est du travail non rémunéré ; il y a un besoin d'entretien et de fonctionnement du garage, avec 10 jours pour payer tous les carburants, pannes, électricité, eau, etc., entretien des forces productives ; le reste c'est du travail non rémunéré, ça correspond au profit du patron qui peut atteindre 1000 fois le salaire d'un chauffeur de bus qui crée de la richesse, la différence entre 2500 reais (monnaie brésilienne) et ce que peut gagner l'employeur du secteur routier 2 500 000 reais, ou mille fois le plus ! »

▪Sérgio Adriano, notre prochaine étude de cas parle avec fierté : « en ce moment, pour la première fois, une commission interne du CIPA pour la prévention des accidents et la santé des travailleurs est en cours de construction, sans l'intervention directe de l'employeur pour son élection ». Dirigé par Sérgio Adriano, le CIPA entre les mains des travailleurs signifie lutte pour la santé dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ; l'employeur a trié sur le volet ces membres et, de cette manière, a mis « les siens » pour ne jamais se plaindre de problèmes de santé ; ce qui s'est avéré tragique pendant la pandémie, et encore plus de morts dans le secteur. Malheureusement, nous n'avons pas d'études objectives, les secrétariats à la santé des préfectures n'ont pas ces chiffres, mais nous avons pu observer sur les réseaux sociaux et dans les entretiens le nombre de conducteurs et de morts sur les routes qui ont augmenté dans la pandémie.

Cette petite victoire au CIPA, si elle se concrétise et s'élargit, signifiera un changement radical dans l'organisation des conducteurs à Rio de Janeiro, mais aussi pour toute la région métropolitaine et même pour le Brésil, car grâce au CIPA, nous pourrions observer 'le pépinière des luttes' et 'la pépinière de futurs cadres syndicaux, de classe et politiques'. Grâce à la conjonction du CIPA et des commissions de base, les travailleurs de bus peuvent obtenir un pouvoir d'État parallèle et, par conséquent, anti-employeur par essence.

Sergio Adriano comprend cette tâche difficile et se prépare progressivement à agir de deux manières : d'une part, en investissant progressivement dans la CIPA depuis l'entreprise où il travaille, 'la Redentor' ; et d'autre part, en raison de son expérience antérieure, en ajoutant, avec les chauffeurs de bus et de camion, parce qu'il était chauffeur de camion et qu'il connaît bien la catégorie. Il y a un défi organisationnel particulier dans la CIPA, qui reste une commission de travailleurs concernés avant tout par les questions de santé au travail, mais aussi par le travail lui-même. Très dévoué, studieux, Sergio est un 'PTC' ou un chauffeur de bus comme ils s'appellent, un gars de base, qui accède à la position de classe par un changement structurel de son propre militantisme et à partir de là, un cadre moyen du PCB Parti communiste brésilien.

Sergio se consacre au travail syndical, mais comme nous l'avons vu, il ne se limite pas à cela ; il est directeur du syndicat de Rio de Janeiro, et ses études de classe le relient au marxisme-léninisme (sans sectarisme, c'est-à-dire sans manquer d'apparaître dans les espaces de formation des socialistes des formations politiques les plus diverses) pour être, de plus en plus, formateur de formateurs à la base, pour la grève politique et la révolution brésilienne. Lorsque nous avons étudié à Rio de Janeiro, nous avons remarqué que les avancées organisationnelles correspondent à l'augmentation du nombre de commissions, et '*Cipas do Trabalhador*' pour optimiser le syndicat, mais pas seulement, car elle est liée au nombre de 'Sergios', de futurs cadres à la base.

▪ Daniel Ferreira a du courage, de la détermination et de l'expérience, un grand cadre routier (rodoviário) à Niterói. Quand le cadre externe communiste l'a recruté pour le travail de base de la classe ouvrière, ils ont parlé à la porte du grand terminal de bus, et Daniel, travailleur de bus, noir, licencié en droit, a été invité à observer la masse qui entrait et quittait le terminal, alors que des centaines et des milliers de personnes passaient, les deux se tenaient là en réfléchissant :

« J'observe que 'ces travailleurs que nous transportons sont le visage du peuple brésilien', ils sont la chair et l'os et le corps brésilien, et ce visage n'est pas le même que celui des juges dans les tribunaux, dans les compagnies de bus, dans les palais du gouvernement, les députés et les sénateurs, les ingénieurs, les avocats et les médecins, ce n'est pas le visage de la présidence de la république ; nous, à ce terminal, n'avons pas de pouvoir et parce que nous n'avons pas de pouvoir, nous transportons simplement les travailleurs de là à ici sans même savoir pourquoi, nous devons emmener ces gens à la révolution brésilienne, 'le bus a un rôle à jouer là-dedans', en prenant la ville, le peuple travailleur pour débattre, conseiller et organiser la révolution brésilienne ».

Directeur de l'opposition syndicale '*CHAPA 2*', Daniel, lorsque l'opposition a été constituée, il a pris la place de premier suppléant, 'et est venu', par l'intermédiaire de Pedro Paulo, 'candidat au poste de directeur procureur des affaires juridiques', un poste qui, dans la structure syndicale jaune, est très important, pour ensuite le remplacer comme mandataire ; son élève était donc en quelque sorte préparé à fouler le syndicalisme jaune classique, inspiré du travail brizoliste, inspiré par Leonel Brizola, un important «cadre de la politique sociale-démocrate brésilienne ou socialisme moreno», qui, comme nous l'avons déjà expliqué a subi un processus de dégénérescence accélérée dans les années 2000 et 2010.

Daniel se distingue pour être chauffeur et pour avoir un baccalauréat en droit en même temps, quelque chose d'inhabituel dans la catégorie; et a accédé au statut de 'secrétaire général' dans la pratique de '*CHAPA 2*' sur ses propres mérites et aux mains des communistes qui voient en lui le plus grand talent d'organisateur aux côtés de Joël Rodrigues.

Comme nous l'avons souligné précédemment, deux cadres communistes ont fini par 'découvrir', selon leurs propres mots, deux bons cadres de classe qui pourraient emprunter les chemins d'un cadre politique à l'avenir. Daniel est un excellent cadre organisationnel, bien informé de la catégorie, un étudiant des travailleurs de bus, qui a été initié à l'étude de la révolution brésilienne par la base, observant ses aspects les plus critiques dans les terminaux et les garages, participant à toutes les grèves, assemblées et affrontements, on peut dire aujourd'hui qu'il est l'avant-garde de cette direction. Tant à Rio de Janeiro qu'à Niterói, les communistes ont réussi à préparer des cadres de base pour le poste de direction. Au cours de ces deux dernières années, nous avons pu étudier en détail, interviewer à plusieurs reprises et voir l'ascension de Daniel Ferreira comme l'un de ses meilleurs cadres, un mérite pour les communistes et pour Daniel lui-même.

Que manque-t-il? De l'avis de Daniel, il dit qu'il manque d'équilibre entre l'étude du droit et sa vie personnelle, sa pratique religieuse, son syndicat et la question de classe/politique. « Organiser la vie pour pouvoir participer de manière critique à la récupération de l'outil syndical, à la construction des commissions, à la formation des dirigeants et des cadres ; il faut franchir collectivement toutes les étapes de la prise de conscience politique avec ses pairs, sachant que c'est très difficile, et on ne peut manquer de partager pain et sentiments dans ce cheminement ; le communisme et le christianisme finissent par accentuer ce que nous avons en nous ».

Nous avons pu observer Daniel, qui est religieux comme la plupart des travailleurs brésiliens, lors des funérailles de son père décédé à l'âge de 92 ans, sain et fort, le meilleur ami de Daniel qui dit avec émotion : « Je dis au revoir à mon ami, père, ouvrier, et après chauffeur de bus, qui était débardeur et docker et a vu le siècle dernier, un exemple pour ma vie, et m'a fait surmonter ma propre vie et maintenant je suis ici préparé, ému avec mes amis et ma famille pour dire au revoir avec toute mon affection, merci » . Nous étudions le processus de croissance de la conscience à travers la lutte dans sa propre profession jusqu'à ce qu'il devienne un cadre, 'l'agitateur de l'élection sous la direction', l'organisateur collectif, et dans le syndicalisme rouge il est bien plus grand que le 'procureur' légal, observant l'enterrement de son père, l'enterrement d'un ouvrier routier, un travailleur de bus, un 'rodoviário'. Daniel met l'accent sur la figure du père travailleur.

Aujourd'hui on peut dire que celui qui est entré dans 'CHAPA 2' de l'opposition comme « porteur de dossiers et livre de présence » pour 'CHAPA 2' aux mains de Pedro Paulo, est sur la voie de l'excellence dans un cadre organisationnel de la classe ouvrière.

▪Joel Rodrigues est l'une des plus importantes études de cas individualisées parmi les travailleurs de bus que nous avons étudiés plus en profondeur pendant plus de deux ans ; et nous avons terminé notre dernière étude de cas avec Joel Rodrigues. Joël « clôt en beauté » notre analyse, il fait réfléchir de déterminer toutes les étapes de sa transformation, au point que d'autres sont jaloux de l'admiration des communistes pour lui.

Joël synthétise dans sa volonté de « gravir toutes les marches » toutes les étapes que l'on peut franchir dans la conscience de classe, de la conscience de position à la conscience participative la plus avancée, celle qui veut construire le jour de la rupture, qui ne se gêne pas partir pour assembler un bloc, du ciment, du sable et de l'eau chaque jour pour construire des fondations critiques, le potentiel des 'maçons' qui sont en fait des cadres politiques de l'organisation de milliers, et occuper les gares routières et les garages du pays.

« J'ai de l'ambition et de la détermination, et je vais étudier, et je vais travailler parce que je veux voyager à travers les espaces, m'inspirer de grands hommes et de grandes œuvres, et avec les commissions de base, pour le redressement de notre syndicat, nous rejoindrons d'autres qui font leur part et nous ajouterons des compétences, devant les patrons et nous serons une force organisée et bien équipée, et ils respecteront le pouvoir que nous construisons ».

Joël Rodrigues avance chaque jour dans sa formation, et il partage avec Daniel la place du meilleur staff étudié ces deux années à Niterói, parmi 42 candidats à 'CHAPA 2', ou parmi les 100 ou 200 travailleurs que nous avons étudiés de plus près et appelés par leur nom. Joël est très intéressé par les détails du travail de reprise de l'outil syndical à Niterói, et son lien avec l'organisation politique des cadres, sous la forme de l'éducation des travailleurs de la base générale et de la base organisée, dont il est conscient ne se limite pas aux travailleurs syndiqués. Sa passion, comme pour Daniel, est dans la formation des commissions de base et sa transformation en conseils politiques ouvriers.

Joël et tous ces travailleurs qu'il organise sont sous la lignée d'*Unidade Classista*', et à travers elle nous étudions la transformation personnelle de ces cadres de base, les syndicats, dans les commissions, à travers l'investigation de la praxis du marxisme, du léninisme, du socialisme et du syndicalisme, d'éducation classiste, d'expérience, de lutte concrète, de discipline, 'd'occupation de position', d'étude humaniste, de professionnalisme, etc. Nous voyons le dévouement se transformer en discipline, qui, avec un abandon total et dévouement total à la cause et du courage, sont les qualités recherchées par les communistes.

Joël Rodrigues entre à 'CHAPA 2' comme quelque autre chauffeur pour compléter le groupe, appelé par la fraction CUT, la centrale unique sociale-démocrate ouvrière, lui-même n'avait jamais étudié le syndicalisme rose, jaune ou rouge ; la direction était composée d'oppositions précédentes. Les chefs de l'opposition ont appelé des travailleurs ordinaires dans le groupe, alors Joel a rejoint le groupe. Au début, il s'est démarqué en tant que leader appliqué et lorsque les études en classe ont commencé, il était l'un des plus dévoués et il s'est efforcé de participer au cours et aux séminaires d'apprentissage.

Joel est très intéressé par l'apprentissage de la conscience. Joël a une « double vertu », étudie dur et aime « creuser dans la pierre dure », faire le travail le plus dur : « J'aime ressusciter les morts, ceux qui ont perdu leur souffle, la flamme et la détermination à se battre, car je n'aime pas une tâche facile ». Joël a la caractéristique des cadres les plus importants : exercer le commandement en pensant à l'avenir, « monter des marches » et comme il aime à le dire lui-même, « je monte des marches », pour servir l'opposition et le programme. Aujourd'hui, il écrit des bulletins, des brochures, organise, débat, parle en public et fait le travail correct sur une base syndicale, de classe ; de cette manière, nous pouvons dire qu'il a atteint les niveaux de sensibilisation et de participation.

Nous constatons qu'il faut encore mieux organiser la vie personnelle pour « s'adapter au militantisme » comme le disent les communistes. Et il faut aussi apprendre la « culture des communistes » pour apprendre la culture des travailleurs des bus communistes, pour comprendre leur participation à ces deux espaces.

Pour lui, le jeu commence conscient de sa pleine participation, maintenant il étudie la synergie nécessaire pour qu'un cadre interne devienne un cadre externe de la politique générale de la révolution brésilienne. Par rapport aux travailleurs de bus, il a beaucoup réfléchi sur les « métriques d'organisation », les plus élémentaires, qu'il fait avec Daniel : Du 2, au 6 meilleurs dans la direction ; les 14 choisis par eux dans le sens où chacun en compte 7 dans son équipe ; du groupe des 50 administrateurs et sympathisants à la cible 100 et 200 travailleurs. Du défi de 'créer les 100 travailleurs' pour récupérer l'outil syndical, marquer les élections, et changer la classe avec l'outil de classe en main, pour étudier et débattre de ce processus ; encore 100 travailleurs à combattre et 200 travailleurs de bus au total, il est important de comprendre que Joël et Daniel pensent à l'ensemble : une conjonction de luttes importantes conçues sur le territoire du conflit.

Cette étude de 200 travailleurs pour organiser l'élection dépend de l'étude de ces 2 cadres militants, qui dans l'assemblée ou par l'élection va donner un soutien politique pour récupérer le syndicat de la bureaucratie parce qu'ils ont les notions de micro et macro, petit et grand, comme nous observons, pensez aux 2 000 travailleurs qui ont participé au grand rassemblement à Sapê et ont infligé une défaite au patronat et à la bureaucratie syndicale qui dirige le syndicat, c'est donc '2 pour 2000'. Joël a une grande responsabilité, il est un conducteur 'actif' dans le groupe routier économique le plus antisindical, le groupe de bus RIO ITA, vaincre ce groupe signifie un pas important vers la victoire. Joël a pensé cela avec les communistes en disant : « mon travail est sur le terrain, quand nous gagnerons la 'CHAPA 1', nous gagnerons les patrons ».

D'une certaine manière, quand on a étudié Daniel et Joël, on a aussi étudié Ricardo et Sérgio, et à travers eux aussi Maura 'cobradora', qui « rêvait d'emprunter les voies et conduisait des milliers sur l'Avenida Presidente Vargas, l'une des principales avenues du Brésil ». Étudier ces cadres, c'est aussi étudier le processus du besoin de milliers de travailleurs pour bloquer le pays des grandes et petites villes, et s'organisant depuis les lieux de travail et de logement pour penser la révolution brésilienne et le pouvoir populaire, et être capable de parler et de débattre de la ville, de la lutte et du pouvoir stratégique dans la grande vision de la lutte concrète.



Comme l'a dit Joël : « le jour où nous gagnerons, nous rassemblerons 2 000 ou 200 travailleurs lions en uniforme, le matin, et nous choisirons de marcher paisiblement, silencieusement jusqu'à Alameda Boaventura à Niterói. Nous allons nous concentrer à 7 heures du matin devant 'l'hôpital Getulinho' et nous allons marcher le long de toute l'avenue, ni une seule voiture ne passera pas, la circulation fera des kilomètres d'embouteillages, nous allons marcher deux heures jusqu'au le début du pont Rio-Niterói, le plus grand du pays, et les maires de Niterói, São Gonçalo, Maricá, Itaboraí et toute la région métropolitaine verront que les travailleurs de bus ne sont pas invisibles, les patrons verront notre pouvoir et ainsi nous gagnerons cette guerre sans donner un seul coup ».

●5 – **Cinquième recherche** : la plus grande enquête : l'étude des commissions de base comme conseils politiques des ouvriers, qui se rattache à la récupération de l'outil syndical et à l'organisation politique des cadres. Nous sommes inspirés à l'organisation des « quilombos » (refuge politique des esclaves au Brésil), des communards (germe des révolutions socialistes dans le monde) de la commune de Paris, et dans la révolution russe sous forme de « soviets » (semence des conseils politiques), la base, la masse, la structure, l'étude du mouvement politique de masse spécifique des travailleurs de bus dans la lutte concrète dans la lutte de masse:

La récupération de l'outil syndical, la construction de commissions de base comme comités parallèles du pouvoir populaire et conseils politiques ouvriers et communaux déterminent la contribution à l'organisation politique des cadres ; observer, étudier, enquêter sur les impacts directs sur la base organisée, sur la base générale et sur la société dans son ensemble, le pouvoir constitué dans la direction patronale et bourgeoise locale, dans le pouvoir institutionnel local et national dans la chaîne de commandement et de distribution des marchandises et les travailleurs dans le mode de production capitaliste mondiale déterminent localement la récupération et l'optimisation syndicales.

Au cours de cette enquête, nous étudierons la « photographie » de ces commissions, celles qui ont réussi et pourraient réussir et celles qui sont nées et perdurent sous la façade et la « tolérance patronale », et celles qui n'ont pas encore été créées. On peut les analyser d'un point de vue juridique, et d'un point de vue politique, sous le pouvoir populaire, un processus d'accumulation des forces avec la récupération de l'outil syndical, la création d'une organisation politique des cadres.

Les commissions se situent entre le juridique et le politique et renvoient à l'organisation d'un travail de terrain (de base) critique. Nous avons étudié le mouvement ouvrier dans la lutte concrète dans la lutte des classes, nous l'avons accumulé sous des processus complexes du temps où il n'y avait pas de commissions.

*On peut résumer ce mouvement dans son mouvement idéal* dans la capacité de «faire assumer au conseil d'administration le pouvoir politique du syndicat» pour convoquer des élections, faire une assemblée pour entériner cette hypothèse ; et de veiller à ce qu'il y ait un groupe prêt à soutenir *'la junta'* et la *'CHAPA 2'* lors d'élections équitables et aussi rapides que possibles. Dans ce sens, nous avons étudié la formation de 200 ouvriers de bus pour soutenir la junte dans la lutte et pour la *'CHAPA 2'* à l'élection, et au sein de ce groupe un groupe de 100 ouvriers pour étudier dans les cercles des travailleurs, et dans cette urgence, le groupe des commissions et les cadres candidats de tous les postes de direction.

Les commissions deviennent l'élément organisationnel du mouvement politique dans le cas spécifique des travailleurs des bus ; *dans le trépied actif du mouvement d'opposition, l'élément le plus fort et relié à la base* ; avec la direction de la *'CHAPA 2'* dans la récupération de l'outil, et la politique des cadres étant fondamentaux pour «régler» les efforts d'étude et d'enseignement ciblés et localisés sur les travailleurs de bus, ce sont les commissions de base qui fournissent le numéro qualitatif de la stratégie de construction des 100 et des 200 travailleurs organisés.

Comme nous avons pu le voir dans le concret du processus d'organisation des communistes, "le nom, le CPF (numéro de sécurité sociale au Brésil) et le numéro de téléphone de chaque travailleur sont les instruments pour convoquer et assister aux travailleurs de bus et à sa base les plus proches du processus de récupération de l'outil syndical dans la ville sont les commissions ». Parmi les 200 il y a la grange, la pépinière pour les cadres et la grange pour les commissions et pour le travail de récupération de l'outil syndical. L'étude du mouvement ouvrier représente cette accumulation de forces et la force de la catégorie routière, dans l'immédiat et dans l'historique, à partir de l'étude de l'avant-garde et de la base organisée participant à ce mouvement. *Le lien entre la base et le mouvement est dans les commissions de base.*

L'étude de chaque commission de chaque entreprise de bus représente le processus de construction en observant chaque étape concrète dans le sens de former le corps et la structure de la participation active à l'assemblée.

*Les commissions sont la préparation de l'assemblée dans la pratique.* La construction de chaque commission représente un effort organisationnel qui comprend des aspects juridiques, elles sont basées sur les articles 510, 511 de la CLT (la façon dont ces commissions sont formées selon la loi bourgeoise brésilienne) ; *ils renvoient à la construction d'un pouvoir parallèle où, une fois mûri, on vérifiera le développement du débat politique du pouvoir* ; et aussi les étapes concrètes pour la récupération de l'outil syndical avec le processus électoral de la 'CHAPA 2' à Niterói et région.

En ce moment, nous allons entrer dans les commissions existantes, celles qui n'ont pas été créées, et celles qui ont réussi dans le processus, avec pour principale caractéristique d'étudier le processus d'élection et de récupération de l'outil syndical comme processus vecteur de la récupération de l'outil syndical, où les processus sont connectés ; et la construction de l'organisation politique des cadres comme partie intégrante de ces deux processus, il est nécessaire récupérer et construire. Nous étudierons ce processus de construction de commissions, d'abord à Niterói, dans la zone métropolitaine orientale, puis dans la capitale Rio de Janeiro, et enfin dans la région de Baixada Fluminense, complétant toute la périphérie métropolitaine de Rio de Janeiro.

■ Travailleurs de bus de la région métropolitaine de l'Est (Niterói) . Au cours des plus de 2 dernières années, notre enquête s'est concentrée sur les conducteurs de bus de la région métropolitaine de l'Est, car nous avons pu observer, enquêter, participer. Ici, le processus d'étude et de détail atteindra son maximum.

Nous avons également observé que ce mouvement contribue au processus de récupération de l'outil syndical. Dans l'éducation des cadres syndicaux, de classe et politiques. Croire en la création d'un mouvement syndical et politique qui porte en lui non seulement un mouvement d'avant-garde, mais l'enseignement de l'histoire à l'ensemble de la base organisée, et en particulier à la classe routière syndiquée ou non : « vivre libre en travaillant » dans les mots des travailleurs.

*Ce mouvement de maturité politique a une forte composante de « ciment organisationnel » dans la construction des commissions,* comme nous avons pu le vérifier dans notre enquête. Le mouvement est en cours d'investigation et implique grèves, participation active à la récupération de l'outil syndical, 'référendum', votes, assemblées, etc.

Passons à l'étude spécifique des commissions créées ; opposition syndicale étudiée, 'CHAPA 2', organisée par les communistes avec l'aide des socialistes les commissions suivantes : A São Gonçalo, Itaboraí, Magé, et Rio Bonito, Grupo Rio ITA : Rio ITA BR et Tanguá, Fagundes, Rio ITA Itaboraí, manquant les compagnies Express Rio de Janeiro et Rio Minho. Groupe Galo Branco : Toutes les entreprises organisées, Galo Branco et Estrela dans une commission. Grupo Mauá : Toutes les entreprises organisées en un seul comité d'entreprise. Manquent également pour organiser les entreprises : Rio Ouro, Coesa, Asa Branca, Rosana et São Geraldo liées à la région des lacs 'região dos lagos' mais basées à Rio Bonito. Le montage de ces commissions est en cours.

À Niterói et Maricá, Transoceanic Grupo vert: sociétés Santo Antônio, Fortaleza, Garcia et Miramar dans une commission, manquant la société Pendotiba. Groupe rouge Transnit: Il reste à organiser des commissions dans les entreprises Ingá, Brasília, Barreto et Araçatuba, et à Maricá, il faut organiser la société Amparo, qui est également responsable de la société publique «les rouges» ou 'vermelhinhos' de la municipalité de Maricá.

Entreprises dont les commissions ont « prevalú » et, par conséquent, sont raisonnablement respectées par les patrons, alors que les licenciements et la persécution des travailleurs sont la dynamique du « dialogue social patronal » : Galo Branco et Estrela du groupe Galo Branco, qui est respecté parce que le commissions, la base aidée par les commissions et les communistes et socialistes ont organisé une grève de trois heures dans les deux entreprises. Et la société Rio Ita Itaboraí que la commission avec la base organisée, plus l'opposition syndicale, plus les communistes et les socialistes ont arrêté 300 travailleurs à Itaboraí, déterminant l'arrêt presque complet des bus de la ville d'Itaboraí pendant trois heures le 30/10/2021.

L'un des objectifs importants de l'observation attentive des commissions était de vérifier la participation des membres de la commission aux cours hebdomadaires, principalement dans les cercles ouvriers et aux activités des séminaires, et pour cette raison nous comprenons que l'objectif de la 'CHAPA 2' pour construire 200 ouvriers de bus à combattre, et principalement 100 ouvriers à étudier, pourrait bien supporter la participation de 10 membres de chaque commission pour la base organisée du groupe de 100 travailleurs.

Nous avons compris et pu vérifier qu'il y a un lien entre la direction de l'opposition de la 'CHAPA 2', avec les commissions de base, avec le processus éducatif et pédagogique critique des communistes à travers les cercles des travailleurs, qui discute des aspects pratiques de la classe routière avec sa lutte historique. Il est très important de comprendre les détails de la lutte pour la relance syndicale liée à la lutte pour construire des commissions de base jusqu'au détail de la formation sur mesure des cadres organisateurs.

Passons maintenant au lien entre la construction des commissions de base et le processus électoral à Niterói de récupération de l'outil syndical. Le conflit syndical sur les travailleurs de bus de Niterói à Arraial do Cabo, une recherche de 2 ans basée sur une enquête commencée à Rio de Janeiro en 2014 et en 2016 à Niterói ; les deux études couvrent la période 2012 – 2022 ; mais qui sont en train d'être très approfondie dans son enquête dans les années 2018 et 2022. On peut dire que la pandémie de covid 19 au Brésil a facilité l'enquête routière, dans le cadre des travailleurs du transport stratégique. Et dans ce cas, cela a permis d'approfondir les détails de l'enquête sur la formation des commissions de base associées au processus de récupération syndicale.

Cette enquête basée sur la récupération de l'outil syndical ou élection syndicale s'appuie sur l'étude de l'élection comme récupération syndicale ; dans l'étude des données, dans les entretiens qualitatifs entre les gares routières dans le processus d'organisation de la base, dans les entretiens quantitatifs, dans l'étude de la tradition et de l'histoire, en particulier dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro et de Niterói à Arraial do Cabo. Il y a un registre, qui part d'une connaissance du bus par affinité de travail, de luttes et de temps, il y a une conversation sur le conflit syndical, il y a un entretien plus fréquent avec 50 questions, et une étude approfondie du syndicat, classiste et les cadres politiques. Cette étude est basée aussi sur des cadres révolutionnaires communistes.

Ce qui relie tout à la commission de base, c'est le fait que : dans le processus de récupération de l'outil syndical, se forment des liens d'affinité qui alimentent la formation des commissions, la « recherche » des meilleurs pour former les commissions, et le souci de ne pas à faire venir des travailleurs « hors profil » dans les commissions, mais en même temps à visualiser, comme nous avons pu le faire dans notre étude, la coexistence quotidienne dans certaines commissions et la spontanéité et le renforcement de ces commissions, l'amélioration du matériel humain.

Le conflit pour l'outil associatif, ainsi que la lutte pour l'amélioration de l'outil associatif, les syndicats, les associations ouvrières et d'habitants, les associations civiles, les communes, les syndicats étudiants, et toutes les autres formes générales de structures représentatives dans le mode de production capitaliste font partie de l'étude de la lutte des classes. Dans cette étude nous avons choisi le syndicat car nous comprenons qu'au 21ème siècle le syndicat reste l'outil prédominant des travailleurs, et parallèlement la construction des conseils ouvriers est associée à l'étude des syndicats.

Notre étude se concentre sur les syndicats en tant que forme classique d'association syndicale représentative des travailleurs dans le capitalisme ; et l'étude des conseils politiques ouvriers est associée à cette étude, comme un outil d'un caractère encore supérieur. Ainsi, le choix investigatif, organisationnel et conflictuel basé sur les syndicats des travailleurs de bus, des transports et des travailleurs stratégiques est la voie centrale choisie pour l'analyse pratique de la critique du travail de base, et conjointement avec l'étude des comités de travailleurs. et de l'élévation de la conscience de classe constituent le centre de notre travail d'investigation, pour démontrer, en l'absence de conditions subjectives, le déficit organisationnel de la révolution brésilienne, que nous étudierons en profondeur dans le deuxième chapitre.

*En ce sens, le travail pour aller du détail au plus général, et du plus général au plus spécifique est le travail d'investigation et d'organisation des cadres organisationnels avec les commissions de base et dans les élections syndicales comme processus de redressement et de renouveau syndical.*

*On peut dire que les commissions représentent l'effort organisationnel maximal qui relie la structure syndicale et les meilleurs cadres, et ne peuvent en aucun cas être considérées comme une «place à part» de la structure et de la direction, mais c'est l'occasion de mener une étude qualifiée de quoi qui est le plus préparé dans l'organisation de masse ; les commissions sont la médiation entre la base organisée et l'avant-garde dans la construction du pouvoir populaire, et nous avons pu le vérifier de manière embryonnaire, mais concrète parmi ces travailleurs de bus. Les commissions de base sont l'embryon des conseils politiques ouvriers s'il y a organisation syndicale, organisation de classe et politique révolutionnaire.*

L'étude du conflit syndical des travailleurs des bus à Niterói et dans la région qui va à la ville d'Arraial do Cabo dans la *'região dos lagos'*, couvrant des dizaines de villes, semble être la plus importante dans la mesure où regarder au-delà de la structure syndicale; l'étude des cadres semble être la plus importante si l'on étudie les dirigeants et le structure de ces processus. L'étude des commissions de base est l'étude de la base organisée par excellence, qui englobe les autres études de l'organisation par excellence.

L'étude des commissions dans la région métropolitaine orientale de Rio de Janeiro est la principale étude que nous entreprendrons dans les syndicats, une étude qualifiée des travailleurs de bus dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, qui, était le plus grand secteur de transport avec le plus grand nombre de travailleurs dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, pour être le principal mode de transport, et donc le plus stratégique pour arrêter localement le système de transport métropolitain local ; et enfin l'étude de la création de ces commissions, comme l'étude de la capacité de se capillariser avec la puissance routière (rodoviária).

Étudier les travailleurs de bus, c'est donc étudier la formation de ces commissions au regard de l'organisation du débat sur la révolution brésilienne (question historique), mais aussi pour résoudre des problèmes concrets, dans l'exercice de l'apprentissage de l'assemblée du pouvoir populaire (question immédiate).

*Détailler c'est organiser.* L'étude commence par la montée des luttes à partir de témoignages de travailleurs de la dernière grande grève routière à Niterói en 2012, même si nous traversons des expériences antérieures, et se poursuit jusqu'en 2022 c'est-à-dire qu'elle couvre une période de 10 ans, mais a il se concentre sur les deux dernières élections, spécifiquement en ce qui concerne les commissions de base en 2016 et 2020/22, qui ont été affectées par la pandémie de covid 19.

Dans ce processus spéculatif, nous enquêtons sur un processus d'étude du conflit entre le capital et le travail dans sa représentation, l'unification des oppositions syndicales dans une opposition unifiée, la perte des droits, le pouvoir des salaires, et les licenciements massifs en période de pandémie de covid 19, avec un pouvoir patronal solidifié en *'CHAPA I'*, nous avons la même direction syndicale sous la forme de *'CHAPA I'* en 2016 et en 2020 et 2022.

Les travailleurs des bus présents de Niterói à Arraial do Cabo d'environ 25 000 travailleurs chutent à 12 000, puis ce nombre augmente lentement, mais avec une autre configuration ; et environ 5 000 travailleurs continuent de participer aux élections qui se déroulent sous tutelle judiciaire, dont la moitié est à la retraite. De ce nombre, nous ne considérons que 100 travailleurs de bus membres d'une commission, dont beaucoup des commissions sans puissance de combat. Il s'agit d'une étude informelle et complexe. Il s'agit d'une étude qui cherche à faire apparaître un certain caractère informel dans la conversation avec le travailleur et complexe dans l'analyse des données.

Un processus unique, des commissions, un syndicat et un personnel avec les travailleurs de bus (rodoviários). Nous avons enquêté sur les 10 dernières années, comparant 2012, la grève de 2014 avec ses conflits généralisés de la coupe du monde de football, 2016 des Jeux olympiques de Rio, le coup d'État et le renversement du PT, avec le pic de la lutte en 2017 sans commissions, cadres et combats ; constatant en 2016 trois forces participant à une opposition totalement divisée entre *CHAPA 1, 2, 3*; qui se poursuit en 2018 et 2019 et la construction d'une seule opposition unifiée en 2020 et 2022 déjà sous la pandémie de covid 19, suite aux décès de travailleurs, aux licenciements massifs, à la perte des droits des travailleurs dans la pandémie de covid 19.

Nous avons aussi enquêté sur des précisions dans ce qui est plus concret, de comparer chacune de ces périodes, de comparer les pics de luttes des 10 dernières années, de comparer la création de commissions, la reprise et l'optimisation des syndicats, la quantité et la qualité des cadres impliqués de « cadres organisateurs » impliqués dans ces processus; observer les 100 et 200 travailleurs de toutes nos études, mais comprendre la formation des commissions comme le centre de toutes ses actions.

L'action vivifiante des commissions de base, leur débat syndical, leur participation active au débat de terrain, la recherche du bonheur au travail, l'amélioration de l'entreprise, l'exercice du pouvoir direct, le management, la quantité comme qualité permanente et présente, créant en pratique un « relais » de 200 ouvriers dans 20 entreprises qui créent en permanence 50 travailleurs de bus dans les principales activités, mais qu'elle ne compte que 50 ouvriers routiers, 50 conducteurs de bus présents en permanence dans ses activités principales, cela montre que le nombre d'ouvriers réellement engagés est un défi important, « le nombre est un défi à relever ». Le fait de ne pas avoir dépassé la mobilisation de 50 conducteurs de bus est un obstacle à l'organisation de 100 ou 200 ouvriers à l'avant-garde, *le manque de cadres et rénovation syndicale trouve son origine dans le manque de commissions de base.*



· Passons maintenant à l'étude du travail organisationnel des communistes dans les commissions de base: ils fonctionnent en tant que coordination mais sans pouvoir, en tant que conseiller, en tant que vecteur organisationnel, en tant qu'organisateur principal de base, suivant deux aspects, l'un organisationnel classique, et l'autre spécifique pour l'organisation de l'opposition syndicale. De manière classique : un commandement ou cadre politique, un commandement ou cadre organisationnel, et un commandement ou cadre financier, dans les secrétaires politique, organisationnel et trésorier.

Et sous la forme spécifique : L'assistant politique externe ou le cadre du parti, l'assistant politique interne ou le conducteur de bus comme cadre du parti dans la catégorie, l'organisateur des conducteurs d'autobus classistes, le cadre syndical organisateur des travailleurs, le délégué syndical dans les entreprises des bus, le travailleur des bus dans le comité d'entreprise, le travailleur de bus au CIPA, le travailleur organisé à la base, le travailleur syndiqué. La stratégie communiste sur les travailleurs des bus, dans sa diversité, couvre de la base au cadre politique externe.

En ce qui concerne les commissions, nous avons également enquêté sur 2 cadres sous la forme classique de l'avant-garde communiste, et 10 cadres ou plus, sous la forme spécifique de l'avant-garde insérée dans la base organisée. À Niterói, nous avons observé qu'il y a plusieurs lacunes dans l'organisation idéale, il n'y a pas de représentants du CIPA, il n'y a pas de délégués syndicaux, il n'y a pas de cadre interne du parti que nous pourrions vérifier et interroger pour comprendre le processus de construction.

En d'autres termes, la ligne organisationnelle communiste complète, même avec un soutien logistique socialiste, semble être très disciplinée et forte, mais il y a de nombreuses lacunes dans sa structure, auxquelles les communistes toujours avec l'aide des socialistes cherchent à remédier en créant des commissions.

La forme organisationnelle objective est divisée dans cette enquête, d'organisation et de lutte des classes en : organisation supérieure classique dans le parti communiste brésilien, le PCB dans les cellules ; l'ordonnancement spécifique de la catégorie routière XXIe siècle à Niterói, c'est-à-dire un agencement centré sur l'organisation des cadres moyens, l'ordonnancement de la base organisée composée du mélange entre:

« les cadres extérieurs intellectualisés» (ce ne sont pas des travailleurs de bus et apportent une connaissance et une expérience plus générales du travail avec la classe ouvrière dans son ensemble) ; et les «cadres internes prolétarisés» (formés par des travailleurs de bus ayant les connaissances spécifiques et l'expérience organisationnelle de la catégorie, avec sa propre culture, histoire et lutte), et enfin les travailleurs de la base participants actifs du syndicat et les travailleurs syndiqués.

Dans cette enquête, nous voyons l'action des communistes et des travailleurs classistes avec action et expérience de travail avec d'autres catégories et dans ce sens de classe ; travailleurs classistes, ceux qui suivent la ligne des communistes et socialistes (radical idéologique), leurs sympathisants et leurs amis ou alliés ; et pour, d'ailleurs, ceux qui suivent la ligne syndicale générale, la ligne tirée de la base organisée, ou dans les assemblées reliant l'avant-garde au mouvement.

Nous analysons spécifiquement, localement, l'organisation révolutionnaire à partir de l'organisation des commissions des travailleurs de bus, dans la façon dont ces commissions à travers *la construction détaillée de leur planification et de leur action deviennent des alliées du renouveau syndical et de la révolution brésilienne, le cœur de notre étude n'est pas d'étudier la spontanéité, mais la planification de ces commissions.*

*Étudier la lutte des classes dans la catégorie des travailleurs de bus, c'est étudier, depuis la base, la capacité créatrice et constructive des commissions de base, en approfondissant leur étude en tant que commissions politiques : les cadres, la base organisée, les assemblées syndicales, les visites de pointes et les redditions et bornes en journée au contact des conducteurs de bus sur le lieu de travail, visites des domiciles et logements des travailleurs spécialement retraités, assemblées et équipes et réunions dans l'église protestante qui servait de lieu rendez-vous, lieu de réunion, des équipes et assemblées de la 'CHAPA 2'.*

Le travail à l'aube dans les dépôts, garages de bus, les grèves de bus pour la vaccination des travailleurs, et les arrêts de travail à la suite de la formation des comités de travailleurs à Cabo Frio, São Gonçalo et Itaboraí, et les tentatives à Rio Bonito, Niterói, comme de petites grèves. *L'étude des commissions, c'est étudier la base organisée comme épine dorsale, et les cadres comme commandement actif.* À Rio de Janeiro, les commissions sont nées dans la société Redentor, mais elles prennent forme et se développent dans le BRT, et l'apogée est atteint dans les grèves du carnaval et en mars.

L'étude de la récupération syndicale dans l'étude de l'élection des travailleurs de bus à Niterói et dans la région, et de l'optimisation ou de l'amélioration de l'outil à Rio de Janeiro, configure un seul travail dans le syndicat, la classe et dans l'étude politique de l'unification de la classe routière dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, mais ils sont divisés, pour des raisons méthodologiques, dans une étude de Niterói principalement, et de la capitale Rio de Janeiro, et plus tard, dans une moindre mesure, de la Baixada Fluminense, par la méthode :

La récupération, optimisation comme formes de renouveau ; infiltration, confrontation, et l'agrandissement de l'action de renouveau où les communistes et leurs alliés socialistes font une confrontation syndicale entre les forces, comme dans le cas de Niterói ; et dans le cas de Rio de Janeiro, où il y a amélioration ou optimisation syndicale, où les communistes font une infiltration, une insertion, car cette méthode s'avère plus correcte pour faire face à la bureaucratie ; à Niterói, le processus de renouvellement est la confrontation, et à Rio de Janeiro, le renouvellement se fait avec patience et infiltration dans l'union de manière unitaire ; dans le cas de Baixada Fluminense, la méthode est 'basée sur l'extension'.

Dans la stratégie de classe de contrôle de la structure syndicale pour être une référence pour le mouvement de la classe combattante, la tactique peut être l'affrontement ou l'infiltration, ou sur l'expansion, et le choix de la méthode pour renouveler le syndicat dépend de chaque spécificité. On a observé dans le cas de Niterói, mais aussi à Rio de Janeiro, les communistes avec les socialistes essayant de respecter pleinement le temps de maturation de la conscience de classe individuelle et collective, le temps de la gestion et de la construction des comités ouvriers, le thermomètre des avancées et des reculs de la 'classe' des travailleurs de bus dans la région métropolitaine.

Il y a un grand respect des communistes pour l'organisation révolutionnaire à partir de l'organisation concrète des ouvriers. *Les communistes et leurs alliés socialistes cherchent à respecter « le temps et la forme » en soumettant la théorie révolutionnaire aux ouvriers*, qui en leur temps et dans l'affrontement des luttes transforment la théorie et les pratiques, modifient la stratégie et surtout plus communément la tactique de la révolution brésilienne en théorie, pratiques, stratégie et tactique des ouvriers pour la lutte concrète dans la lutte des classes pour les ouvriers eux-mêmes entre eux, pour le bon moment pour la maturation de la conscience, pour la constitution des commissions de base, et aussi pour la conquête de l'outil syndical dans le système capitaliste.

Les comités sont la partie visible de ce processus de maturation, car si les travailleurs « trouvent le temps » de s'organiser dans leur vie quotidienne sous leur forme d'assemblée la plus forte, le temps d'étudier, de débattre et de se battre, cela signifie que l'étude critique de l'action critique qui nous précède est correct, du témoignage des communistes et des socialistes.

L'organisation de l'ensemble du processus de l'élection syndicale, organisée et coordonnée par les communistes avec le soutien des socialistes, de la forme classique et spécifique à côté de la catégorie routière (rodoviária) sur la 'CHAPA 2' signifiée : *l'étude de la lutte des classes à partir du conflit des classes à partir du spécifique conflit le plus en détail possible, par l'outil syndical de ce conflit et de 'cette guerre', dans le détail spécifique des commissions et la dialectique de la construction du mouvement de masse comme clés de ce processus.*

Quand on observe la constitution des commissions de base des travailleurs des bus, suivre avec critère et fermeté et rigueur théorique pour analyser le processus de conscientisation des travailleurs, en cherchant à détailler le processus syndical, le processus de classe et le processus de conscientisation politique, en faisant un parallèle « chez Gramsci » : « cadres syndicaux », « cadres d'État » et « cadres moraux et politiques ». Nous ferons une radiographie détaillant nos entretiens avec les travailleurs, et en particulier avec les travailleurs des commissions de Rio de Janeiro et de Niterói, démontrant leurs faiblesses et leur constance dans la force et le pouvoir.

Lorsque nous analysons spécifiquement la grève du BRT (bus rapid transit) et des autres travailleurs du bus, nous observons cette grève est née d'un effet spontané organisé à partir des commissions, nous observons que les commissions qui ont renforcé la grève et la grève elle-même se sont construites avec l'aide des communistes, qui construisent de l'organisation du terrain, qui aide à choisir les membres de la commission, et qui aide à mener cette grève ; et nous avons également observé l'aide providentielle et le soutien socialiste, y compris le soutien logistique avec des militants présents en soutien les jours de grèves et d'occupations et de protestations, et nous avons observé aussi que le conflit a solidifié la construction des commissions.

· En comparant Niterói et Rio de Janeiro dans le BRT et dans la grève de Rio de Janeiro, *nous pouvons observer la grève en détail et le détail de la grève dans l'analyse critique de sa construction.*

On pourrait penser que cette grève s'est développée imprudemment, ou *a priori* qu'elle s'est déroulée comme l'explosion spontanée des travailleurs, mais non, la construction des commissions et l'action des cadres organisateurs ont été concrètement présentes.

Par rapport à un processus beaucoup plus difficile à Niterói nous avons interrogé le dirigeant syndical 'Bitrem' du BRT ainsi que des membres de la commission et ont pu recueillir ces déclarations que nous mettons ci-dessous ; les cinq revendications principales : *le retour des licenciés, l'admission des travailleurs malades et des femmes enceintes, les augmentations salariales de 11% avec 30% des bons d'alimentation, la sécurité dans les gares et les conditions de travail, la commission avec stabilité à l'article 510 de la CLT consolidation de la législation du travail brésilienne; ce serait le niveau minimum de revendications pour les deux jours de grève. Une grève qui exprime clairement ses revendications ne peut être considérée comme spontanée.*

« J'avais beaucoup de pression, pression à cause du président du syndicat à Rio, qui préfère la mesure légale à la force de base, qui ne fait pas confiance au travailleur, mais nous avons été guidés par des cadres plus expérimentés et combatifs et structurons les commissions pour organiser la grève, et nous avons été victorieux, séparant notre victoire en trois étapes : et conquis cinq revendications comme un niveau minimum, avec le retour des licenciés en premier lieu et la reconnaissance des commissions comme dernière revendication, et pourquoi ? ...Pour conquérir tout ce à quoi nous avons droit. Nous sommes la pointe de la lance, nous sommes les lions du BRT, la ville et les patrons doivent nous respecter 'c'est le respect et puissance du lion du BRT'...

... Comme nous avons été guidés pour diviser les réalisations en trois parties ou étapes : d'abord ce qui nous a été proposé par le juge et le procureur de la République, puis une trêve a été préparée, avec la négociation pour faire revenir nos personnes licenciées, puis la deuxième étape la commission accompagne notre revendication d'augmentations salariales, de droits et de conditions de travail. Les comités sont le garant dont ce que nous voulons viendra et servira à alléger le leadership syndical s'il est utilisé à bon escient. Enfin, notre vision de conquête partagée avec tous les travailleurs, à partir des comités, maintenant nous n'allons pas marcher seuls, nous avons le soutien des cadres du syndicat, en dehors de celui-ci, mais aussi de la base organisée et qualifiée par les commissions de base ; gagnez ou perdez, nous sommes déjà mieux préparés ».

Nous concluons à titre préliminaire, par rapport au processus de construction des commissions, mais aussi dans la récupération syndicale et la formation des cadres, que le commandement de 'CHAPA 2' est influencé par l'organisation révolutionnaire des communistes et socialistes, qui travaille également à Rio de Janeiro pour arrêter ou bloquer la ville par la grève et plus qu'atteindre l'objectif immédiat de la grève : « de mettre les graines dans le sol et en prendre soin en arrosant et en prenant soin des parasites, chaque graine qui pousse dans les comités et dans le syndicat ».

Les communistes ont interféré, dirigé, mais ils n'ont pas exclusivement commandé, préparé, développé, récupéré et optimisé, ils ont partagé avec les socialistes d'une part et avec la base organisée d'autre part, comprenant l'action des cadres organisationnels, à travers la stratégie comme fondamentale, et l'une ne serait pas arrivée sans l'autre : la base ne récupérerait pas l'outil sans son avant-garde politique, et l'avant-garde politique n'aurait pas été structurée pour récupérer l'outil syndical sans l'avant-garde syndicale et de classe.

Le rôle des cadres dans la base organisée pour l'optimisation de l'outil syndical. Cette action se déroule au lieu de travail et de logement. Le conflit de classes a lieu dans ces deux lieux, mais si notre étude se concentre sur le lieu de travail, nous ne pouvons pas ne pas considérer la plus haute importance d'étudier l'organisation des travailleurs dans les lieux de résidence, nous avons donc visité la maison des travailleurs à plusieurs reprises pour étudier la réunion des commissions naissent, ou étudient les ouvriers interviewant les routiers plus à l'aise. *Une commission naît d'une bonne conversation entre des cadres plus préparés.*

· Après avoir exposé cette importante réflexion sur l'organisation ; ci-dessous, nous commençons à structurer l'étude de l'élection, des cadres des commissions.

*La question syndicale selon nos études pour la rénovation se repose sur deux piliers ou colonnes principales, la première sous une organisation politique de cadres et la principale sous des commissions de base.* Et une étude des commissions ouvrières nous aide à vérifier la solidité de la 'CHAPA 2' et sa préparation pour le jour de l'élection syndicale, qui est actuellement à cause de la pandémie de covid 19 paralysées par mesure judiciaire. L'étude de la récupération de l'outil syndical auprès de la direction : Il a commencé avec 42 directeurs en 2020 et aujourd'hui en 2022 il y a 32 ou 29 directeurs, cadres de classe, syndicats, et base organisée, en plus de l'appui ; la somme des deux premiers étant minoritaire par rapport à la base organisée.

Nous passons à *la méthode de détail de l'étude*, bien que la formation d'origine soit à sens unique, les communistes avec l'aide des travailleurs de bus organisés et de la 'CHAPA 2' ont restructuré la formation de la 'CHAPA 2' pour l'action :

cadres de classe dans l'évaluation des communistes : Daniel (secrétaire général), Joël (deuxième secrétaire), ce sont des fonctions dans la pratique. Et à la fin de notre enquête, David a atteint cette position.

Membre du syndicat : Miqueas (premier trésorier), Antônio Ouverney (président), Marcos Bahia (vice-président), Rubens Braço (conseil de surveillance), Aquino (secrétaire à l'éducation), Valdeci Alves (secrétaire aux sports), Mônica (féminine secrétaire), David (deuxième trésorier), Irineu (secrétaire des retraités), Pedro Paulo (procureur), Juassi (suppléant).

Dirigeants syndicaux sur 'la CHAPA 2' que l'on peut compter : Nolien (suppléant), Cleyton (suppléant), Manoela (suppléant), Waldecir (suppléant), Paulo César (suppléant), Valdeci Antônio (suppléant), Edilson (suppléant), Reginaldo (suppléant), Paulo Francisco Gentileza (suppléant), Jairo (suppléant).

Les dirigeants syndicaux sous le président, sur qui on ne peut pas compter pour le travail d'organisation : Paulo Henrique, Anadir, Elso, Bruno, Libório, Fuly, Maria Georgina, Aloysio.

Leaders sur 'CHAPA 2' qui forment une opposition interne, s'opposant à la ligne organisationnelle communiste, mais qui sont importants pour l'opposition unitaire : Eduardo, Afonso et Iziney, et le cas particulier de Sílvio pour construire une jonction avec les forces de la CUT au bon moment.

Une analyse approfondie de la direction de la 'CHAPA 2' nous montre que les communistes et les socialistes ainsi que ceux qui sont organisés selon la ligne de classe se sont efforcés d'inclure le plus possible jusqu'à atteindre la majorité dans le processus d'organisation, compte tenu de l'usure de plus de deux ans a ébranlé un nombre considérable de dirigeants désireux de s'organiser ; et que peu ont abandonné, donc, sous l'effort du président Ouverney, malgré les limitations rencontrées ; et d'une minorité très marginale agissant dans l'opposition interne, la plupart du temps pour être en désaccord avec les méthodes et pratiques des communistes. Dans les mots de Daniel Ferreira :

« Il est important de considérer que peu s'organisent comme nous aimerions nous aider à organiser les travailleurs, mais avec l'aide 'des cadres externes' et de leur Excellence, nous prévaudrons et avancerons plus loin avec ceux que nous connaissons ont des limites, mais nous nous efforçons de les rendre plus efficace. Nous voyons qu'il existe de bonnes possibilités de faire un meilleur travail; des commissions de base nous trouverons les meilleurs cadres pour compléter la direction, avec des cadres syndicaux, et avec effort nous obtiendrons des cadres de classe, et qui sait, avec beaucoup de travail même des cadres politiques ».

Nous avons étudié les cadres syndicaux et de classe de l'exécutif, les meilleurs du syndicat de fait 2 ; ceux de la direction syndicale 12 ; de l'organisation syndicale 23 ; et avec des possibilités de croissance, combien étudient : 10 ; combien cotisent mensuellement avec 30 reais la seule ressource fixe de la direction : 15 et combattent ; ceux qui sont fidèlement sous le président : 29 ; qui ont une opposition interne : 3 ; c'est la photo de la 'CHAPA 2' en 2022 par les communistes et les socialistes, plus la base organisée sous la ligne communiste. Quand on analyse sous le concret de la conscience de classe, les chiffres se répètent plus ou moins : la 'CHAPA 2' sous la conscience de position, la conscience professionnelle, et une bonne majorité qui a étudié au moins une formation syndicale critique ; une majorité sous conscience syndicale, et une minorité en train de construire une conscience de classe ; enfin, une minorité qualifiée, la politique et la politique participative.

Dans le processus de construction de la commission de base de l'entreprise 'Coesa', nous avons trouvé une situation de grande injustice, une conductrice Coesa interdite d'utiliser la salle de bain exclusif parce qu'elle était conductrice, nous avons discuté dans ce cas du dépassement du problème par la révolution : jusqu'en 1949, il était écrit dans l'hippodrome de Shanghai en Chine : « les chiens et les Chinois sont interdits ».

Étude de la formation des comités de travailleurs dans les entreprises: Galo Branco, Rio Ita Itaboraí (dans les villes d'Itaboraí et Rio Bonito), Fagundes, Rio Ita BR et Tanguá, groupe Mauá, Maravilha, groupe transocéanique (vert), Salineira et Monte Branco. Et la création des commissions : groupe transnit (rouge), Amparo, Coesa, l'entreprise Rio de Janeiro et Rio Minho, Rio Ouro, Asa Branca, Pendotiba. Le défi perçu, qui est vu comme difficile c'est convertir une commission pour des luttes concrètes en une des luttes plus classistes et politiques, le moyen de stimuler l'étude du pouvoir contre le pouvoir bourgeois, le pouvoir des travailleurs de bus comme pouvoir populaire.



Établir la puissance des travailleurs de bus. Entrave : 'l'excès de préoccupation juridique', qui nous empêche d'avancer 'car toutes les normes institutionnelles doivent être respectées' ; et *on constate que la commission la plus forte est celle qui a exercé son pouvoir direct, et ainsi combattu le patron sans donner la priorité à cette préoccupation.*

Nous étudions les scrutateurs qui participent à cette élection, les inspecteurs électoraux, les associés ayant le droit de vote, les sympathisants, les commissions de base, et de cette manière, ils sont également invités par la possibilité d'être dans les espaces de la 'CHAPA 2', au CIPA, les délégués syndicaux. Il y a des sympathisants qui seront amenés au syndicat par des voies et des formes différentes, soit parce qu'ils seront embauchés, soit parce qu'ils soutiendront par du service et du bénévolat. « La préoccupation des cadres est la reproduction de l'excellence dans l'outil syndical »

Un débat a eu lieu, et il y a un groupe permanent pour débattre de l'assemblée de prise en charge et de renforcement du conseil d'administration qui fera des élections propres et justes. Il y a un autre groupe qui s'occupe de la gestion de la logistique électorale. Stratégie et tactique de relance (élection), un, deux jours de dépouillement. Étude de la disposition des cadres et de la base organisée le jour du scrutin : Direction, avocats, cadres externes, cadres internes, scrutateurs, inspecteurs et soutien, transport, sécurité et soutien politique externe.

Nous avons étudié un groupe de travail financé avec le 'trésorier de campagne' qui deviendra le trésorier de la direction syndicale en cas de victoire éventuelle de la 'CHAPA 2'. Le travail des finances correspond aussi au travail de classe qui se fait, la constitution du réseau d'accompagnement électoral dans la forme de parapluie de classe pour constituer un syndicat faitier ou une référence de classe. *Nous avons étudié la création d'un calendrier de visites aux partisans de l'opposition, et aux garages à l'aube, avec une bouteille de café et des collations pour une bonne conversation.* Le programme hebdomadaire des visites des redditions, des terminaux et des points, pour un travail de base critique efficace et la construction des commissions.

Nous avons étudié 'la carte syndicale' dans le conflit syndical et la situation électorale de l'assemblée de soutien au conseil d'administration, de la carte des commissions de base et de la base organisée.

Nous étudions la formation des cadres pour organiser des réunions, débattre de la situation syndicale et politique, étudier, organiser, agiter, faire de la propagande, diriger, négocier, gérer les forces productives ; et la carte électorale : le conseil, la part juridique, le financier, l'organisationnel, le politique ; 'une carte marine' pour cette élection et son décompte des voix, une carte : deux jours plus le décompte, et une carte de deux jours plus l'enquête. La carte marine, *détailler c'est aussi préciser tous les points importants de notre action politique au cours de cette action*

Nous avons constaté que là où il n'y a pas de commissions, la situation est plus difficile pour l'opposition 'CHAPA 2' car le travail de base est moindre. Que l'angoisse de la direction c'est le manque de moyens financiers pour l'élection, celle des commissions c'est de pouvoir avoir plus de pouvoir, que l'action juridique dépend du conseil d'administration et de la fin de la pandémie, et de la décision judiciaire. Pour la 'CHAPA 1', il n'y a aucun intérêt à avoir une élection ; l'organisation dépend beaucoup des cadres, et qu'un rythme fort est maintenu dans le processus électoral, les commissions de base sont centrales et pour les élections elles sont un catalyseur, donc on débat de la campagne et des commissions.

Le bureau commandement syndical de l'opposition, le conseil juridique et le communiste ont énuméré leurs priorités : « au juridique, le MPT ministère public du travail et le juge : la date, le règlement, la liste des électeurs, les inspecteurs 2 par urne (et l'espace inviolable de l'urne) – et 3 pour être dans le syndicat – 2 pour recevoir le travailleur; garantir statutairement le vote du conducteur d'autobus actif (preuve de la personne, preuve du conducteur d'autobus, preuve d'aptitude à voter); et pour le travailleur de bus retraité (justificatif de personne, justificatif de retraité), les 12 exemplaires de la liste judiciaire des électeurs liés, le suivi des urnes au siège avec deux inspecteurs et un secrétaire et un avocat ; passer la nuit avec l'urne, 2 inspecteurs et 2 agents de sécurité ; l'espace inviolable de l'urne, le calme et le critère pour voter, surtout quand il y a des électeurs de la 'CHAPA 2' dans l'urne.

Un règlement simple du MPT, avec la présence du MPT et de la commission / conseil électoral pour faciliter l'élection, et rapidement pour lever la confusion et continuer à voter. Le problème doit être résolu à côté, en laissant couler la file d'attente, avec un membre de la 'CHAPA 1' et un autre de la 'CHAPA 2' pour régler, s'ils ne décident pas de s'en remettre aux avocats, éviter le vote séparé en publiant la liste sur l'internet, et ne pas voter s'ils ne sont pas sur la liste officielle...

... au moins 2 avocats ou assistants par urne, et une attention particulière avec: 1- Équipe du siège du syndicat (urne 1 et 2), Équipe Sapê (urne 7). Équipe São Gonçalo (urne 3). Équipe Itaboraí (urne 4). Équiper les bureaux de vote itinérants (urne 9 à Niterói au bout des lignes 45 et 49 rues São José no Fonseca, garage Santo Antonio, bout du 39, garage Miramar, garage Araçatuba, et au 530 Columbandê et Galo Branco, urne 10 au garage Rio ITA BR, garage Coesa, garage Mauá, point final de Coesa sur la place Trindade, terminal ABC Shopping Alcantara devant le poste de police de São Gonçalo, urne 11 Baldeador, Rio Ouro, Várzea das Moças et Praia d'Itaipú ; urne 12 garages Fagundes à Santa Izabel, ligne 549 à Santa Izabel, garage Fagundes à Laranjal, 529 et 530 à Columbandê, garage Rio Ouro, lignes 536, 2204 à Várzea das Moças) et une autre (urne itinérante 8 sans script), Cabo Frio Équipe, Équipe Rio Bonito (urne 5), Maricá (urne 6); un directeur, un surveillant ou deux directeurs, plus un avocat pour une urne itinérante ».

Notre défi est de rendre « chaque règlement » accessible au vote propre et équitable des travailleurs de bus « Financière – Transport et essence ; journal avant et pendant l'élection; de la nourriture et de l'eau pour ceux qui seront superviseurs et soutiens le jour des élections ; le salaire journalier des préposés au scrutin; les agents de sécurité qui garderont l'urne ; faire des chemises pour les inspecteurs et les partisans...

Organisationnel - Carte des jours d'élection et du décompte, chaque détail de chaque siège, besoin et point de lutte ; carte de registre; agents électoraux; impôt; partisans; voitures. Enregistrement des électeurs, des agents électoraux, des inspecteurs, des supporteurs, des voitures. Les cadres Daniel et Joël responsables de chaque équipe englobant la totalité des cadres, déterminant où se trouvent chacun et combien de voitures, et où les agents électoraux, les inspecteurs, les supporteurs ; la priorité est aux membres des commissions, et il y a déjà un débat permanent sur les élections dans les commissions.

Le débat qui est présenté ici de manière très détaillée place l'élection du point de vue des membres des commissions, c'est-à-dire de la base incarnant l'élection à travers le débat par la base générale et organisée des travailleurs. Les travailleurs de la base organisée dans les commissions se transforment à l'élection en une base syndicale générale : avec nom, adresse, si possible téléphone, appui concret. Dans chaque liste, il y aura un panneau appelant, visitant, parlant et rassemblant les travailleurs de bus ».

Sur la base de l'étude d'autres syndicats stratégiques, en particulier dans le secteur des transports et les élections des travailleurs du pétrole entre 2012 et 2022, nous avons observé la préparation des élections syndicales et le processus de relance syndicale à Niterói et dans la région. L'évaluation des membres de la 'CHAPA 2', la production d'un journal avant et pour l'élection, et un journal de la commission électorale pour distribution et sur le site Web du syndicat pour « les règles électorales ». Un journal avec le script des sondages ; mettre la liste des membres, les bureaux de vote et les heures de vote sur internet.

Il faut identifier qui peut voter, si le nom n'est pas sur la liste, le vote ne sera pas autorisé, ni le vote séparément ; la documentation; publier le nom de chaque candidat sur la 'CHAPA 1' et la 'CHAPA 2' ; le quorum; la date de l'élection; les lignes directrices à l'électeur; la photo qui sera sur le bulletin de vote; le dépouillement, l'investiture, la commission électorale ; il faut expliquer l'espace inviolable des urnes et où elles resteront jusqu'au dépouillement. Avertir de l'interdiction de la fraude, du vote double ou du vote par procuration.

Tels sont les défis identifiés après plus de deux ans de préparation de l'élection, de nombreuses commissions de base n'ont pas pu approfondir le débat sur les enjeux pratiques du processus de récupération de l'outil, ayant débattu à propos de problèmes concrets de confrontation avec les entreprises ; *deux facteurs semblent y avoir contribué : le manque de conditions de fonctionnement de certaines commissions et une plus grande connexion de la 'CHAPA 2' et commissions de base pour le jour du scrutin en raison du manque des cadres pour effectuer les travaux.*

Nous comprenons qu'il est plus important en ce moment de souligner l'interconnexion entre les commissions ouvrières, un mouvement qui peut rassembler 100 ou 200 travailleurs de bus de manière opérationnelle pour le mouvement ouvrier, mais de le relier à un mouvement qui organise des élections syndicales à Niterói et région. *C'est le processus de récupération de l'outil syndical que nous étudions, des commissions vivantes, un mouvement vivant, et un processus vivant de récupération de l'outil syndical, qui se déroule selon des conditions objectives et subjectives : Partout il y a un débat pour récupérer l'outil de classe, pas toujours de la manière que les communistes et la direction attendent, pour animer les commissions de base, le mouvement participatif et conscient. Ce processus est en cours et n'a pas de date de fin.*

Le processus qui redonnera l'outil à la classe dépendra très fortement des débats dans les commissions, à la base et à l'avant-garde. En ce moment, *l'étude du processus de construction des détails de l'élection opérée par les membres des commissions et des cadres organisationnels ; la croissance de la mobilisation pour former des cadres, construire des commissions et récupérer le syndicat ce sont des choses liées.*

· De fabula narratur - *L'histoire du conflit entre la bureaucratie et la récupération syndicale comme processus de détailler le concret dans la conscience syndicale, de classe et politique.*

Nous comprenons l'étude du processus électoral comme le processus de récupération de l'outil syndical, et nous comprenons les deux comme des conflits, le conflit situé dans l'espace la guerre des classes. Nous avons analysé l'élection *pour récupérer l'outil syndical pour construire un syndicat de référence pour la révolution brésilienne, construire des conseils ouvriers à travers les commissions de base et entreprendre le débat politique de la révolution brésilienne, intensifier et approfondir le processus de sensibilisation des travailleurs de bus dans toutes leurs étapes d'apprentissage, y compris par l'élection.*

Les tactiques de conflit avec la bureaucratie syndicale doivent s'inscrire dans le cadre de la campagne stratégique du processus de conflit dans la guerre des classes. On entend des ouvriers dire : « il ne suffit pas d'entrer en guerre pour y participer, nous voulons être dans cette campagne pour gagner ».

« De la tactique : Étudier les avantages que la 'CHAPA 1' semble avoir obtenu en gérant le syndicat, l'avantage obtenu par l'adversaire à travers la victoire partielle dans 'l'assemblée de la honte, l'assemblée des salaires avec le patron présent et gagnant l'assemblée après La 'CHAPA 1' défend sa proposition. La 'CHAPA 1' a fait cela parce que la 'justice' a déterminé qu'elle devait être devant le syndicat pour qu'elle ne soit pas laissée sans personne ». Récupérer le syndicat signifie gagner la structure des mains de la 'CHAPA 1' selon 90% des travailleurs interrogés et ce nombre atteint 95% dans les bases organisées. Pour cela, il faut comprendre les différences d'une opposition unitaire et faire des efforts pour ne pas diviser, presque tous les interviewés le disent et l'approuvent ; et en même temps ils disent aussi qu'il faut entreprendre le découpage de la 'CHAPA 1', tous ceux qui veulent passer dans l'opposition doivent être accueillis dans le cadre du programme de la 'CHAPA 2'.

Dans un moment historique, où la conjoncture est contre-révolutionnaire, les théories du monde du travail affirmant la disparition du travail industriel, d'autres que bien que tout soit complètement précaire, *l'étude détaillée du processus organisationnel peut sembler tourner en rond, mais cela signifie que le « mode usine » d'organisation persiste encore, et que ces formes et ces actes se répètent, qu'il convient d'étudier minutieusement, comme s'il s'agissait de couches qui s'ajoutent, mais qui changent constamment.*

*Apparemment, ce sont les mêmes, mais leurs répétitions apparentes fournissent de nouveaux éléments qui répondent aux changements de la situation concrète de l'organisation. Les processus de récupération syndicale, la construction des commissions et la formation des cadres nécessitent des analyses constantes pour que leurs résultats soient constamment comparés, étudiés et modifiés dans l'organisation.*

Les candidats dirigeants interrogés sont quasi unanimes pour dire : « Nous serons prêts à passer à l'offensive les jours d'élection et de dépouillement. Nous parlerons à la direction de la base à la recherche de discipline, nous parlerons aux travailleurs à la recherche d'une véritable volonté et de l'impulsion pour rechercher le vote face à face ; et nous parlons à des alliés pour les ressources. Dans la mesure où toutes les informations possibles sont portées à nos collègues les plus engagés, nos capitaines dans ce conflit, et qu'ils rendent compte à notre commandement, à notre direction, de ce qui nous est commun ; nous voulons parler de ce qui est commun à toute la classe routière (rodoviária) ; les informations sont essentielles. À la fin, l'adversaire doit quitter notre maison, et croire que sa victoire est impossible parce qu'elle l'est ». Ce témoignage a été recueilli et entériné lors des assemblées de campagne 2020 – 2022.

· Passons maintenant à l'étude de la carte du conflit et des carences dans la création des commissions, des carences dans la création du mouvement des 100 et 200 qui peuvent être opérationnels, les deux : les commissions et le mouvement manquent d'opérationnalité ; donc, étudier la carte de ce conflit, c'est étudier les entrailles du processus de récupération de l'outil des travailleurs qui sont les syndicats en priorité, comprendre l'apport des commissions de base à ce processus, comprendre la force mobilisatrice et participative de la construction du nombre et les qualités nécessaires.

*La question centrale dans la construction des commissions est de savoir comment elles évoluent pour constituer les 100 ou 200 militants de la base organisée.*

Du moment des 10 assemblées pour lutter pour le droit au travail, en passant par les assemblées salariales ; par les grèves, par les visites aux garages, aux bornes, aux redevances et aux lieux de travail de la classe routière ; de la recherche, des débats et des activités de formation, des commissions en cours de création, de la consultation des travailleurs, de l'étude du processus de récupération de l'outil syndical, du moment des assemblées pour choisir et confier le bureau au gouvernement conseil d'administration pour assumer le syndicat, nous avons pu étudier l'organisation de ceux qui organisent la journée électorale à Niterói, et dans les détails étudiaient et comprenaient la préparation de l'action.

Nous étudions l'imagination et le sentiment mixte de besoin et de maturité dans le processus créatif de ceux qui dirigent l'opposition à Niterói et qui sont aujourd'hui interdits de grève et interdits d'occuper leurs propres espaces syndicaux par décision judiciaire. Nous avons étudié les processus particuliers de maturation et de sentiment du concret avec la nécessité historique de la révolution brésilienne comme quelque chose aussi de concret. Les ouvriers étaient dans les assemblées salariales officielles, dans les assemblées de grève, dans la base organisée. *Nous étudions les conditions matérielles et objectives du processus créatif et constitutif de l'élection syndicale comme processus de prise de conscience et de commission.*

Nous avons étudié comment les commissions se rapportent à la concertation avec la catégorie sous la forme d'un mouvement politique des travailleurs pour renverser la bureaucratie syndicale et récupérer l'outil syndical et lutter pour les salaires et les droits. Du 10 au 29 octobre 2021, 2 000 travailleurs ont été consultés et nous y consacrerons une étude spéciale. Comment les commissions se rapportent aux assemblées mensuelles, en 2 ans, un dimanche par mois de 13h à 16h dans l'église, avec 50 ouvriers en moyenne.

Revenant à la question de la création des commissions de base, lorsque nous avons commencé cette enquête, nous avons essayé d'étudier par entreprise. Nous avons commencé par la société Fagundes, du groupe Rio Ita à São Gonçalo, considéré comme le groupe le plus important et le plus important de Niterói et de la région ; où il y avait un grand espoir de créer la commission, et elle a été créée, mais malheureusement elle n'a pas atteint les résultats escomptés.

D'une part, en raison de l'impréparation des ouvriers choisis, d'autre part, en raison de la pratique d'un des membres d'individualiser et de concentrer les actions sur lui-même, ce membre de la commission c'est également un candidat à la 'CHAPA 2' s'appelle Rubens, qui a de nombreuses qualités, mais a également été formé selon les paramètres de la CUT, la social-démocratie, dans lequel la négociation et la concentration sur l'interlocuteur sont encouragées, nous concluons qu'elle s'est pas développée pour les raisons présentées.

Le deuxième groupe d'entreprises fait également partie du groupe Rio Ita, Tanguá et la société Coesa, ce groupe représente le plus grand nombre de dirigeants syndicaux sur la 'CHAPA 2' et l'entreprise du candidat à la présidence de la 'CHAPA 2' Antonio Ouverney et du vice-président Marcos Bahia, injustement écarté pour avoir participé d'une grève à l'entreprise Rio Ita Itaboraí, le vice-président, selon les mots de ses collègues : « Marcos Bahia a été injustement laissé sans pain sur la table de sa famille », à une « enquête dans l'entreprise » qui lui a retiré son salaire pour vérifier sa participation à une "grève illégale". En juin 2022, le licenciement de Marcos Bahia a été annulé en justice, ce qui lui a donné plus de force auprès des travailleurs.

La commission de la société Rio Ita BR et Tanguá atteint 10 travailleurs de bus, mais cela ne se fera pas dans la société Coesa, qui est en construction, d'où son importance. Nous avons étudié le lien entre les commissions et l'organisation du processus de relance syndicale dans les lieux qui n'ont pas de commissions en analysant leur manque. En ce moment, cette commission est en train d'être construite de manière informelle comme une commission pour convaincre les travailleurs, une première étape, dirigée par Cristiane chauffeur de bus de Coesa.

L'entreprise Rio Ita Itaboraí, qui fait également partie du groupe Rio Ita, était celle que les travailleurs ont osé faire la plus grande grève à Niterói et dans la région, et 300 travailleurs se sont arrêtés, la commission de base avec l'aide des communistes et socialistes et aussi la 'CHAPA 2' se sont mises en grève, et c'est pourquoi cette commission a été littéralement décimé, plus de la moitié de ses membres a été licenciée par les employeurs. Dans cette entreprise, nous avons également dans le même comité les travailleurs de Rio Ita Rio Bonito, qui, de peur d'avoir une grève, ont licencié le chef gréviste Michel, licencié malade dans cette grève, l'employeur, le maire de la ville et la police ont placé 4 véhicules de police pour éviter toute possibilité d'une autre grève.



Le groupe Rio Ita est le groupe le plus antisyndical, comme nous avons pu le vérifier lors d'une audition au ministère public du travail MPT. Nous avons longuement discuté de la mort de Flávio, l'un des membres de cette commission qui a été tué, il y a de forts soupçons, parce qu'il a été obligé de travailler malade, *et comment cette mort tragique n'est pas devenue une protestation et une grève*. Fin juin, une assemblée s'est tenue uniquement pour discuter de la situation des membres des commissions, et surtout de l'avenir de la commission Rio Ita Itaboraí, qui résiste à l'opposition patronale.

La conclusion de l'assemblée est la suivante : gagner les élections, arrêter l'entreprise et faire pression sur l'entreprise pour qu'elle accepte la commission légalement avec l'aide du syndicat, et enfin réintégrer les personnes injustement licenciées pour avoir lutté pour leurs droits. Mais cela n'a pas l'effet escompté ; une forte émotion pour sa mort se transformant en agitation et grève autour de Flávio aurait fait toute la différence.

Dans notre étude, nous comprenons le lien fort de l'effort de rassembler 10 travailleurs, rejoignez 10 travailleurs, puis 10 de plus, puis 10 de plus, etc, par entreprise dans les 100 travailleurs du groupe d'étude et les 200 travailleurs de la lutte concrète du fait de l'expérience concrète de ces travailleurs dans la grève. Selon les mots des licenciés qui restent en contact avec ceux qui continuent à travailler dans l'entreprise : « les travailleurs restants des commissions sont les braves grévistes qui se sont battus contre la lâcheté de l'entreprise avec les possibilités de construire un groupe de 100 travailleurs et même 200 travailleurs de bus jugés suffisants pour faire sortir la masse de 2000 travailleurs de l'assemblée de garantie du travail et gagner les élections ».

Il y a une interaction entre les licenciés et les actifs, ou ceux qui sont dans les limbes de l'institut de sécurité sociale de l'INSS à cause d'une indemnité de maladie ou d'une incapacité permanente. Les liens entre les travailleurs de bus renforcent la construction de la famille des travailleurs de bus dans la catégorie.

Dans l'entreprise Maravilha d'Itaboraí, une commission a été constituée qui, selon notre enquête, est encore assez faible, mais avec des efforts, nous comprenons qu'il est possible de rassembler 10 travailleurs pour rejoindre le mouvement de 100 travailleurs qui étudieraient davantage la catégorie et joindre la lutte. À l'entreprise Expresso Rio de Janeiro située à Magé, ce sera très difficile avant l'élection car l'entreprise n'a pas de commission et n'a pas un bon travail de base; la même situation existe dans la société São Geraldo basée à Rio Bonito.

Les villes d'Itaboraí et de Rio Bonito sont très stratégiques pour la classe; avec un syndicalisme de classe et de référence, il sera possible que leur siège soit un ‘parapluie’ pour syndicats et mouvements populaires.

Les entreprises Galo Branco et Estrela ont les commissions les plus actives et les plus animées en 2022, parce qu'elles se sont mises en grève, parce que dans la lutte qu'elles ont affronté les employeurs de ces entreprises, parce que les travailleurs se sont mobilisés pour défendre leurs droits, et parce qu'ils ne croyaient pas en ‘la légalité’ seulement, mais à la négociation forcée contre l'employeur par la force directe. « La paix s'est vendue très cher » dans le langage d'un membre des commissions. Nous avons observé que là où il y avait plus de travail de base, il y avait une plus grande participation parmi les travailleurs des commissions, qui étaient ceux qui assistaient le plus aux assemblées. ; De plus, l'entreprise n'a pas "envoyé des bus avec des travailleurs attachés" à l'assemblée salariale pour voter contre les travailleurs.

Il n'était pas possible pour les patrons d'intervenir dans les assemblées salariales car les ouvriers ne le permettaient pas. Dans le groupe Galo Branco, il y a beaucoup d'injustices, mais il y a aussi un travail en cours pour combattre la domination et l'exploitation par les employeurs. Dans le groupe Galo Branco, il a également été possible d'atteindre 10 travailleurs pour contribuer à la construction de 100 et même 200 travailleurs à la pointe de la lutte. Dans l'entreprise Asa Branca, qui est petite et sans commission de base, il sera difficile d'arriver à constituer une commission avant les élections, et donc, de contribuer 10 au nombre de 100 ou 200 travailleurs. L'exercice de rassemblement des commissions de base semble contribuer directement à l'exercice de rassemblement des 100 ou 200 à la pointe de la lutte syndicale. Les endroits les plus faibles et les plus petits contribuent beaucoup moins que les plus grands et les plus forts.

Nous présentons une autre entreprise antisyndicale, où la « lâcheté » contre les travailleurs prévaut en permanence. Nous avons pu constater que l'entreprise Mauá et son groupe (ABC, Mauá, Icaraí et Alcântara) étaient le groupe des entreprises qui a le plus licencié pendant la pandémie de covid 19, selon les travailleurs interrogés ; les chiffres officiels ne sont pas disponibles et ont été cachés, notamment parce que l'entreprise serait punie pour avoir reçu des avantages fiscaux du gouvernement pendant la pandémie pour ne pas avoir licencié. L'entreprise n'a pas licencié les membres du comité de base, mais il n'y a pas eu de grève, un mauvais sort pour les travailleurs car l'entreprise ignore le comité.

Dans cette entreprise, l'objectif de récupération de l'outil syndical est aussi de récupérer sa commission de base. Le renforcement du processus de lutte profite à la construction de commissions et vice-versa.

Les entreprises Amparo à Maricá, Rosana et Rio Ouro à São Gonçalo, et 1001 et Rio Minho à Niterói sont des entreprises sans commission, et il sera difficile d'atteindre 10 travailleurs dans chacune d'elles. Parmi celles-ci figurent certaines des entreprises les plus difficiles à organiser des commissions de base, ces difficultés sont plus concentrées dans les entreprises Rio Minho, 1001, Amparo et cela a quelques explications : il n'y a pas de cadres syndicaux dans ces entreprises, il n'y a pas de commissions convaincantes dans ces entreprises, ce n'est que maintenant que la '*CHAPA 2*' commence un travail solide à Amparo, une autre raison est qu'ils se trouvent sur un territoire difficile à couvrir : Rio Minho à Baixada Fluminense, Amparo à Maricá et 1001 dans tout l'État de Rio de Janeiro, ce qui rend le travail de base difficile .

En ce sens, la compagnie Rio de Janeiro à Magé occupe le même degré de difficulté pour ces mêmes raisons. Ces quatre sociétés sont aujourd'hui les plus difficiles pour la création des commissions, pour la formation des cadres et pour le contentieux électoral.

Dans la région des lacs '*região dos lagos*', la région de Saquarema à Arraial do Cabo depuis le sous siège du syndicat à Cabo Frio, il y avait la contradiction de voir une commission dans l'entreprise Salineira naître forte puis perdre de la force.

C'est à Cabo Frio que la première commission est née d'une grève, pour représenter les entreprises Salineira, Monte Branco et São Pedro, mais plus tard, également en raison de la distance, du manque de cadres et du manque de travail de base critique, cette commission a d'abord été démantelée par les patrons avec l'aide de l'actuelle direction syndicale, la '*CHAPA 1*', elle s'est ensuite constitué avec une bonne équipe organisatrice, par 'Bira Colaço', vétéran de la grande grève de Macaé, mais après son départ la commission a de nouveau perdu des forces. Aujourd'hui, cette commission devient "tolérée", car elle est inopérante et il sera difficile de rejoindre les 10 travailleurs, même si bien que nous ayons réussi à vérifier l'action d'un excellent 'organisateur syndical' Maycon, qui prépare déjà l'élection syndicale dans la région, et avec cela un commission convaincante à la base.

Passons maintenant à l'étude de la ville de Niterói, siège du syndicat, lieu de travail le plus difficile, où les entreprises sont plus proches du pouvoir qui dirige la ville de Niterói et de la politique locale, le siège du syndicat également rend un syndicat bureaucratisé encore plus proche du pouvoir, et approfondit sa dépendance vis-à-vis de l'employeur. Lorsqu'il n'y a pas de conflit de classes, nous vérifions qu'il y a « amitié de classe », dans un fort processus de bureaucratisation de la conciliation.

C'est pourquoi il n'a pas été possible de construire la grève contre l'entreprise Ingá, une entreprise qui a massacré ses travailleurs, leur enlevant travail, salaire et droits, proposant le versement de congés et réduisant les coupons alimentaires ; et même la petite augmentation que les patrons imposaient aux ouvriers à hauteur de 1/3 de l'inflation qu'elle n'honorait pas. Des commissions de base n'ont pas été créées à Ingá, Brasília, Barreto et aussi dans la société Araçatuba. Le groupe '*TRANSNITERÓI vermelho*' est aujourd'hui une priorité organisationnelle.

Le dernier groupe économique à enquêter est dirigé par la société Pendotiba, où la représentation de la '*CHAPA 2*' est faible, il n'y a pas de commission et la corrélation des forces entre une organisation des travailleurs et le plus grand groupe économique de transport à Niterói au travailleur comme faible et l'entreprise aussi forte ; d'autre part, des travaux ont été réalisés dans les entreprises Garcia, Fortaleza et Santo Antônio, et à Miramar, où il a été possible de construire une commission qui n'a pas de force, mais qui existe toujours. Nous avons observé que dans le groupe '*TRANSOCEÂNICO verde*' il y a un grand défi symbolique et opérationnel pour le mouvement des 100 travailleurs, et le processus de formation de la commission doit travailler fortement dans ce groupe.

Daniel Ferreira pose le problème de la construction des commissions comme un problème organisationnel : « Nous identifions aujourd'hui comme l'un des plus grands défis de ce processus de récupération syndicale, la construction de listes d'organisation avec nom et numéro de téléphone pour l'élection, et dans ce processus la construction du groupe du 100, et des 200 travailleurs des commissions; ces commissions ont d'abord fonctionné comme un lieu pour convaincre et débattre dans le processus de les formaliser d'une part et de créer le pouvoir. Nous sommes partis de l'étude des membres de la commission pour la construction de la liste électorale à la consultation de la catégorie, la liste électorale pour l'élection ; la liste des inspecteurs électorale et leurs réserves, plus toute l'infrastructure logistique. La liste des commissionnaires (membres des commissions) et les commissions sont le squelette de cette campagne ».

Les organisateurs syndicaux, qui constituent la base organisée, avec l'aide des communistes, ont identifié la nécessité de constituer des «responsables ou capitaines» par urne et par siège de vote à: Niterói, Sapê à l'intérieur de Niterói, Maricá, Cabo Frio et Araruama, Rio Bonito, Itaboraí, São Gonçalo, avec les agents électoraux respectifs, les inspecteurs électoraux, les partisans, les avocats et la liste des électeurs dans tous les sièges avec le statut du syndicat. Dans la recherche, nous avons identifié leur souci, les membres de la 'CHAPA 2' de constituer les responsables de l'élection, « les capitaines » pour organiser et être responsables de la conduite de l'élection dans chacun de ces quartiers généraux, ce qui implique une organisation politique des cadres ; de faire aussi la « carte électorale », et de comprendre comment se construisent les commissions à partir d'études et de débats et d'aide aux élections.

Il existe une corrélation entre l'étude des villes de la région métropolitaine de l'Est de Rio de Janeiro, les travailleurs des autobus, la localisation des sièges syndicaux dans ces villes et la présence d'un cadre organisateur, la 'CHAPA 2' et aussi la formation de commissions de base. Le détail de cette construction est la raison d'être de la construction des commissions.

La prochaine étape pour bien expliquer ce que nous allons faire dans cette étude est de suivre le processus de détailler l'élection syndicale dans les territoires, à partir de la construction des commissions de base, et de l'action militante de construire les commissions dans le débat avec chaque travailleur de bus dans un processus de persuasion, qui transformera le nombre d'ouvriers en un nom, et chaque nom redeviendra un nombre de renforcement du pouvoir dans les commissions, mais aussi d'implication dans la participation au processus de formation des cadres, et à la campagne électorale, donc que sa dynamique se transforme en un mouvement de masse.

À Itaboraí, lieu de construction de la plus grande grève et de la plus grande lutte : c'était Pedro Paulo, le plus ancien dirigeant responsable de la tâche, mais il avait un grave problème de santé, un accident vasculaire cérébral, AVC; qui en pratique lui faire sortir de la tâche. Pedro Paulo mourra avant la fin de cette thèse et nous assistons au bel hommage que lui rendent les ouvriers. David, qui est à la retraite et apporte avec lui l'expérience organisationnelle de l'Église baptiste, prend sa place ; et en même temps se connecte avec les communistes dans l'organisation de base. Mais la solution est de trouver, à terme, auprès des commissions celui qui sera en avance sur la tâche venant du choix des ouvriers en fonction de la construction du processus de sensibilisation.

David est aujourd'hui la tête d'une équipe capable et expérimentée, et nous avons pu observer qu'une équipe à la hauteur du défi est là pour se battre; d'un côté, il y a une organisation basée sur la commission, et de l'autre, les communistes préparent ses dirigeants. Pour le jour du scrutin : Rodrigo membre de la commission de base et chauffeur de bus de l'entreprise Rio Ita Itaboraí est le secrétaire d'élection à Itaboraí; l'équipe construit 10 inspecteurs préparés avec 3 pour être près de l'urne, plus 7 voitures pour aider les retraités à voter ; un pour Magé, plus 10 sympathisants qu'il faut recruter, pour se tenir devant le syndicat et parler aux travailleurs ; et 2 avocats.

Le chef de la commission de base m'a informé qu'ils préparent une liste de militants qui sera d'environ 20 travailleurs des bus ; et d'autre part ils préparent une liste d'électeurs qu'ils appelleront aux urnes le jour même, qui comprend des routiers actifs et retraités, cette liste faisant partie des comités de base. À Itaboraí, nous avons pu observer l'importance de Marco Antonio, Mizael, Jorge Luiz, le défunt Flávio, le licencié Cláudio et le licencié Felipe.

À Rio Bonito, intérieur profond de la région métropolitaine : un directeur est nommé responsable, mais ce directeur qui s'appelle Fuly et que nous avons interviewé n'occupera pas seul le poste de commandement car il n'a pas les qualités nécessaires pour assumer la tâche seule de commander l'élection et d'assister les commissions de la ville. Il pourrait très bien s'occuper de la logistique de l'élection et du transport des personnes.

Il y a une secrétaire d'élection désignée pour *la 'CHAPA 2'*; et Michel, qui est un membre de la commission, qui est membre de la commission et a été licencié par la société Rio Ita Itaboraí a été formé par les communistes, selon ses dires, ayant organisé d'autres élections, par exemple celle des ouvriers du pétrole. Par conséquent, il était encore plus près à agir en tant qu'inspecteur électoral et appelleront encore 2 inspecteurs supplémentaires, 3 partisans, 3 voitures en logistique, 1 avocat et dressera la liste des électeurs. Michel, selon notre observation, a un grand potentiel d'étude et de travail en tant que cadre organisationnel, en tant que membre d'une commission de base et en tant que syndicaliste. À Rio Bonito, l'organisation comptera 10 travailleurs.

« Le siège de Marica est fermé et nous n'avons pas à nous inquiéter » selon les termes de la direction actuelle '*CHAPA 1*', à juste titre, la plupart veulent se préparer à l'éventualité de l'ouverture du siège de Maricá. Cela devrait être le débat avec la catégorie : pourquoi la maison du travailleur a-t-elle été fermée ?

Il faut revendiquer la direction de l'entreprise, et en même temps il faut construire le lien entre le travail syndical et la ville. La commission dans l'entreprise, l'élection et les visites au garage avec une action militante pilote pour créer des commissions de base.

À São Gonçalo, place principale des électeurs, place de la plus haute importance pour la 'CHAPA 2': Joël Rodrigues est au front avec le vice-président 'CHAPA 2' Marcos Bahia et une équipe de 10 inspecteurs électoraux syndicaux; ceux-ci seront dans le sous siège et dispersés à la recherche d'électeurs, le secrétaire syndical est Amélia da Tanguá; la 'CHAPA 2' veut placer 10 inspecteurs électoraux en plus des candidats; plus 10 soutiens au moins pour rester à l'extérieur du siège et recevoir les électeurs ; le deuxième meilleur avocat de l'opposition prendra une équipe de 4 ; il y aura 10 voitures (les communistes nous ont proposé d'étudier le nombre de retraités dans la ville).

La ville de São Gonçalo a de nombreuses commissions qui existent par la base dans un mouvement pour aider les travailleurs de bus, et d'entre eux ceux qui feront l'élection avec 30 travailleurs, issus des commissions de base. São Gonçalo représente un grand défi pour la construction et l'optimisation des commissions, le véritable test pour la politique des cadres et 'le lieu clé de ce conflit' car c'est le lieu avec le plus des travailleurs de bus et avec les travailleurs dans le territoire avec le plus grand nombre de possibles grévistes.

Cabo Frio sera un défi pour toute la logistique en raison de sa distance, du manque de cadres communistes dans la ville et du manque de bons cadres syndicaux ; Le personnel expérimenté de Rubens 'Braço' qui y serait transféré initialement restera à São Gonçalo, la 'CHAPA 2' a eu l'aide d'un vétéran de grève : Bira Colaço, qui a arrêté la ville de Macaé pour une augmentation de salaire, il a travaillé à Salineira et avant de devenir un chauffeur de camion au Portugal a aidé à organiser de nombreux bus à Cabo Frio.

Aujourd'hui, une nouvelle organisation se construit en mélangeant des retraités comme Duques et Tavira avec Maycon qui travaille comme chauffeur de bus et est formé par l'Unidade Classista pour devenir un cadre de seconde classe dans la ville; il a déjà commencé à constituer une équipe à Araruama, une ville voisine, et à Cabo Frio : dans l'équipe des inspecteurs électoraux 7 ; pour le support 10, un énorme défi de construction ; 2 avocats et constituer la liste de vote. La mobilisation fait l'objet d'une attention particulière dans les débats du « petit déjeuner mensuel » qui rassemblent les retraités et relie la commission de base aux retraités.

Le quartier général des loisirs des travailleurs des bus à Sapê, à l'intérieur de la ville de Niterói, a une symbolologie, car c'est le lieu utilisé par la 'CHAPA 1' pour tenir les assemblées. « Un jour, nous allons prendre cette place avec notre militantisme et avec nos votes, il est très important pour nous de gagner l'élection dans ces sondages parce que c'est l'endroit où les patrons remportent les propositions des travailleurs avec la 'main' du syndicat, nous mettrons donc un excellent avocat avec son personnel, et un avocat remplaçant; et un cadre bien formé par nos amis classistes (comme appellent les communistes des chauffeurs de bus), Aquino da Santo Antônio est de Santo Antônio, 2 scrutateurs, 7 inspecteurs, 7 soutiens, 4 voitures ; et la liste de vote».

À Niterói se trouve le siège du syndicat, et il y a deux urnes, c'est aussi le lieu où votent les retraités. mais il est possible qu'il y ait plus de retraités à São Gonçalo. Nous avons analysé la composition électorale du syndicat, et la moitié du collège électoral est à la retraite. Daniel ferreira est responsable du siège social, avec Miqueas et 8 autres administrateurs, dont certains seront transférés dans le plus grand terminal de bus proche du syndicat. Deux bons officiels, Sílvio da Miramar et Maria Fernandes da Fagundes; 20 inspecteurs en raison de leur statut stratégique ; 20 supports bien choisis ; 10 voitures; l'équipe du conseiller juridique en chef sur la planche 2 et son équipe. Selon Daniel Ferreira : « Gagner à Niterói, c'est gagner au cœur du pouvoir patronal et de la 'CHAPAI' ». À Niterói, il y aura également une action visible pour la ville entre communistes et socialistes lors de l'élection avec la 'CHAPA 2'.

Les communistes travaillent avec la base organisée et la 'CHAPA 2' pour améliorer l'état des commissions dans la ville de Niterói, même de manière informelle, en particulier à Pendotiba, Ingá et Brasília, car s'ils s'améliorent, toute la structure s'améliore. Le quartier général est l'endroit le plus symbolique, donc les meilleurs cadres seront répartis entre le quartier général en Niterói et São Gonçalo, avec une équipe avec le président Ouverney de la 'CHAPA 2' qui passera par toutes les villes et avec les communistes qui le feront aussi dans la coordination des opérations avec les membres de la 'CHAPA 2' et les commissions. Aux yeux de l'avant-garde, il y a un trou organisationnel dans la ville qui peut être comblée par la campagne, mais aussi par les commissions et l'organisation de la liste.

Le dernier effort d'organisation concerne les urnes itinérantes. En eux, il y a un poids de la 'CHAPA 1' pour d'éventuelles tricheries et duplicités de votes.



La supervision doit être rigoureuse; heureusement, la plupart des membres du personnel électoral les agents électoraux appartiennent à 'CHAPA 2'. Le plus gros investissement des agents électoraux de la 'CHAPA 2' a été réalisé au siège du syndicat. Dans l'évaluation des cadres de la 'CHAPA 2', « il faut mettre 8 bons inspecteurs pour superviser l'élection et le vote, 2 pour chaque urne ; un avocat de plus par urne ; il est très important d'être encore plus strict avec ce vote.

Le vote séparé ne devrait pas être autorisé, que par exception; la publicité de la liste des candidats sur internet est un fait, à l'arrivée au siège à Niterói il faut vérifier la duplicité des votes, vérifier les listes, ce qui prendra du temps, mais c'est absolument nécessaire. La maîtrise de l'itinéraire des bureaux de vote itinérants est également importante pour comprendre l'organisation du scrutin dans les bureaux de vote 9, 10, 11 et 12 comme des urnes sans lieu fixe et itinérantes, qui représentent 1/3 des bureaux de vote. Cela a également été un débat important dans les commissions de base, parallèlement au conflit quotidien avec le patron.

Maintenant, nous pouvons mieux réfléchir à tous ces détails qui semblent inutiles, mais qui sont très importants pour une analyse approfondie du processus électoral lié à la formation des commissions, et de la relation entre elles dans la spécificité du conflit. Plus le conflit est détaillé dans ses détails, plus grand est le besoin de trouver dans les commissions un bon débat, dans le remplissage des ouvriers engagés dans le changement de l'outil syndical. *Nous pensons que les détails peuvent répondre à des questions plus importantes ; que les détails d'enquête nécessaires sont encore plus nécessaires pour les petits et grands projets et les petits et grands conflits, et peuvent être appris par les travailleurs.*

Ces conflits sont surmontés dans les détails, un détail de nos investigations pointe le travail de fond et de base critique permanent qui naît dans les commissions de base, et à partir d'elles se développe dans le sens d'une prise en charge de la structure syndicale pour qu'elle revienne au pouvoir direct. Ces détails sont présents dans l'enquête sur les soutiens extérieurs à la récupération d'un outil syndical, soutien classiste, communiste, socialiste, mais aussi social-démocrate, quand ceux-ci s'ajoutent à ceux qui s'intéressent à la construction du pouvoir stratégique populaire par la base à travers les commissions de base et dans le renforcement des syndicats, et plus encore dans les syndicats stratégiques. Cette enquête a observé un souci de « ne pas traiter la base comme un ignorant », mais de partager les connaissances avec la base organisée.

Et aussi de ne pas solliciter l'aide pour dépenses de la politique et l'aide financière aux entrepreneurs et de leurs représentants pour gagner, marcher et maintenir la tranquillité ; mais 'la tentation est permanente' car elle correspond au processus de conscience de classe dans les commissions de base et dans leur direction, pour que ce processus puisse aider la candidature de la direction de 'CHAPA 2'. Les candidats 'CHAPA 2' s'expriment : « Il n'y a pas de volonté de recomposer les candidatures syndicales pour ceux qui sont morts ou partis, ni de supprimer en ce moment ceux qui étaient dans l'opposition interne avant l'élection, quelque chose de positif ; pour gérer chaque soutien, non pas pour construire une ligne sectaire, mais pour construire un programme commun à partir du débat dans les commissions avec les travailleurs, le débat de la conscience radicale doit s'opérer dans cette liberté ».

Dans le processus de construction des commissions de base, nous avons continué à rechercher les moyens de construire la pleine conscience en tant que jonction des intérêts immédiats et historiques de la catégorie routière (rodoviária) et de la classe ouvrière tout au long de la base routière de Niterói et de la région, nous comprenons que le lieu de débat dans les commissions de base est le meilleur endroit pour débattre de toutes les questions des travailleurs des bus dans le sens du débat de la classe ouvrière et vice-versa.

L'augmentation de la mobilisation et de l'organisation peut influencer directement la dernière ligne droite de l'élection, une augmentation du dynamisme et du pouvoir populaire dans les commissions de base signifie une augmentation de la participation de la masse des travailleurs dans les bus aux élections et à la préparation des cadres impliqués dans celle-ci. *Notre travail de recherche consiste précisément à identifier les difficultés de construction des commissions de base sur le lieu de travail comme processus de solidification du débat du pouvoir populaire* et de la révolution brésilienne, d'individualisation de chaque besoin organisationnel et de la présence de cadres organisateurs dans les commissions et lié au renouvellement de l'outil syndical.

On observe qu'il y a une croissance du mouvement des luttes avec l'augmentation des activités des commissions de base, en même temps l'augmentation de la quantité, mais surtout de la qualité de l'insertion des cadres organisateurs là où il y a des commissions actives ; ces cadres organisateurs sont l'épine dorsale du travail communiste et socialiste reliant le besoin le plus pressant, le besoin électoral avec la grève générale, le meeting de classe et la lutte anticapitaliste, dans le travail de base à la base organisée.

Dans le cas des commissions, nous avons observé dans les grèves des entreprises Galo Branco et Rio Ita Itaboraí : l'action organisée et combinée de la construction des commissions et la performance des cadres organisateurs dans ces grèves des commissions. Notre principale source d'étude dans ces commissions a été l'étude de la construction de ces commissions, en écoutant comment les ouvriers ont compris leur création, et leur processus de construction et de maturation.

Dans ces histoires de conducteurs de bus 'PTC', nous observons en 2021, le jour de Noël, en pleine pandémie mortelle, qui a fortement impacté le Brésil, un travailleur ordinaire débat avec un comité organisateur. Nous avons pu observer que lui avait une origine très simple et qu'il lui était très difficile de comprendre le but d'avoir une telle commission dans l'entreprise, dans laquelle cette commission dans son sens syndical, de classe et politique différait de la commission salariale, dépassant largement son but.

Ce travailleur était très curieux de sa permanence et de la manière dont elle serait exercée et posait de nombreuses questions détaillant les doutes et auxquelles il était répondu. En analysant la difficulté qu'il avait à comprendre le mécanisme de la commission ouvrière, nous avons vérifié qu'il n'y a pas de place pour le débat et l'étude de l'organisation collective dans la société, à la maison, en famille, entre amis, à l'école, à l'église et au travail ou dans la communauté. Selon les mots d'un cadre organisateur, il n'y avait pas d'espace, de mécanisme ou de forme pour débattre des questions les plus importantes de la classe ouvrière sur le lieu de travail et à la maison, et que les commissions visaient à remplir cet objectif.

Cette conversation, en principe, visait à remplir tout un rôle d'apprentissage, de débat et de réflexion collective pour des problèmes communs, qu'il y avait aussi une priorité dans les trois objectifs principaux dont ils avaient parlé : la résistance, contre la réduction des salaires, du versement du complément de salaire (le dixième tiers), et le licenciement massif, en plus de la lâcheté de l'entreprise contre les droits de négociation collective des travailleurs des bus en temps de pandémie. Mais cela ne pouvait pas être débattu ou pensé uniquement du point de vue de la résistance, mais aussi de la construction d'un agenda minimum qui serait débattu et approuvé par les travailleurs sous la forme de la construction d'une défense organisée. Ce programme minimal qu'il a présenté pourrait aussi devenir la vision et l'agenda maximal des travailleurs à partir de sept points immédiats qui se combineraient avec les points les plus historiques de la lutte des travailleurs des bus, mais aussi de la classe ouvrière...

... Lutter pour 3 ou 4 Smic pour les chauffeurs et faire de ce salaire un objectif pour tous les salariés dans toutes les fonctions, plus 1 salaire VA ou bon de nourriture, gagné sur une seule 'date de base unifiée' de la négociation collective ; lutter pour le retour du collecteur ou du contrôleur, augmenter les travailleurs dans les opérations quotidiennes, obtenir la prime au travail insalubre, la retraite spéciale à 25 ans de travail, et la charge de travail journalière de 6 heures, entre autres objectifs immédiats de chaque entreprise.

À côté de ces points, des plus importants encore seraient débattus comme des luttes historiques : que les commissions de base soient transformées en conseils politiques de gestion du transport par autobus, pour dialoguer avec les autres conseils ouvriers des transports, que les membres de ces conseils soient élus par le vote direct et seraient supprimés de la même manière par un vote de défiance, qu'ils gèreraient les entreprises et proposeraient des améliorations salariales, des droits et des conditions de travail.

Que les travailleurs puissent se présenter aux conseils communautaires, aux gouvernements des villes et des États sans avoir à rivaliser avec les employeurs pour ces espaces, sans qu'il y ait des patrons. Les conseils, syndicats, coopératives et associations ouvrières seraient les pouvoirs constitués des travailleurs, mais les conseils seraient les organes de gestion et de contrôle politique...

*En résumé, dans ce cas d'observation d'un cadre organisateur dialoguant avec un ouvrier commun de la base générale et inorganisée, nous avons pu comprendre de la compréhension de tous ces points par l'ouvrier, qui n'a pas duré des heures, mais des minutes, la compréhension de tous ces points, et la manière possible d'approfondir ce débat.*

De cette façon, nous comprenons aussi qu'il est possible pour tout travailleur de comprendre les points contenus dans ce programme, de pallier le manque d'étude de l'organisation collective tout au long d'une vie, tant qu'il existe un lien entre la volonté du travailleur commun désireux de comprendre et d'organiser dans son propre processus de prise de conscience, en son temps et à sa manière, et l'existence d'un cadre organisateur capable de bien expliquer un programme minimum et maximum, ouvrant un débat organisationnel et scientifique sur ce processus, qui peut être entièrement étudié par les deux parties, et qui peut être étudié scientifiquement par ceux qui veulent étudier ce processus.

Au cours de notre enquête, nous avons pu observer des ouvriers de bus qui, malgré leur faible niveau scolaire, lisaient Léon Tolstoï, Victor Hugo, Machado de Assis, et même lisaient Karl Marx, Engels et certains auteurs soviétiques. Certains de ces cadres syndicaux se démarquent pour parler de ce qu'il y a de plus profond dans la lutte des classes, le pouvoir économique et politique du capital et son contre-pouvoir ouvrier.

L'employé du bus Ecio nous a dit : « Je n'ai pas beaucoup d'instruction, mais chez moi il y a 600 livres et je vais lire chacun d'eux, j'en ai lu beaucoup », nous avons constaté que si l'employé étudie ce qui concerne son métier à apprendre à la lutte des classes à partir de la lutte dans les bus, s'il étudie toutes choses alors il deviendra un sujet beaucoup plus riche, y compris dans son métier, plus riche dans la lutte syndicale, de classe et politique. Ceux qui ont cette expérience individuelle peuvent partager dans les commissions de base l'expérience de leur vie, et c'est à nous d'analyser ces expériences et ces vies dans la dynamique d'investigation, dans l'étude de la lutte concrète dans la lutte des classes et à l'organisation de la lutte concrète dans la lutte des classes. La grande responsabilité du savoir est d'agir pour l'éducation des cadres et d'agir pour amener au débat autant d'ouvriers que nécessaire.

« C'est la vision que nous voulons donner à la masse ouvrière pour qu'elle s'implique politiquement, une vision des travailleurs de bus et dans une vision, débat de nous-mêmes pour parler d'engagement politique à partir de l'implication de la conscience dans les commissions qui étudient sa transformation » . Daniel Ferreira partage avec nous une partie de son expérience.

Les communistes engagés dans le processus de rattachement des commissions à l'élection ont pour priorité la préparation de l'organisation de ces cadres organisationnels dans leur insertion et leur travail permanent. *Nous avons constaté les difficultés de sensibilisation des travailleurs en dehors des commissions de base, c'est pourquoi nous avons choisi l'espace des commissions comme acte principal* ; autour d'elle, des entités syndicales aux niveaux les plus divers agiraient autour d'un programme de luttes. Dans le cas du contentieux électoral à Niterói, la victoire de 'CHAPA 2' est une priorité, mais en même temps une victoire de la direction doit devenir une victoire de la prise de conscience de la base à travers les commissions. « Le communiste doit savoir relier l'historique, l'urgent et le concret avec les médiations nécessaires ».

C'est dans la lutte concrète de l'agenda réactif minimum pour créer la contre-attaque, la défense profonde, que se construisent plus tard une contre-attaque et l'offensive, sur lesquelles se fonde l'agenda historique des travailleurs, inséré dans le quotidien des contradictions de classe, pour la critique du travail de base. Les commissions et le processus de récupération ont les cadres moyens, les cadres intermédiaires comme la plus grande richesse dans ce processus difficile. Commissions composées de cadres qui souhaitent lire, débattre et étudier.

*Lorsque la commission devient pouvoir politique et populaire, elle négocie directement avec le patron, fait pression sur la direction syndicale pour gouverner pour la classe et pour diminuer chez les patrons son taux de profit, récupère la plus-value du travail, ose le pouvoir direct. Et dans ce processus, il convainc et débat avec les ouvriers, il élit directement ses représentants qui vont chez le patron. Créé, regagne le pouvoir direct, la confiance en soi, crée le pouvoir populaire dans le processus.*

Notre enquête est participative dans la stratégie et la tactique de lutte concrète dans la lutte des classes dans la construction du pouvoir populaire, autour de l'outil syndical, mais au-delà dans l'optimisation. *Nous privilégions une observation participative dans la construction des commissions en tant que 'consortium d'érudits' de la création de ce pouvoir politique au XXIe siècle.* Il n'y a pas moyen de « brûler les étapes », de prendre un mois, un an ou dix. Si l'objectif de la lutte concrète dans la lutte des classes est la stratégie de construction du pouvoir populaire par la critique du travail révolutionnaire de base, alors la patience révolutionnaire disciplinée doit comprendre tout le temps dans ce difficile processus d'augmentation de la conscience de classe. *Les commissions de base en tant que conseil ouvrier contribuent à la pression, à la récupération, à l'optimisation de l'outil syndical et à l'organisation de la classe.*

Les commissions ont le potentiel d'être un « soviet » dans la mesure où elles deviennent des conseils et deviennent politiques, dans la mesure où les cadres se forment au moment historique opportun et approprié, où l'on peut passer de la réforme à la révolution. Les commissions s'exercent et se renouvellent avec le renouvellement des cadres dans les commissions, et le renouvellement de l'outil syndical.

Les travailleurs moyens au sens organisationnel aident les cadres moyens à être l'avant-garde de la classe, à composer le combat, à exercer collectivement le rôle d'avant-garde et à prendre leur envol dans la base organisée.

Nous avons observé le lien entre assistants, personnel externe et interne, base organisée, pour la base générale dans les travailleurs de bus; *le rôle de l'avant-garde dans les commissions, la direction de classe et solidaire de la base organisée, à la base générale pour l'insertion dans la masse précaire et périphérique, sujet de la révolution.* Lorsque les deux ouvriers s'associent à la construction des conseils, ils comprennent la tâche, l'étude centrée sur le travail, la construction du pouvoir populaire, même si elle échoue individuellement, elle avance collectivement.

*Les travailleurs moyens de bus sont loin du débat de la révolution brésilienne, mais lorsqu'ils sont insérés dans ce débat via des commissions, ils le font de manière très réceptive.* Plonger dans les conditions de vie des travailleurs de bus, des transports et des travailleurs stratégiques, est une plongée d'investigation au cœur de la classe ouvrière de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, dans la stratégie d'investigation de la stratégie de construction du pouvoir populaire.

*L'importance et la pertinence de l'objet dans le cadre de l'étude des commissions c'est comprendre la situation stratégique des travailleurs de bus, des travailleurs des transports et des travailleurs stratégiques.* Il y a 6 ans, nous avons commencé un 'contact routier', intensifié ces 2 dernières années, années pandémiques, lorsque nous avons commencé ces petites conclusions qui nous amènent à de nouvelles questions, qui n'existaient pas dans la mesure où nous ne voyions pas les facteurs qui nous font voir la centralité routière, la force du projet de récupération de la structure et les cadres possibles dans ce secteur, ont été les commissions qui nous ont montré la possibilité.

A priori il n'y avait pas de pensée de centralité dans la catégorie des travailleurs de bus ; Nous avons adapté la recherche, recueilli les détails des sources originaux, dans un secteur qui ne s'est pas arrêté à la pandémie, nous avons recherché la vision des travailleurs de bus, l'analyse concrète, réelle, dans la totalité de l'enquête, et nous nous sommes préparés à analyser les limites de l'enquête par rapport aux commissions.

Les conclusions tirées sur les commissions, tirées d'approximations successives avec l'objet, qui n'est pas seulement la catégorie routière, mais la comparaison avec les catégories stratégiques de l'ensemble de la classe ouvrière, s'inscrit dans la critique du travail de base en tant que stratégie dans la construction du pouvoir populaire. Nous, *en aucun cas nous ne confondons un mouvement proto organisationnel sous forme de comités ouvriers qui, mûris ou non, ne peuvent être confondus avec des conseils ouvriers murs et politiques qui exercent peu ou plus pouvoir profondément populaire.*

Cependant, nous comprenons que les formes de proto-organisation contribuent à la maturation de la conscience, et peuvent aussi contribuer directement à la maturation de formes supérieures liées à l'effort initial d'organisation. Les commissions de base peuvent fonctionner comme un choix de conseils politique.

Dans cette enquête, nous étudions la catégorie des travailleurs de bus et approfondissons la connaissance de la communauté, la famille et l'univers des travailleurs des bus en tant que personne qui cherche à construire une histoire, une culture et une lutte spécifiques dans le contexte de la classe ouvrière. Qui sont les travailleurs de bus ? Les travailleurs stratégiques ? Comment vivent ces ouvriers ? Où ils habitent? Où ils travaillent? Ce qu'ils font. Comment sont-ils organisés ?

*Les processus de récupération et d'optimisation contribuent à augmenter les détails de cette réponse, et plus il y a de détails, plus nous pouvons nous rapprocher de la réalité objective et concrète du litige. Le détail des connaissances correspond directement à la qualité de l'organisation qu'il faudra en permanence placer et soumettre à la transformation des travailleurs pour une nouvelle synthèse.*

Nous examinons de manière centrale la capacité à établir le lien entre les conseils, les commissions et la récupération et l'optimisation. Nous étions dans les garages, les bornes, les maisons, pour faire des recherches sur la situation des travailleurs. On a entendu : « si les patrons pouvaient, tout serait automatique sans existence humaine, on veut valoriser la vie qui marche, on veut au contraire organiser la vie qui marche » de Joël Rodrigues, et on enquête sur l'humanité dans le processus d'étude de ses spécificités.

Si les bus n'auraient pas de chauffeurs, répartiteurs, comme ils n'ont plus de collecteurs et que toutes les autres fonctions sont externalisées, auprès d'ASG (nettoyage), d'ateliers, notre enquête propose dans le processus de reprise le débat sur le contrôle de l'automatisation dans les comités. Le massacre de la classe routière est une attaque, l'épée de la responsabilité de mettre du pain sur la table qui les met toujours face à leur tragédie et leur survie, à opposer par la lutte ou à affronter la lâcheté quotidienne, dans le processus de leur disparition.

Plus les travailleurs des bus créaient de la richesse, plus ils devenaient pauvres : « quand il y a un boom, ils gardent tous les profits des tickets, des subventions, des gratuités, des crédits, des installations, de l'électricité et quand il y a une crise comme celle-ci de la pandémie ils veulent partager les dégâts ».



Carlos illustre la situation d'exploitation, le contraste entre plus et moins d'exploitation dans l'exploitation permanente qui fait réfléchir le travailleur sur sa situation en tant qu'individu et en tant que classe, pour Carlos *la commission a été l'espace d'approfondissement de ce débat.*

· Grèves et commissions : passons à une étude plus approfondie et avec des exemples concrets de commissions de base créées ces dernières années à Niterói et région. «Le 1er février 2021, une vingtaine de travailleurs se sont rassemblés à la porte du garage de Galo Branco e Estrela dans la ville de São Gonçalo à 3 heures du matin pour suivre un mouvement spontané de débrayage des travailleurs appelés pour cette journée. C'était là, la direction organisée sous forme d'opposition syndicale dont l'objectif est la récupération de l'outil syndical pour les travailleurs contre la bureaucratie syndicale de la direction sans mandat qui a pris fin il y a quelques mois, et les travailleurs de l'entreprise. L'avant-garde commence à préparer les ouvriers à deux propositions : ...

... « Notre première demande est la construction d'un débrayage (une grève) dans l'entreprise pour lutter contre la lâcheté de la direction qui perdure depuis plus de dix ans ; *la seconde est de mettre en place un conseil d'entreprise sous la forme d'un comité ouvrier de base* pour négocier toute lâcheté (la lâcheté est le nom qu'utilisent les chauffeurs de bus pour parler des infractions au travail et du harcèlement moral qui les accompagne dans l'entreprise) ». Valdeci Alves

Les commissions unifiées des entreprises Galo Branco et Estrela constituent la deuxième expérience de commissions et conseils de travailleurs du syndicat des travailleurs de bus de Niterói à Cabo Frio, la première étant constituée dans les entreprises Salineira et Monte Branco dans la 'région dos lagos' de l'État de Rio de Janeiro, que pouvons-nous identifier de semblable et la différence entre l'un et l'autre ?

La commission Cabo Frio a été formée de manière informelle sans avant-garde qualifiée dans le feu d'une grève en 2019 par les travailleurs eux-mêmes contre la réduction des salaires, et a rencontré le patron qui à ce moment a accepté et toléré son existence, la proposition de l'employeur avait déjà été approuvée dans les entreprises et communes représentées par le syndicat. Lorsque la direction syndicale 'CHAPA 1' en collusion avec l'employeur soumet au vote la proposition patronale, celle-ci est immédiatement rejetée à la quasi-unanimité aux cris de « nous ne sommes pas des esclaves ».

La bureaucratie syndicale, ou la 'CHAPA I', sans mandat depuis août 2020, n'a donc pas approuvé la proposition patronale, mais les patrons ne baissent pas les bras : ils cèdent dans un premier temps en augmentant le panier alimentaire des travailleurs, et font semblant de renoncer à la réduction de salaire momentanée ; ce faisant, ils gagnent du temps et repoussent le mouvement.

Les travailleurs sans dirigeants et 'sans une vraie commission structurée' sont démobilisés, lorsqu'ils réclament une augmentation de salaire en mars 2021, l'employeur en alliance avec la direction syndicale présente une nouvelle commission 'élu', on ne sait pas comment ni quand, encore moins par qui, les patrons licencient les adhérents de la première commission du syndicat, puis imposent les membres de la nouvelle commission qui approuve la réduction de salaire et renonce à augmenter les salaires.

*De cette façon, nous vérifions que sans une avant-garde préparée, la tendance des organisations spontanées est une démobilisation encore plus grande et une incapacité à résister à l'attaque des patrons. La plus grande contribution d'une avant-garde, qu'elle soit externe ou interne, est la planification d'une action organisée, qu'elle soit offensive, mais surtout l'organisation d'une défense des intérêts immédiats, la restauration des salaires, un panier alimentaire de base et l'augmentation des salaires. Nous avons constaté que le gain le plus important est l'apprentissage de l'organisation.*

Ce que nous pouvons analyser, c'est que le processus cadencé imprimé par les communistes à São Gonçalo ne s'est pas produit à Cabo Frio à cause de la ruée vers des résultats immédiats, et il n'y avait pas de cadres d'avant-garde à Cabo Frio. Si la force était la même, la planification était différente, la compréhension du lieu : avant-garde, la commission et le processus de récupération de l'outil syndical n'ont pas eu lieu prévu.

La différence dans la formation du comité ou conseil des travailleurs à São Gonçalo est aussi très évidente. Premièrement, sa construction a eu lieu le mercredi 3 février 2021 avec 10 membres des deux sociétés du groupe, à Galo Branco, sur la base du vote direct d'environ 400 travailleurs, et Estrela, d'environ 100 travailleurs. Outre, la participation par vote, que l'on pourrait considérer comme une participation active d'environ 500 travailleurs ; nous avons également constaté une participation encore plus qualifiée d'une cinquantaine de travailleurs en uniforme, encore plus actifs à l'extérieur et devant les murs de l'entreprise, qui réclament leur reconnaissance immédiate.

Ceux-ci empruntent la rue et les accès aux portes de l'entreprise pour négocier par l'intermédiaire de la commission élue avec l'employeur. La commission négocie à l'intérieur et ils font pression à l'extérieur comme ils le disent eux-mêmes. *Ce pouvoir organisé et direct des ouvriers s'appuyait sur la planification communiste, mais s'exerçait démocratiquement dans les commissions. Ses membres étaient choisis au suffrage direct sous forme d'acclamation par leurs pairs, qui les informaient que s'ils n'obéissaient pas aux ordres des ouvriers, ils seraient immédiatement destitués et remplacés.*

L'ordre du jour des revendications de la réunion a été lu à haute voix, d'abord à l'extérieur de l'entreprise, puis amendé par les travailleurs réunis. *L'ordre du jour modifié était celui débattu entre les ouvriers deux jours avant l'aube et préparé avec les communistes. Elle possédait désormais une double légitimité.* Nous concluons ainsi que, bien que les commissions Cabo Frio et São Gonçalo soient nées de la force des travailleurs en grève, seule la commission São Gonçalo a été renforcée et a résisté dans le temps *en raison de la participation planifiée des travailleurs qui ont construit une commission de base exigeante, avec leur légitimité, et manifestent de manière planifiée, du fait de l'avant-garde communiste qui y est présente, la planification de leurs actions. La grande différence entre les commissions était la planification et l'avant-garde.*

Lorsque les travailleurs du groupe Galo Branco s'y sont réunis, ont lu l'ordre du jour et ont élu les membres de la commission qui sont entrés pour négocier, l'employeur a immédiatement invité les membres de la direction syndicale à participer, qui sont entrés sous les huées, la 'CHAPA 1' a rejoint la commission comme un représentant du patronat et quelques membres de l'opposition syndicale ont formé la commission de base qui est entrée pour négocier pour les travailleurs. Face à face, les travailleurs à la table de négociation ont exposé toutes les difficultés de la manière la plus simple et ont résumé : *« vous les patrons et les représentants des patrons réunis ici ne nous traitez pas comme des travailleurs ni comme des êtres humains, alors la première chose que vous devez faire faire est de respecter, car si vous nous respectez, nous travaillerons beaucoup mieux et apporterons plus de richesse à l'entreprise ».*

Au cours de la conversation de deux heures, menée par des ouvriers déjà peu préparés par les communistes, ils ont affirmé l'existence d'une "valeur ajoutée" de différentes manières : ...

... en démontrant une connaissance des différentes formes d'exploitation des ouvriers par les patrons, mais aussi en montrant que même l'exploitation peut avoir lieu sous des paramètres de plus grands respects de la condition humaine.

En résumé, les ouvriers présents ont expliqué qu'ils vont lutter contre les formes de domination dans l'exploitation existante, qu'ils vont aussi lutter contre l'exploitation elle-même, en devenant de plus en plus conscients. D'une part, ils ont clairement remis en cause la permanence d'un dirigeant qui exerce une domination contre les intérêts des travailleurs, et que si cela continuait ainsi ils demanderaient son remplacement, d'autre part, ils ont clairement dit qu'ils voulaient élire leurs représentants dans l'entreprise, y compris la direction.

D'autre part, ils ont exposé les formes d'exploitation, mettant en échec l'autorité du patron dans la conduite de cette exploitation, disant que la lutte pour les salaires devait la forme principale à côté de la création du pouvoir pour réduire l'exploitation, mais que ce n'est qu'avec la fin du patron que l'exploitation prend fin

*Il y aurait besoin d'un débat plus approfondi sur la manière dont la base organisée est stimulée à réfléchir à ces choses par les cadres organisateurs ; de débattre que seuls les ouvriers créent la richesse et que les patrons ne sont pas irremplaçables dans le commandement des entreprises. Ça c'est le débat le plus important dans les commissions lors de leur création, le débat qui se poursuit dans la direction et dans la base organisée, mais qu'il faut développer dans la formation permanente des cadres syndicaux et politiques.*

La réunion a duré quelques heures et les membres de la commission ont décrit ce qui se passait dans l'entreprise, en fait le 'crochet' (gancho) ou la suspension du travailleur qui s'est produit contre la loi en vigueur était un moyen de réduire le salaire du travailleur en pratique. Lorsqu'une personne était 'suspendue' de son travail jusqu'à 15 jours, elle perdait son salaire, son panier alimentaire de base, son repos hebdomadaire payé, ses vacances payées, sa contribution à la retraite, etc. Il était également évident que la pratique s'était affinée pendant dix ans, fonctionnant de cette manière : financièrement lorsque l'entrepreneur retirait 500, 400, 300, 200 000 reals par mois du garage, et pour la « terreur » causée par le harcèlement moral ou équivalent, pour contrôler les travailleurs.

La réduction permanente des salaires était une forme de surexploitation ; car lorsqu'une partie du salaire des ouvriers était retirée, c'était pour compléter le taux de profit attendu par le patron pour un mois donné, c'est-à-dire qu'il était vérifié que si le profit n'atteignait pas l'objectif attendu par l'employeur, les 'suspensions et la diminution des salaires', seraient des instruments utilisés pour compléter ce taux de profit avec 200, 100 ou 50 mille reais par mois. Dans ce cas, le luxe du patron était soutenu par la réduction de salaire des ouvriers, qu'ils acceptaient le 'status quo' pour ne pas perdre leur emploi.

La première tâche de la commission de São Gonçalo a été d'étudier en profondeur ce processus afin de faire face à cette forme d'exploitation, et en elle son dépassement définitif. À São Gonçalo, la commission a cinq objectifs immédiats, et en étudiant ces problèmes, nous constatons qu'il y avait un débat très nuancé au sein de la commission.

Ces objectifs immédiats, alliés au processus permanent de sensibilisation, portaient les ouvriers à un autre niveau d'organisation, tandis que l'avant-garde communiste épousait cette « nouvelle avant-garde interne » née dans les commissions, et les deux avant-gardes débattaient non seulement des enjeux du garage et de la commission, mais le processus de renouvellement et de récupération de l'outil syndical, afin que les commissions, le syndicat et le processus de sensibilisation généré fonctionnent localement et fonctionnent comme un instrument de la lutte des classes.

*La formation du conseil politique est une nécessité de créer un pouvoir qui se constitue, d'une part, pour faire pression sur la bureaucratie syndicale représentée par la 'CHAPA 1', et d'autre part, pour constituer une forme de pouvoir parallèle au pouvoir patronal, qui ne veut certainement pas voir le partage de ce pouvoir managérial avec les travailleurs. Mais c'est justement le développement des commissions par leur pouvoir directeur parallèle, du minimum au maximum, qui constitue ce pouvoir du pouvoir ouvrier ou populaire, encore une fois les conseils apportent de nouvelles formes de contestation directe du pouvoir actuel, au niveau en même temps que se développent de nouvelles formes de pouvoir naissant.*

Dans le débat dans le feu du conflit ou sur la durée, dans la sérénité du débat qualifié dans les commissions, il est démontré qu'il est possible : de résoudre des problèmes concrets, de récupérer le syndicat, et *l'absence totale de besoin du pouvoir des patrons de cet endroit.*

Le pouvoir de gestion est un exercice permanent entre la commission, les cadres du processus de sensibilisation et d'organisation et la structure qui donne appui et soutien à la lutte des classes. Les travailleurs obtiennent une prise de conscience et des résultats concrets grâce aux commissions et des résultats encore plus élevés grâce à l'exercice et au développement des conseils. Ce qui est vu comme une graine dans les commissions peut pleinement se développer. L'expression initiale du changement peut être vue à la fois dans le silence de la maturation de la conscience et dans son expression dans les cris de l'ouvrier :

— Une promesse de la part de l'employeur de mettre fin à toute « lâcheté » dans l'entreprise, et dès lors un traitement professionnel sans harcèlement moral pour le travailleur. La fin immédiate de la surexploitation sous forme de retrait de salaire pour fournir le profit attendu de l'employeur.

— L'entreprise a promis que les membres de la commission seraient respectés, qu'il y aurait une stabilité d'emploi et que ces membres rencontreraient l'employeur pour discuter de tous les problèmes une fois par mois et qu'ils discuteraient de toutes les questions de l'entreprise

— Que la représentation de l'avant-garde syndicale sous forme d'opposition à la direction syndicale sans mandat ouvrier (mandat expiré en 2020) soit reçue sur un pied d'égalité par la direction de l'entreprise. Mais que la réunion d'entreprise ne se ferait qu'avec les membres du comité d'entreprise élus en assemblée, sans la participation des membres de la 'CHAPA 1' ou de la 'CHAPA 2' car c'est le comité de base qui représente l'ensemble des ouvriers directement dans les négociations du garage.

— Que pour chaque réunion il y aurait un procès-verbal écrit, qu'aucune promesse ne serait faite « de bouche » (res no verba), et toute signée par l'employeur, et que pour chaque réunion un procès-verbal serait aussi signé par l'employeur, et que celui-ci serait en la possession du comité et l'entreprise avec copie pour les représentations syndicales, mais rédiger un procès-verbal de la réunion. Et que dans les décisions difficiles, une assemblée générale extraordinaire de l'entreprise serait convoquée, les membres du comité consultant directement les travailleurs pour décider quoi faire.

— Qu'il soit clair pour l'entreprise que la 'CHAPA 1' ne représente pas les travailleurs, y compris par le soussigné, et que jusqu'aux élections le comité ouvrier serait le seul pouvoir délibérant avec les travailleurs pour les décisions dans l'entreprise.

Malheureusement, presque deux ans après cette construction, l'employeur a réussi à 'refroidir le processus', car cela ne peut être maintenu dans une seule entreprise, ni sans le soutien de la structure syndicale. L'employeur s'appuie sagement sur la 'CHAPA 1' pour générer «un match nul dans le jeu ou une égalité ».

L'exercice du pouvoir populaire est une germination fragile jusqu'à la constitution du bloc historique révolutionnaire, et le dépasse. Dans le processus de construction des conseils ouvriers de l'entreprise Galo Branco e Estrela, on a cherché à démontrer que les travailleurs peuvent remplir, avec la présence de cadres préparés, sous la forme d'une avant-garde, toutes les tâches stratégiques et tactiques de construction de leur propre pouvoir.

Ce que nous avons pu observer cependant, c'est que le processus de prise de conscience, de formation des cadres, de construction des commissions, de récupération de l'outil est complexe et se complète dans le processus de maturation, d'assimilation critique pour la conscience de classe ; qui a préparé le personnel à optimiser le processus et cela a eu un impact direct sur le déficit organisationnel d'une entreprise qui bafouait depuis plus de dix ans la législation brésilienne du travail et le harcèlement moral, avec la couverture de la gestion bureaucratique du syndicat et sa complicité, et que des commissions l'organisent dans l'acte concret.

■ À Rio de Janeiro, contrairement à Niterói et dans la région, le processus est nettement dirigé par l'avant-garde communiste, qui le fait de manière cadencée, planifiée dans sa condition organisationnelle minoritaire dans la direction syndicale. L'optimisation est différente de la récupération et se situe à un niveau supérieur, nous ne traiterons donc pas de ce que nous avons discuté en détail jusqu'à présent, *nous discuterons de la manière dont cela est traité dans la direction, dans les commissions avec les communistes travaillant à la fois dans un système de façon unitaire.*

L'expérience de Rio de Janeiro est plus patiente dans la formation des commissions, elle est plus élaborée, les communistes avec le soutien socialiste peuvent de manière unitaire rechercher les futurs cadres dans la base organisée et les insérer à partir d'une commission informelle dans leur processus de légitimation, au CIPAS, à l'élection des délégués syndicaux, et à la direction remplissant tous les espaces de la chaîne de représentation des classes.

Les avantages de travailler dans la direction unitaire par rapport à l'opposition unitaire sont de ne pas avoir à « se battre sur deux fronts » et de pouvoir consacrer plus de temps et d'attention à la formation de commissions de base, qui peuvent être combinés avec les élections du CIPA et des délégués syndicaux.

À Rio de Janeiro, nous discuterons plus en détail des deux commissions structurées et de leur lien avec le processus d'optimisation, de renouvellement et quelles sont leurs caractéristiques similaires et différentes, y compris en ce qui concerne l'activité de récupération à Niterói. La création de la commission dans le BRT n'est pas pionnière, elle est née, comme à Cabo Frio, d'un mouvement de grève ; mais la différence est dans la participation et la conduite du processus par les communistes, qui mesurent le processus de formation et de prise de conscience dans l'outil syndical, qui, une fois récupéré, peut conduire au processus d'optimisation de l'action unitaire. Lorsque les commissions sont complémentaires de la structure syndicale et du travail des cadres, leur résultat est supérieur.

Les jours de carnaval de 2022, avec la deuxième année de la pandémie, un grand mouvement de l'avant-garde de la classe se sont formés à partir des travailleurs du BRT, autour des dirigeants une commission s'est formée et a germé à partir de la base, de la graine au bourgeon qui pousse et se développe de manière guidée et coordonnée.

La commission a été structurée par le militantisme communiste pour le conflit immédiat, mais aussi pour faire partie intégrante du processus de renouvellement du conseil, d'éduquer la base à agir en direct du pouvoir. L'une des revendications de la commission est qu'une fois légalisés, ses membres peuvent composer le conseil d'administration de l'entreprise avec un accès privilégié aux informations stratégiques, voire s'opposer à des projets nettement patronaux et antisyndicaux.

Constatant que le processus d'optimisation reconnaît que le syndicat reste bureaucraté, mais mieux qu'avant, les communistes travaillent pour agir contre la bureaucratie d'un côté, le patronat de l'autre, stimulant le débat interne pour que la commission se venge et devienne un conseil politique de la classe. Nous pourrions énumérer les 10 noms de bases choisis, mais nous observons que le processus de sélection est devenu sa forme la plus raffinée au fil du temps, le processus d'optimisation est le temps et le processus de renouvellement se planifie dans la lutte, nous avons vérifié que de ces 10 travailleurs des commissions, avec la confrontation ils sont tombés à 6 conducteurs de bus.



De ceux qui ont construit la grève de deux jours au carnaval de 2022, la répression, la pression ont fait que sur ces 10 seuls 6 travailleurs des bus sont restés en lutte pour la pression patronale, et ce qui semblait solide a été éprouvé dans leur engagement pratique. La grève doit être planifiée, elle a besoin de temps pour mûrir, mais elle doit aussi être à portée de main comme tout outil, en ce qui concerne les commissions, les grèves sont mieux préparées si elles mûrissent dans les commissions de base.

La deuxième grève de ce moment a lieu le 29 mars 2022 pour 14 entreprises en plus du puissant BRT, arrêtant partiellement la ville de Rio de Janeiro pendant 24 heures, la commission qui avait travaillé au carnaval de 2022 est renforcée et continue de s'affiner elle-même dans le processus du temps, de la planification et des luttes, avec la lutte et le temps comme point directeur pour la formation des cadres organisationnels.

Les communistes l'optimisent au travail et à la maison des travailleurs, ils recherchent le meilleur. La séquence d'un travail qui vise à avoir 10 membres d'une commission très bien structurées est de travailler avec 50 ouvriers voire 100 dans des cercles d'études et de débat, ce sont les multiplicateurs qui vont directement et prioriser les 400 chauffeurs du BRT et les milliers d'ouvriers de l'entreprise en collaboration avec la direction du syndicat. Le groupe intermédiaire est précisément la médiation entre la commission et la base générale et organisée, avec en priorité les conducteurs de BRT.

En ce sens, on peut dire que le travail des commissions à Rio de Janeiro demande beaucoup plus de patience qu'à Niterói, car la priorité est d'affronter la bourgeoisie. Et dans ce cas à la fois les bons cadres de l'organisation en préparation, comme ceux qui n'ont pas la capacité de conflit, périssent dans cet affrontement. Dans le processus de récupération, le temps s'accélère dans le conflit de classes, car parce que la confrontation avec les patrons est plus violente, le nombre de cadres en préparation qui se perd est plus important que lorsque la priorité est simplement de gagner une élection.

Historiquement, le «syndicalisme jaune» n'accepte pas les commissions parce qu'il ne croit pas à l'organisation de base, se méfie et ne fait pas confiance aux travailleurs, qu'ils soient organisés ou non. Ce sont des relations clientélistes que le syndicalisme jaune promeut. Le syndicalisme rose nourrit la même méfiance envers les comités pour des raisons différentes, car il associe méfiance politique à méfiance syndicale et ne reconnaît pas la nécessité d'un travail long et discipliné de 'formation des cadres'. C'est pourquoi les commissions BRT ne sont pas encouragées dans le syndicat.

Les communistes du syndicat, au contraire, y croient, les construisent et travaillent à partir d'eux, même s'ils sont informels comme dans le cas de l'entreprise Redentor, où ils ont également participé à la grève, mais naissent davantage du patient processus d'organisation communiste avant la confrontation, ou comme dans le cas des travailleurs de la BRT qui demande la pleine reconnaissance des commissions sous la forme d'une de leurs revendications.

La présence des communistes est plus importante dans la société 'Redentor', ce qui incite à une préparation plus mesurée et patiente de l'organisation de la commission pour « l'organisation politique des cadres du BRT », où leur présence est moindre ; là, la solidité de la base et le fait qu'ils soient 'le fer de lance' des chauffeurs de bus à Rio dans la recherche des salaires, des droits et des conditions de travail placent les membres de la commission plus facilement observables 'sous le feu' des patrons . Dans les deux cas on observe le rapport entre les commissions et le processus d'optimisation / renouvellement, car dans la planification communiste, le débat dans les commissions, il y a un travail permanent de conscientisation à tous les niveaux de conscience.

Au mois de mars 2022, après la grève du Carnaval, nous avons pu observer plus souvent la préparation de la grève des travailleurs de bus de Rio de Janeiro, explorant et concluant notre étude en évaluant 3 éléments stratégiques importants : premièrement, la partie la plus stratégique des travailleurs stratégiques lorsqu'il s'agit d'être à l'avant-garde ; par l'action des commissions ; deuxièmement, par la présence de « personnels externe et interne qualifié », il peut viser sous la forme d'une planification structurée des objectifs très difficiles qui deviennent réalisables dans cette planification ; et enfin tester la formation pour la lutte des classes.

En premier lieu, les travailleurs de BRT sont qualifiés pour exiger l'augmentation de salaire la plus difficile, pour eux-mêmes et pour le reste de la catégorie, car ils ont été testés lors de la grève du carnaval et ont dépassé les attentes. Deuxièmement, les communistes ont formé la première commission dans le feu de l'action, observant déjà le meilleur, dans les qualités de courage, d'être un bon professionnel, d'avoir de la posture et de savoir débattre et dialoguer (diplomatie), ajouté à l'expérience du combat . Troisièmement, les communistes, soutenus par des cadres communistes internes, internes et externes expérimentés, ont su séparer l'exigence immédiate, la vision médiane et la vision à long terme que nous détaillerons ci-dessous.

La grève du BRT qui s'est étendue à tous les bus de Rio de Janeiro, et qui a toutes les chances de se répéter à l'avenir, amène les revendications suivantes de la part de la catégorie : 11 % d'augmentation de salaire ; augmentation de 30 % dans le panier alimentaire de base; la réembauche de ceux que l'entreprise a licenciés lors de la négociation de plaidoyer pendant la grève du carnaval, de bonnes conditions de sécurité et de travail pour les travailleurs de BRT et la pleine admission de la commission de l'entreprise à négocier. Ces demandes avaient le soutien de la « justice » et le tribunal fait négocier une trêve, qui a été trahie parce que les questions de fond n'ont pas été discutées, les propositions ci-dessus n'ont pas été prises en considération. Le syndicat dans son ensemble a donc convoqué une assemblée pour le 28/03/22 et a donné un préavis aux entreprises pour qu'elles se conforment à la loi sur la grève.

Les travailleurs de BRT ont fait preuve de discipline pour attendre que la grève se réchauffe dans le reste de la catégorie ; mais aidés par les communistes, soutenus par les socialistes, formellement l'avant-garde de classe et politique, et par l'avant-garde syndicale, ils espèrent obtenir la condition de renforcer la commission, pour qu'une fois victorieuse dans la conquête des 11% et autres revendications au-dessus, ajouter encore 4% et lutter pour l'inflation de 2022. Au final, la réalisation a été abaissée, 10% et 'a promis d'ajouter 14% en 2022, beaucoup pour la ténacité des combattants du BRT, et l'action des commissions dans cet espace de conflit.

Les communistes ont préparé les travailleurs de BRT à l'enjeu immédiat : 11%, inflation plus 4%, et revendication à l'horizon de 3 Smic. Les travailleurs du BRT à travers la commission établie, reconnue et forte sont ceux qui aujourd'hui dans le secteur routier à Rio de Janeiro ont des conditions objectives et subjectives pour y parvenir de manière cadencée, dans le processus de sensibilisation. Or, il a été montré que briser l'immédiateté des ouvriers pour la première revendication ne répond pas aux attentes, ce qui alimente encore plus l'angoisse de la base, mais il faut travailler sur le moyen et le long terme, combattre l'angoisse et l'insouciance aussi dans l'avant-garde communiste.

L'expérience de travailler les conquêtes à travers des étapes de force et de conscience comme un processus cumulatif n'est possible que si nous parvenons à combiner l'expérience des commissions soutenues par l'optimisation et le renouvellement syndical, et par l'organisation politique des cadres capables de conduire le processus ; les cadres de l'organisation ont besoin d'attendre sereinement le bon moment pour contre-attaquer, savoir sortir du combat et s'y remettre.

Par solidarité, les commissions peuvent renforcer les autres. Les observations et les conclusions des travailleurs organisés sur le BRT sont que les grèves doivent être de 24 heures et peuvent être renouvelées et reproductibles après des auditions.

L'optimisation et le renouvellement ne se produisent que s'il y a un mouvement de masse qui atteint la base générale, à travers l'extension des commissions par les 30 entreprises de Rio de Janeiro. Dans tout ce processus d'investigation de récupération, d'optimisation et de renouvellement, nous cherchons à démontrer le lien étroit entre les commissions ouvrières et le processus d'action de l'avant-garde communiste ; un processus lent, qui s'accélère dans les luttes, mais qui ne peut être conduit, pas même par l'opportunisme de la direction syndicale, ou la spontanéité de la base générale inorganisée. Le projet inducteur du mouvement politique de la classe est dans la base organisée ; cela se passe mieux soutenu d'une part par le débat permanent dans les commissions et d'autre part par l'organisation politique des cadres de bus médianes.

En avril 2022, les communistes ont rencontré la commission BRT et ont discuté du processus de formation et de conscience de classe dans la formation des 10 travailleurs de la commission à partir du processus de construction de la grève routière d'avril et de la vision de la construction de la lutte pour trois salaires minimums comme but ultime de la lutte salariale. La conversation sur la formation syndicale, la formation de classe et la politique a été menée avec un petit groupe différencié, exposant clairement les objectifs de construction de la commission de base comme pouvoir direct contre le pouvoir patronal et le gouvernement local. La jonction entre le « cadre organisationnel externe et le cadre organisationnel interne » naît de l'harmonie d'un travail de terrain discipliné, patient, assidu et critique dans la connexion permanente à la base organisée exprimée dans la force des commissions de base.

Paraphrasant Michael Lowy dans l'étude du jeune Marx, « ce sera dans la pratique de la lutte que le travailleur changera sa situation sous la forme de changements dans les conditions concrètes de travail et dans le monde qui l'entoure, et ce sera aussi dans la praxis que le travailleur modifie sa conscience individuelle et collective dans le long processus de transformation de la théorie critique appliquée à la lutte des classes. Praxis est l'exercice collectif transformateur ». La praxis modifie à la fois le concret du travailleur qui conduit les bus et sa conscience.

C'est un long processus, les travailleurs ne le font pas comme ils le voudraient, ni leurs avant-gardes à la vitesse qu'ils voudraient, mais tous deux trouvent dans le lieu de travail la forme et la rapidité collectives nécessaires pour agir aujourd'hui et maintenant au XXI<sup>e</sup> siècle. Au milieu de la pandémie la plus meurtrière du siècle dernier, des formes classiques telles que la construction de commissions, la récupération de syndicats, l'optimisation des directions peuvent devenir des formes actuelles d'organisation du travail adaptées aux besoins concrets, mais aussi contribuer en accumulant des forces et des expériences à toute la lutte des classes.

■ À Nova Iguaçu, nous étudions le processus d'expansion lui-même. L'étude des 'rodoviários' de Nova Iguaçu, qui se déroule de manière introductive, nous ouvrons la voie à la poursuite d'une critique de la critique, avec une nouvelle étude en face-à-face, qui sert à déterminer la nécessité d'étudier chacune des villes où il y a des 'rodoviários'.

Nous appelons l'étude de l'action expansionniste par infiltration dans le cadre d'une centralité, l'action conflictuelle en expansion dans le cadre de notre analyse critique et comme exception, et l'expansion en soi sous la forme d'une action organisatrice qui commence à organiser, par conséquent, le critique de la critique, ou le début de la construction de la thèse pour réfuter, dans le mouvement d'investigation, et mener toute l'investigation d'une nouvelle thèse. Dans la région métropolitaine, au Brésil et en Amérique latine, on ne peut admettre que la critique s'arrête à la critique, mais qu'elle continue dans l'organisation critique, qui pour cela a besoin de quantité et qualité.

Le 12 avril 2022, la représentation maritime à travers sa fédération unitaire FNTTAA était présente au syndicat routier Nova Iguaçu à Baixada Fluminense, complétant ainsi notre analyse de la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Cette réunion a été très importante pour notre thèse car elle a mis en pratique bon nombre des études que nous avons développées. Notre enquête a lieu au moment précis d'un rassemblement de grève 'rodoviária' de la Baixada Fluminense, à l'exception de la ville de Duque de Caxias. La grève a fini par ne pas avoir lieu en raison du faible nombre d'ouvriers présents pour ce qui était prévu pour la construction 'd'un piquet massif comme un rondin et massif comme une foule'. Ils s'attendaient à 'la magie des 200 'rodoviários', mais seuls 80 ouvriers se sont présentés très fortement. Le discours du nouveau président de Nova Iguaçu, qui remplace nominalement la bureaucratie qui était à la présidence depuis plus de 20 ans, était :

« Aujourd'hui, nous sommes ici avec beaucoup d'esprit combatif, attendons que nous soyons assez pour arrêter cette ville et la Baixada Fluminense, et avançons dans l'organisation et la mobilisation, attaquons au bon moment et ils perdront et nous gagnerons dans nos revendications de respect et de pouvoir ».

L'assemblée a également eu le discours du représentant maritime : « Nous sommes ici pour apporter notre solidarité et des ponts solides, nous sommes ici pour faire l'unité de classe dans la pratique, nous sommes également venus ici pour aider à construire le respect et la puissance 'rodoviária', afin qu'elle puisse ajouter à tous les travailleurs du transport et de la stratégie et arrêter toute la région métropolitaine par la grève, nous sommes ici pour apporter notre solidarité et notre lutte, car un jour vous nous trouverez également à l'embarcadere où se trouvent les navires et sur les bateaux 'ferry boats' qui transportent les passagers de la région métropolitaine ». Enfin, des rodoviários qui ont pris la parole : « C'est la première fois que nous assistons à un rassemblement comme celui-ci ». Ensuite, un pasteur est entré et a dit une prière, qui a été suivie à l'unanimité, montrant qu'au début, le taux de pratiquants catholiques et évangéliques dans la région de Baixada Fluminense est encore plus élevé que dans la région de Niterói et région.

Dans cette enquête, nous examinons s'il y a un changement radical dans le syndicat Nova Iguaçu, qui laisse la position derrière les employeurs et construit une grande assemblée de grève, avec des discours politiques et des discours des travailleurs 'rodoviários' et la direction de la grève, et aussi ce qui fait cette assemblée après une grève réussie le 6 avril 2022. On a pu constater une certaine euphorie, après avoir interrogé 15 ouvriers sur les 80 ouvriers présents, majoritairement des cadres syndicaux, ainsi que des ouvriers à la base des entreprises les plus diverses.

En premier lieu, ce que nous avons d'abord vu était le germe d'un long processus de reconquête syndicale, où les communistes qui nous ont accompagnés, et ont également été interrogés, ont pu mesurer que ce début de tâche de reconquête de l'outil syndical, doit s'accompagner d'une solide organisation politique des cadres et de la construction de commissions de base dans les quelque 17 entreprises routières qui constituent la base du syndicat à Nova Iguaçu et dans la région.

Nous avons pu constater que la direction syndicale 'rodoviária' est impliquée dans ce processus de reconquête syndicale, mais qu'elle est encore fortement influencée par le syndicalisme jaune, cependant, comme nous le savons, ces processus lents et pleins de contradictions sont déjà vus avec des éléments du syndicalisme rouge.

Un autre aspect très important a été la rencontre des communistes présents avec des cadres syndicaux de la direction et aussi des travailleurs 'rodoviários' à la base pour un travail d'organisation politique des cadres, dans ce travail il était clair la méthode de travail des communistes lorsqu'ils utilisent les tactiques d'infiltration léninistes, et cherchent à construire un syndicalisme combatif, unitaire et classiste, puis cherchent plus tard dans cette direction retrouvée les éléments potentiels de la lutte des classes, et qui plus tard, se prépare les cadres politiques à l'avenir. La réunion était avec trois communistes et trois membres du syndicat et de la base qui s'étendait à d'autres travailleurs.

Deuxièmement, l'assemblée s'est tenu sur le terrain de football du syndicat près de la gare de Jucelino Kubitschek dans un endroit très pauvre et si violent que de nombreux organisateurs refusent d'y aller, avec l'argument : « un endroit violent avec une catégorie violente » (comme la partie de gauche nous dit qu'elle a des difficultés à organiser les travailleurs les plus stratégiques). Ce lieu et la catégorie 'rodoviária' dans ce lieu symbolisent les défis organisationnels de la révolution brésilienne dans l'un des indices de développement humain IDH les plus pauvres de la Baixada Fluminense qui est également l'un des plus pauvres de la région métropolitaine et de l'État de Rio de Janeiro et du Brésil .

Au milieu de l'assemblée, nous avons vérifié la présence de la délégation maritime en soutien à la grève, ce qui signifie la construction d'un rapport classiste pour organiser la classe de travailleurs des transports et des travailleurs stratégiques de la région métropolitaine de Rio de Janeiro ; la représentation maritime a porté le message de la construction d'un grand rendez-vous de la classe ouvrière des transports, qui serait ensuite prévu le 21 mai 2022, avec l'obligation de chaque syndicat et de chaque fédération de construire un agenda et un programme avec un agenda des luttes des syndicats, fédérations pour ce grand rendez-vous qui réunirait toutes les représentations syndicales de tous les secteurs des travailleurs du transport et des secteurs stratégiques en tant qu'invités.

Après tout, le besoin de plus de recherche est évident, dans le processus de composition spécifique des travailleurs de la Baixada Fluminense avec les spécificités de leur lutte et les possibilités pour eux de former une coalition avec les cheminots, un autre grand syndicat de la région et avec toute la région métropolitaine, non seulement avec les rodoviários, mais avec tous les travailleurs de transports et stratégiques.

Les travailleurs présents dans cette assemblée sont un exemple du besoin d'enquête de la base organisée des travailleurs rodoviários dans un lieu qui ne peut pas être aussi bien étudié que d'autres endroits de la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Les travailleurs rodoviários de Nova Iguaçu ont également osé arrêter le 6 avril dans la grève, et ils ont également eu la solidarité des travailleurs rodoviários de Rio de Janeiro, comme ils l'avaient déjà fait lors de la grève de Rio de Janeiro le 28 mars, 2022.

Un entrelacement de la catégorie, qui attend encore une unité de classe, un travail plus approfondi avec la possibilité de construire l'organisation politique des cadres, comités de base, qui sont menés par la récupération syndicale, semble être un terreau fertile pour l'avancement du débat sur la révolution brésilienne dans Nova Iguaçu et région.

Le 12 avril 2022 : «C'est la première fois que nous assistons à une assemblée comme celle-ci». Le discours du président, comme nous l'avons dit plus haut, n'est pas un éclair dans un ciel bleu, c'est le résultat de processus initiés avec la crise mondiale de 2008, qui ont construit la grève et la lutte en 2009, 2012, et la nécessité de faire venir plus de monde ensemble, et plus de monde et persévérer avec cet exemple qui a déjà été victorieux dans le passé. Le discours de persévérance de cette direction peut être interprété dans le contexte d'un discours embryonnaire de construction de classe.

La conversation avec deux dirigeants syndicaux, pour améliorer la direction syndicale, une nomination et une tâche de construction de classe et politique. La possibilité d'adhérer à une structure de référence, le syndicat Nova Iguaçu peut devenir cette organisation de référence et puissante, avec la possibilité de combiner l'action communiste dans la géopolitique locale, avec l'organisation communautaire ouvrière et géographique, l'organisation de la jeunesse et 'rodoviários' dans les lieux de travail et de logement.

Cette atmosphère favorable nous a permis d'assister à la combinaison d'un syndicat en récupération, d'une condition classiste et d'un potentiel politique pour la révolution brésilienne dans l'un des endroits les plus importants, les régions périphériques des régions métropolitaines, et de confronter notre critique du travail de base au cœur de cette même critique : *aborder ses espaces les plus stratégiques et surtout son avant-garde, et en même temps la masse désorganisée et générale, la vraie part que sans elle il ne peut y avoir de révolution brésilienne, donc la plus importante, dans la construction du mouvement politique des masses.*



Et cela nous a permis d'observer la base organisée avec des possibilités de générer du militantisme dans un endroit très stratégique, la Baixada Fluminense, qui, une fois cette structure récupérée, peut devenir un parapluie d'innombrables possibilités pour la construction de l'acte concret dans la révolution brésilienne. *Le travail d'expansion - de masse - ne s'effectue pas sans les cadres capables et le débat sur la théorie de la révolution, mais ce travail ne peut se faire sans entrer dans la périphérie et les grandes concentrations ouvrières.*

Le travail syndical dans la Baixada Fluminense et sa région, qui a l'avenir à la possibilité de devenir une connexion avec les cheminots c'est un travail difficile, mais il suit un plan des marins sur lequel nous nous concentrerons à la fin du deuxième chapitre - la méthode de construire la formation en tant que mouvement construction de l'organisation. Ce travail est difficile en raison des caractéristiques de la critique de l'organisation de base, plus on s'éloigne des zones métropolitaines centrales, plus le travail central du pouvoir devient difficile et périphérique.

Ce sont ses caractéristiques qui rendent le travail à Duque de Caxias encore plus difficile, et nous aborderons cela avec les camionneurs dans le chapitre suivant. Mais une chose que nous pourrions comprendre :

*Le travail syndical est le passe-partout pour entrer en contact avec la classe ouvrière, le deuxième est le travail communautaire, le troisième est l'organisation des luttes contre l'oppression et les aides sociales de toutes sortes, etc. Avec le travail d'assistance on peut être plus critique car il politise très peu s'il ne s'accompagne pas d'un processus de politisation, l'idéal c'est les partenariats avec les syndicats et les associations et les luttes plus fragiles qui ont besoin de la force solidaire des 'rodoviários', ferroviaires, pétroliers et autres des syndicats forts comme les enseignants et les travailleurs du commerce qui peuvent s'impliquer dans les luttes concrètes de la région de la Baixada Fluminense.*

Mais pour cela il faut analyser très fortement à l'avenir les structures d'accompagnement opérant au-delà de leurs propres catégories, des cadres extrêmement préparés faisant les médiations appropriées pour avancer. Ceux qui ne connaissent pas le secteur des travailleurs du transport doivent demander à ceux qui savent comment l'organiser, et il en va de même pour les travailleurs du pétrole, les enseignants, les travailleurs dûs commerce et d'autres catégories locales.

Une autre connaissance très importante est celle de la géopolitique locale. Ces deux connaissances sont fondamentales : la géopolitique locale et la situation de la classe ouvrière locale, en particulier les plus puissantes potentiellement. Les ‘rodoviários’ nous livrent les fondements critiques de cette analyse dans notre travail d’enquête : *la gauche révolutionnaire dans son ensemble manque de ce type de cadre organisateur et de ce type de savoir dans la Baixada Fluminense.*

Il était intéressant de voir comment la logique de l’action de la grève du 28 mars dans la zone ouest de Rio de Janeiro se mêle à la logique de la grève de la Baixada Fluminense du 6 avril et de l’assemblée de grève du 12 avril. 2019. 2022. Une solidarité présente dans l’autre bâtiment, en pratique, le syndicalisme métropolitain avec les ‘rodoviários’ de la ville de Rio de Janeiro, dans la Baixada Fluminense et classiste à travers les marins.

Dans l’ouest de Rio de Janeiro, le travail progresse après de nombreuses grèves, là ce n’est pas aussi difficile que dans la Baixada, bien qu’ils présentent des difficultés spécifiques telles que ‘faire face à la milice d’extrême droite’, la différence est la présence de cadres ; l’œuvre classiste et communiste, comme nous avons pu le constater, est le débat de la révolution brésilienne ; et cela ne se fait pas sans images. La dernière grève des bus dans la Zone Ouest à laisser cette partie de la ville : « dans l’os » comme disent les ‘rodoviários’, car jusqu’à 10 heures du matin un bus ne fonctionnait pas, et dans certains cas il ne fonctionnait pas 24 heures sur 24. Comme le disent les cadres communistes interrogés à Baixada Fluminense :

« maintenant c’est avec beaucoup de patience pour marcher dans la conscience de classe, chaque segment doit le faire par le travail au centre, c’est le lieu de travail et encore plus tard vient le logement et les oppressions et aides etc. Cela veut dire qu’on peut travailler bien et structurellement sur les débats politiques, avant, pendant et après chaque action si on utilise les débats et les bonnes formes d’insertion et de travail permanent ».

La différence entre le lieu où travaillent les cadres et celui où ils ne travaillent pas dans l’organisation est flagrante. La grève à Nova Iguaçu n’a pas disparu, il n’y avait pas de force ni de temps, de force pour résister au pouvoir des employeurs et de temps pour rassembler ‘les 200 magiciens’. Revenant sur le témoignage de l’humiliation ‘rodoviária’ d’Antônio, il montre la voie à suivre.

Le témoignage à Niterói montre la centralité en vigueur aujourd'hui, née de la crise de 2008. Ces trois expériences de collecte de données à Niterói, Rio de Janeiro et Nova Iguaçu montrent comment nous devons continuer à collecter et à étudier, si elles confirment l'actualité de la centralité 'rodoviária', ils confirment encore la nécessité de comprendre comment nous en sommes arrivés là en critiquant l'organisation hégémonique des travailleurs aujourd'hui, qui les désarme complètement pour construire leur défi du pouvoir.

Et plus encore, en regardant Nova Iguaçu, à quel point le travail communiste et socialiste sont insuffisantes pour le mouvement dans ces espaces, face au défi de la construction du pouvoir populaire et comme le débat de la révolution brésilienne est absent, cependant dans ces espaces, donc une critique anticipée des tâches de la critique. Si l'on pouvait résumer les enjeux de l'organisation 'rodoviária', ce seraient : l'étude de la base organisée par les comités d'organisation « rodoviários », plus d'organisation pour l'organisation, et l'extrême détail.

●6 - **Sixième recherche** : Nous allons maintenant analyser la plus grande consultation destinée chez les travailleurs de bus que nous avons entreprise dans cette enquête, il y avait environ 2000 travailleurs dans une enquête réalisée en 15 jours dirigée vers toutes les routes de Niterói et de la région, donc pour la base générale, tous les travailleurs de bus dans toutes les entreprises et toutes les fonctions. La participation la plus élevée observée concernait les chauffeurs de bus, le groupe prioritaire de notre étude.

Les objectifs de cette recherche, une consultation de la catégorie, menée auprès des travailleurs de bus eux-mêmes, étaient de déterminer, dans un premier temps, le niveau de soutien de la 'CHAPA 1' et si elle devait être responsable du syndicat ; la deuxième question portait sur l'urgence de l'élection à Sintronac pour les bus de Niterói à Arraial do Cabo ; et, enfin, sur l'augmentation des salaires de la catégorie avec une augmentation de 15% et une autre augmentation pour le panier alimentaire de base.

La consultation a été menée auprès de tous les travailleurs entre le 14 et le 29 octobre 2021, et visait à construire un débat de fond avec la catégorie routière entre une revendication immédiate, le quantum salarial d'augmentation immédiate de 15 pour cent, un début dans un horizon d'être construit dont l'objectif de la lutte est de se battre pour 3 Smic, et peut-être un jour à l'horizon le combat idéal pour 4 Smic (ou 4 salaires minimums brésiliens) ; rappelant qu'en cette année 2020, les chauffeurs de bus de Rio sur le BRT ont présenté la revendication de 3 salaires minimum. Malheureusement à Niterói le résultat était de 3% pour les 3 dernières années, et de 3% pour 2022.

Nous considérons la lutte pour les salaires et les droits à Rio de Janeiro ; à Nova Iguaçu qui appelle à la grève le 6 avril, à Niterói et dans toute la région métropolitaine comme moteur de tous les autres.

La consultation nous aide à rechercher, identifier, observer la catégorie routière (rodoviária), en cherchant à relier sa volonté la plus immédiate au processus de récupération, cela signifie approfondir la réflexion et écouter les travailleurs sur les luttes, sur la réflexion et l'investigation, et sur la négociation avec l'employeur ; écouter les travailleurs au sujet des commissions est tout aussi important qu'écouter les travailleurs au sujet des grèves.

· La première question de cette consultation à Niterói demandait si la 'CHAPA 1' devait continuer à gérer le syndicat jusqu'aux élections, et la réponse a été presque unanime en ce sens qu'ils ne le devraient pas. Ce qui a mis en évidence l'urgence des travailleurs de bus avec la qualité de l'outil syndical ; le lien entre ouvrier et syndicat, et les débats dans les commissions de base, et dans l'organisation politique des cadres. Nous disons cela parce que nous observons que là où il y a des commissions et où la base organisée a été mieux travaillée, il y a aussi eu une plus grande participation de la catégorie à la recherche et la consultation des travailleurs.

· La deuxième question demandait de vérifier l'approbation de la direction actuelle du syndicat la 'CHAPA 1' par les travailleurs, et demandait en même temps si la 'CHAPA 1', avec un mandat échu et sans vote du bus, devait être retirée de la direction du syndicat, afin qu'un conseil d'administration puisse être élu, pour organiser le processus électoral et négocier provisoirement avec les employeurs.

Cette question, ainsi que la première, a obtenu un record d'approbation de 98% des 1985 travailleurs consultés. Les travailleurs ont presque unanimement décidé qu'ils ne voulaient plus de la 'CHAPA 1' dans le syndicat, et presque unanimement ils voulaient l'élection du conseil de la 'CHAPA 2' pour représenter leurs intérêts auprès des employeurs.

La 'CHAPA 1' a accusé la 'CHAPA 2' d'attitude putschiste, mais *l'initiative de consulter près de 2 000 travailleurs est née dans les commissions de base, structurée par les communistes avec une forte participation des socialistes à la consultation.*

· La troisième question porte sur la date des élections, la question abordée dans la catégorie consultation pour l'élection syndicale, l'élection a été « marquée par la justice » pour le mois d'octobre 2021, mais elle n'a pas eu lieu, et à la fin de 2022, l'élection n'avait pas eu lieu.

Nous avons observé une grande anxiété de la part de la catégorie pour que cette élection ait lieu, la direction de la 'CHAPA 1' a un énorme rejet et les chauffeurs de bus une frustration générale qui a pu être mesurée objectivement dans la consultation comme un rejet du 'CHAPA 1' et une 'CHAPA 2' qui aimeraient que cette élection soit programmée dès que possible. La plupart des travailleurs syndiqués et non syndiqués veulent que la 'CHAPA 1' ne gouverne pas.

Passons maintenant à une analyse plus approfondie de la participation : les mêmes 1985 travailleurs ont répondu à cette question dans le processus électoral, parmi ceux-ci un grand pourcentage de conducteurs et chauffeurs de bus, 96% ont répondu en faveur des élections d'octobre 2021. des conducteurs et chauffeurs étant absolus, le degré de réponse des autres fonctions, les ouvriers des ateliers, les stagiaires (bureau), l'auxiliaire des services généraux ASG (nettoyage), et les autres collecteurs de tickets de bus ont répondu de la même manière ; c'est-à-dire lorsqu'ils ne sont pas menacés par l'employeur et protégés par un scrutin secret (toute la consultation s'est déroulée au scrutin secret) et sans pression, avec des urnes adéquates fournies par les entités syndicales et des bulletins bien explicatifs. Sans pression des patrons, les routiers sont homogènes dans leur décision, on observe une participation au-delà avec les chauffeurs.

*Au cours de l'enquête de consultation directe de la catégorie, nous n'avons pas observé de rejet de l'enquête en général, mais une adhésion nuancée des travailleurs dans les entreprises qui ont des comités d'entreprise, par contre une très faible participation dans les entreprises qui n'ont pas des comités de travailleurs, nous différencions : « la volonté de participer au rejet », en mettant l'accent sur Pendotiba, Ingá, Brasília, Araçatuba, Rio Minho et 1001 à Niterói ; Coesa, Rosana, Asa Branca et Rio Ouro à São Gonçalo ; Rio de Janeiro Express à Magé ; Rio Lagos et São Geraldo dans la région de Rio Bonito, Saquarema et Cabo Frio ; et à Amparo à Maricá, démontrant un plus grand manque de travail de terrain critique dans ces entreprises. Nous avons obtenu une participation importante concentrée dans Grupe Rio Ita, Mauá, Galo Branco et une participation intermédiaire dans les autres sociétés.*

Selon les termes de la direction de l'opposition syndicale : « la consultation avec les travailleurs a été très bien accueillie, mais nous devons améliorer nos performances à Niterói, Maricá et Cabo Frio ; dans d'autres villes, nous devons nous améliorer encore plus, mais de manière plus ciblée pour mieux agir là où il n'y a pas de commissions. Nous pouvons voir les progrès de l'opposition dans les commissions et avec la direction à la base ». *Une consultation organisée avec des urnes lors d'élections secrètes, où les travailleurs avaient une grande liberté de vote ; ils n'ont pas été induits ou contraints, le vote était absolument facultatif, avec une liste de présence qui nous a permis d'avoir une analyse plus précise et concrète de la participation de la classe ou la catégorie de conducteurs et conductrices de transport routier de voyageurs ou travailleurs de bus.*

La forte collecte de votes dans les garages, dans les terminaux, dans les points et les redditions des conducteurs démontre que le travailleur a voulu participer. Cette participation n'était pas homogène, d'une part presque 100% ont participé, et d'autre part, il y a des travailleurs des sociétés cotées qui n'ont pratiquement pas participé comme indiqué ci-dessus car l'intérêt initial n'existait pas. Un autre aspect très important est la quasi-unanimité pour les réponses aux trois questions, avec une petite marge de variation entre elles, ce qui nous donne une photographie du mois d'octobre 2021 qui :

Selon la volonté des ouvriers, oui la 'CHAPA 1' a besoin de quitter le syndicat et il faut le remplacer par un conseil d'administration indépendant et organiser librement les élections entre les listes 1 et 2. Oui, il faut fixer une date fixe pour que l'élection puisse être organisée dans un cadre libre, propre et souverain autour de cette date. Eh oui, l'illégitimité de la 'CHAPA 1' pour mener des campagnes salariales jusqu'à une nouvelle élection est démontrée ; alors que près de 100% des personnes consultées s'est prononcée pour une augmentation de salaire de 15%, la proposition de la 'CHAPA 2' ; la 'CHAPA 1' commence par proposer 10%, et accepte dans l'assemblée commandée par le patronat la proposition de 6% divisé en deux en 2021 et 2022.

Dans la recherche, nous avons évalué le rejet très élevé contre la 'CHAPA 1' et sa gestion du syndicat. Nous concluons ainsi notre étude de cette consultation comme une enquête bien structurée, scientifiquement rigoureuse et fiable sur la « base générale » du syndicat ; environ 20% de la catégorie ont été consulté, et à ce stade nous soulignons qu'une nouvelle enquête serait une avancée importante pour affirmer le processus de sensibilisation six mois ou un an après le premier sondage et la première consultation de la catégorie.

*En premier lieu*, il réaffirmerait ou non la volonté de retirer la 'CHAPA 1' en 2022 pour la mise en place d'une junte indépendante et souveraine des travailleurs pour commander le syndicat jusqu'à l'élection et l'investiture de la nouvelle direction, qui devrait être élue immédiatement.

*Deuxièmement*, on observe le désarroi, la frustration, l'angoisse de la majorité face à l'incertitude de la date des nouvelles élections qui auraient dû avoir lieu en juillet 2020.

*Troisièmement*, le souci de la régularité des nouvelles élections, la certitude qu'il n'y aura pas de fraude dans le processus électoral ; en ce sens, nous avons suivi dans des conversations informelles et parallèles de nombreuses suggestions « pour qu'il soit très clair, sur internet, le plus publiquement possible, une élection propre, souveraine et participative avec des règles claires pour la catégorie, avec une date bien médiatisée, avec qui peut et qui ne peut pas voter, où est de quelle manière, le tout très clair et bien publicisé » ; on observe une préoccupation que les élections « ne soient pas volées » et la volonté de la catégorie subjuguée par la fraude.

Quatrièmement, il était important de vérifier l'impulsion que la consultation signifiait pour stimuler le débat sur la campagne salariale, avec l'exposition de toutes les revendications présentées par la classe routière ; et plus récemment à quel point une nouvelle consultation serait importante face aux grèves des travailleurs de bus à Rio de Janeiro de la BRT et de tout le secteur pour obtenir une augmentation des salaires, des droits et viser 3 salaires minimums, on se souvient que le salaire en Niterói est de 2 salaires minimums et qu'il y a un long chemin à parcourir pour atteindre cet objectif, la consultation servirait à stimuler la poursuite de ce débat. (Malheureusement, il n'y a pas eu de consultation sur le BRT).

Nous avons étudié les impacts de cette recherche comme quelque chose de central pour vérifier également comment les commissions débattent de la réalisation d'une nouvelle recherche, qui peut directement contribuer à la construction d'un mouvement politique de la classe routière pour supprimer la 'CHAPA 1' de la direction du syndicat. L'organisation peut faire prendre conscience dans le processus participatif d'une nouvelle consultation et du choix d'un lieu pour conclure la recherche, avec un lieu avec une consultation plus formelle pour que l'instance dirigeante atteigne sa pleine force politique, mais malheureusement ce degré de maturité n'a pas encore été atteint.

*Il y a un affrontement entre la planification communiste de faire des assemblées et des consultations des germes de mouvements de classe, et de l'autre côté les écoles bureaucratiques qui ne croient pas au travailleur comme acteur principal de ce processus.* Toutes les étapes de construction de l'organisation et en même temps de sensibilisation sont valables, mais nous avons vérifié lors de la réunion de juin 2022 et à la fin de l'année qu'aucune nouvelle recherche n'était prévue.

« L'effort de participer à l'observation du processus de sensibilisation ou de sensibilisation participative est au cœur de la campagne que nous voulons faire, encourageant la base à participer et à se battre pour leur syndicat ». Il y a eu deux événements majeurs au cours des deux dernières années au cours desquels la participation massive du travailleur de bus était évidente, même avec des chiffres très similaires : le premier fait référence à la participation d'environ 2 000 travailleurs de bus aux assemblées successives de Sapê qui ont totalisé ce nombre il y a environ 2 ans.

Et aussi la consultation de 2021 qui demandait aux travailleurs de combien ils aimeraient obtenir une augmentation de salaire, s'ils soutenaient la construction d'une junta gouvernementale, ou s'ils aimeraient que la 'CHAPA 1' ne gouverne pas le syndicat jusqu'aux élections. Les 1985 travailleurs ont exprimé sous la forme de la démocratie directe un désir sans équivoque de participer au processus de récupération de l'outil syndical, et cela représente environ 20% de tous les travailleurs de Niterói et de la région. Nous tenons à souligner l'importance des référendums et des consultations routières, et l'importance d'une large participation de la catégorie en 2020 et 2021 malgré la pandémie du covid 19. Malheureusement, il n'a pas été possible de vérifier cela en 2022

Les objectifs de recherche finaux pour les besoins de notre étude, mais aussi pour l'organisation des travailleurs de bus se réfèrent au nombre de travailleurs qui ont participé à la consultation, comment ils ont voté, le pourcentage de ces nombres, et enfin si les travailleurs qui ont participé étaient dans les entreprises avec des commissions. *Ces informations permettent de voir le degré d'adhésion à l'enquête par entreprise, et parallèlement, le pourcentage de participation par entreprise ; ce qui nous amène à conclure qu'une participation plus faible pourrait être associée à un éventuel soutien à la 'CHAPA 2' ou à la 'CHAPA 1', considérant que la non-participation pourrait signifier un soutien à la 'CHAPA 1'.*



Le plus important dans cette catégorie de processus de consultation est son caractère dynamique et la proposition de répéter ce dynamisme avec d'autres consultations, davantage de recherches comme celles-ci sont nécessaires pour créer les détails spécifiques des connaissances pour une action pratique. *La direction et les cadres avant-gardistes impliqués ont identifié le potentiel de « travailler sur la sensibilisation des travailleurs de bus » dans ce processus, ce qui nous a également permis de détailler cette évaluation car nous avons activement participé aux 15 jours de son exécution.*

*Sa répétition est très liée au processus de récupération de l'outil syndical à Niterói, et on pourrait dire qu'elle contribuerait à optimiser l'outil syndical à Rio de Janeiro. Plus il y aura de recherches scientifiques, plus d'informations seront mises à disposition pour soutenir le débat dans les comités, les travailleurs ont été consultés sur : la récupération, le renouvellement et l'optimisation du syndicat et de sa gestion.*

*Bien que cette étude puisse se terminer avant une nouvelle concertation avec la catégorie à Niterói ou Rio de Janeiro, nous avons déjà pu constater la pertinence de son exécution pour le processus de participation à la construction de la conscience à tous les niveaux, de la conscience professionnelle et une prise de conscience de la place qu'il occupe dans la lutte des classes jusqu'à l'apprentissage de la conscience participative, et la pertinence des commissions de base, prouvant que les consultations et les référendums sont des facteurs importants dans le processus de sensibilisation.*

●7 – **Septième recherche** - le forum des travailleurs du transport routier de voyageurs (rodoviário) est notre dernière enquête dans ce chapitre, et il vient couronner les autres, car il renvoie au constat de la tentative d'unification nationale de la catégorie routière depuis les années 1960. Nous avons enquêté en profondeur sur la « localité », nous allons maintenant étudier comment il se connecte avec la « nationalité » et la « globalité » dans le contexte latino-américain.

Les travailleurs de bus ont aujourd'hui deux grandes confédérations, la CNTTT confédération nationale des travailleurs des transports terrestres, historiques, assez fragiles et bureaucratisée, et la nouvelle CNTTL, qui cherche à regrouper les travailleurs de bus ; la première à son siège à Brasilia, et la deuxième a le centre politique dans l'État de São Paulo, avec le syndicat routier de Sorocaba comme principal représentant avec 43 villes 'paulistas' à São Paulo.

Ensuite, les travailleurs de bus sont divisés en une myriade de fédérations et de syndicats qui se comptent par centaines et par milliers des villes dans le pays, étant l'une des catégories les plus fragmentées au Brésil.

En Amérique latine, il existe la fédération syndicale mondiale FUTAC – UIS – FSM qui fait partie de la fédération syndicale mondiale, à caractère socialiste et communiste ; et la Fédération internationale des travailleurs des transports l'ITF affiliée à la confédération internationale des Syndicats libres CSI sociaux- démocrates. C'est dans ce scénario que s'insère le Forum national des conducteurs de bus, dont l'objectif principal est de rassembler tous les syndicats de bus des régions métropolitaines les plus importantes du Brésil, quel que soit le drapeau politique ou la centrale syndicale à laquelle ils appartiennent.

Mais en réalité, comme nous l'évoquions plus haut, depuis les années 1960 il n'y a pas eu de véritable unification stratégique pour les ouvriers de bus. Le forum vise à rassembler les syndicats du secteur en indépendant de leur drapeau dans un commandement unique des ouvriers de bus, en ce sens il récupère le CGT des ouvriers, commandement général des ouvriers, pour la lutte nationale unifiée des ouvriers de bus.

Cet effort est mené par les syndicats de Rio de Janeiro et de Recife en Pernambuco, mais l'objectif est de rassembler les syndicats de Rio Grande do Sul, Paraná ; São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo ; District fédéral, Goiás; Bahia, Pernambuco, Ceara ; puis tous les autres États. Le groupe de création du forum a été créé fin 2021, et 4 réunions nationales se sont tenues jusqu'en février 2022, la cinquième a eu lieu en avril 2022, et la première réunion en face à face à avoir lieu à Recife, initialement prévue 1er mai.

Mais à cause de la « couture politique » du syndicat de Recife avec la CNTTL, il a été reporté à juillet afin que davantage de syndicats puissent y participer. Au premier meeting officiel où II forum national, tenu virtuellement, 5 syndicats et 2 oppositions ont participé le 4.12.21, ce premier petit meeting a été le pionnier. Dans notre enquête, l'effort pour un programme national des travailleurs de bus est devenu assez visible, ainsi que le débat profond sur leurs revendications historiques et immédiates.

Le forum est né du mariage de deux courants politiques : les communistes du PCB et les socialistes, le premier représenté par le Parti communiste brésilien et la 'Unidade Classista), et après par les socialistes du Parti socialisme et liberté (PSOL), 'le courant politique Résistance', et son union actuelle à Recife de protagonisme socialiste.

Car c'est grâce à la force du syndicat de Recife (de la direction socialiste) que le renforcement de cette unité nationale a commencé à devenir possible. L'avant-garde à Recife était socialiste et le soutien était communiste. À ces forces politiques s'ajoutent d'autres liées au syndicalisme jaune, plus progressiste ou à l'arrière, et au syndicalisme rose représenté par la CUT et le PT, c'est sont les forces hégémoniques dans la CNTTL.

Le défi qui se pose est l'inclusion de la confédération nationale des travailleurs du transport et de la logistique CNTTL dans le forum de Sorocaba à São Paulo et d'autres syndicats qui participent déjà au Forum; en plus d'apporter la participation plus efficace de la Central das trabalhadoras e dos Trabalhadores Brasileiros CTB et du Parti communiste du Brésil PCdoB également communiste, plus proche de la CUT et le PT

Ces forces progressistes sont minoritaires dans le secteur routier (rodoviário), ceci est hégémonisé par le syndicalisme jaune. La CNTTL a réussi à fusionner avec la CNTTT dans l'État de São Paulo, ce qui ouvre de grandes perspectives d'unité nationale. *Cette construction unitaire vise à la participation qualitative impliquant les capitales et les régions métropolitaines mentionnées et la participation quantitative qui vise à organiser les plus de 1000 villes de plus de 30 000 habitants, 1/5 des villes brésiliennes, et cela est déjà configuré comme un objectif majeur de ce forum. Visant à atteindre les grandes métropoles brésiliennes, les régions métropolitaines du Brésil, à partir de la région métropolitaine de Recife et principalement de Rio de Janeiro, ont un rôle très important dans cette construction d'unification métropolitaine, nationale et même mondiale, à partir des différents liens construits en Amérique latine.* Ci-dessous, nous mettons le «manifeste du troisième forum» né de la troisième réunion du forum.

Nous voudrions souligner les points communs avec les principales revendications du processus de récupération de l'outil syndical dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, que ce soit dans la capitale ou à Niterói et région : *L'objectif d'atteindre 4 salaires minimums pour les chauffeurs ou conducteurs de bus, pour 3 salaires et 1 salaire de bons ou paniers d'alimentation ; le retour des collectionneurs de billets; la retraite spéciale à 25 ans ; la journée de travail de 6 heures ; la majoration pour travail insalubre ou travail avec détresse, avec un montant maximum pendant la pandémie ; un syndicalisme unitaire dans les régions métropolitaines, et une 'date base' unique (temps de négociation salariale) pour une convention collective nationale.* Nous mettons ci-dessous l'ordre du jour et revendications nationales des travailleurs.

### III FORUM NATIONAL DES TRAVAILLEURS DE BUS DU (SECTEUR ROUTIER DE VOYAGEURS) CONDUCTEURS DE BUS

Contre la double fonction,

Pour un programme de défense des droits de la classe routière (RODOVIÁRIA)

Le 4 décembre 2021 est devenu une étape importante pour la catégorie, nous avons réuni syndicats et oppositions syndicales de différentes nuances avec un seul objectif :

Renforcer l'unité de la catégorie des travailleurs de bus. Nous savons que les entrepreneurs sont unis dans les attaques contre notre classe et ils ont un projet clair : Mettre en œuvre la double fonction (obligeant les conducteurs à récupérer le billet et à conduire le bus, en plus d'effectuer diverses fonctions) dans tout le pays pour profiter encore plus en plus de retirer les droits historiques des travailleurs de bus. C'est pourquoi ce combat est si important, car la double fonction et cette perte de droits ne font que fragiliser la catégorie.

Après la première réunion (en fait la deuxième) tenue en septembre 2021, qui a servi à discuter de la situation de la catégorie routière, à échanger des expériences, à signaler des luttes et qui comprenait la présence du Syndicat des travailleurs de bus de Recife RMR, du Syndicat des travailleurs de bus de Rio de Janeiro, le syndicat de travailleurs de bus de Sorocaba-SP, le syndicat de travailleurs de bus du Porto Alegre et opposition syndicale de Niterói, la proposition des camarades de Recife d'avancer dans cette unité a émergé, pointant vers une nouvelle réunion visant à organiser une grande réunion nationale, avec un point commun l'ordre du jour et qui annonçait une journée nationale de lutte pour les travailleurs de bus.

Le 4 décembre 2021, nous avons tenu cette deuxième (troisième) et fructueuse réunion qui a élargi la participation de la première, construit quelques propositions communes et décidé de tenir une nouvelle réunion pour le 26 janvier 2022. un appel encore plus large à tenir une face- face à la Réunion nationale en mai (elle a finalement eu lieu en juillet), le lieu de cette réunion sera défini en janvier, mais la ville de Recife est proposée, ainsi que Rio de Janeiro et Brasília.

Comme nous l'avons dit, nous entendons que ce rendez-vous soit le plus large possible et rassemblent tous les syndicats et oppositions désireux de lutter, qu'ils soient affiliés ou non à une centrale syndicale, un meeting qui organise la lutte de la catégorie routière:

- Contre la Double fonction, pour la réincorporation des collecteurs ; pour un projet de loi national contre la double fonction ; pour un salaire Routier National de 04 SMIC ; Bon alimentaire de 01 salaires ; par une date de base unifiée ; Retour de retraite spéciale ; Fin des accords individuels, par la construction d'accords collectifs à ultraactivité (validité de l'accord collectif précédent jusqu'à la signature du nouveau).

- Paiement de l'insalubrité (détresse) pour les travailleurs de bus exposés à la pandémie et autres agents nuisibles à la santé du travailleur ; pour un « plan santé » pour tous les travailleurs de bus, garantis par les entreprises ; pour la défense des services publics ; contre la privatisation des entreprises de transport public ; pour un trajet national de 06 heures ; cipas de lutte, avec des élections libres et démocratiques ; pour une action collective des travailleurs de bus aux syndicats avec les autres catégories de travailleurs des transports, pour un syndicat des travailleurs.

Tous les syndicats et oppositions ont été conviés à notre nouveau rendez-vous de janvier 2021, qui convoquera en mai (juillet) le rassemblement national qui prépare notre journée nationale de lutte routière.

Vive les conducteurs de bus et l'unité des travailleurs de bus

!Vive la lutte ouvrière !

Ceux qui signent ce document :

Syndicat des Travailleurs de bus de Recife et RMR - PE

Syndicat des Travailleurs de bus de Rio de Janeiro - RJ

Syndicat des travailleurs de bus d'Aracaju-SE

Syndicat des Travailleurs de bus de Goiânia-GO

Syndicat des Travailleurs de bus de Vitoria-ES

opposition syndicale à Niterói 'CHAPA 2' - RJ

opposition syndicale à Paraíba - PB

Et d'autres signataires :

Syndicat des travailleurs de bus au Ceará SINTRO-CE

Syndicat des travailleurs de bus de Sorocaba-SP

Syndicat des Travailleurs de bus du Porto Alegre – RS

Syndicat des travailleurs de bus à Amapá Sincotrap - AP

CSP - Opposition Conlutas à São Paulo/SP

Association des travailleurs des transports publics routiers et urbains de l'État de São Paulo (ATTRUESP)

*« Nous soulignons que dans la construction de ce manifeste l'objectif ultime est contenu, qui est de débattre de la gestion ouvrière et du contrôle politique, du contrôle des moyens de production et de circulation à travers le contrôle des transports par les ouvriers, de la nationalisation de tous les moyens de transport en les plaçant sous la direction des ouvriers et des communes afin qu'elles puissent organiser le transport des biens, des marchandises et des personnes. Pour mener ce débat, nous proposons la construction immédiate de commissions et de conseils pour tous les syndicats des travailleurs de bus du Brésil ».*

C'est une synthèse des témoignages recueillis auprès des ouvriers, c'est un résumé de ce que nous avons pu vérifier en observant et en analysant les objectifs des ouvriers, y compris le débat sur la qualité et la quantité des cadres les plus élevés et préparés à faire ce débat.

Plus tard, le syndicat de Piauí et Curitiba - PR a également signé le manifeste lors de la quatrième réunion nationale, nous soulignons le cas de Curitiba car c'est l'un des seuls endroits au Brésil où les travailleurs des bus travaillent 6 heures (à Brasília, cela se produit en partie) . L'objectif principal, comme nous l'avons observé, semble avoir été la construction d'une réunion en face à face à Recife ; la proposition a été initialement faite de construire la date du 29 avril au 1er mai dans cette ville, mais elle a ensuite été reportée à juillet; et regroupaient tous les États et syndicats les plus stratégiques, en particulier le syndicat de Sorocaba. Le grand défi du moment est de renforcer le sud-Est du pays à partir du nord-Est. Ensuite, il y a eu le congrès du CNTTL et dans cet événement les revendications du forum ont été incorporées par les personnes présentes, de cette manière.

La proposition de la première réunion du Forum national du transport routier (rodoviário) pour le mois de juillet 2022 avec les propositions étant contre signée et ajoutée ci-dessous, dans l'effort politique pour construire l'unité.

*Et cela coïncide avec le centre de notre enquête, car nous pensons qu'un plus grand renforcement du forum dans le sud-est contribuera également à un plus grand renforcement des travailleurs de bus de la région métropolitaine de Rio de Janeiro pour la création d'un syndicalisme combatif, classiste, unitaire et internationaliste.*

Toujours sous l'influence de la tragédie des pluies à Recife, la proposition présentée lors de la réunion du V Forum national des travailleurs de bus le 29 juin 2022 a été faite, le calendrier de la première réunion nationale en face à face du Forum qui se tiendra les 8 et 9 juillet 2022, impliquant les principales forces des travailleurs de bus au Brésil.

Les principaux syndicats et oppositions syndicales des États les plus importants du Brésil avec des invités internationaux des deux fédérations, la fédération syndicale mondiale du FSM et la fédération internationale des ouvriers du transport ITF (ceux-ci n'ont pas pu y assister).

L'intention est de convoquer des représentants de tous les États brésiliens, mais principalement de ceux répertoriés lors de la réunion de juin qui n'ont pas encore signé le manifeste : Curitiba ; São Paulo (capitale et l'ABC), Belo Horizonte ; District fédéral (Brasilia), São Luiz, Maceió et Salvador ; et Manaus et Belém, et le représentant de la Confédération nationale des travailleurs des transports terrestres CNTTT.

Ci-dessous, nous mettons la nouvelle convocation et le manifeste du Forum avec ses principales bannières et son programme à présenter lors de la réunion de juillet. Il est important de noter deux choses, les détails de l'appel au forum avec les répétitions trouvées et ses changements depuis le premier forum jusqu'à aujourd'hui ; d'autre part, l'influence de l'écriture des communistes sur la proposition d'écrire la présentation du forum. Nous observons aussi comment la participation des syndicats qui signent le document a augmenté.

### III FORUM NATIONAL DES TRAVAILLEURS DE BUS (RODOVIÁRIO)

Contre la double fonction et l'unité des travailleurs de bus

Le 4 décembre 2021 est devenu une étape importante pour la catégorie des travailleurs de bus, nous avons réuni syndicats et oppositions syndicales de différentes nuances avec un seul objectif : Renforcer l'unité de la catégorie. Nous savons que les entrepreneurs sont unis dans les attaques contre notre classe et ils ont un projet clair : mettre en place la double fonction à travers le pays pour encore plus profiter, c'est pourquoi ce combat est si important, car la double fonction ne fait qu'affaiblir la catégorie.

Après la première réunion (en fait la deuxième) tenue en septembre, qui a servi à discuter de la situation de la catégorie routière, à échanger des expériences, à signaler des luttes et qui comprenait la présence du Syndicat des travailleurs de bus de Recife RMR, du Syndicat des travailleurs de bus de Rio de Janeiro, le syndicat de travailleurs de bus de Sorocaba-SP, le syndicat de travailleurs de bus du Porto Alegre et opposition syndicale de Niterói, la proposition des camarades de Recife d'avancer dans cette unité a émergé, pointant vers une nouvelle réunion visant à organiser une grande réunion nationale, avec un point commun l'ordre du jour et qui annonçait une journée nationale de lutte pour les travailleurs de bus.

Le 4 décembre 2021, nous avons tenu cette deuxième (troisième) et victorieuse réunion qui a élargi la participation de la première, construisons quelques propositions communes et définit la tenue d'une nouvelle réunion pour le dernier week-end de janvier 2022. Lors de cette rencontre, la proposition d'un appel encore plus large et la tenue d'une rencontre Nationale en face à face, pas virtuelle, large, plurielle et démocratique ont gagné en capillarité et est devenue la tâche à construire par tous.

L'objectif de cette rencontre est de construire à partir du Forum un agenda unifié, qui se concrétisera par une journée nationale de lutte pour toute la catégorie routière et peut-être pour l'ensemble du secteur des transports, et le lieu de cette rencontre a été défini pour avoir lieu à Recife , en mai (juillet) de cette année.

Le premier semestre 2022 a été marqué par pas mal de galère dans la catégorie des travailleurs de bus, en général pour les mêmes revendications, après tout, l'attaque des patrons est la même du nord au sud du pays. Mais la catégorie a fait preuve de beaucoup de bravoure et a été à l'avant-garde des luttes de la classe ouvrière en ce premier semestre. Il y eut des grèves et des manifestations face à la truculence des hommes d'affaires et à la connivence de nombreux gouvernements.



Même face à des attentats comme à São Luiz - MA où (l'in)justice a eu la folie d'ordonner l'arrestation de dirigeants syndicaux, la grève qui a duré plus de 40 jours a été victorieuse, à Teresina une autre dure lutte qui a duré plus de vingt journées. À Rio de Janeiro, d'importantes luttes et grèves comme celle des camarades du BRT et la dernière grève se sont produites pendant le carnaval et ont arrêté la moitié de Rio de Janeiro et il en a été ainsi dans plusieurs villes du pays, Belém, Juiz de Fora, Salvador. En SP, la catégorie a réussi, momentanément, à stopper la double fonction. Cet esprit et cette volonté de lutte qui nous unissent.

Les travailleurs de bus organisés doivent participer à toutes les étapes de la planification du secteur des transports dans les régions métropolitaines et dans les villes moyennes et petites du Brésil. En cette année électorale, nous avons l'obligation d'unifier nos agendas et de présenter nos propositions aux candidats qui peuvent les faire avancer, en les matérialisant dans des propositions de loi et des actions en faveur de la 'catégorie rodoviária'.

Comme nous l'avons dit, nous voulons que cette réunion soit aussi large que possible et rassemblent tous les syndicats et oppositions prêts à se battre, qu'ils soient affiliés ou non à une centrale, même pour cette raison, nous avons cherché à élargir cette pro - mouvement forum, à divers syndicats, fédérations et confédérations comme la CNTLL.

L'objectif du Forum, tel qu'énoncé, n'entend pas remplacer ou construire une nouvelle entité, au contraire, il entend les unir tous pour la construction de cet agenda commun, qui organise la lutte de la catégorie routière pour :

- Contre la Double fonction, pour la réincorporation des collecteurs de billets;
- Pour un projet de loi national contre la double fonction
- Pour un Plancher Routier National de 04 SMIC salaire national des chauffeurs de bus;
- Chèque repas ou panier de 01 salaire (01 SMIC);
- Par une date de base Unifiée ;
- Retour de retraite spéciale à 25 ans de travail
- Fin des accords individuels et le renforcement des accords collectifs

- Pour un plan de santé pour tous les travailleurs de bus, garantis par les entreprises ;
- Pour la défense des services publics
- Contre la privatisation des entreprises de transport public
- Pour des heures de travail de 6 heures
- Cipas de lutte, avec des élections libres et démocratiques .

Nous, signataires de ce manifeste ci-dessous, invitons tous les syndicats et oppositions du pays à la Rencontre Nationale des Travailleurs de bus qui aura lieu en juillet à Recife et préparons notre journée nationale de lutte routière.

Vive la route et l'unité des 'rodoviários'!

Vive la lutte ouvrière !

Les syndicats ci-dessous signent ce document:

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' de Recife et RMR-PE

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' RJ-RJ

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' d'Aracaju-SE

Syndicat des Travailleurs 'rodoviários' de Goiânia-GO

Syndicat des Travailleurs 'rodoviários' de Vitória-ES

L'opposition 'rodoviária' CHAPA 2 de Niterói - RJ

L'opposition 'rodoviária' au Paraíba - PB

Syndicat des Travailleurs 'rodoviários' du Ceará - SINTRO-CE

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' de Sorocaba-SP

Syndicat des Travailleurs 'rodoviários' du Porto Alegre - RS

Syndicat des Travailleurs 'rodoviários' du Amapá - Sincotrap - AP

L'opposition 'rodoviária' à la ville de São Paulo - CSP-Conlutas São Paulo-SP

Association des Travailleurs des Transports Collectifs Routiers et Urbains de l'État de SP (ATTRUESP)

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' du Rio Grande do Norte

CNTTL Confédération Nationale des Travailleurs du Transport et de la Logistique.

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' de Teresina – PI

Il est important d'expliquer pourquoi nous utilisons le terme 'rodoviário', terme au sens politique sans traduction dans certaines langues, notamment en français, car en France ce ne sont pas les 'rodoviários' qui ont cette spécificité stratégique centrale, mais les cheminots ; pour préciser le mot travailleur de bus, mais dans un sens plus politique, de classe et dans un sens plus syndical. Tout au long de ce premier chapitre, nous utilisons plusieurs termes pour traduire le mot 'rodoviário' mais ce mot a une spécificité dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, au Brésil et dans le contexte de l'Amérique latine, qui doit être abordé.

Le « transport routier ou rodoviarismo », avec les conducteurs de bus, comme nous l'avons déjà expliqué, détermine qu'il y a du pouvoir pour l'employeur, mais aussi pour les travailleurs. Par conséquent, étant donné la « spécificité routière ou rodoviária », lorsque nous nous référons au pouvoir stratégique de ces travailleurs, nous ne traduirons pas le mot « rodoviários », mais nous ferons référence au pouvoir stratégique routier ou 'rodoviário', dans le contexte des travailleurs stratégiques et des transports ; catégorie rodoviária ; travailleur rodoviário; famille rodoviária ; et avec ses spécificités de « classe rodoviária » dans le contexte de la classe ouvrière.

Cette puissance stratégique localisée déjà évoquée dans cet ouvrage est érigée en puissance locale – nationale et régionale – globale et avec le pouvoir local – global dans le contexte spécifique de l'Amérique latine, du fait de la dépendance aux transports routier 'rodoviário' sur l'ensemble du continent.

Au milieu de ces événements, le syndicat de rodoviários de Sorocaba à São Paulo a gagné le 20 mai 2022 grâce à une difficile campagne salariale 15% d'augmentation des salaires et 16% des avantages sociaux, l'indice est selon le site Web du syndicat le plus élevé du Brésil, et en plus de réinitialiser l'inflation au cours de la période à 12,13 %, l'IPCA (indice national large des prix à la consommation), considère le reste comme un gain réel.

Nous voudrions souligner pourquoi nous avons choisi de comparer la question salariale dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro avec la région métropolitaine de Sorocaba. Sorocaba (São Paulo), dans l'analyse des rodoviários à Rio de Janeiro est à la pointe de la lance, déclaration recueillie lors de la réunion du forum du 29 juin :

« À Sorocaba, ils ont déjà mené des grèves majeures, dont une grève majeure d'un mois, qu'a occupée le conseil municipal et réussi à renverser un maire qui s'est déclaré ennemi des 'rodoviários'. La catégorie a dans son syndicat à Sorocaba un syndicat au service de la classe ouvrière. Ils ont réalisé un documentaire pour raconter cette histoire : 'la grande grève'. Ils ont déposé un maire ! Nous vérifions le respect du chauffeur de bus pour son salaire. Ici à Rio de Janeiro on se bat pour trois Smic nationaux, et aujourd'hui on est dans la fourchette des deux SMIC, à Sorocaba avec cette augmentation ils ont passé les quatre SMIC ! Notre combat au niveau national est de gagner comme l'a fait Sorocaba ou d'être vaincu et massacré en gagnant un salaire minimum ! »

Les 8 et 9 juillet 2022, nous avons pu enquêter 'in loco' sur la tenue du 1er forum national des travailleurs rodoviários dans la ville de Recife, où la version finale de la – CARTA DE RECIFE – (le manifeste de Recife) été préparée et approuvée où il a été possible de vérifier ses principaux points, en plus des points précédemment observés dans les documents des forums précédents, un accent sur la lutte contre le fascisme, la lutte contre le président Bolsonaro et la lutte pour élire le président Lula en Brésil.

La lettre pointe également des actions concrètes : la distribution des tracts le 25 juillet 2022, la journée des 'rodoviários' au Brésil ; une autre journée nationale de luttes avec des arrêts de 4 heures dans les grandes villes prévue le 8 septembre 2022, au lendemain du "cri des exclus" célébré le jour de l'indépendance du Brésil, le 7 septembre. Le forum s'est déroulé avec la présence de représentants de presque tout le nord-est du Brésil : Maranhão, Piauí, Ceará, Rio de Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas, Bahia ; plus de représentants de São Paulo et de Rio de Janeiro, avec environ 50 délégués.

Nous voudrions souligner quatre points importants du forum liés à notre recherche : le premier est l'histoire de Laércio racontée par Cleuber, représentant du syndicat de l'ABC (villes à la périphérie de la ville de São Paulo) ; la seconde racontée par Cleide du syndicat ABC, et la troisième par le président du syndicat de São Luiz qui a reçu un mandat d'arrêt criminel contre lui pour grève ; enfin l'étude de Joerg qui a fait l'exposition de son étude sur la pandémie covid 19 avec les 'rodoviários' du Brésil.

À propos de l'histoire du 'rodoviário' Laércio, nous avons interviewé Cleuber du syndicat de l'ABC, qui nous a expliqué qu'il était maçon et avait travaillé sur un projet dans sa maison, et c'est ainsi qu'il a remarqué son professionnalisme et son sérieux, plus tard Cleuber a recommandé à Laércio de parler au responsable du recrutement de l'entreprise à la base du syndicat. Lorsque cela a été fait, Laércio a déclaré qu'il s'était vu refuser l'entretien pour « ne pas répondre aux normes de l'entreprise », il avait été rejeté par le directeur. Alors Cleuber, en tant que représentant syndical, appelle l'entreprise et demande une rencontre avec le directeur général.

Lors de la réunion, il déclare : « Je manifeste mon mécontentement face au refus d'admission du travailleur désigné par le syndicat, nous savons qu'il a des conditions objectives pour être embauché et qu'il a été rejeté. Eh bien, je vous préviens que demain je convoquerai une réunion pour parler à tous les travailleurs de l'entreprise, lors de la réunion, je mettrai aux voix « l'approbation du responsable du recrutement de l'entreprise par les travailleurs de l'entreprise, et si elle n'est pas approuvée nous demanderons sa démission immédiate ». L'entreprise a reculé parce qu'elle ne voulait pas soumettre son directeur à l'examen minutieux du choix des travailleurs.

De cette façon, Cleuber a fait le lien entre le pouvoir des syndicats et même des commissions ouvrières pour renverser un directeur dans une assemblée ouvrière. Et ceux qui renversent peuvent aussi élire la direction et la direction au suffrage direct. Nous soulignons que Cleuber a informé que Laércio a été embauché par l'entreprise et qu'il est employé depuis 11 ans.

La deuxième histoire racontée dans le forum était celle de Cleide aussi du syndicat de l'ABC et comment elle est devenue 'rodoviária' ou ouvrière et conductrice de bus ; dans un contexte de peu de chauffeurs femmes parmi la catégorie.

« J'ai toujours voulu être chauffeur rodoviário, mais toutes les entreprises m'ont rejeté pour suivre la formation. Mais j'étais persévérant, je n'abandonnerais pas. C'est alors que j'ai trouvé le syndicat, qui m'a accueilli et m'a emmené à 'Manoela', le bus syndical pour former les travailleurs à devenir chauffeurs de bus. Et c'est ainsi que je suis devenu un excellent professionnel, et plus tard j'ai aidé à former de nombreux chauffeurs hommes et femmes.

Sans le syndicat, je ne serais jamais chauffeur d'autobus. Aujourd'hui, j'aide à former de nouveaux conducteurs et conductrices, 'rodoviários e rodoviárias' avec l'aide de 'Manoela'. Notre objectif ultime est qu'au moins 30 % des chauffeurs de bus soient des femmes. À travers l'histoire de Cleide, nous pouvons aborder la question du genre dans le travail routier 'rodoviário' et tracer une voie stratégique pour faire de la lutte pour l'incorporation des conductrices une lutte de la catégorie routière et de la classe ouvrière.

La troisième histoire du forum parle de la grève de 40 jours des chauffeurs et chauffeurs de bus, et la justice qui a ordonné l'arrestation du président et de toute la direction syndicale pour avoir désobéi à l'ordre du tribunal de reprendre le travail, selon les mots du président Marcelo :

« Nous avons décidé avec les travailleurs d'arrêter les entreprises et d'arrêter complètement la ville de São Luiz pendant plusieurs jours, nous dirigeons les travailleurs et nous recevons également la solidarité des citoyens de la capitale du Maranhão qui savent que notre combat n'est pas seulement pour le salaire mais aussi pour améliorer le système de transport. Cette grève a provoqué une grande transformation parmi les ouvriers...

... Au début, nous avons parlé et ils se sont détournés, mais maintenant qu'ils ont prouvé la puissance du combat, ils nous accueillent avec le sourire aux lèvres. Je suis très content du résultat, aujourd'hui je fais la fête, mais seuls ceux qui étaient là pour savoir comment nous avons été persécuté par la police même à l'intérieur de notre maison comme des criminels, je n'ai ni peur ni honte de dire que je me suis caché de la police, et j'ai appris à faire un pas en arrière pour en donner deux en avant. Maintenant, partout où il y a combat, je serai là, et un jour nous aurons assez de force pour faire comme les anciens : quand on a eu la capacité d'arrêter le mouvement des bus à cause d'un seul, à cause d'un ouvrier on a montré les dents, on a montré qu'on était fort ; et quand nous étions forts, nous étions aussi respectés. Seul le combat change la vie ».

La dernière histoire que nous voudrions souligner de cet important espace de recherche qu'était le forum, était l'étude des travailleurs 'rodoviários' dans la pandémie de covid 19 réalisées par Joerg Nowak que met en évidence le nombre de décès parmi les travailleurs dans les bus à la surprise de beaucoup en dehors de la catégorie qui ne connaît pas le nombre de travailleurs 'rodoviários' tués dans la pandémie.

Où il était évident que la catégorie ‘rodoviária’ a perdu beaucoup plus de travailleurs à cause de cette maladie que les professionnels de la santé. Selon les mots de Joerg : « peu de gens au Brésil savent que le plus grand nombre de travailleurs tués parmi ceux qui n'ont pas arrêté de travailler pendant la pandémie étaient des travailleurs ‘rodoviários’ », (Jörg Nowak: The pandemic politics of the Bolsonaro government in Brazil. In: Leila Talani, Alan Cafruny (org.): The Political Economy of the Response to COVID-19: a Global View. London: Palgrave, 2022, em prol).

« En 2020, 955 chauffeurs / collecteurs de bus ont été licenciés de l'entreprise pour cause de décès, soit une augmentation de 61% par rapport à 2019. Avec une incidence de licenciement pour cause de décès de 3,7 travailleurs pour 1000 travailleurs, cette catégorie a enregistré la plus forte incidence de décès. que toute autre catégorie. En comparaison : les infirmières ont eu 755 licenciements pour cause de décès en 2020. Sur 1,1 travailleur pour 1000 habitants ».

Dans cette enquête, les bus interurbains sont nationalement dans le cadre des travailleurs du transport organisé localement, mais en attente d'être correctement connectés. Le capitalisme a choisi les ‘rodoviários’ pour transporter la classe ouvrière dans les villes.

Sans saper les efforts de création de la CUT, Centre unique des travailleurs ou ‘Central Única dos Trabalhadores’, qui a également tenté de réaliser une sorte d'unification des ‘rodoviários’ dans les années 1980 ; nous avons trouvé que c'était la première tentative viable d'unification depuis les années 1960, à travers le commandement général des travailleurs de la CGT. Comme nous l'avons vu, le syndicalisme ne commence pas avec « l'ABC » à la fin des années 1970. Le forum permet d'enquêter sur la voie du pouvoir local vers un effort d'unification nationale.

Ce qui était autrefois l'unification de tous les travailleurs ‘rodoviários’ et des camionneurs sous l'égide de la force et de l'organisation et de la puissance ferroviaire sur terre, des aéronautes et des aériens dans l'air et dockers dans des ports et des marins en mer et ‘travailleurs de la métallurgie des navires’ ou les ‘operários navais’ avec l'aide des autres travailleurs du transport et des secteurs les plus stratégiques, dans les années 1960, peut-être reconstruit d'une autre manière à débattre au XXI<sup>e</sup> siècle : l'effort national, qui part des régions métropolitaines et des communes dans la ville, a pour objectif de débattre de l'internationalisme et de la globalité dans la localité.

Et ainsi nous pouvons, à travers le pouvoir 'rodoviário', débattre de la jonction de la centralité, de la capillarité et de l'accessibilité de la 'catégorie rodoviária' dans l'étude des processus de sa conscience de classe, rejoignant l'unification nationale, le contexte de comparaison latino-américaine et l'effort 'de classe et internationaliste', 'mondial et local' des travailleurs 'rodoviários' dans la classe ouvrière.

Quand on regarde la tribune ci-dessus, on voit le déséquilibre des représentations syndicales jaunes (CNTTT Confédération Nationale des Travailleurs des transports), face aux forces hybrides entre syndicalisme rose et rouge (CNTTL Confédération Nationale des Travailleurs des transports et de la logistique), qui investit massivement dans l'occupation des espaces d'organisation des travailleurs des transports ; ce qui ouvre une porte d'opportunité pour l'organisation du syndicalisme communiste et socialiste, du syndicalisme rouge (UC Unidade Classista et CSP Conlutas).

Nous avons analysé l'adéquation de l'intervention conjointe des communistes, des socialistes dans un programme de classe.

Ce programme de classe approuvé lors de la première réunion en face à face du forum ouvre une opportunité pour une lutte nationale concrète, et notre conclusion préliminaire est que nous vérifions la possibilité de construire un programme national combatif et classiste pour faire pression sur le programme libéral, quel que soit le gouvernement élu, sous réserve que la conjoncture actuelle facilite l'union générale contre le fascisme et l'impérialisme, mais il faudra un échelon supérieur pour monter d'un cran pour défier convenablement le néolibéralisme et le capitalisme, et monter d'un cran pour exercer son action locale et pouvoir stratégique national pour la construction d'une stratégie socialiste.

Les résultats obtenus, dans son sens micro et macro, du développement des forces 'rodoviárias' local, privilégiant les régions métropolitaines et les espaces plus stratégiques, mais aussi dans son sens plus national de syndicalisme unitaire, dans la lutte et dans la construction d'un commandement général en la forme d'une coordination horizontale perméable aux différences accumulées au fil des ans nous incitent à administrer une certaine dose d'espoir, en même temps qu'il nous faudra intensifier l'investigation de chaque pas franchi. Le 1er forum routier dans son sens 'rodoviário' national apporte avec lui la caractéristique de ne plus être virtuel, mais en personne, et 'la CARTA DE RECIFE' en est l'expression de l'excellence finie.



I Rencontre Nationale des Travailleurs 'Rodoviários' a été un jalon dans l'unité et la lutte de la catégorie 'rodoviária' au niveau National, dynamisant la lutte contre la double fonction pour un plancher national de la catégorie, un plan de combat et autres revendications.

### **CARTA DE RECIFE**

Joie, unité et sentiment d'accomplissement, tel était le sentiment de toutes les personnes présentes au : I Rencontre Nationale des Travailleurs 'Rodoviários', qui s'est déroulée les 8 et 9 juillet à Recife.

Les syndicats et les oppositions syndicales de tout le pays, la Fédération des travailleurs des transports du Nord-Est et la CNTTL, ont pu échanger leurs expériences, dans un riche débat politique, indiquant une voie d'unité et de luttes dans la catégorie 'rodoviária' pour la prochaine période.

L'un des objectifs du Forum nationaux qui se consolide à partir de la réunion est de garantir la pluralité des opinions, en respectant les différences d'organisation et en donnant la priorité à la lutte commune.

Dans cette première réunion, nous affirmons que la première tâche fixée non seulement pour la catégorie 'rodoviária', mais pour la classe ouvrière dans son ensemble est de vaincre le gouvernement génocidaire de Bolsonaro. Un gouvernement vassal, ennemi de la classe ouvrière, qui a apporté la faim, le chômage et la misère à de plus en plus des parties de notre peuple, avec des coups d'État à tout moment. Nous devons donc vaincre Bolsonaro, affirmer catégoriquement que la dictature ne se reproduira plus jamais et élire Lula président !

L'assemblée nationale peut débattre de la construction d'un agenda commun, après tout, les attaques patronales contre notre catégorie sont aussi courantes. En ce sens, la lutte contre la double fonction, le retour des collecteurs de billets ou d'un second auxiliaire du chauffeur doit être nationalisé, pour cela il faut organiser une grande lutte pour l'approbation du projet 2.163/2003 du député Fédéral Vicentinho (PT/SP) qui est déjà en cours de traitement à la chambre des députés. Outre la lutte contre le cumul des fonctions, l'Assemblée a rappelé la nécessité de lutter pour un plancher national pour la catégorie rodoviária, pour le retour de la retraite spéciale des conducteurs et pour l'abrogation des réformes du travail et de la sécurité sociale.

L'Assemblée a également souligné la nécessité de construire des commissions de base dans les entreprises et le renforcement de la CIPA commission interne de prévention et de santé, pour faire le débat des grandes luttes enracinées avec les 'rodoviários'. De ce point de vue, nous avons vu la construction d'une grande réunion de tous les travailleurs des transports et de la stratégie de ce pays comme nécessaire, sans cela, il ne sert à rien d'élire Lula car nous aurons probablement un congrès encore plus conservateur, et il ne sert à rien d'occuper les rues sans s'enraciner pour la construction de la grève générale. Dans le cadre de la lutte pour le salaire minimum unifié national, l'assemblée a approuvé le combat, à partir de 2023, pour un salaire minimum unifié pour les syndicats du Nord- Est.

L'objectif désormais est que toutes les luttes de la catégorie 'rodoviária' soient mutuellement soutenues par l'ensemble des syndicats qui compose le forum, une manière de bien démontrer aux patrons que notre lutte est une. Comme plan de combat, nous avons décidé de faire du 25 juillet, journée des chauffeurs de bus, une grande journée d'agitation dans les entreprises, avec tracts et mobilisations, et de tenir le 8 septembre 2022, une journée nationale de lutte pour les travailleurs 'rodoviários' avec des arrêts dans les bases des entités composant du forum. Nous avons également approuvé de porter à toutes les centrales syndicales la proposition de transformer le 8 septembre en une journée nationale unifiée de luttes.

Enfin, nous pensons que le renforcement du Forum National des Travailleurs 'Rodoviários' est très important, ainsi il sera composé d'un représentant de chaque entité qui le compose, cette coordination, définira plus tard un exécutif du Forum qui aidera à l'organiser au quotidien, étant qu'il est de notre devoir à tous de rechercher l'incorporation de nouvelles entités.

Cette initiative doit se poursuivre, nous avons donc décidé d'organiser une IIe Rencontre Nationale en janvier 2023 à Brasilia ou à Rio de Janeiro.

Résolutions :

Élire Lula président

- Contre la double fonction

Pour le retour des ramasseurs (collecteurs de billets), ou un assistant chauffeur sur tous les bus.

- Pour un étage national de la catégorie des conducteurs de bus !
- Combattez en tant que modèle d'étage national pour un étage unifié du Nord-Est à partir de 2023
- Pour le retour de la retraite spéciale aux travailleurs de la route
- Pour une journée de travail de 6 heures
- Enquête sur les amendes et les persécutions subies par les dirigeants syndicaux pour avoir signalé à l'OIT
- Abrogation immédiate des réformes du travail et de la sécurité sociale
- Construire un plan de combat
- Le 25 juillet, effectuer des tracts et des mobilisations dans les bases
- Le 8 septembre comme journée nationale de lutte pour la route et les travailleurs de bus.

Pour renforcer et construire avec chaque entité désignant un représentant pour coordonner le Forum

Pour la tenue d'une nouvelle réunion nationale en janvier/2023.

Recife, 8 et 9 juillet 2022.

Panneau : Syndicat des travailleurs 'rodoviários' de Recife et RMR-PE

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' du Rio de Janeiro - RJ

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' de Sorocaba - SP

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' du Ceará - CE

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' du Rio Grande do Norte - RN

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' de Piauí - PI

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' du Maranhão - MA

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' d'Alagoas - AL

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' de Feira de Santana - BA

Syndicat des conducteurs 'rodoviários' de São Paulo - SP

Syndicat des travailleurs 'rodoviários' de l'ABC - SP

Opposition 'rodoviária' de Niterói – RJ

► Nous avons étudié en profondeur un espace situé dans la région métropolitaine et avec la catégorie 'rodoviária' en regardant une période d'ascension populaire et en la comparant avec le reflux actuel, en observant de petites hausses, que ce soit à Niterói ou à Rio de Janeiro, en étudiant les expressions locales de ce mouvement d'occupation de l'outil syndical, et qui a été utilisé mais pas vaincu.

Si l'on tient compte du fait que l'enquête 'rodoviária' fait partie d'un processus progressif d'accumulation des forces et d'une stratégie cumulative du mouvement politique et syndical de la classe, qui se complèteront dans le processus concret de concertation et de récupération ou d'optimisation de l'outil syndical, dans la constitution de commissions de base et l'amélioration de l'organisation politique des cadres. Il faut se préparer, s'il y a « manque de cadres », il faut étudier encore plus l'organisation politique des cadres qui mûrissent dans leur forme et en nombre suffisant.

- Dans ce moment final de ce chapitre nous essaierons d'ajouter de petits exemples qui expliquent tous la nécessité de poursuivre l'enquête ; le premier est la mort de Flávio, membre inconnu des commissions Itaboraí. Flávio, comme nous l'avons expliqué mort pour être retourné malade au travail en raison de la pression du groupe Rio Ita, *lorsque nous nous sommes demandé pourquoi les travailleurs 'rodoviários' n'avaient pas participé par centaines et par milliers à la montée des luttes de 2012 - 2017, conscientset préparés en quête de respect et de pouvoir.*

Et, en même temps, en 2022 parce que les trois cents qui se sont mis en grève à Itaboraí, après avoir arrêté la circulation des bus, n'ont pas pu prendre le cercueil de Flávio, le cercueil de son collègue décédé et le transformer en un mouvement politique de masse et en révolte pour honorer sa mort. Pourquoi cette révolte n'a-t-elle pas eut lieu ?

En résumé, on observe dans les petits détails de cette lutte la possibilité d'être « l'étincelle » du changement. Flávio Aparecido Gonzaga était le chef de la commission Rio Ita Itaboraí, qui a mené la grève de 300 à Itaboraí, et a été contraint de retourner au travail malade. *Jusqu'à présent, nous n'avons pas été en mesure d'identifier pourquoi les 'rodoviários' laissent encore tomber des centaines de «Flávios» dans l'oubli. Le manque de maturité des commissions pour qu'elles aient le temps de se connecter avec la base organisée et la base générale pourrait être une réponse.*

La colère contre l'employeur a peut-être été intériorisée et non extériorisée sous la forme d'une explosion. Le sentiment général dans les propos des travailleurs 'rodoviários' est qu'il y a eu un manque de réaction. Dans notre évaluation, nous constatons que l'étude de l'organisation concernant la résistance et la défense organisée des travailleurs 'rodoviários' est encore longue. Et nous avons identifié trois moments d'ascension et de lutte dans ces trois années avec les dirigeants d'opposition: les grandes assemblées et la requête populaire; les grèves menées par les commissions et la tragédie de la mort de Flávio ; et la tentative d'occupation du syndicat par le conseil (commission) des conducteurs.

On étudie parce que la colère des patrons est engloutie dans le cri des chauffeurs de bus. *L'émotion, le découragement ne deviennent pas un mouvement de masse contre les abus des entreprises et des conditions de travail, la défense des droits et l'augmentation des salaires. 'Parler de Flávio dans la voiture sonore' avec un café et gâteau, une bonne conversation, n'était pas ou est une occasion manquée car nous reproduisons ici l'agitation et la réflexion qui auraient pu naître de cette confrontation.*

Mais elle : l'étincelle existait en germe dans les commissions, à l'avant-garde, dans l'opposition syndicale. Le débat et l'étude sont présents dans les commissions pour vérifier au fond deux prémisses : *l'incapacité à faire face au patron et l'incapacité à créer un mouvement de masse pour récupérer l'outil syndical. Nous avons essayé de démontrer que l'outil se récupère en parlant aux gens, que les cadres se forment en parlant aux gens, nous avons patiemment étudié la formation des commissions avec les rodoviários. C'est le mouvement mis en branle au début de l'année 2022, et il apparaît comme un mouvement politique d'avant-garde qui pourrait se transformer en mouvement de masses. La construction d'un patient travail politique d'organisation des cadres visant un mouvement politique de masse trouve, dans le moment central de la commotion, les possibilités de l'étincelle nécessaire et insurgée.*

Ce début dans notre évaluation a le programme d'un côté et l'émotion comme ciment d'éventuelles tensions et possibilités de mouvements ouvriers, une audience publique au parlement municipal de Niterói était prévue en avril afin que les illégalités de l'entreprise Rio Ita Itaboraí et de la santé des 'rodoviários' peut être analysée et débattue.

Nous avons passé plus des deux dernières années à débattre de 'Flávios' par milliers dans la pandémie de covid 19, sans nom de famille, faisant partie de la politique des cadres, dans le mouvement, dans la construction de commissions, dans le mouvement de la classe, dans le processus de récupération ou d'optimisation de l'outil syndical. Nous avons étudié une nouvelle consultation et recherche à Niterói et dans la région en pleine grève ouvrière à Rio de Janeiro sur la BRT, qui a créé une nouvelle commission, optimisé l'outil et préparé les cadres, tous les mouvements sont interconnectés pour être étudiés, dans le mouvement politique de classe s'exprime le pouvoir syndical.

Au moment d'écrire cette thèse, nous observons que la grève à Rio de Janeiro quitte le BRT et le 29 mars, elle paralyse tout le secteur, et d'autres 'Flávios' survivants voient les prochaines étapes comme importantes pour leur vie et le processus de lutte.

L'avant-garde prépare un calendrier de confrontation qui implique un nouveau carnaval dans la ville, résultat de la pandémie, de nouvelles opportunités de confrontation qui nécessiteront de nouvelles études. *À Niterói, les prochains mois seront décisifs pour comprendre pourquoi en plus de deux ans il n'y a pas eu de mouvement de révolte profonde pour la défense profonde contre les patrons et contre la 'CHAPA 1', et nous étudierons jusqu'au dernier moment de cette thèse, ces données, laissant à d'autres futures études complémentaires les lacunes, pour la construction des 100 et 200 ouvriers, pour voter la 'CHAPA 2' et défendre leurs propositions (position, outil syndical, puissance rodoviária).*

Ce sont les moments dynamiques de compréhension du mouvement général d'organisation politique qui n'a pas de date pour se terminer, ni pour commencer car chaque conflit spécifique nécessite une étude spécifique, et *c'est ainsi que le débat avec les 'rodoviários' a été mené ; des conflits qui doivent être constamment évalués dans la formation du front social et la montée syndicale, de classe, populaire et révolutionnaire. Nous continuerons à comparer les travailleurs de transports et les travailleurs stratégiques pour comprendre le 'rodoviário'.*

L'élection 'rodoviária' à Niterói a eu une énième décision judiciaire et elle peut avoir lieu en août ou septembre (ce qui n'est pas arrivé), bien que cette étude se termine, l'étude approfondie du mouvement des travailleurs 'rodoviários' est liée à l'étude de l'ensemble de récupération de l'outil syndical, la formation des cadres, et la constitution des commissions de base, parce qu'elle se réfère à la participation active à travers une prise de conscience participative massive des travailleurs, c'est le principal élément à étudier dans la catégorie 'rodoviária' dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Combien de personnes participent au soutien de la 'CHAPA 2' à Niterói aujourd'hui doit être étudiées et mise à jour pour vérifier si cela serait vérifié pour le soutien du 'conseil d'administration du syndicat' à travers une consultation et une assemblée, pour la campagne et pour l'élection. En ce sens, apparemment, on pourrait penser qu'il ne s'agit que de l'étude de l'élection ou de l'opposition 'CHAPA 2' de la classe 'rodoviária' (maintenant, nous pouvons vraiment récupérer le nom donné par les 'rodoviários' car le mot 'rodoviário' est mis dans son sens le plus fort donné par lui), ou ce sont les communistes et socialistes qui étaient d'avant-garde. Ou si l'on pensait à Rio de Janeiro parce que les travailleurs du BRT ou autres où les chauffeurs 'rodoviários' ne réclament pas leurs 3 SMIC et font un pas décisif vers l'optimisation de l'outil syndical ; mais ce n'est pas le cas. Étudier l'élection et tous les aspects qui l'entourent.

Notre objectif est d'étudier chaque élément, et de le faire à ce stade du point de vue de la participation des travailleurs 'rodoviários' au-delà de la base organisée, en essayant de reconstruire le scénario d'une recherche, qui servira pour une nouvelle consultation, à Niterói et Rio, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ; là où d'autres chercheront à étudier la participation massive des travailleurs 'rodoviários' à tous les processus, en comprenant leur centralité, leur accessibilité et leur capillarité.

Mais aussi surtout, dans le soutien au conseil d'administration du syndicat, dans la campagne, dans l'accumulation et dans la construction de la force exacte et proportion dans la base organisée d'un nombre raisonnable d'appuis de la masse syndiqués ou non, de la conscience participative ou non, le nombre nécessaire de cadres pour chaque opération, le nombre nécessaire ; et dans le cas de Rio, comme un échelon au-dessus où une partie de la catégorie devient l'avant-garde des cadres internes dans la lutte des autres, dans la lutte pour le concret immédiat, mais aussi pour l'histoire du pouvoir populaire. *Un pouvoir syndical en mouvement s'appuie sur un mouvement de masse.*

Nous avons pu constater que la plupart d'entre eux, les conducteurs de bus sont dévoués, car nous étudions leur reprise et ils soutiennent la 'CHAPA 2' ou l'opposition 'CHAPA 2' de la classe rodoviária, voulant dans la base organisée construire un syndicalisme fort comme nous avons pu le voir dans les entretiens et dans la concertation qui se battent pour leurs droits, avec les travailleurs 'rodoviários', pour le salaire et les conditions de travail.

Un autre processus possible à observer dans la catégorie 'rodoviária' était la formation de la conscience de classe, une conscience que nous avons pu observer être apprise des travailleurs portuaires, des chauffeurs de camion, des travailleurs des compagnies aériennes, des marins et d'autres que nous étudieront en comparaison. Nous accompagnons les travailleurs 'rodoviários' organisés dans les grèves d'autres secteurs, dans les luttes de classes et les manifestations politiques. Et la conscience des classe, bien que rare à la base, arrive par les « cadres ».

Quelque chose de très important observé avec l'avant-garde organisationnelle est la formation politique de la catégorie 'rodoviária', où la conscience politique était présente dans la base 'rodoviária' organisée, à travers l'action organisationnelle du militantisme communiste avec le soutien d'autres forces politiques, en particulier les socialistes. Notre constat principal était également lié à l'étude de la conscience participative, encore insuffisante avec le développement de la création d'un mouvement politique de la classe 'rodoviária', et pour cela, ces deux dernières années nous avons entendu de nombreux travailleurs 'rodoviários', des centaines et des milliers pour notre conclusion préliminaire sont justes.

De nombreuses heures d'interviews et aussi la participation à des événements qui 'dans des conditions normales' n'auraient pas la présence des 'rodoviários': nous avons étudié la conscience politique et ils ont 'réservé du temps' pour assister à l'événement du 100e anniversaire du PCB du Parti communiste brésilien.

Cette réunion très symbolique a montré que la moitié des personnes présentes, soit environ 70 travailleurs, étaient des travailleurs 'rodoviários', qui consacrent du temps pour assister à un moment historique sensible de la montée anticomuniste après 2018. Notre étude de la conscience positionnelle et professionnelle des 'rodoviários' jusqu'à la conscience politique, y compris la conscience participative, a étudié les multiples participations des travailleurs 'rodoviários' aux manifestations politiques.



La participation démontre qu'il y avait un certain niveau de formation et conscience de classe. *Le 'rodoviário' étudié a été un participant actif dans les processus de conscience de classe. On peut donc affirmer qu'il y avait un « potentiel militant » à s'organiser pour organiser les travailleurs.*

Ce dont nous avons besoin, c'est d'ajouter plus d'études sur d'autres catégories dans les transports, stratégiques et dans *la classe ouvrière dans son ensemble, en ajoutant, en plus de cet élément comparatif dans l'étude de la critique du travail de base, des études pour la révolution brésilienne, de l'unité des fronts populaires, la méthode et de la théorie à la révolution micro-macro.*

Dans un deuxième instant débattait de la soumission de la méthode et de la théorie avec les ouvriers eux-mêmes pour sa transformation, pour une analyse objective du déficit organisationnel de la révolution brésilienne ; les choix prioritaires et organisationnels ; l'étude de l'organisation politique des cadres ; de la soumission de la stratégie à la tactique du calendrier et du territoire du conflit dans l'étude spécifique ; de l'étude du déficit organisationnel de la révolution brésilienne comme déficit de cadres organisationnels.

*Ce que nous avons inauguré dans ce chapitre sera complété dans les autres, afin que nous puissions constituer les principaux éléments de la critique du travail de base, comme stratégie de construction du pouvoir populaire ; enquêter sur le processus de prise de conscience dans les syndicats et les mouvements populaires dans les structures de classe et de référence, dans la période centrale de 2012-2017 dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.*

Nous nous rassemblons de manière très différente, car nous avons pu vérifier et converser, débattre, participer à ces mouvements, nous engager, et ainsi nous avons vérifié un engagement supérieur à celui de la formation politique supérieure consciente, en quelques 'rodoviários', c'est vrai, mais ça existe, et peut-être vérifié empiriquement. Pour nous permettre d'enquêter, nous avons entrepris sept études différentes, et avons pris soin de tirer des conclusions préliminaires, qui devront être reliées à d'autres ; et, par conséquent, étudiez les 'rodoviários' de base; son processus d'apprentissage critique humaniste, classiste, positionnel, son apprentissage politique. Des conducteurs, nous avons pu vérifier les embryons de la formation des commissions, la politique des cadres et le renouvellement syndical en cours.

Vérifier la formation de l'organisation politique des cadres en étudiant des cadres différents, qui sont une référence pour toute une catégorie. Et enfin pour vérifier la création du mouvement politique nécessaire de la classe dans ses formes les plus variées, de cette manière, nous pouvons relier à d'autres chapitres et comparer les 'rodoviários' aux autres.

La « centralité des conducteurs de bus 'rodoviários' » a été démontrée par des facteurs objectifs. L'étude de la sensibilisation 'rodoviária' peut se résumer en ces mots du 'candidat rodoviário' Joël Rodrigues : « écoutez ces audio que je vous envoie car ils démontrent dans l'analyse de ces 'rodoviários' un peu de la façon dont la classe pense le processus de récupération du syndicat, des directions, des comités, et la politique de la classe et la politique du pays, comme vous étudiez notre classe, j'ai pensé que ce serait utile, et comme j'étudie aussi notre classe 'rodoviária', cette étude est utile pour moi ».

Et j'ai donc écouté pendant quelques minutes, et des centaines d'heures d'audio et d'enregistrements pour les synthétiser dans cette thèse. De cette façon, j'ai pu percevoir le raffinement du pouvoir, de la capillarité et de l'accès aux routiers dans son nom complexe et pur : le mot « rodoviário » contient pouvoir, accès et capillarité dans sa formation.

L'étude de la catégorie 'rodoviária' des conducteurs de bus nous sert à étudier la formation de classe de la conscience de classe. Le syndicalisme de classe du 'rodoviário' est à la porte de la plupart des structures syndicales qui ne sont pas de classe.

La plupart des travailleurs 'rodoviários' élevé dans le syndicalisme et sous son influence ne font pas confiance aux syndicats pour leur lutte immédiate, car ils sont « roses » ou réformistes par essence et des « jaunes » conciliants dégénérés par la corruption dans ce secteur. Comme nous l'avons observé ces 40 dernières années, le rouge vire au rose dans la voie du « socialisme démocratique où la social-démocratie avale le socialisme qui disparaît en elle : le rose ». Et le jaune historique dégénère et de : le jaune flirte et devient 'marron', et devient 'marron' fasciste comme jadis une marque de l'histoire du Brésil.

*Lorsque le travailleur est initié à la lutte des classes, il la reçoit généralement comme une idée bienvenue, mais avec beaucoup de difficulté à être compris dans son contenu et mis en pratique.*

L'évaluation est simple. Il n'y a pas d'histoire d'apprentissage de ces choses, donc il y a toutes les difficultés. S'il est difficile de pratiquer un syndicalisme d'affrontement combatif dans la catégorie, il y en aura encore plus en dehors.

En fait, apprendre et compléter la compréhension des autres catégories améliorent les performances dans la lutte contre les entreprises de leur propre catégorie ainsi que dans la lutte de toute la classe ouvrière.

L'idée de faire tomber ce mur qui sépare la catégorie du secteur et de la classe est débattue en commissions, mais aussi de manière générale, à des points, des bornes, comme nous avons pu le vérifier dans les entretiens et dans la consultation plébiscitaire avec les 'rodoviários'. Que le processus d'organisation commence par une intervention de classe sur un travail commencé par le «syndicalisme rose» puis abandonné, et on peut comprendre comment cela s'est passé à Niterói : il est difficile de maintenir l'énergie après plus de deux ans de pandémie en attendant une élection. Mais le principe de classe porte en lui une genèse concrète de l'action concrète dans la lutte quotidienne et immédiate, et fait plier les 'jaunes' dans le syndicalisme jaune à Rio de Janeiro, de l'intérieur, avec patience et pression d'en bas et augmenter les commissions et les cadres.

La conscience de classe a servi de support et de base au processus de conscience de classe pour s'écouler vers une formation plus classiste dans le débat suivant : *la lutte de classes est de classe, individuelle, collective, mais elle est attentive aux conditions immédiates et aux contradictions de sa réalisation concrète*. Alors qu'un ouvrier voit les deux situations comme éloignées de sa réalité, la lutte immédiate et historique devient difficile et elle devient difficile pour la minorité externe, interne, qualifiée, organisée, sous la forme d'une avant-garde ou d'un « cadre » qui travaille de manière critique avec l'organisation de la lutte concrète dans la lutte des classes de cette manière.

La plupart des travailleurs, selon notre enquête, ne sont pas motivés par le courage ou la lâcheté, mais par le besoin d'apporter du pain à la table familiale. En ce sens, le système de commandement capitaliste de la production capitaliste mondiale aliène et place le besoin immédiat au premier ordre de réflexion et d'action du 'rodoviário'. La conscience immédiate comme « moyen » avec lequel le cadre intermédiaire peut travailler.

La recherche montre que, lorsqu'il y a plus de temps pour penser et réfléchir sur la situation de la classe 'rodoviária', il y a aussi un plus grand besoin organisationnel de revendications immédiates et concrètes, mais aussi de la classe. Lorsqu'il y a plus de temps, plus de maturation, plus d'études, plus de conviction, le travailleur commun va au-delà de sa condition immédiate, à une condition médiante et historique de réflexion et, dans certains cas, aussi d'action.

Lorsqu'il parvient à séparer le temps et à organiser lui-même. D'un autre côté, le système fonctionne comme la pierre qui est placée sur le dos du travailleur et l'oblige à faire face aux besoins individuels et familiaux et souvent à ne pas fonctionner de manière critique au-delà. Même les formes récentes d'organisation des travailleurs par le système de production lui-même les obligent à ne plus fonctionner collectivement ; mais la forme organisationnelle classique adaptée au XXI<sup>e</sup> siècle, on l'a vu, est et reste valable. L'antisystème est par nature une organisation collective.

En analysant profondément le 'rodoviário', sa culture de lutte et de religiosité, et les aspects formateurs de la classe, nous comprenons comment le système lui convainc de se voir dans son invisibilité, le système met un ouvrier passif et vaincu dans le miroir. Et il se voit comme quelque chose de petit et encore plus diminué par la conjoncture, il ne voit pas que sans lui travaillant collectivement et transportant des gens, des ouvriers pour les bourgeois, il n'y a pas de transport vers la "Res Publica", le public dans la ville disparaît . Et s'il ne travaille pas pour la ville. Mais « à contre-courant » de sa véritable condition collective concrète, il se voit impuissant et conditionné comme acteur seul et unique de la lutte des classes. *C'est leur centralité du pouvoir, et cette centralité n'enlève pas la centralité classique des ouvriers classiques.*

Sa culture de l'invisibilité perdure donc dans la condition du mythe, 'qu'un jour l'union reviendra', le mythe de l'unité perdue, que l'on étudie beaucoup chez les individus et fonctionne collectivement comme 'une soupape d'échappement', « ah si nous étions unis, nous ne passerions pas par là et nous ne connaissons pas la force que nous avons » ; cela montre qu'ils ne sont pas inconscients de leur centralité et de leur pouvoir. Cette centralité est conforme au mode de production du XXI<sup>e</sup> siècle où ceux qui produisent tout sont transportés, et à la circulation des biens produites. On perçoit comment ce débat et cette centralité se nuancent dans les bases organisées et dans les commissions et germent vers l'extérieur.

Mais en même temps, ils répètent : « que les ‘rodoviários’ gagnent beaucoup, ils ont un salaire élevé pour la scolarité qu'ils ont », etc. , la faible estime de soi; que nous n'avons pas besoin d'un syndicat car nous pouvons résoudre sans lui, la haute estime falsifiée ; qu'il faut étudier pour changer de métier ; malheureusement qu'il ne veut pas de cette profession pour ses enfants, etc », comme c'était le cas dans le passé, la haute estime est projetée à l'extérieur de soi.

En ce sens, l'étude de l'estime de soi est mariée à des études et des investigations dans le processus de conscience que nous entreprenons de différentes manières. Comme nous avons pu observer le mouvement politique ouvrier à travers trois mouvements de maturation ; *la première : renvoie à la construction des syndicats associatifs et s'effectue dans la base organisée dans la direction syndicale*, dans la représentation de base au CIPA, et dans la représentation du pouvoir parallèle des commissions dans les conseils ouvriers ; deuxièmement: *cela se passe dans les cellules du parti communiste et des comités de classe, et dans l'action des différents acteurs socialiste, et dans la base organisée*, même les travailleurs les plus grossiers, mais engagés dans les agendas les plus immédiats, étant syndiqués, organisés ou non.

Et troisièmement : notre étude a porté sur la capacité à diriger le pouvoir populaire, dans le syndicat ou dans l'instrument associatif, dans la direction de l'entreprise avec l'élection directe de ses représentants directeurs, et enfin dans l'élection directe des représentants directeurs des communes à partir des quartiers et des communautés, des États et des entités fédératives et des nations dans les parlements, dans la justice communautaire et dans l'exécutif populaire et ouvrier de l'État ouvrier.

L'étude de la prise de responsabilité et du pouvoir et de l'apprentissage par les travailleurs dans le processus de construction du pouvoir populaire. L'étude de l'insertion de l'avant-garde dans les postes de gouvernement et de combat selon sa capacité et son besoin collectif. Nous pensons que cette étude peut naître du débat dans les garages et les gares ‘rodoviárias’.

- Dans ce moment final de ce chapitre nous essaierons d'ajouter d'autres petits exemples qui expliquent tous la nécessité de poursuivre l'enquête ; le deuxième c'est reprendre le reportage de fin mai 2022 réalisé avec des ‘rodoviários’ de Rio de Janeiro sous le titre : ‘Ils nous traitent comme des animaux’. Où un conducteur du BRT nous parle de l'exploitation et d'humiliations subies dans l'exercice du travail, dit littéralement :

« nous avons une carte de bus, la Riocard. Lorsque vous démarrez le travail, vous passez directement au valideur. Il y a un temps d'entrée et un temps de départ, mais cette relation est dans l'entreprise, ils ne nous donnent pas accès. Lorsque vous allez à la machine pour commencer à travailler, nous passons la carte et elle apparaît à l'écran : 'nouvelle mule'. *Le système nous appelle 'une mule' littéralement, car c'est la mule qui porte les gens. Je pense que c'est tout. Ils nous traitent comme des animaux.* Le défilé est éhonté, c'est un préjudice très grave pour moi. C'est une humiliation. Les conducteurs de bus 'rodoviários' s'en fichent, mais je me soucie de ces choses, je suis très attentif aux détails. 'A nova mula' apparaît, c'est la nouvelle mule qui tirera la charrette » (The intercept vozes, 25 mai 2022).

En analysant l'invisibilité et l'humiliation sous l'angle de 'la centralité rodoviária', nous sommes déterminés à comparer le manque de pouvoir au travail, qui conduit à l'exploitation, et la déshumanisation en niant l'existence et la dignité au travail, mais en étant exploité, ou en gagnant en visibilité face aux patrons, mais vaincre la bourgeoisie dans son pouvoir d'exploiter, de réduire les gens à l'état d'invisibilité et de bêtes de somme afin d'augmenter le taux de profit. C'est pouvoir contre pouvoir. Il ne s'agit pas de romantiser le travail ou d'interroger seulement le travail sous l'angle du travail décent, qui mendie, comme le fait la social-démocratie, mais d'interroger le pouvoir et comment les travailleurs des bus le construisent tout au long de la thèse.

La construction d'une montée en puissance par l'organisation se fait face à la capacité de la bourgeoisie à exploiter, à rendre invisible et à humilier, construisant un contre-pouvoir qui dénie au patronat et à la bourgeoisie leur condition de faire et de pouvoir faire. C'est pourquoi notre critique dans la deuxième partie devra aller au-delà de notre réalité concrète et se connecter à la critique du système dans le monde. Si la lutte pour être visible, et pour ne pas être humilié, se connectera avec la lutte pour le pouvoir populaire, ou pour la révolution brésilienne, dans cette étude nous cherchons à analyser les connexions possibles.

Il est nécessaire de continuer à approfondir le processus d'investigation, d'organisation et de formation de cet exercice du pouvoir pour arrêter la circulation du mode de production, et il peut falloir un temps considérable à la catégorie 'rodoviária' pour comprendre la nécessité de son pouvoir métropolitain, pour médiatiser la conscience qu'il ressent et ce qu'il sait ; avec ce qui est lié aux autres parties de la classe ouvrière, et on ne sait pas encore pourquoi son insertion stratégique n'a pas été pleinement comprise.

Il nous faut de la patience, de ne pas se précipiter dans le processus d'échange d'expériences, mais d'accepter pour qu'elles mûrissent vraiment au bon moment, transformant les découvertes théoriques en expériences pratiques et faisant de la synthèse une critique et une nouvelle synthèse selon le temps et la transformation des travailleurs. Le but de l'enquête doit devenir le but d'organiser le pouvoir du peuple.

Au final, toutes ces heures et entretiens nous donnent envie de continuer, et envie de plus de connaissances et plus d'expériences pour savoir et ressentir plus, mais il faut finir et laisser ce complément, à part, et laisser ce temps de débat, de maturation et des transformations, investigations et connaissances, et pratiques d'eux-mêmes. Dans cette enquête, j'ai pu voir et voir des travailleurs mettre en commun les dépenses nécessaires de leur propre poche et leurs efforts grâce à l'autofinancement et à l'aide de leurs alliés ; Je pouvais voir des comités construisent un double pouvoir; le processus de prise de conscience dans la base organisée par un outil renouvelé, et 'cadres en cours'.

De nouveaux processus et de nouvelles informations sont ajoutés, l'assemblée du conseil d'administration (la junta) à Niterói complète son travail pour essayer d'être «l'étincelle» d'un mouvement de masse dans la catégorie; et à Rio de Janeiro, où le 24 mars, la direction syndicale, face à la décision du tribunal de ne pas juger l'augmentation de la catégorie, a présenté une proposition d'assemblée le 28 mars à 20 heures à Rocha Miranda pour décider de la grève des catégories, et ce qui a commencé sur le BRT à Carnival a maintenant arrêter toute la ville le 29 mars.

Et ces possibilités de grève marchent avec les nettoyeurs urbains, 'les garis', rappelant les grèves et les ascensions des luttes du passé entre 2012 et 2017 maintenant renouvelées, car les conditions objectives n'ont pas changé en ce qui concerne l'exploitation, l'invisibilité et l'humiliation, ce qui change dans ce processus sont les conditions subjectives de la conscience.

Dans cette conclusion, on le voit, il faut « mettre en état de marche » les outils d'analyse de l'affrontement à Niterói ou de l'infiltration à Rio de Janeiro, ou encore l'extension à Baixada Fluminense comme l'étude à refaire des outils léninistes de l'organisation politique des cadres pour que les 'rodoviários' peuvent étudier et utiliser un ou bien, pour choisir le processus et la commande organisationnelle par sa propre accumulation.

Enfin, nous relient le débat sur «l'éthos syndical à l'éthos politique» pour comprendre comment l'extrême droite est arrivée au pouvoir au Brésil par le vote de 2018. Nous étudions le militantisme de base dans la base organisée, dans la base générale, et les dirigeants révolutionnaires, principalement les cadres intermédiaires, travaillant avec les commissions, les cadres internes et externes comme clé de la révolution brésilienne, qui, dans leurs possibilités, peuvent contribuer à la construction d'un mouvement politique de masse pour stopper la circulation des biens et des personnes.

Nous analysons nos conclusions et données dans ce chapitre avec les mots des ouvriers eux-mêmes. Nous devons maintenant rassembler davantage de données et les soumettre aux travailleurs 'rodoviários', dans un débat franc, ouvert et généreux avec leurs critiques. Et dans son aspect le plus politique au sein de la conjoncture que nous vivons : le grandthermomètre de l'anticommunisme avec la classe routière dans les 2 dernières années d'enquêtes a été observé à l'occasion des 100 ans du PCB, à travers le discours de Daniel Ferreira au conseil municipal de Niterói :

« Nous serons des conducteurs de bus travailleurs 'rodoviários' qui feront la révolution brésilienne avec la classe ouvrière, nous, les plus jeunes, avons la révolution brésilienne entre nos mains comme une tâche ». Nous ne pouvons pas énoncer de conclusions définitives dans ce chapitre, mais 'nous pourrions observer de petites étincelles'. Je voudrais terminer ce chapitre en démontrant la nécessité de l'enquête et en analysant une situation concrète et récurrente, au moment où ces lignes sont écrites, avec des grèves 'rodoviárias' qui éclatent, *ces grèves peuvent devenir des vagues potentielles qui traversent le Brésil et Amérique latine à partir des régions métropolitaines, si elles sont construites ; et se transformeront en grève de masse à travers un élément unificateur de la classe.*

- Nous comprenons l'étude de la Baixada Fluminense comme un complément au sud-est de Rio de Janeiro et de Niterói et de la région, où l'étude de la périphérie signifie une expansion nécessaire, la Baixada Fluminense, plus précisément Nova Iguaçu, est la critique de la critique des cadres organisationnels, qui, en raison d'une insuffisance, ne peut pas être sur le territoire pour remplir la tâche d'organisation. Nous n'acceptons pas la justification qu'il n'y a pas d'horizon révolutionnaire, et pour cette raison son débat devient plus difficile, mais dès que la révolution c'est à l'horizon, quand le temps de la révolution l'organisation se fera plus facilement, nous ne le nions pas, mais nous affirmons la nécessité organisationnelle dans le moment contre-révolutionnaire.



Dans cet ouvrage, après une longue enquête, nous affirmons une centralité, et bientôt nous continuerons à travers les chapitres suivants à déterminer concrètement la critique de l'organisation concrète, mais nous faisons une critique et puis quoi ? Que faire?

*Ces travailleurs, ceux capables d'enquêter pour organiser sont encore minoritaires, mais au contraire de rester ou être paralysés, ils comprennent la nécessité de retrouver l'unité par la porte d'entrée, et assurent immédiatement l'acte organisationnel, qu'il soit spontanément réactif ou de manière organisée, mais privilégiant l'organisation concrète et planifiée sur la base organisée :*

Il importe la construction de la récupération et renouvellement de l'outil syndical, mais il pense le faire par des méthodes classiques et traditionnelles 'jaunes', car il manque l'apprentissage classiste qui, loin de créer un mouvement de soutien des travailleurs 'rodoviários' dans la base, donne lieu à une méfiance que pense le travailleur moyen : « C'est plus ou moins la même chose ou nous allons 'sortir un voleur et en mettre un autre', le vieux discours facile de blâmer la corruption, ou nous ne pouvons pas faire confiance au 'rodoviário' »

Ceux qui répètent qu'on ne peut pas faire confiance au 'rodoviário' sont les mêmes qui ne veulent pas être libérés de l'emprise patronale. Par conséquent, la récupération de l'outil syndical est un défi, que ce soit ce renouvellement par infiltration, par confrontation ou par un acte pionnier d'expansion, ou encore la construction de commissions de base qui devient un autre défi. Non seulement pour l'exercice du pouvoir collectif par le bureau combatif, mais pour l'action différenciée des cadres de classe dans la base organisée et dans la base générale.

*En analysant les théoriciens qui nous ont soutenus dans ce chapitre, nous avons pu constater combien la science et l'investigation critique sont sœurs du travail de d'organisation de fond critique. Si nous analysons une seule classe de débat des 50 semaines de formation avec les travailleurs 'rodoviários', le livre de Sofia Manzano : « L'économie politique pour les travailleurs » dans le processus pédagogique des travailleurs 'rodoviários' a été une étape critique dans la conscience politique, de la critique de l'économie politique, mariée si au livre :*

'le salaire, le prix et le profit' de Karl Marx, il a introduit l'économie, aux études humanistes, il a fait le syndicalisme, il a fait sauter la classe, et à travers la critique de l'économie politique, le saut politique.

Cet exemple a pu provoquer un débat nuancé dans les commissions, dans la base organisée et à l'avant-garde, et les cercles de 'rodoviários' ont mis ce débat en pratique.

Seule l'étude de cas de l'analyse des 50 cours dispensés donnerait une thèse en soi, les cercles de travailleurs et la nécessité d'une participation active, à l'étude, à la praxis, à la commande de l'opération de pensée, il y avait l'expérience des cadres, des commissions et des syndicats récupérés et optimisés dans la lutte dans le débat animé de la classe.

Un débat introductif fait de la lecture intermédiaire une étape pour qu'ils puissent lire les classiques et certains lirent le capital de Marx. L'émotion qui nous fait constater la croissance de la conscience d'un «'rodoviário' en construction » est innommable, et ainsi étudier ce processus, étudier les prochaines étapes du processus de la conscience pratique.

*Tout cela peut se résumer dans un travail d'expansion "grosso modo" car chaque processus d'expansion lui-même, de rénovation et de construction des cadres, de la base et de la masse est un travail d'expansion de la lutte des classes. La conversion même de la résistance de la catégorie des travailleurs en une profonde défense de la classe ouvrière est aussi un acte d'expansion.*

L'organisation ouvrière suit dans la ligne organisationnelle le processus « de l'aspiration stratégique à construire une défense efficace et profonde » et nous y reviendrons. La défense face à l'attaque organisée, l'accumulation au point de choix pour contre-attaquer au point le plus faible de l'entrepreneur de bus spécifiquement choisi pour cela, une course organisée à la défense de la capacité, une attaque en profondeur qu'après avoir retiré la compétence offensive de l'adversaire.

Ce processus n'a pas mûri dans la commission Itaboraí, après le retrait des travailleurs, les patrons ont avancé et ont laissé la commission inopérante; regarder "la mort de Flávio" sans réaction prouve que le combat n'a pas avancé, mais reculé. Outre la contestation locale, nous avons étudié la création du forum 'rodoviário' national ; comme un retrait coordonné de la capacité défensive locale globale (micro-macro) d'un employeur dans les possibilités d'avancer sans conflit de classes dans la lutte des classes.

Dans le cas du syndicalisme classiste, l'organisation des travailleurs prend la forme d'un renforcement du soutien, de la syndicalisation et de la capacité à affronter directement la grève. « La conscience politique est la clé stratégique pour participer au conflit à partir d'un processus continu, et l'analyse spécifique de la discipline et de la reddition intégrale sont les armes que nous devons étudier dans ce conflit, qui définissent la différence entre la victoire et la défaite ». *Cette prise de conscience politique chez les conducteurs de bus s'est manifestée par la politique des cadres, par la base organisée dans le processus de construction des commissions et par le processus de renouvellement forgé dans l'action d'expansion.*

La plupart du temps, nous assistons à des travailleurs qui ne s'organisent pas pour se battre, leur combat se présente comme une «combustion spontanée» agissant comme des bandes désorganisées sans aucune discipline ni patience. *C'est pourquoi nous réitérons l'importance de la présence d'un cadre organisationnel pour former, étudier, orienter, débattre et, le cas échéant, orienter, et répéter ce processus jusqu'au bout. Ce sont les répétitions souvent ennuyeuses que les cadres font jusqu'à l'épuisement qui déterminent finalement l'efficacité des ouvriers dans le conflit et la construction collective.*

*A travers les exercices les plus durs et les plus disciplinés, les notes les plus détaillées, apparemment répétitives mais en réalité cumulatives, que l'attaque directe des employeurs dans le conflit de classe peut être mieux étudiée, facilement observée, collectivement affrontée et plus organisée défendue. De l'enquête auprès des 'rodoviários' nous considérons les comités comme des proto- conseils dans leur processus de détail comme la forme idéale d'organisation. La formation de conseils ouvriers est la voie la plus simple et la plus accessible depuis les commissions – la seule observation de ce processus par les ouvriers signifie déjà une étude centrale.*

Il n'est pas correct d'identifier l'aspect juridique des commissions comme purement de l'employeur, mais au contraire, comme une potentielle graine de travail de base. Si les patrons ont inventé la commission dans la réforme du droit du travail de la CLT pour casser le syndicalisme, et renforcer le syndicalisme maigre et conciliateur, on observe un travail de fond critique pris par le syndicalisme classiste et rouge, les commissions de base peuvent se transformer et revenir sur l'occasion d'or pour créer puissance. Les conseils en construction se sont avérés être la méthode d'action la plus efficace dans la possibilité d'une tâche d'organisation.

*Si les patrons les ont pour nous ramener au 19e siècle, notre chance est de les transformer en conseils préparés au 21e siècle. La plus grande arme des commissions et des conseils est que, pour qu'ils existent, nous n'avons besoin de demander aucune autorisation aux patrons.*

Sans que l'avant-garde puisse entrer dans le lieu de travail et le logement, sans que la base veuille sortir pour la trouver, en raison de sa condition d'aliénation et de faible organisation et mobilisation, ce qui reste est la constitution d'un petit groupe de travailleurs, pour défendre directement sous forme de commission, une organisation solide et intermédiaire pour défendre leurs droits les plus immédiats. La conscience de classe, la base générale et la base organisée, la « conscience 'rodoviária' » ont besoin de l'élément extérieur, du cadre organisationnel et des commissions de base.

*Sur les 'rodoviários', « le cadre organisationnel » était essentiel pour relier le syndicalisme devenu classiste à l'ensemble révolutionnaire communiste et socialiste « la parti-le parti » du processus d'organisation de classe, pour débattre de l'enjeu historique, ainsi que des enjeux plus immédiats et concrets. soulevés par les travaux des commissions. La récupération de l'outil syndical est le domaine de l'effort local, et en pensant aux bus : c'est la ligne logistique et la 'cavalerie mobile et blindée' elle-même, où la structure sert de support durable à l'avancement des groupes de travailleurs sous forme de commissions de base.*

La maîtrise de la structure est un minimum opérationnel nécessaire qui commence par un minimum de cadres formés, pour « agir » sur 'notre' propre terrain occupé par l'ennemi. Les commissions étudient en permanence les conflits de classe, il suffit de regarder les données à Niterói et dans la région et dans la capitale où elles ont été créées. La formation de cette 'infanterie' appelle le débat et se fédère autour d'elle-même. L'attaque des patrons 'rodoviários', manifestée sous forme de « lâcheté », est directe, elle ne peut être « résistée » que si l'on pense à construire une défense profonde, qui va plus loin dans le processus de prise de conscience. (Une infanterie de cadres et de masse).

Les meilleures unités de formation de classe rassemblent autour d'elles, des syndicats plus ou moins grands et stratégiques issus des syndicats des transports, des catégories de l'éducation et du syndicalisme public, et enfin du syndicalisme de la masse précaire, périphérique, des mouvements populaires et de la jeunesse.

Ce qui a été jusqu'à présent peu étudié dans ce bref ouvrage parce qu'il sortait un peu de son cadre, c'est ce qu'il faudra examiner à l'avenir, enquêter sur les possibilités d'adhérer au syndicat des travailleurs des bus dans le sens plus politique 'rodoviários' avec des travailleurs dans les villes et les plus fragiles de la classe, en passant par le lien des plus stratégiques. *Nous comprenons que chaque 'investigation de la situation concrète de la catégorie 'rodoviária' et de son potentiel de lutte de classe dans la lutte des classes est fondamentale pour l'investigation de l'ensemble de la classe ouvrière.*

Le centre de l'investigation peut être l'action pratique et théorique critique transformée par les travailleurs 'rodoviários', les travailleurs des transports et les travailleurs stratégiques organisés. L'investigation de la lutte concrète pour des revendications immédiates de travail, de salaire et de droits dans des secteurs stratégiques peut être comprise par le travailleur comme un processus de contribution de classe à la lutte historique. *L'option du travail d'organisation critique peut être vue comme une tâche scientifique et organisationnelle, d'investigation et de réflexion pour une action concrète, qui donne lieu à une nouvelle tâche scientifique, d'investigation et d'organisation. L'organisation est un travail scientifique de base.*

- Nous terminons ce chapitre avec la conscience qu'une plus grande préparation c'est l'étude d'investigation des communistes et des socialistes qui sont dans la tâche des cadres intermédiaires et organisationnels nécessitent l'étude de questions spécifiques, mais aussi des cadres syndicaux, et chaque gare 'rodoviária' doit étudier son concret et réalité. Car lorsque chaque 'rodoviário' exerce son amour pour la science de l'investigation, étudie la théorie et la méthode, la transforme en sa science, le corps de lutte gagne en qualité humaine et en richesse avec des individus critiques de la réalité concrète dans l'action collective.

Il est nécessaire d'étudier la critique de la théorie qui désarme les travailleurs là-bas, comme on peut le voir ici, pour essayer d'évaluer une théorie qui peut « critiquer » l'acte dialogique critique de Paulo Freire et stimuler la croissance de la conscience participative pour l'accumulation de forces en action concrète, mais aussi pour la rupture nécessaire.

Étudier les formes d'unité, étudier la théorie dans la méthode micro de la ville à partir du macro opératoire de l'ennemi de classe, et enfin étudier ce que nous cherchons à démontrer ici à la fin :

la capacité d'analyse, d'investigation, de critique à transformer le concret et la théorie soumis aux ouvriers pour qu'ils puissent eux-mêmes le transformer et le faire fonctionner avec l'aide de cadres intermédiaires, moyens et organisationnels ; nous affirmons ce que nous avons le plus appris des rodoviários dans l'étude d'investigation : la centralité, la critique et la critique de la critique, face aux défaites.

Nous voudrions terminer le troisième chapitre et cette partie de notre étude en notant ce qui imprègne toute notre investigation dans ce travail : la centralité des 'rodoviários' pour notre étude, ce que nous appelons la critique de celles-ci, ce que nous ferons brièvement dans le chapitre suivant, et enfin la critique de critique, parce que si on critique le mode d'organisation actuel, ce qu'on met à sa place me semble être encore plus proche du travailleur pour y répondre. *Dans le processus d'expansion, d'infiltration, de confrontation et d'expansion elle-même, il y a la grève en tant que grève de masse qui commence comme une graine dans la catégorie et, par conséquent, nous devons considérer la grève comme une expansion de notre école des cadres et la masse dans ce processus de rénovation. La grève est l'école même de l'expansion de la lutte des classes.* Ce que nous avons pu observer de plus près en 2022 clôt ce chapitre :

En premier lieu, notre enquête nous a conduits à la centralité 'rodoviária', parmi d'autres travailleurs de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, pour construire le pouvoir contre le pouvoir face à l'exploitation, l'invisibilité et l'humiliation de l'employeur. En mai 2022, nous avons interviewé 'Max da 1001', qui nous a dit après 10 ans qui étaient les autres artisans de la grève de 2012 à Niterói :

« La grève est née dans l'assemblée en 2012 avec les travailleurs de Mauá, qui, passant par-dessus direction syndicale, les bus s'arrêtent dans la rue, fermeture du terminal de Niterói puis du terminal d'Alcântara à São Gonçalo, avec l'arrivée de la presse cela se renforce, le vote à l'assemblée syndicale forgé à 21h, une inflation de 33%, la direction syndicale a accepté 7%, une inflation qui atteindrait 100% pendant trois ans. Et après 15 personnes dans l'ambiance et quelques leaders pour la grève, pas besoin de force ; c'était juste convaincre dans la conversation; mais il devait y avoir une direction politique. Au bout de 4 jours, la grève a été un succès et le groupe s'est agrandi car les gens veulent voir un pionnier ou 'quelqu'un tire le tram', quelqu'un qui se place devant eux, sans leadership ça ne sert à rien. S'il y a quelqu'un au front, les gens avancent parce qu'ils ont besoin d'un porte-parole...

Nous avons arrêté les groupes Maua et Rio Ita les plus difficiles; et puis nous avons arrêté les autres; arrêter le terminal en premier facilite l'arrêt des entreprises, la méthode consiste à arrêter les terminaux. Il ne s'agit pas de se battre avec le travailleur, manifester est différent de se battre et ce qu'il faut faire, c'est éduquer. Malheureusement, nous n'avons pas répondu à toutes nos demandes, car certains dirigeants ont fait preuve de faiblesse et d'autres se sont égarés en cours de route, mais nous avons obtenu une bonne augmentation de salaire. Je tiens à souligner ici que la majorité s'est bien comportée et a participé au combat, moi-même Max Paulo da Mauá, également Paulo Rogério et Paulo Marco d'ABC, Jamanta da Ingá, Andre da Pendotiba et Samuel da Araçatuba, ce dernier ayant dévié pour le côté employeur dans le cours des événements ».

Toujours sur la centralité, on peut procéder aux études, car chaque lutte nécessite une étude, mais lorsque l'on analyse la situation concrète de la lutte concrète, on peut procéder à une critique de l'organisation actuelle, presque inchangée dans son mode d'organisation aux 40 dernières années, en mettant l'accent sur ce qui s'est passé après la crise de 2008 : 'le rodoviário Hélio à côté de Ricardo Wagner a été interviewé par Takashi en 2014, et maintenant ils sont interviewés en 2022 lors de la grève de l'entreprise NovaCap le jour de la grève qui a arrêté la moitié de Rio de Janeiro.

Une grève qui a stoppé la moitié de la ville de Rio Janeiro, menée par les travailleurs de BRT, pour une augmentation de salaire, mais aussi pour lutter contre la perte des droits et les conditions de travail déplorables des chauffeurs de bus, en pleine querelle pour le pouvoir : « Antônio a passé quatre ans comme chauffeur de bus dans la capitale Rio de Janeiro, et familier des lignes BRT, il ne supporte pas les horaires de travail – qui dépassent parfois 14 heures par jour – et souhaite démissionner. Au cours de la procédure, il découvre que l'entreprise n'a pas versé le fonds de garantie d'ancienneté du FGTS et l'INSS et décide de saisir la justice. Il a gagné le procès, mais depuis, il n'a pas trouvé d'emploi dans la région ». (The intercept vozes, 25 mai 2022).

L'étude ne s'arrête pas là, mais se poursuit pour le chercheur et les rodoviários. Nous démontrons que l'étude et le détail de l'étude contribuent à l'analyse concrète de la lutte concrète des travailleurs 'rodoviários'.

*Une étude plus approfondie est nécessaire pour déterminer la centralité, mais aussi l'incapacité du mode d'organisation actuel à garantir la construction d'une défense contre l'attaque du capital, dans chacune des luttes concrètes qui se déroulent dans chaque lieu, mais surtout nous nous référons à la lutte et à la pratique des travailleurs 'rodoviários' dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro dans le premier quart du 21 siècle, dans le contexte national mais aussi latino-américain.*

• Le 30 mai 2022, il y a eu une audience à la justice de Rio de Janeiro pour régler le différend salarial entre l'employeur 'rodoviário' et les travailleurs représentés par le syndicat de Rio de Janeiro, nous considérons cette audience en soi comme une classe en sociologie du travail, à évaluer par les futurs chercheurs de la catégorie 'rodoviária' et de la classe ouvrière, nous laissons ci-dessous quelques fragments qui montrent la nature du conflit de classes au sein de l'État bourgeois et dans la médiation de ses institutions. Dans la petite pièce de tragédie humaine, les acteurs se relaient dans le dialogue théâtral de la lutte des classes dans ce « huis clos » de Sartre :

*1- Le juge : « Je passe par la Rue Araújo Porto Alegre sur le chemin du palais de justice où je travaille et je vois des travailleurs 'rodoviários' par terre en train de manger des boîtes à lunch sur le trottoir, alors je vois comment la catégorie est subie ».*

*2- Le Ministère Public du Travail : « Parce qu'on ne pense pas à la population et à la catégorie (sic) et vous les patrons et vous les ouvriers n'acceptez pas 10% d'augmentation de salaire par tranches avec la dernière tranche en fin d'année, et les pertes de 14 % subies par les travailleurs, vous négociez entre vous, car je crois (sic) que vous avez de bonnes intentions pour résoudre cela ».*

*3- Les patrons : « Notre proposition est une augmentation de salaire de 6 % payée deux fois, une fois maintenant et une fois à la fin de l'année, et ne pensez pas que nous avons de l'argent parce que nous n'en avons pas ».*

*4- Le syndicat représentant le banc des travailleurs : « Le risque de l'activité économique appartient à l'entrepreneur et non au travailleur, le prix de chaque ticket et la valeur de notre salaire n'ont aucun rapport l'un avec l'autre ».*

*5- Le juge encore, pour conclure en beauté : « Ma femme de chambre à domicile gagne plus qu'un conducteur de bus 'rodoviário', et elle le mérite ! »*



Le 6 juin 2022, le président du syndicat de Rio de Janeiro signe la convention collective sans consulter son conseil d'administration ni la catégorie 'rodoviária', 'lui en tant que père de la catégorie doit savoir mieux' ; mais ironies mises à part, la situation est assez complexe : sous pression de la justice, de l'Etat, des patrons, du ministère public du travail, et de la fraction du conseil syndical plus à droite, mais surtout, pour être une direction des pratiques 'jaunes' pour l'essentiel, le président signe avec la proposition du juge et du ministère public du travail, mettant ainsi fin à la convention collective 2021/2022, montrant le long chemin de l'organisation de classe dans ce syndicat.

Dans le débat qui a suivi l'audition à l'assemblée syndicale, nous avons recueilli les déclarations des travailleurs débattant de chacun de ces points, considérés comme les principaux, et il a été décidé d'organiser le BRT : 'pour qu'il devienne le point de lance', le fer de lance de cette catégorie puissante qui se fait constamment humilier par les patrons, selon les mots d'un ancien chauffeur de bus communiste présent. « Éduquer cette catégorie pour son pouvoir, un pouvoir pour la classe ouvrière ».

Le salaire d'un ouvrier n'a rien à voir avec le niveau d'instruction du conducteur de bus 'rodoviário', la gentillesse du patron, ou la conscience des représentants de l'État, dans le ministère public ou les juges de la misère humaine d'une catégorie et la classe ouvrière. *Non, le salaire est une mesure et une corrélation des forces entre le pouvoir patronal et le pouvoir de la classe ouvrière. Au début et à la fin et au début encore, c'est pouvoir contre pouvoir. Mais si ce pouvoir ne s'exerce pas en permanence dans la pratique, en réalité il n'existe pas.*

## Conclusion du troisième chapitre

En enquêtant sur les conducteurs de bus dans sept études différentes, nous avons pu déterminer la centralité, l'accessibilité et l'ubiquité ou omniprésence, des chauffeurs ou conducteurs de bus 'rodoviários' dans la région métropolitaine; et de cette manière, être capable de créer des paramètres objectifs, pour faire la comparaison avec d'autres travailleurs des transports et stratégies pour bloquer le mode de production et de circulation des personnes, des biens et des marchandises dans le capitalisme. *Les sept enquêtes ont impliqué tout l'arsenal des ressources d'investigation de cette thèse, de l'utilisation d'entretiens quantitatifs et qualitatifs ; ainsi que la recherche participative et, enfin, la recherche militante, où le chercheur participe quotidiennement et activement avec les travailleurs sur leur lieu de travail, à domicile et dans la rue.*

*Notre enquête sur les chauffeurs de bus est la plus vaste, la plus profonde et la plus détaillée, car nous comprenons qu'il est très difficile d'entreprendre un processus de luttes, sans organisation, et d'organisation sans enquête ; dans toutes ces étapes un détail exhaustif s'impose, pour que l'on puisse enfin simplifier la lutte, l'organisation et l'enquête elle-même dans ses résultats.* Et nous le répétons ici pour que ceux qui peuvent étudier ce travail puissent voir son importance dans la spécificité de cette étude.

En ce sens, ce que nous voulons prouver et démontrer dans ce troisième chapitre, c'est que le degré de travail et d'étude de détail aidera grandement à l'organisation et à la lutte. *Dans les sept enquêtes complémentaires, nous avons pu observer fréquemment les éléments qui font l'importance des catégories stratégique : la centralité, l'accessibilité et l'omniprésence des travailleurs : dans sept enquêtes qui se combinent en une seule grande enquête, et se connecte donc à toutes les autres études de cette thèse.*

Ainsi, nous présentons la conclusion préliminaire 'rodoviária' dans le troisième chapitre:

1▪ La recherche fondamentale quantitative, mais aussi qualitative, sur les travailleurs 'rodoviários', avec l'étude de 500 travailleurs dans leurs activités syndicales et de travail, qui a analysé leur structure, mettant l'accent sur l'étude de la nature et de la situation de la « classe 'rodoviária' » au regard de son 'le concret', et la nature de 'son travail', sa conscience, son urgence, au syndicat, à la classe ouvrière et à la pensée politique. De rejoindre l'étude de salaire comme porte d'entrée vers une étude qualitative de la religion, de genre et sexe, de race, de la crise environnementale, et leur condition de pauvreté périphérique observée dans le profil de la catégorie.

Nous pouvons ajouter que nous ajoutons la méthode d'investigation de l'observation participante et ensuite de l'étude bibliographique de la passion révolutionnaire pour produire une étude unique : *nous commençons par suivre les traces d'Engels dans la spécificité d'étudier le secteur le plus stratégique de son temps de la manière la plus profonde possible pour nous à ce jour.*

Des questions et des entretiens ont été réalisés, commençant par le nom, l'âge, etc., cherchant aussi avec sensibilité à travers des cadres pour étudier le genre, la race et la crise climatique, mais se terminant par des questions directement liées à l'élection des représentants dans les conseils et les assemblées, à l'organisation et à l'étude de l'insertion de ces travailleurs dans une perspective directive et managériale comme pouvoir sur les structures de transport métropolitains. L'enquête visait à clarifier les questions pour obtenir des informations plus précises.

Ce sont des entretiens pour déterminer la composition, la formation et la situation de la catégorie (classe) rodoviária dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, plus ou moins 50 questions, 10 minutes chacune, certaines par jour, pendant six mois, et nous continuons par le téléphone pour compléter quelque information que manque. Les travailleurs des bus ont été surpris par des questions sur le droit au travail, la gestion directe du travail et sur les garages sans patrons. Dans cette recherche par le management direct pour pouvoir réfléchir sur son pouvoir comme fer de lance de la classe ouvrière

*· Ce qui prouve que 'l'enquête des 500 ouvriers' avec des questionnaires très détaillés, qui va du plus complet dans son sens de compréhension de la plus grande portée au plus spécifique, jusqu'à « la situation » est également répétée sous forme de détail, et sert surtout à une méthode d'organisation et de luttes dans les conducteurs de bus.*

2 ▪ L'étude d'environ 50 modules de formation hebdomadaires pour les travailleurs stratégiques, des transports, en particulier les travailleurs 'rodoviários', avec une base humaniste « de la pensée critique scientifique), syndicale, classiste et politique. Cette étude complète la formation professionnelle des ouvriers 'rodoviários', plus précisément depuis 2004. Dans le premier module de 20 cours et débats axés sur la construction de contenus humanistes, nous mettons en lumière *afin d'être accessible aux travailleurs dans leur processus d'enrichissement:*

L'histoire, géographie, philosophie, droit, économie ; l'étude de la politique, sociologie, anthropologie, politique sociale, travail social; les études d'organisation du travail, diplomatie et résolution de conflits, littérature, arts, administration; la communication, psychologie, écologie, pédagogie, théologie comme accès introductif à la capacité critique, réflexive et scientifique.

Dans le deuxième module, l'étude des classes et l'échange d'expériences entre les secteurs les plus divers des travailleurs: *les maritimes, les portuaires, les cheminots, travailleurs du métro, les aériens au sol, les aéronautes ; les conducteurs de bus 'rodoviários', les camionneurs, les chauffeurs d'application, les ouvriers navals, les métallurgistes ; les ouvriers du pétrole, les travailleurs dans la logistique et dans les bureaux de poste ; les paysans et les militaires.*

Au centre de la formation de l'organisation politique des cadres, 5 modules, la formation pour comprendre la base de la classe ouvrière : *la formation pour des 'ouvriers cadres' dans une organisation politique des cadres ; la commission santé de base et commission interne de prévention des accidents de la CIPAS ; l'étude de l'outil syndical de classe ; et l'étude des commissions de base en tant que conseils politiques des travailleurs, qui sont également construits en tant que groupe d'étude. Enfin, les modules de cercles de travailleurs, qui peuvent être étendus à des cercles de discussion entre travailleurs.*

Les commissions de base qui commencent comme des groupes d'étude peuvent s'étendre en permanence dans des cercles '*círculos de trabalhadores*' combinant des cercles de recherche, d'étude et de travail, avec la lutte dans ce processus de maturation, se renforçant et pouvant se transformer en organisations de base et plus tard en conseils politiques pour le pouvoir populaire.

La cinquième formation, le cinquième élément c'est la praxis, l'ouvrier avait l'habitude de penser à tout sauf à débattre du pouvoir populaire, mais quand le 'rodoviário' voit qu'il a le temps de réfléchir et d'observer le mouvement des ouvriers, on observe aussi son animation. Le cinquième élément est le bénéfice. Le cinquième élément est le sommet. 'Jusqu'à la bataille, un combattant se considère comme une recrue, mais lorsqu'il ressent la saveur du combat et assume en lui un espace directeur, un espace organisationnel, il devient acteur de l'exercice du conflit dans le cadre du mouvement politique de la classe'. L'étude pendant plus de 50 semaines dans l'humanisme critique le plus profond nous a permis, à partir de 20 ou 30 travailleurs visant à atteindre 100, 200 ouvriers des cadres nécessaires à travers l'investigation, la formation et la continuité organisationnelle des milieux ouvriers

· Nous avons approfondi l'étude du profil individuel et collectif dans la base des conducteurs de bus 'rodoviário' organisée à travers l'étude de ces travailleurs à travers de la science mais aussi de la critique. *Cela prouve que dans notre enquête « un investissement massif dans la formation » à travers des « stages d'initiation » permettent la naissance et le développement d'un potentiel de « relation intime » entre les travailleurs avec la science et avec l'analyse critique scientifique et servent à armer les travailleurs dans la critique.*

3 ▪ Bien que nous avons mis davantage l'accent sur l'étude de la forme conflictuelle pour la récupération syndicale, dans le cas de l'étude de Niterói et de la région, il existe d'autres moyens de renouveler l'outil syndical. L'enquête sur l'élection des 'rodoviários' à Niterói avec un focus d'investigation sur l'opposition syndicale, dont le noyau est basé sur la liste d'opposition 'CHAPA 2' et comptaient initialement une cinquantaine de travailleurs ; peut atteindre dans le processus à 100 ou 200 travailleurs, en raison des possibilités d'organisation critique, où se concentre le spectre maximum de l'étude micro et macro du mouvement politique des travailleurs.

Comme nous avons pu le vérifier en interne depuis plus de deux ans, la composition politique de ces ouvriers est concentrée dans les directeurs de 'la CHAPA 2', les membres des bureaux de vote, les membres des commissions ouvrières de base, les inspecteurs, et les partisans de l'élection actifs et retraités . *Et dans les possibilités de construire environ 200 partisans militants 'rodoviários' de plus près ; et des syndicats et des mouvements populaires qui soutiennent cette lutte. Dans la confrontation, il y a un mouvement de base plus difficile, mais plus grand dans ses possibilités numériques, à cause du mécontentement général à l'égard des directions syndicales.*

D'autre part, il faut étudier pour réfléchir à la meilleure façon de renouveler l'outil syndical parmi les possibilités disponibles. Les outils de renouvellement syndical sont le processus d'infiltration et de planification d'expansion permanente, d'augmentation plus constante, mais numériquement plus faible ; en plus de la possibilité de la construction de la confrontation déjà mentionnée ci-dessus, comme moyen de rendre accessible le processus de radicalisation. L'objectif c'est construire le syndicalisme unitaire, un seul mouvement de base organisé et général, donc de masse. On peut aussi corréler la construction des différents types de syndicalisme à la quantité et à la qualité des cadres radicaux ; *l'effort pour occuper le syndicat exige le plus haut degré d'engagement d'un groupe d'avant-garde, d'une base organisée et d'une politique de masse.*

Apprendre le sens de la classe c'est apprendre d'une catégorie stratégique plus forte dans le processus de construction de classe. Il faut réfléchir aux structures qui empêchent les travailleurs d'exercer leur pouvoir, qui empêchent les travailleurs de débattre de la révolution brésilienne. Les points concrets de la révolution brésilienne doivent être mis sur la table et franchement débattue. L'articulation, avant d'être un problème de masse, est un problème de cadres, et le renouvellement lui-même convertit de la pensée catégorique à la pensée de classe, de petites avancées et des accumulations de pouvoir.

Reprendre le syndicat demande un effort d'attaquer le pouvoir. Le débat sur le pouvoir doit se dérouler dans les conditions les plus concrètes et dans les actes les plus quotidiens. La motivation est un problème central de l'organisation, et les inconvénients des processus électoraux doivent être analysés comme des moments du processus de récupération de l'outil syndical. Ce processus de renouvellement est une succession d'études qui s'appuient sur les précédentes et préparent les suivantes.

Motiver à participer au processus de renouvellement est une étude continue d'une construction. Le processus de renouvellement semble se résumer à essayer de travailler la direction syndicale dans ses 10% et la base dans ses 10% à la recherche d'avant-gardes qualifiées dans l'objectif final d'aider à produire un mouvement politique de masse. Le travail conjoint des communistes et des socialistes est très important pour la constitution de la ligne politique radicale opérant à la base. Le processus de motivation, d'accumulation d'organisation, de choix des cadres contribue au processus de renouvellement syndical, et à la construction des conseils politiques ouvriers.

La recherche sert à la campagne de rénovation, elle sert à agir et à accumuler l'étude. La voie des changements immédiats dans le processus de renouvellement va de pair avec le processus de changement de conscience. La recherche a identifié que la stratégie de l'organisation rénovatrice est née du conflit de classes. La faible culture du conflit, la faible culture associative conduisent à une faible possibilité que 'la junta rodoviária' soit soutenue par un mouvement de masse. Le processus de renouvellement par les cadres se matérialise dans la construction de conseils sur des bases organisées. Lorsque l'ouvrier organisé prend conscience de la reprise et du renouveau syndical, c'est parce que le travail des cadres est mûr et que le temps des conseils a commencé. C'est pourquoi nous étudions la démarche de sensibilisation participative en fonction de l'acte concret de l'organisation, qui s'exprime dans les formes de construction du renouveau syndical. La culture du conflit est nécessaire et la patience de l'infiltration encore plus.

· Le processus électoral syndical est un choix et une méthode par confrontation constitué d'un affrontement, mais il y en a d'autres à opposer forces rénovatrices et conservatrices, c'est pourquoi nous avons étudié ensemble Niterói, Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, pour étudier aussi le combat par infiltration et expansion dans la région métropolitaine. Ce que permet de mener une étude détaillée des « cadres syndicaux en action » dans le processus de renouveau syndical. *Et cela nous prouve que la participation des « cadres » au processus électoral syndical est fondamentale pour le processus de renouvellement de l'outil ouvrier dans la lutte des classes.* Car ce sont les « cadres » qui personnifient cet « effort de rénovation » dans l'ensemble de la base ouvrière organisée.

4 ▪ L'étude de cas des cadres classistes et communistes dans la direction du processus d'ascension syndicale, politique et de classe des 'rodoviários'. L'étude de cas de l'action d'une avant-garde externe et interne sur les 'rodoviários', étude de l'action marxiste-léniniste (communiste), et socialiste (généralement liés à la quatrième International) à la base organisée et à la base générale. Dans l'action « le débat sur le parti et sa nécessité » avec des 'rodoviários' de la région métropolitaine. Nous avons étudié les cadres dans l'ensemble dedans la pratique organisationnelle (praxis et organisation), et nous réfléchissons tant dans la vie quotidienne que dans les grèves et les manifestations le degré d'anticommunisme dans la célébration des 100 ans du communisme au Brésil.

Nous avons fait une étude de cas des capitaines du pouvoir populaire et de la classe ouvrière contre les capitaines du capital et de la bourgeoisie. L'existence de cadres permet le développement d'une base organisée pour creuser la pensée critique. Leur intervention dans la base générale se déroule dans des conditions difficiles, mais, si elle s'inscrit dans une stratégie organisationnelle, elle laisse des germes de renouvellement et de pouvoir historique concrets. Grâce à la structure syndicale, un travail politique sera effectué. *Le plus grand instrument du travail de terrain est l'humain, qui permet 'dans la base' de mettre en mouvement d'autres formes de renouvellement du pouvoir.*

Les cadres témoignent du basculement de la conscience dans la base organisée vers la base générale, pour comprendre et interférer avec l'agitation et propagande et par le débat vers la base organisée, et en ce sens *chaque cadre « fait une étude de cas » où il interfère avec d'autres cadres, contre le pouvoir de la bourgeoisie dans le territoire spécifique. L'approfondissement de l'investigation dans la base générale et désorganisée aidera à l'investigation de la base organisée dans la politique des cadres, qui revient à la base générale dans la politique de masse.*

*Comme nous l'avons vérifié, il existe une corrélation entre le nombre de cadres insérés dans la base organisée, avec le nombre d'interventions au Cipa, dans les conseils et commissions et dans le processus de renouvellement du syndicat. C'est quand le cadre s'organise pour s'organiser qu'il y a maturité pour le débat sur la concrétisation spécifique locale de la révolution brésilienne. À travers l'adaptation des classiques pour la classe ouvrière dans la pédagogie propre des conducteurs de bus, la construction du Cipa livre, les commissions de base comme germes du pouvoir politique, et le renouveau syndical nous avons pu assister des exemples d'organisation politique des cadres 'rodoviários' ; il nous est possible d'identifier les différentes formes de globalité d'organisation faite dans l'excellence. Tout comme un cadre expérimenté peut travailler pour recruter de cadres, de même de grands cadres peuvent former de grands cadres.*

Comprendre la dynamique interne des cadres externes pour la production des cadres internes de la catégorie qui s'organise pour la classe qui s'organise. *Dans l'apprentissage de l'externe x interne, du micro x macro et du petit x grand, c'est aussi la politique des cadres. Pour penser à 2 mille, 20 mille ou 200 mille travailleurs, il faut penser à 2, 20 et 200 cadres dans sa proportion spécifiquement étudiée. La politique des cadres est essentiellement une politique de base sur le terrain concrète de la lutte des classes.*

*· L'étude de l'organisation politique des cadres avec les chauffeurs de bus permet de prouver que, là où existe un militantisme préparé, bien structuré, en qualité et en quantité, l'affrontement stratégique populaire gagne en volume, en force, en centralité, en assebillité et omniprésence, dans la construction concrète d'une base politique.*

5 ▪ L'investigation de la formation des comités ouvriers en tant que conseils des travailleurs ou conseils politiques dans l'introduction de la stratégie de construction du pouvoir populaire parmi les conducteurs de bus 'rodoviários'. Nous l'avons fait comme quelqu'un qui cherche de l'or dans le gravier; *l'étude des commissions de base dans leur concrétude syndicale et dans la défense directe des droits et des conditions de travail, mais centrée sur le débat politique ouvrier, communal et général de la construction historique du pouvoir de la classe ouvrière avec l'action de l'avant-garde et la base organisée.* Nous avons enquêté plus attentivement sur le mouvement politique populaire massive des travailleurs de bus comme 'rodoviários' ; et nous pouvons prouver que l'action des commissions politique, de classe, de base, des travailleurs en général dans la construction d'un mouvement de la catégorie 'rodoviária' peut raisonnablement être constituée comme embryon d'un mouvement politique au-delà du mouvement syndical.



Pour s'organiser il faut étudier, et pour étudier il faut détailler. Dans la recherche la plus importante, la plus longue, les commissions de base sont l'élément structurel du trépied organisationnel avec les cadres et le processus de renouvellement, et c'est l'élément le plus fort et celui qui s'appuie le plus sur la base qui fournit les éléments qualitatifs pour le mouvement politique de masse. Le lien entre la base et le mouvement est dans les conseils et là on y vérifiera le débat politique du pouvoir. Le mouvement de maturité politique avec le ciment organisationnel de renouvellement de la structure de base.

Commission de Combat, Commission d'Infiltration et Commission d'expansion. En matière de périmètre, étudier les comités, c'est, en plus de les étudier au sens strict, étudier aussi le renouvellement de la structure syndicale et l'organisation politique des cadres. *Détailler c'est organiser. Le manque de cadres et de renouvellement trouve son origine dans le manque de commissions de base.* Nous avons recherché le lien entre cadre extérieur et cadre intérieur, sous la forme de cadres médians, ou lien entre direction et base. Le délégué de base ne se substitue pas à la stratégie collective globale communiste, qui repose sur les avant-gardes et la structure des conseils.

Les commissions comme épine dorsale et les cadres comme commandement actif dans le mouvement de renouveau syndical. Les communistes et socialistes à travers la construction unitaire, développant une ligne politique la soumettant au débat avec les ouvriers, transforment et enrichissent la théorie avec la praxis révolutionnaire de bas en haut. Les commissions sont la partie visible du processus de maturation, c'est la manifestation de l'assemblée dans l'assemblée, c'est l'excellence du personnel et la force de renouvellement en action. L'étude détaillée de la construction des commissions dans les conflits de classes semble être l'étape la plus importante. Nous appelons cette étape «à détailler» la dialectique du processus d'organisation politique de masse.

Observer la grève dans le détail, c'est observer une partie des commissions détaillant le mouvement dans l'analyse critique de sa construction. Chaque comité doit être entretenu comme un jardin. À travers une stratégie unitaire, les socialistes et sociaux-démocrates sont recherchés d'un côté, et la base organisée de l'autre. *Une commission est née d'une bonne conversation faite avec un personnel mieux préparé. La question syndicale, selon nos études de renouvellement, repose sur deux piliers principaux : les cadres et les comités de base. Le défi est de convertir des commissions de lutte concrètes en une plus grande participation de classe et politique.*

*Une bonne méthode de construction que nous avons pu observer nous fait conclure que: une visite des garages à l'aube avec une bouteille de café et une bonne conversation est l'essence du travail d'expansion qui se matérialise dans les commissions. Détailler signifie préciser tous les points importants sur le terrain. Les commissions font partie d'un mouvement vivant d'un processus vivant de renouvellement et de politique des cadres et de masse. La méthode de détail consiste à faire un bilan à partir d'observations concrètes, et à séparer cette analyse ; puis commencez-en une autre et une de plus à part quand vous avez fini, et répétez autant de fois que nécessaire, et conservez chaque trouvaille comme on énumérerait les pages d'un manuscrit.*

*Apparemment les pages du manuscrit se ressemblent, mais chacune apporte un nouveau constat qui sera utilisé à bon escient, plus il est répété, plus le processus d'analyse pour l'action s'affine. Les répétitions successives fournissent de nouveaux éléments pour le dépassement du concret y compris ses changements successifs. Ce sont les nouveaux éléments apportés qui répondent aux changements de la situation organisationnelle concrète. La question centrale des commissions est de savoir comment elles évoluent vers la construction des 100 ou 200 'cadres' spécifiquement sur ces bases organisées. Comment contribuer de manière créative au processus de renouvellement, la politique des cadres et de masse des trois moments clés dans l'avancée des commissions à Niteroi : la grève de Rio ITA, l'occupation du syndicat et la mort du chauffeur Flávio.*

*La paix sociale se vend cher dans le sang de la classe ouvrière par le processus de bureaucratisation dans la conciliation. Le processus de constitution des cadres, de renouvellement électoral syndical et des commissions de base consiste à constituer des listes dans un processus de persuasion participative. Cela devient une tâche d'organiser des comités pour découvrir où il y a plus de travailleurs, où ils sont plus avancés et où ils sont plus stratégiquement positionnés. Il est impératif de combler les lacunes organisationnelles grâce au détail des tâches. Le détail répond à des questions importantes et est encore plus nécessaire pour les petits et grands projets dans les petits et grands conflits qui peuvent être accumulés et appris par les travailleurs.*

Les difficultés de construction des commissions sont les mêmes que celles du travail de fond critique, et celles du débat sur le pouvoir populaire et la révolution brésilienne. Les cadres sont les colonnes de fondation, les commissions le ciment et le béton tournant la masse; et dans les syndicats le renouvellement syndical c'est plus que la réforme mais la révolution de la structure.

Le débat avec les travailleurs n'est pas mené en profondeur pendant des heures, mais pendant de courtes minutes. La complicité se fait sentir dans l'air. Face à l'attaque capitaliste contre le monde du travail, les commissions de base sont l'élément structurel, le ciment, le concret, qui dans la tâche de construire la contre-attaque et la défense organisée cherche dans les éléments concrets les cadres qui s'organiseront. Les commissions peuvent devenir un pouvoir parallèle au pouvoir de facto au 21ème siècle.

Le détail des connaissances correspond directement aux qualités de l'organisation qui doit soumettre en permanence les connaissances acquit aux transformations de la base organisée. Les commissions sont l'avant-garde, la démocratie et la planification du pouvoir populaire. La condition de base du débat dans les comités de base est le débat sur la création de richesses et l'exploitation de la plus-value dans l'entreprise, cette priorité ne fait aucun doute, et l'objectif final des commissions c'est la fin des patrons.

Nous concluons qu'en fin de compte, le détail basé sur l'étude des travailleurs d'avant-garde internes et externes dans les commissions devient la demande de la base générale. La constitution du conseil politique devient la voie de l'union et du renouvellement populaire du pouvoir parallèle, le pouvoir populaire de fait qui construit directement le pouvoir naissant des ouvriers. Les commissions travaillent sur le problème immédiat choisi par la base, étudiant et détaillant médiatement la réalité concrète, dans la construction à long terme du pouvoir populaire. Le processus de construction des commissions est une germination fragile et complexe qui s'achève dans la maturation des cadres et l'élargissement des comités ; et s'occupe en permanence de travailleurs non préparés, il ne doit donc pas être limité à une seule entreprise, mais actuer en général.

La grande conséquence du renouveau est l'optimisation de l'outil syndical, avec planification interne et externe où la planification c'est la projection du pouvoir populaire. Le mouvement de masse renforce l'optimisation et le renouvellement de la politique des cadres, lorsqu'elle est née des commissions et des conseils.

*· En analysant de près la formation des conseils ouvriers chez les chauffeurs de bus, on peut prouver que l'intervention centrale des cadres militants dans l'élaboration du renouveau syndical et dans la construction même de nouveaux cadres c'est très important, mais c'est dans la construction d'un pouvoir parallèle, du pouvoir populaire, dans les conseils politiques c'est l'instrument le plus stratégique de la lutte des classes, sur la base des travailleurs les plus stratégiques pour la lutte des classes.*

6 ▪ Nous avons réalisé la plus grande enquête quantitative sur les 'rodoviários', près de 2000 ont été consultés, 1985 rodoviários' ont été 'interviewés' en 15 jours, qui ont analysé le processus de récupération de l'outil syndical et la campagne salariale. En ce sens, la consultation a été analysée comme un complément quantitatif aux analyses qualitatives de centaines d'heures de notes et d'entretiens. C'est dans les assemblées des différentes campagnes salariales et la forme de comportement collectif des travailleurs 'rodoviários' afin de déterminer la participation active et collective dans les conflits syndicaux les plus élémentaires. Nous étudions les possibilités de conversion d'un mouvement de base syndicale en politique sur le pouvoir 'rodoviário'.

La conduite majeure de la thèse étudie l'effort de construction du mouvement de masse, à partir de la politique des cadres avec l'objectif immédiat de renouveler le syndicat, et naît comme une initiative des comités de base. La grande consultation a également prouvé que là où il n'y a pas de comités ou de cadres, le processus de participation des salariés se ralentit. Ce qui montre que là où il y a une base organisée et un travail de base critique, il y a une plus grande participation des travailleurs.

Dans le processus de consultation, le travail des communistes et la résistance de la bureaucratie sont devenus clairs, l'un plaçant un rôle de premier plan dans la réponse et l'action de la masse et l'autre ne lui faisant pas confiance. En 2020 et 2021, il y a eu de grandes manifestations de masse malgré la pandémie, l'assemblée de la Sape et la consultation, malheureusement cela ne s'est pas répété en 2022. Lors de la consultation de 15 jours en 2021, beaucoup de travail de fond a été fait et toute répétition aurait un fort impact sur la base en général. Dans la consultation, nous avons pu voir une augmentation de la conscience de classe à tous les niveaux, nous observons que les consultations et les référendums sont importants facteurs de prise de conscience.

· Consulter près de 2 000 'rodoviários' c'est chercher le coefficient d'une catégorie territorialisée, et il indique «le nombre participatif», *il indique quels travailleurs de quelles entreprises ont participé, il part d'une connaissance du milieu d'investigation, d'étude, mais aussi des pratiques et organisationnelles concrètes 'pret à porter', ou sur mesure de l'action. Il est prouvé que l'association d'instruments de recherche scientifique associés aux pratiques et savoirs organisationnels des travailleurs permet d'évaluer, dans la base non organisée, le mouvement organisationnel et le processus de prise de conscience des travailleurs en général, que peuvent bénéficier l'approfondissement de la recherche de la politique des cadres, des comités de base et le processus de renouvellement d'un processus d'expansion sur la base générale.*

7 ▪ La recherche dans le « Forum Rodoviário » c'est l'étude de la jonction et du débat des organisations 'rodoviárias' les plus stratégiques au sein d'une catégorie stratégique, qui cherche à dépasser sa principale caractéristique : supplanter la fragmentation d'un pouvoir local par le renforcement des capacités nationales de présence dans les territoires, sans un pouvoir national et un syndicalisme unitaire. L'enquête se connecte à l'effort de construction unitaire, du micro aux macros, le saut organisationnel métropolitain et national, dans l'Amérique latine et le monde, en comprenant l'attaque comme global local.

L'étude du forum est l'étude des possibilités d'unification dans la lutte et la construction d'un syndicalisme 'rodoviário' unitaire. L'objectif du forum est l'organisation du transport routier dans plus de 1 000 villes de plus de 30 000 habitants, soit 1/5 des villes brésiliennes et toutes les régions métropolitaines. Ces aspirations sont nées de la construction de 'la carte ou le manifeste de Recife' en 2022. Le forum national 'rodoviário' contribue à la construction dans son effort d'unification nationale à la construction d'une réunion de la classe ouvrière ENCLAT dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro à partir de son secteur le plus stratégique localement.

· Cette recherche sur la centralité, l'accessibilité et l'omniprésence au niveau national renforce le processus de connaissance de la centralité, de l'accessibilité et de l'omniprésence des travailleurs les plus stratégiques, développant également un véritable syndicalisme combatif, de classe, unitaire et internationaliste. *Nous avons prouvé la construction d'un combat micro macro pour l'organisation de la recherche nationale enseigne une meilleure lutte, c'est l'organisation et l'enquête locale et inversement globale, et prépare les connaissances régionales et mondiales de l'Amérique latine.*

● Le travailleur à la base dans son état de besoin sans les conditions objectives pour mener seul des recherches rigoureuses avec une volonté d'investigation complète pour produire le plus grand nombre possible d'informations sur sa réalité concrète dans ses possibilités de surmonter la concentration de la propriété et du pouvoir entre les mains de peu; l'esclavage du travail capitaliste et la destruction de la vie collective a besoin de l'ensemble de l'action anticapitaliste, pour l'investigation, de répéter exhaustivement, de noter sommairement les données recueillies. Le couronnement de notre enquête dans ce chapitre se transforme en l'analyse critique de la création d'un mouvement politique des cadres conducteurs de bus comme l'exercice du pouvoir direct et populaire des ouvriers 'rodoviários' contre les patrons et le renouvellement syndical 'ad porta'.

Cette proximité est mise en évidence dans l'étude de cette confrontation plus les considérations sur le processus de la conscience de classe comme le noyau de notre analyse scientifique, un mouvement concret de la classe 'rodoviária' qui se développe à partir de l'organisation politique des cadres, de la récupération, du renouvellement et l'optimisation syndicale, la formation de commissions de base dont le travail critique de terrain est analysé dans la formation de conseils dont le débat politique est central. Et enfin, l'étude détaillée de la formation d'une base organisée à partir des cadres syndicaux qui, dans ce même mouvement, organisent la base générale des travailleurs 'rodoviários', avec une solidarité de classe et politique dans l'ensemble de la classe.

Le mouvement est également né de l'effort d'écoute du besoin propre des travailleurs 'rodoviários' de se connecter : « les 100 ou 200 plus proches » comme disent les travailleurs 'rodoviários' avec la lutte de masse et cela a été observé dans les grèves de 2004, 2005 ou là de 2012 ou dans les assemblées de Sapê en 2020 qui ont réuni 2000 travailleurs dans la lutte pour leur droit au travail, ou dans les grèves à Rio de Janeiro.

L'enquête des 500; la consultation des 2 mille ; l'organisation politique des cadres ; récupération et optimisation ; l'étude du mouvement et des 100 et 200. L'étude de la construction des commissions et conseils politiques ; l'étude de la construction de la mini réunion des travailleurs 'ENCLAT', le forum national rodoviário virtuel à Rio de Janeiro et en personne à Recife nous montre un résumé d'investigation de ce chapitre qui se connecte aux autres. Pour le 'cadre' c'est la spécificité de l'étude détaillée de chaque combat, c'est l'apprentissage *per se* ou le nécessaire travail d'étude détaillé.

Nous terminons notre chapitre en reprenant la centralité des mouvements des travailleurs 'rodoviários' ou conducteurs de bus dans le mouvement des villes de la région métropolitaine de Rio de Janeiro comme part de la réalité concrète des travailleurs des transports pour penser leur participation au mode de production, on part de l'étude de leurs nombreuses luttes, à l'essor d'une période dédiée à l'essor de la catégorie rodoviária, qui coïncide avec la petite ascension populaire entre 2012 - 2017 :

Et nous revenons à la recherche pour résumer une fois de plus les détails de l'enquête spécifique en rassemblant les éléments nécessaires. *Premièrement, nous vérifions que, dans l'agencement du capitalisme mondial au « locus » de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, il y a une priorisation du transport routier dans son sens conducteur de bus 'rodoviário' qui devient sa centralité stratégique si 'sa puissance est rodoviária'.*

Dans un deuxième temps, nous étudions les ‘rodoviários’ et sa montée des luttes à travers des auteurs qui se sont consacrés à l’étude des classes, et à l’étude de la conscience de classe de base et *nous vérifions une forte conscience professionnelle et positionnelle, car il y a encore un haut niveau de conscience de leur profession et le besoin d'excellence et d'appréciation de la profession parmi eux en opposition au patron. Et l'on a également pu observer une forte volonté de participer à une formation critique, dans ce sens de l'étude des sciences sociales, humanistes et scientifiques ; et les possibilités d'exister une éducation populaire et ouvrière, liée à la formation professionnelle, avec des ‘rodoviários’ prêts à étudier la réalité concrète autour d'eux.*

*Si nous pouvions définir : ce qui sépare un travailleur de bus d'un ‘rodoviário’, dans son sens le plus profond, nous pourrions dire que cela signifie déjà une étape dans le chapitre suivant, car cela signifie connaître en soi une culture, une histoire et une lutte collective. C'est pourquoi nous récupérons et ne réservons le mot « rodoviário » qu'à la fin de notre étude dans ce chapitre. Pour découvrir la culture des ‘rodoviários’ en tant que culture concrète essentielle de la puissance de transport de la classe ouvrière métropolitaine de Rio de Janeiro, ou comme culture de puissance rodoviária*

*Selon notre enquête, il y a toujours besoin d'un cadre organisateur pour avancer un peu plus dans cette voie. Notre enquête démontre que le processus qualitatif plutôt que quantitatif ou les deux est plus profond et cohérent avec la présence de cadres d'organisation, tant dans la récupération d'outils que dans l'optimisation ; l'organisation, la syndicalisation, la sensibilisation, ainsi que dans la formation de conseils de travailleurs en milieu de travail et dans les lieux de résidence.*

L'enquête dans le secteur ‘rodoviário’, de manière préliminaire, conclut et prouve que : là où il y a des dirigeants prêts à préparer un travail de fond critique, ce travail est meilleur ; là où il y a une structure syndicale récupérée, optimisée ou renouvelée, elle est meilleure dans la relation objective : plus de soutien au syndicat, en nombre de membres et en nombre de grèves, en plus des cadres, et de la participation politique ; là où il y a une base organisée et consciente, le syndicat ‘rodoviário’ s'organise, participe à l'assemblée et crée un cercle vertueux de participation active qui optimise la structure syndicale (lorsque la structure syndicale est forte et soutient l'organisation de la lutte, la base s'organise, se syndique et participe, et le travail est meilleur). Mais même si aucun de ces éléments n'existe, là où il y a formation de commissions de base, et de conseils ouvriers pour revendiquer leurs droits, il existe un projet structuré d'organisation.

L'existence de commissions et conseils politiques peut précéder ou accompagner l'organisation syndicale classique, pour mener une négociation directe, même sans outils, sans prise de conscience profonde mais diffuse ; même sans cadres organisateurs expérimentés, mais juste un aperçu de tout cela sous forme de conseils ouvriers pour revendiquer des droits, le travail est meilleur dans l'objectivité et la subjectivité : la conscience qui s'organise pour être participative c'est la conscience qui s'organise pour organiser.

Nous ne pouvons pas dire si la recherche jusqu'à présent a été plus qualitative que quantitative, car nous avons essayé d'équilibrer les deux méthodes. Et de la politique des cadres visant une politique de masse on observe en ces cinq points colonnaires les colonnes intérieure et centrale : l'outil syndical, l'organisation organisée et consciente de base, et les conseils ouvriers dans les entreprises, et lequel est le plus important ? Le soutien syndical. Quel est le plus révolutionnaire quand on regarde la base organisée ? Tous les trois, mais la formation des conseils ouvriers c'est un facteur déterminant pour la construction du pouvoir populaire.

Quel est le rôle des dirigeants et dans ses dirigeants des cadres ? La priorité. Et dans la pratique, ce que les ouvriers de la base générale mettent comme le moins important, la formation des conseils, semble faire une plus grande différence dans l'organisation collective. Mais seuls les travailleurs organisés et les cadres expérimentés reconnaissent pleinement la valeur de l'organisation dans son excellence et sa plus grande importance.

Et, d'autre part, l'absence de cadres organisationnels, ou une plus grande absence, de directions simples, qu'il s'agisse de syndicats, d'expérience dans d'autres catégories ou d'acteurs de la grande et de la petite politique. Son absence rend presque le travail irréalisable. Quel genre de leadership, interne ('rodoviária') ou externe (assistant non 'rodoviário'), les deux, mais le manque du second facteur externe est encore pire, car l'absence du 'formateur, agitateur, organisateur' se fait davantage sentir.

Au final, l'absence de base organisée sera l'élément principal du destin de la lutte concrète comme de la lutte des classes, faute de possibilités d'insertion dans la base générale. On ose marier l'analyse psychologique du travailleur 'rodoviário' avec sa condition politique dans une analyse ontologique (c'est-à-dire étudier en profondeur le 'rodoviário') :



Le travailleur organisé a besoin d'être étudié dans sa propre pensée, dans sa propre capacité à être qualifié, accompagné, guidé, formé, à être combattant, agissant sur le grand déficit de la lutte des classes, et cela sera approfondi dans d'autres études. Il faut comprendre pourquoi « le manque de cadres », « et d'autres armes critiques pour la lutte quotidienne » n'ont pas été suffisamment relevé par les rodoviários dans la recherche.

Nous avons observé que la présence des « agitateurs politiques » communistes et socialistes, comme l'a déclaré un cadre syndical vétérinaire, était reçue avec beaucoup de sympathie, mais comme quelque chose d'anodin. Nous comprenons la difficulté de trouver des travailleurs courageux, de bons professionnels et qui travaillent comme « ambassadeurs de la lutte » dans les commissions de base et dans la lutte syndicale quotidienne et nous devons étudier davantage car cela n'occupe pas une place centrale dans la lutte des conducteurs de bus et dans la catégorie 'rodoviária'. Ces qualités recherchées chez les membres des comités de base dans la construction des conseils d'entreprise, le syndicat comme outil, le cadre d'organisation, et la construction même des comités pour en être le vecteur, tout est nu si le niveau de participation active, consciente et participative de la base organisée est faible.

Ainsi, à titre préliminaire, nous pouvons souligner que, dans le cas des conducteurs de bus 'rodoviários' de la région métropolitaine de Rio de Janeiro : la récupération de l'estime de soi pour reprendre le pouvoir ; 'le syndicat perdu', dépend de tous ces éléments énumérés, mais plus encore, et de manière solide, pour séparer le mythe de la réalité : *d'une base organisée de la formation de conseils ouvriers, de l'intervention de cadres organisationnels insérés dans les 'rodoviários', les travailleurs stratégiques, et dans les transports dans leur ensemble, dans la récupération et l'optimisation de l'outil syndical devenu classiste, dans cet ordre.* C'est la conscience syndicale formatée pour avancer comme classiste, politique et participative, c'est pourquoi 'l'éthos syndical' comme un processus d'étude de l'élévation de la conscience négligé par beaucoup ont été recherchés par nous davantage.

Le processus d'étude des processus organisationnels et de l'organisation de base elle-même : il va du plus simple au plus complexe puis revient au plus simple, et va du plus fort au plus faible puis revient au plus fort dans un mouvement des contraires, oui et non à la fois, qui commence et finit avec le travailleur, continue à expliquer chaque détail et revient au fin à la construction pratique de chaque point de cette marche. Les détails et les instructions de l'étude font partie de ce processus important, nécessaire et patient.

## Conclusion de la première partie

La recherche ne s'arrête pas pour ceux qui sont en permanence à la pointe du conflit ; pour les conducteurs de bus ou la catégorie 'rodoviária', il n'y a pas d'autre choix que d'étudier leur conflit de classes et d'étudier leur condition dans ce conflit ; et analyser tout cela en observant la réalité concrète. La tâche permanente d'étudier, d'enquêter, de suivre la méthode scientifique en étudiant le conflit n'est pas seulement une tâche académique, mais une tâche pour la classe ouvrière dans son ensemble. Notre tâche dans cette enquête est de préparer la voie pour approfondir notre analyse dans la première partie à partir des conclusions sur la centralité, l'accessibilité et l'omniprésence de la catégorie 'rodoviária' dans la conjoncture actuelle du système capitaliste local. Cela consiste également à ouvrir la voie à de nouveaux enquêteurs qui, comme nous, utiliseront les résultats d'enquêtes antérieures.

Après avoir analysé la position stratégique des conducteurs de bus, avec sa centralité, son accessibilité, et l'omniprésence, la présence étendue et nombreuse sur le territoire des travailleurs nous allons nous concentrer sur les autres catégories de travailleurs potentiellement dans d'autres secteurs stratégiques. d'étudier comparativement les catégories d'analyse que nous avons entreprise dans cette première partie.

L'ensemble de l'étude de la conscience et du travail critique en mouvement dans le micro et la macro dans le mouvement syndical se fonde sur le mouvement de la classe. Une construction syndicale par le bas, des comités de base unissant les forces politiques autour de la base organisée, les armes de la critique au pouvoir direct et populaire. Les grèves ne traverseront le pays que si elles sont construites et ne deviendront des grèves politiques de masse que si elles ont un élément direct et populaire fédérateur.

Les commissions et conseils n'ont pas besoin de l'autorisation de la bourgeoisie pour exister. La politique de masse ne se construit pas sans une politique des cadres ni sans entrer dans la périphérie et les lieux où les conducteurs de bus et les travailleurs 'rodoviários' se rassemblent. L'organisation est un travail scientifique de base. Le travail d'expansion résume le travail de création de commissions, de politiques de cadres et de masse ; et de renouvellement par la confrontation, l'infiltration et l'expansion elle-même dans la lutte des classes.

Notre étude en sept étapes a démontré que grâce à une vaste étude détaillée : 1 - Nous avons essayé d'en étudier plusieurs en détail pour : premièrement, comprendre la catégorie et deuxièmement, dans cette étude générale, découvrir les cadres que nous devons étudier de plus près. 2 - Que la construction du cours qui, de manière introductive, présentent différentes catégories et sujets aux travailleurs, sert aussi d'introduction à l'enseignement de la lutte des classes pour la classe ouvrière et sa politique. Ce qui leur fait également développer une plus grande proximité avec la science et l'analyse scientifique critique. 3 - La participation au processus électoral syndical basé sur son renouveau représente « une école de lutte », une opportunité de prise de conscience pour les cadres, pour la catégorie organisée, pour les conseils ouvriers et aussi pour les structures syndicales. 4 – Que là où il y a des ‘cadres’ avec les conducteurs de bus, en matière de qualité et de quantité, il y a une amélioration de la centralité, de l'accessibilité et de la portée comme omniprésence la force des travailleurs. 5- que la performance de ces « cadres » dans les conseils ouvriers les rend encore plus forts et plus puissants. 6- qu’après avoir étudié la catégorie dans une large consultation avec des questions très objectives nous aide à comprendre les processus de prise de conscience dans la base organisée et dans la base non organisée. 7 - Ce sera dans l'exercice de la lutte contre la fragmentation et la construction d'un syndicalisme national unitaire, que la lutte locale, régionale et mondiale sera renforcée. Et vice-versa.

La conclusion de cette partie est directement liée à la capacité de « trouver des cadres chargés de la tâche », mais en même temps d'arracher la masse générale inorganisée à l'état de nécessité général et immédiat dans lequel elle vit, et de pourvoir à partir de sa propre lutte « le temps de la pensée critique et de la réflexion » : discipline, et un bon contenu pour une réflexion critique. Chez les ‘rodoviários’, la conscience participative peut créer un espace interne « en soi », donc double pour germer, de la conscience professionnelle et positionnelle à la conscience politique engagée et disciplinée, participative par excellence comme condition de réussite de l'organisation révolutionnaire des ‘rodoviários’; a priori on peut dire que sans un minimum de cela, le ‘rodoviário’ ne s'organise pas correctement. Nous avons débattu de la thèse de la centralité ‘rodoviária’ et analysé sa substance, comment les ‘rodoviários’ sont devenues importantes pour « faire fonctionner » le système dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, portant la classe ouvrière dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, mais ce doit être connecté à d'autres secteurs également centraux.

Nous avons discuté de sa capillarité dans les lieux clés de la métropole de Rio de Janeiro et de ses environs métropolitains, ce qui pour être encore plus détaillé nécessiterait des études futures, mais il est bien expliqué que cela, en raison de l'arrangement capitaliste 'rodoviário', se répète dans les régions métropolitaines du Brésil et peut-être dans toute l'Amérique latine en raison de la dépendance au transport routier et 'rodoviário', en raison de la dépendance brésilienne que nous allons analyser.

Ce qui nous ramène à sa centralité dans le micro et la macro parallèlement à d'autres formes classiques d'organisation, pour tous ceux qui disent que 'le travail est terminé', et avec lui la forme classique d'organisation. Nous avons discuté de son accessibilité, l'accès à un bus permettant une bonne « conversation et débat » avec les 'rodoviários'. Et l'existence de plus d'un millier de villes au Brésil, sans parler de l'Amérique latine, avec le même profil de défi organisationnel de la catégorie des 'rodoviários' montre le lien entre cette capillarité et la centralité de ces travailleurs. Ce qui doit également être plus détaillé et étudié dans chaque ville et région métropolitaine.

Les 'rodoviários' sont la partie visible du pouvoir des travailleurs des transports en déplacement dans la ville, et montrent comment fonctionne le mode de production et de circulation dans chaque ville. Ils se présentent comme plus disponibles et présents que tout autre travailleur des transports dans le système capitaliste local, national et latino-américain. Nous rappelons que détailler ces données est un approfondissement du processus organisationnel si combatif, classiste, unitaire et internationaliste.

Si la puissance concentrée, accessible et généralisée de la catégorie 'rodoviária' saute aux yeux les plus attentifs, son détail et son étude demandent rigueur et raffinement de l'activité scientifique. Nos arguments soulignent cette centralité dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro dans l'agencement actuel du mode de production capitaliste globale et locale, nous soulignons également que le sujet historique continue d'être l'ensemble de la classe ouvrière dans la production et la circulation de toute la chaîne de production humaine. Bientôt nous passerons aux auteurs qui, à partir de ce défi 'rodoviário', nous aiderons à analyser de manière critique la formation concrète, l'organisation, la lutte et la situation des 'rodoviários' dans l'ensemble des travailleurs stratégiques. Comprendre la montée des luttes de 2012, 2014, 2017 dans la catégorie qui impacte la lutte syndicale et politique de la classe ouvrière aujourd'hui ; et l'étude des processus de conscience de classe ; plus la recherche robuste 'en soi' pour se connecter avec les autres parties de la classe ouvrière et approfondir le débat.

Le changement dans le mode de production capitaliste brésilienne et dans le monde en ce 21ème siècle, démontre l'importance des travailleurs stratégiques, dans le transport, la logistique et dans la partie quotidienne de la région métropolitaine de Rio de Janeiro des 'rodoviários', montrant que remonter aux livres 2 et 3 du Capital de Karl Marx (plus dédiés à l'importance de la circulation dans le système) permettent de comprendre nos villes, mais il faut que ces opérateurs de transport urbain de voyageurs et de marchandises comprennent eux-mêmes: l'importance de la circulation dans le capitalisme et sa crise politique pour la gestion de la production et modes de circulation.

Au préalable, nous vérifions la passion et la rigueur de la recherche scientifique pour l'étude de cette parcelle conjoncturelle et de ses rapports de production et de pouvoir politique, à partir de l'étude du travail, entre son processus de précarité et de prise de pouvoir populaire, car c'est dans ces lieux de travail et logement, dans les territoires, que la lutte des classes existe et que la guerre des classes s'accroît de plus en plus : entre le mode de production capitaliste et les ouvriers les plus stratégiques, il y a la circulation, le transport, et le transport 'rodoviário'.

Nos conclusions préliminaires dans la première partie visent à faire un bref résumé concluant de cette enquête et en même temps, comme nous l'avons dit, à faire le lien avec les chapitres suivants, et aussi avec les futures enquêtes des conducteurs de bus ou 'rodoviários'. L'analyse des sept enquêtes et principalement de la septième étude de cas que nous venons de conclure sur la catégorie 'rodoviária' à l'échelle nationale, nous fait également poursuivre ce mouvement d'étudier le micro et la macro de l'analyse concrète, en préparant une étude encore plus large qui fait référence aux similitudes avec la situation des 'rodoviários' en Amérique Latine avec ses spécificités. Et ainsi, analysant le micro, mais aussi la macro, nous concluons au préalable l'objectif majeur: rejoindre l'étude du mouvement de la conscience de la catégorie 'rodoviária' dans le micro, pointant vers l'étude de la conscience participative dans la macro.

La conscience participative des travailleurs, dans le mouvement populaire massif né du processus de récupération, de renouvellement et d'optimisation de l'outil syndical, de l'organisation politique des cadres et commissions et conseils politiques est une nécessité, centre d'études des 'rodoviários eux-mêmes' pour leurs problèmes concrets et historiques. Jamais la maxime, 'prends ton temps', dans la lutte et l'organisation, dans l'étude et le détail, n'a été aussi importante. Existe la nécessité de transformer ces études en données et des travailleurs spécifiques analysés collectivement.

Cela a été clairement écrit dans la « Carta de Recife » que nous avons exposée ici. Un pas semble avoir été franchi. Les questions qui se posent sont de savoir si l'effort local sera équivalent. L'analyse de 'l'expérimentation rodoviária' complète les auteurs centraux de cette enquête, notre analyse de la centralité de la classe 'rodoviária' dans 'l'agencement contemporain du capitalisme brésilien' et mondial dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, avec son accessibilité et sa capillarité sont étudiés concrètement du début à la fin de cette partie. Les deux parties suivantes ont pour tâche d'ajouter des éléments théoriques et de rejoindre d'autres catégories afin que notre analyse devienne encore plus riche dans sa forme comparative et d'investigation.

Ce débat difficile a été observé avec une partie des travailleurs, et ils l'ont reçu avec beaucoup de curiosité et de volonté de débattre, bien que peu préparés au débat ci-dessus, ils ont accepté le débat avec les médiations nécessaires. Réalisant que le capital en crise intensifie son attaque et que le recul des travailleurs est perçu comme une faiblesse, de plus en plus de capital cherche à surmonter la crise en réorganisant son attaque. L'attaque spécifique pour la catégorie 'rodoviária' comme la grande quantité des décès par covid 19 posent le défi d'approfondir l'étude de sa défense organisée.

Le grand défi devient donc d'étudier comment la vision de la victoire de classe, la dynamique de la défense en profondeur, dans le mouvement politique de la victoire de classe, est maintenue face à l'attaque en profondeur. Le débat du mouvement qui récupère et renouvelle l'outil syndical, la création de commissions de base, l'étude des cadres 'rodoviários' dans la création d'un mouvement de base organisé et général, pour contribuer à un mouvement de masse politique et général. Le grand secret de transformer 20 travailleurs en 200, 50 en 500, 100 en 1000 ou 10000 ou 1000000 nécessite un processus cumulatif d'organisation. Comprendre que la masse inorganisée, piégée dans les réseaux de survie, ne s'additionnera que lorsqu'elle percevra une réelle possibilité de gagner. Nous avons modestement entrepris d'étudier son côté rodoviário dans sa partie la plus organisée de la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Nous cherchons à préparer l'étude de la social-démocratie dans les chapitres suivants sous l'angle de la critique du travail de base ; et dans ce processus, l'étude de l'augmentation de la participation des travailleurs, basée sur l'étude de la conscience, l'étude de l'avant-garde communiste et socialiste ainsi que les rodoviários pour s'appuyer sur le travail critique de terrain des comités de base et sur l'organisation politique des cadres pour récupérer et optimiser la représentation 'rodoviária'.

La partie suivante réserve l'analyse du mouvement politique de la catégorie 'rodoviária' au-delà des autoroutes et routes reliant d'autres parties de la classe ouvrière, comme l'observation critique la plus importante évaluée dans cette thèse ; et l'étape suivante va plus loin pour évaluer les éléments théoriques, la méthode et la théorie critique de la critique, à la fois comparative *per se* par les transports et les travailleurs stratégiques. Nous avons ouvert la voie au comparatif du local par rapport à l'universel, et nous nous sommes penchés sur la critique de la théorie et de l'organisation au cours des 40 dernières années. Les 'rodoviários' ouvrent la voie à la critique de la centralité organisationnelle, puis à la critique concrète de l'organisation concrète, et enfin elles ouvrent un monde à la critique de notre propre critique organisationnelle.

Les enjeux sont grands : continuer à étudier pour déterminer s'il existe au sein de cette catégorie, considérée, selon notre hypothèse, comme centrale la centralité, et nous ajouterons des éléments considérables pour le soutenir davantage auprès des travailleurs, comme la plus locale des travailleurs du transport et des stratégiques.

Analyser un potentiel internationaliste qui ajoute les enjeux sociaux de la catégorie 'rodoviária' à ses enjeux apparemment plus lointains, comme le changement climatique, l'autosuffisance locale et globale des transports dans le cadre de la lutte des classes ; et s'il y a possibilité d'unir la lutte concrète des 'rodoviários' à celle-ci, dans les manières de faire réfléchir. Comme nous avons pu le vérifier lors d'entretiens préalables avec les cadres 'rodoviários', nous avons une porte large pour avancer sur ce dossier si les médiations sont bien faites et si les étapes sont bien transposées.

Comme nous avons essayé de le démontrer, les 'rodoviários' sont accessibles, et à n'importe quel arrêt d'autobus, nous y avons accès; il a capillarité, dans les plus de 1000 municipalités de plus de 30 000 habitants, toutes ont des 'rodoviários'; tous les 20 villes dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ont des 'rodoviários avec un syndicat. Le bus passe devant notre maison dans le mouvement de la ville, c'est un potentiel fonctionnaire de la ville, il relie la ville aux besoins individuels. Quand on étudie la ville, on étudie les 'rodoviários', on étudie un « serveur » qui connaît sa ville, chaque point d'embarquement c'est un port d'embarquement pour la sensibilisation ; y compris un travailleur pour débattre de la propriété collective des moyens de transport et de production, que le travail ne peut pas devenir un esclavage, et que le monde ne peut pas finir pour que quelques-uns deviennent encore plus riches.

Mais quel serait l'objectif stratégique de ces travailleurs dans leur processus de récupération de leur propre outil syndical, de leur forme organisationnelle et de leur lutte immédiate dans la lutte historique ? Reste à savoir si la maturité politique de la conscience pour le contrôle complet et direct de la circulation est dans le mouvement que cette concrétude opère dans les têtes 'rodoviárias' : la conquête du contrôle direct de la circulation des bus va de pair avec la conquête de la État et la communauté; construire des transports économiquement et écologiquement autonomes pour servir la communauté et la planète Terre ; la possibilité de desservir adéquatement la ville avec périodicité, sécurité et dignité, avec un contrôle direct au service de la communauté? Nous essaierons d'avancer ces questions et d'autres, en individualisant le travail, la portée afin que les réponses soient dans la langue de la classe.

Le contrôle direct ne consiste pas seulement à conquérir des droits, de meilleures conditions de travail et un salaire équitable, mais c'est la lutte pour le pouvoir afin de contrôler la production et la circulation, l'embauche, 'closed shop', le licenciement et la retraite des travailleurs. En même temps, la prise de conscience de l'autosuffisance de la ville, de la planète dans le changement climatique n'est pas quelque chose qui viendra sans vaincre la lutte immédiate 'rodoviária', son intérêt de classe, et les intérêts de la communauté où ces professionnels où ils travaillent et vivent quotidiennement. Tout doit fonctionner : la lutte concrète du travailleur, communauté, classe et de la planète.

Dans notre étude des 'rodoviários' nous percevons le lien théorique et la méthode scientifique propre à cette analyse, mais aussi le lien pratique avec d'autres catégories ; nous nous rendons compte de la nécessité de soumettre la critique, la théorie, les unités et la méthode aux ouvriers et de respecter leur direction, respecter la volonté et le temps de l'ouvrier organisé ; le syndicalisme 'rodoviário' exige des techniques patientes, disciplinées et raffinées d'organisation, de formation et de recherche dans sa complexité, pour comprendre son courage, sa justice et sa simplicité. Un syndicalisme populaire et à la fois avant-gardiste; et de manière stratégique, nous ouvrons l'opportunité de penser à l'autosuffisance de la ville pour la planète, du local au global, du micro aux macro dans un mouvement dialectique. De cette manière, des possibilités d'organisation défense contre l'attaque du système mondial en place ; et avec une simplicité populaire, il est possible de relier le salaire au climat et l'autosuffisance à la planète. Nous sommes convaincus de la force des processus étudiés, et comme ils peuvent se connecter à d'autres processus plus larges en dehors des mécanismes de 'pilote automatique'.



Des mécanismes imposés par le système sous la forme de 'l'état de nécessité' et du formatage académique, dans nos approches : nous les approchons de la connaissance ; tout peut être débattu dans ces processus de conscience, la communauté pour des communes, l'espace de travail pour la force de travail ; une qualité de vie pour un monde plus durable et écologique, communautaire et global. La récupération de l'outil syndical pour abriter cette prise de conscience critique comment mieux s'organiser, en plus d'un papier sur l'étagère ; quelque chose à tester, à manipuler, et à critiquer.

Dans le processus de prise de conscience, il lui faudra comprendre plus la situation de la catégorie dans la classe ouvrière dans son ensemble, son métier quotidien comme utilité pour l'organisation générale - ses carences - le travail déshumanisé par le patron, aliéné, en concurrence ; la santé; la violence patronale et systémique dans la ville; et le rôle de l'avant-garde qui va et vient là-bas ; l'action de la base organisée par le général ; le processus de transformation de la conscience de classe en action de la praxis et du temps de classe, sa conscience participative étudiant la classe et l'ennemi de classe ; et au-delà de la catégorie 'rodoviária', l'étude de toute la classe dans sa centralité et sa diversité, connaissant les différences chez les jeunes, les femmes ; minorités et diversité.

En même temps, étudier ce Brésil diversifié dans ses milliers de villes à partir des différentes «catégories 'rodoviárias'» dans chacune d'elles, des classes populaires détaillées, qui nous emmènent du Brésil à l'Amérique latine, au monde, dans cette enquête sur le respect du pouvoir direct, sans perdre la centralité 'rodoviária' dans le travail et dans la révolution. Cette pandémie prouve que le travailleur déplace le pays dans cette région métropolitaine, pas seulement pour diriger ou être dirigé, mais potentiellement pour mener sa politique dans la politique de classe. Dans ce laboratoire général, dans les 'rodoviários', nous observons la critique du travail de base, dans les secteurs des transports, et stratégiques, dans les chaînes de valeur en mouvement.

Dans ce mouvement, les 'rodoviários' de Niterói promettaient « d'occuper les avenues » : « Si nous gagnons les élections, nous nous réunirons 200 ou plus, à 7 heures du matin, et nous marcherons le long d'Alameda São Boa Ventura à Fonseca à Niterói de l'hôpital Getulino à l'accès au pont Rio - Niterói, avec nos bannières, nos voix, nos corps invisibles, car nous serons vus et nous ne laisserons pas passer une voiture. Ce jour-là, les maires de toute la région métropolitaine nous verront apparaître et sauront que nous existons et les patrons sauront que nous avons le pouvoir », déclarent 'Daniels et Joels'.



## Deuxième Partie

### Analyse critique de l'expérience syndicale dans les secteurs aériens, ports et docks, pétrolier et maritime

## Introduction

La deuxième partie est consacrée à l'analyse critique de notre investigation de thèse. Nous voulons démontrer dans cette partie intermédiaire l'importance d'enquêter sur les travailleurs du transport et les travailleurs stratégiques, comme séquence complémentaire à l'étude des conducteurs de bus, dans ce que nous avons déterminé comme paramètres de centralité dans le système, dans les processus de sensibilisation et dans l'action, le militantisme, ainsi que dans l'investigation objective de son pouvoir populaire stratégique, de son accessibilité et de sa présence, dans ce que nous appelons l'omniprésence. Cette partie est bâtie et s'appuie sur la première partie du travail, à des fins de comparaison et de complémentarité de l'étude réalisée dans la première partie.

Dans le quatrième chapitre nous faisons cette étude, en partant d'une analyse critique de l'organisation, mais principalement de la théorie organisationnelle et néolibérale, présentes ces quarante dernières années dans la conscience et l'organisation des aériens; et nous le faisons en montrant s'il existe un contrepoint théorique et organisationnel. Nous avons étudié la théorie patronale de l'attaque contre le monde du travail, en analysant la réponse des travailleurs sous forme de résistance dans le transport aérien. Nous étudions également les limites de l'organisation et de la théorie sociale-démocrate dans la conduite de sa réponse à la résistance, à la défense et lutte stratégique, à commencer par les travailleurs des transports aériens, plus particulièrement les aériens.

Nous étudierons dans le cinquième chapitre les travailleurs portuaires pour comprendre leur culture, leur histoire et leur lutte dans leur débat et apprendre la théorie de la révolution brésilienne, dans leur capacité stratégique à interrompre localement le transport de marchandises mondiales. Dans le sixième chapitre les travailleurs du pétrole dans leur expérience de construction de fronts populaires à partir de leur propre structure stratégique à Rio de Janeiro entre 2012 et 2017. Et dans le septième chapitre les marins et les ouvriers des chantiers navals en tant que travailleurs classiques dans l'expérience organisationnelle par excellence, dans la méthode et le micromouvement macro, qui fait référence à condensant l'analyse critique, la construction théorique, l'unité stratégique et le mouvement critique organisationnel global local et vice-versa.

Dans dans cette partie 'intermédiaire', nous étudions la critique du travail d'organisation des travailleurs stratégiques, à partir d'analyses critiques théoriques du projet néolibéral et du projet 'démocratique populaire' des travailleurs en social-démocratie.

L'effort d'analyse critique qui nous amène à étudier la théorie de la révolution brésilienne dans son débat parmi les travailleurs les plus stratégiquement placés dans le territoire et dans le temps ; de la théorie que nous appelons : « théorie de la révolution brésilienne » comme une théorie débattue et datée par ses auteurs classiques au XXe siècle dans ses possibilités d'être étudiée et débattue au XXIe siècle ; de la construction de l'unité par les fronts populaires ; et à travers la compréhension de la méthode et de l'action organisationnelle, et la création du mouvement politique pour la création du pouvoir populaire.

Nous considérons l'étude de ces « catégories doubles » : comme l'étude d'une catégorie de travailleurs et d'une catégorie scientifique d'analyse. Les catégories des travailleurs aériens, des ports, du pétrole et des gens de la mer. Qui sont étudiés à travers des catégories analytiques, structurées et scientifiques, la théorie elle-même. L'unité et la méthode sont étudiées pour une analyse critique efficace de l'organisation des travailleurs stratégiques, en micro et en macro, pour la construction du pouvoir populaire, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Les relations de recherche et d'étude entre les différentes catégories de travailleurs, et les différentes catégories scientifiques de l'étude se manifestent également dans un mouvement micro et macro.

## Chapitre IV

### Analyse critique du secteur aérien

#### Analyse de la défaite organisationnelle comme une défaite théorique contemporaine

« En 1985, nous n'étions que 2 000 travailleurs syndiqués au Brésil. Lorsque nous avons remporté la présidence du syndicat, à la fin de la même année, nous étions 22 000 travailleurs ! Nous avons investi tous les lieux de travail avec un formulaire de syndicalisation dans nos mains et nous sommes parvenus à contaminer tout le monde avec notre enthousiasme, maintenant le syndicat sera fort, maintenant c'est à notre tour, c'est ce que nous disions ! <sup>1</sup> »

Dans la deuxième partie nous montrerons comment le système capitaliste met l'accent sur la progression de son attaque contre le monde du travail, en même temps dans le quatrième chapitre il nous faut mener une analyse critique de cette attaque à travers l'analyse critique de la théorie néolibérale et de la théorie social-démocrate chez les ouvriers aériens, comme celles qui illustrent le mieux une défaite stratégique. L'analyse critique des ouvriers aériens est l'analyse critique de la défaite organisationnelle et théorique sociale-démocrate contemporaine pour les ouvriers stratégiquement importants et pour le secteur des transports dans l'histoire récente de ce pays.

Et dans sa possibilité de construire le pouvoir populaire à partir de sa position stratégique dans le territoire et dans le temps ; et en ce sens, les paramètres enquêtés sont comparés aux chauffeurs de bus, ainsi qu'à ceux que nous analyserons ci-dessous. Confrontant la stratégie ouvrière à la stratégie patronale, on se demande comment les deux, apparemment antagonistes, peuvent apparaître, au sein du conflit de classes, comme la même stratégie.

« Une stratégie n'est pas une simple somme de formulations qu'une certaine force politique présente comme sa lecture particulière de la réalité et une proposition concernant les voies de transformation sociale proposées ». <sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Nelsides Diniz mécanicien d'entretien d'avions chez Varig (la plus grande compagnie aérienne brésilienne à l'époque) et ouvrier en 1985 à Rio de Janeiro. Interviewé pour l'enquête en 2020.

<sup>2</sup> IASI, Mauro, La stratégie démocratique populaire, Marília, Lutas Anticapital, 2019, p 431, 437).

« ... Une stratégie exprime dans son corps une synthèse de son époque historique, les contradictions historiques cristallisées dans un moment de contradiction entre les forces productives avancées et les rapports sociaux existants, les classes en lutte, leurs intérêts et personnifications, le rapport de forces, les formes politiques, ainsi que l'ensemble des représentations qui constituent la conscience sociale de cette époque. Lorsque nous disons que la stratégie qui a prévalu dans la période qui s'achève était la stratégie démocratique et populaire, nous n'essayons pas d'aplanir les divergences et la lutte entre différentes propositions et forces politiques qui partagent notre époque, mais d'affirmer qu'elle a vient d'exprimer quelque chose de plus substantiel qui nous englobe tous, y compris ceux qui critiquent cette alternative »<sup>3</sup>.

Dans notre analyse critique des travailleurs aériens, nous trouvons l'analyse de la défaite organisationnelle et théorique contemporaine, par la victoire hégémonique du patronat, sur la résistance sociale-démocrate, servir de paramètre de comparaison pour l'ensemble des aériens, qui sont ceux qui exemplifient le désarmant théorique et, par conséquent, organisationnelles, de la classe ouvrière dans son secteur le plus stratégique, même si les aériens sont héritières d'une grande culture, histoire et lutte. On observe sa baisse de puissance d'intensité organisationnelle associée à la montée des forces patronales et à la montée de l'hégémonie sociale-démocrate dans la défense de la catégorie.

L'étude effectue un mouvement d'analyse historique entre les travailleurs aériens des années 1950, 1960, 1970 avec les travailleurs des années 1980, 1990, 2000 pour analyser de manière critique le degré de désarmement théorique et organisationnel des quarante dernières années, dont le centre d'analyses se situe entre 2012 – 2017. Dans ce sens, nous avons entrepris une enquête sur la lutte contre la privatisation des aéroports en 2012, la lutte pour sauver la communauté de Tubiacanga lors de la visite du Pape en 2013, en plein milieu des « journées de juin », (jornadas de junho) ou les luttes pour faire face aux « enchères de pétrole » dans la privatisation partielle de Petrobras, et les luttes pour la construction de la « grève internationale » autour de la coupe du monde de football au Brésil en 2014, la participation des travailleurs à la grève générale de 2017 et et enfin, l'étude mise à jour de ces travailleurs lors du séminaire d'organisation et d'étude de l'aviation FNTTA / FUSA, qui a eu lieu à Manaus - Brésil en 2022.

---

<sup>3</sup> Ibidem ibidem IASI, Mauro, La stratégie démocratique populaire, Marília, Lutas Anticapital, 2019, p 431, 437.

«Il nous semble donc qu'une période de réaction prévaudra à court terme, dans laquelle la résistance de classe est l'élément central. Cependant, ce ne sera pas seulement en résistant que notre classe trouvera le moyen de dépasser les limites de l'expérience qui se termine maintenant. Il faudra rompre avec la stratégie en vigueur jusque-là, qui, comprenant les déterminations historiques, publiques et économiques de notre formation sociale, peut trouver, avec la classe, à partir de sa lutte immédiate, les voies d'une émancipation nécessaire et inéluctable. <sup>4</sup>»

Un consultatif à l'étude des chauffeurs de bus, une étude comparative, mais cette fois réalisée avec les aériens qui a été fait avec des témoignages dans la période de notre étude par rapport aux périodes immédiatement avant et après, et l'enquête active et participative de l'enquêteur dans chacun des événements décrits ci-dessus. En raison de la nature de la recherche découlant de l'expérience du chercheur à son niveau le plus profond, l'auteur accumule des connaissances et du matériel de recherches non traditionnelles au cours des 20 dernières années, mais avec un accent important sur la période couverte par les exemples ci-dessus : 2012 - 2017.

▪ Contexte : le contexte d'investigation de l'attaque systémique contre le monde du travail illustré par les travailleurs aériens.

La compréhension de la genèse de l'aviation civile brésilienne et de l'organisation des travailleurs du secteur est indispensable pour mesurer temporellement leur évolution dans le temps et pour analyser les phases d'apogées, de déclin, leurs causes et leurs conséquences. L'aviation civile naît dans les années 1920 et les premiers syndicats (un syndicat de navigants à Rio, et un syndicat qui représente le personnel au sol) voient le jour au début des années 1940. Ces syndicats se renforcent pour atteindre leur apogée à partir de 1958. Les grèves générales de 1960-1962 sont majeures puisqu'elles permettent d'obtenir du gouvernement social-démocrate 'trabalhista' en place une réglementation spécifique au secteur qui détermine des horaires, un salaire minimum et de meilleures conditions de travail et les travailleurs du secteur sont les premiers à obtenir 30 jours de congés payés.

---

<sup>4</sup> IASI, Mauro, La stratégie démocratique populaire, Marília, Lutas Anticapital, 2019, p 438.



L'année 1963 est également une période majeure qui connaît une grève nationale de soutien au commandant Melo Bastos président du syndicat de navigants SNA- (FNTTA), licencié parce qu'il souhaitait mettre en place une compagnie nationale AEROBRÁS, compagnie publique contrôlée par les travailleurs au service des usagers. *La grève de solidarité avait le soutien de tous les travailleurs des transports et des secteurs stratégiques et illustre la construction d'une grève politique* telle que rapportée par les grands journaux de l'époque.

« Les aéronautes ont déclaré une grève illimitée à partir de minuit hier, obtenant la solidarité immédiate des 'cheminots de Leopoldina et Central'. Le mouvement est lié au limogeage du commandant Paulo de Mello Bastos de VARIG, qui s'est rebellé contre les compagnies aériennes, déclarant dans une récente émission télévisée pour la création immédiate d'AEROBRÁS... Ils le font pour défendre la loi qui garantit que leur employé dans l'exercice du mandat syndical ne peut être licencié. Cette garantie est fondamentale pour leurs syndicats ou leur autonomie lorsqu'ils sont touchés par la coercition de leurs dirigeants. <sup>5</sup>»

Le coup d'État de 1964 viendra tuer dans l'œuf ce projet de compagnie publique de service d'intérêt général, amorçant ainsi la première phase de déclin jusqu'en 1978. À partir de 1979, une nouvelle phase d'ascension commence avec un pic à partir de 1985, avec les grandes grèves de 1986, 1987, 1989 puis une phase de déclin à partir de 1995 et s'amplifie en 1998 dans un contexte de scission syndicale majeure à la FNTTA (Fédération nationale des travailleurs de transport aérien), qui voit naître la FENTAC-CUT (Fédération nationale des travailleurs de l'aviation civile). « La capacité qu'ont les travailleurs des compagnies aériennes de briser les entités syndicales est une évolution des 'pratiques héritées' des théories et des formes d'organisation des groupes de gauche qui ont formé la direction syndicale et se sont constitués à partir des années 1970 <sup>6</sup>».

Une période de déclin également marquée par la grève de l'entreprise externalisée 'Sata' en 2003 avant sa disparition définitive et par la perte de droits en 2001 sur la convention collective du secteur. L'attentat du 11 septembre 2001 marque profondément le changement du secteur.

---

<sup>5</sup> Journal 'Correio da Manhã' – Rio de Janeiro – Vendredi 31 mai 1963.

<sup>6</sup> Vito Gianotti dans une interview en 2012. L'auteur du livre sur les travailleurs de l'aviation au Brésil explique comment l'unité des travailleurs du secteur est un thème central de son travail.

Les effets de la scission de la FNTTA sont aussi déterminants pour comprendre l'échec des organisations syndicales qui tentaient de sauver un modèle aérien symbolisé par les grandes compagnies brésiliennes, Varig, Vasp et Transbrasil.

C'est à partir de 2003 que la FENTAC-CUT choisit de prioriser la négociation (lobby) avec le parlement et le patronat avec l'arrivée du gouvernement progressiste au pouvoir. Ce rapport « privilégié » et cette nouvelle approche de négociation s'est traduite par un affaiblissement de l'organisation des travailleurs, un déclin du nombre de mouvements de grèves, l'échec du mouvement de grève de 2003, 2010 et de celui de 2012 qui sera le dernier organisé par la FENTAC-CUT. Ce n'est qu'en 2016 avec l'arrivée de la droite libérale au pouvoir, que l'on assiste à un nouveau rapprochement des deux fédérations aériennes rendu possible par le rapprochement des tendances sociales-démocrates, socialistes et communistes de ces mouvements.

Depuis 1998 le contexte syndical de la période est émaillé de divisions syndicales et idéologiques, de « reprise en main » du secteur par la confédération (CUT) au détriment de CONTTMAF, désormais incontournable et se traduit progressivement par une montée du corporatisme dans le secteur et une politique d'accompagnement de la politique du PT (parti ouvrier), dans le même temps des milliers de cadres syndicalistes qui intègrent le gouvernement (à partir de 2003). La FENTAC-CUT tente dans la même période de mettre en place un plan de sauvetage et de relance de l'aviation civile, appelé « PRESA » qui n'aboutira pas. « Je suis un ami de Lula et je vais aider à résoudre ce problème », a déclaré le grand leadership des aéronautes à l'époque Graziella Bagio <sup>7</sup>.

La crise de 2008 vient percuter également le sort des travailleurs de l'aviation civile entraînant une première vague de licenciements et une dégradation progressive des conditions de travail et des salaires. En 2017, les travailleurs participent à la grève générale dans un contexte d'unité dans la lutte entre FNTTA et FENTAC-CUT. *Ces bouleversements politiques et syndicaux, illustrés entre autres par un glissement pratique de la social-démocratie vers le socialisme libéral se concluent par la privatisation des aéroports, la fin des compagnies nationales, la réduction des effectifs des compagnies aériennes, le démantèlement du secteur, l'émergence des compagnies à bas coûts et une nouvelle précarité généralisée pour les travailleurs de l'aviation civile.*

---

<sup>7</sup> Cette phrase entendue par le chercheur lors de rencontres entre navigants et aériens en 2004 et en 2005 résume comment les négociations pour « sauver Varig » ont oscillé entre farce et tragédie, servant aussi de dérision dans la base organisée et au sein de la direction syndicale.

La crise pandémique de 2020-2022 porte un coup sévère au secteur entraînant la réduction de 50 à 70% du nombre de travailleurs et une nouvelle précarisation.

· Notre analyse sur le détachement des travailleurs du secteur aérien du débat politique se base sur les quarante dernières années avec un focus sur la période de 2012 à 2017.

De 1998 la soumission de la stratégie extérieure des travailleurs coïncide avec le départ forcé de toutes les autres forces politiques organisées du syndicat. Quelque chose qui a commencé dans les années 1990 est passé par un long processus de renforcement de l'idéologie social-démocrate dans le syndicat, sous la forme d'une théorie et d'une pratique d'entreprise. Ces trois témoignages recueillis au cours de vingt ans d'observations montrent comment la théorie sociale-démocrate affecte le syndicat :

« Occupez-vous des problèmes d'aviation et laissez la politique de côté ! Je suis fier d'avoir contribué à 'pacifier' notre syndicat, car avant 1998, seule la politique était discutée ici, et la politique générale du pays était débattue d'une manière qu'un groupe combattait avec l'autre et n'avait pas la capacité de gouverner pour le bénéfice immédiat de la catégorie»<sup>8</sup>.

Comme l'a montré la réalité des quarante dernières années, ce qui commence entre les mains de la social-démocratie, puis se poursuit entre les mains de la bureaucratie syndicale de droite, avec l'opportunisme dans le syndicat de Rio de Janeiro à partir de 2018, après que l'actuel comité syndical n'ait pas tenu une seule assemblée, une seule manifestation et une seule grève majeure au cours de cette période à Rio de Janeiro: « Comme les aériens ne veulent pas se battre, nous sommes heureux de faire du bon travail et d'avoir 400 mille reais en espèces dans le syndicat »<sup>9</sup>

Et, enfin, on peut le comprendre par la phrase prononcée peu après la victoire de Lula en 2002, par l'un des plus grands dirigeants de l'aviation brésilienne, au siège historique du SNA, Syndicat National, le plus grand syndicat de l'aviation au Brésil à l'époque: « Maintenant tout le monde va arrêter de se battre et va attendre que le gouvernement se batte pour nous, mais c'est tout ce qu'on ne peut pas et qu'on ne doit pas faire »<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Témoignage du président des aériens SNA José Galdino da Silva en 2007.

<sup>9</sup> Déclaration du vice-président du syndicat de Rio de Janeiro Simarj Alexandre Menezes en 2022.

<sup>10</sup> Témoignage recueilli à partir de la déclaration de Selma Albino, le président du syndicat SNA par le chercheur lui-même en 2003

Mais ce secteur est intéressant d'un point de vue stratégique, puisqu'il a connu une période d'apogée avant de devenir moribond syndicalement. Le secteur a en effet été rapidement touché par les politiques de libéralisation du ciel, de privatisation forcée dans les aéroports avec la fin des monopoles d'État pour correspondre aux lois de concurrence imposées par le marché néolibéral. Ces politiques mondialisées ont conduit à l'extinction de nombreuses compagnies nationales, permettant au marché du Low-cost de s'imposer en modèle. La sous-traitance généralisée a entraîné une fragmentation des métiers dans le secteur, affaiblissant de fait les modes organisationnels. Dans le même temps la mise en place de 'HUB stratégiques' (lieux avec un flux important d'avions, de passagers et de fret) est devenue le modèle en vigueur et les aéroports de Rio de Janeiro sont ainsi devenus éminemment stratégiques.

*Par ailleurs notre critique porte essentiellement sur le travail syndical des cadres aériens au sol des aéroports de Rio de Janeiro. La critique de l'organisation de l'ensemble des travailleurs stratégiques est avant tout une critique de la théorie revendiquée par les organisations syndicales. On peut constater que le processus de développement de la conscience individuelle et collective rencontre un certain nombre d'obstacles qui relèvent non seulement de la théorie et de l'organisation patronale mais aussi de la théorie qui conditionne l'organisation syndicale.*

« Rompre avec le social-libéralisme <sup>11</sup> ». Rodrigo Castelo a alerté sur les limites de la création d'un pouvoir qui ne passe pas les portes de l'ordre constitué, ni les portes et les halls de l'aéroport. Le social-libéralisme pour Rodrigo Castelo en matière d'organisation se présente comme la face sombre de la social-démocratie, prenant souvent aux travailleurs leur dernier souffle de résistance et d'espoir face à l'organisation ouvrière, le système finissant par en le subordonnant de l'intérieur pour accepter, résigné, par la religion, par la force, par la nécessité, le paquet social-libéral. Les aériens « perdent espoir » dans chaque lutte, s'affaiblissant, car la théorie qui les soutient ne les nourrit pas. Les travailleurs ont besoin de connaître de manière critique toute l'histoire des luttes populaires, afin de pouvoir défendre leur histoire dans le cadre d'une analyse critique. de l'histoire ouvrière face à une analyse critique faite par la théorie de la révolution brésilienne.

---

<sup>11</sup> Phrase prononcée par l'enseignant dans l'activité de formation dirigée par le professeur Rodrigo Castelo avec des travailleurs aériens en 2016 à UNIRIO Universidade do Rio Janeiro

« Féroce, comme en témoignent la grève générale de 1917, le soulèvement anarchiste armé de 1918, le mouvement tenentiste et la marche de la colonne Prestes, la création du parti communiste brésilien (PCB) et du bloc ouvrier et paysan (BOC), le début de l'ère Vargas, la guerre civile qui a éclaté à São Paulo, l'action intégraliste, le soulèvement de l'Alliance de Libération Nationale (ANL), la dictature de l'Estado Novo. Ce furent des temps d'intense agitation des classes subalternes et d'incertitude du bloc au pouvoir dominant, combinés avec l'instabilité économique engendrée par la grande crise capitaliste ».

« ...Après la Seconde Guerre mondiale, un nouveau cycle de la révolution brésilienne a commencé. La période de 1950 à 1970 est unique dans l'histoire de la lutte des classes au Brésil. Il y a eu des événements remarquables : l'élection de Getúlio Vargas et son suicide, la lutte armée dans les campagnes avec la guérilla de Porucatu, la formation de ligues paysannes, le gouvernement JK (Juscelino Kubitschek) et l'entrée des multinationales, la démission de Jânio, la révolte des sergents et des marins, le coup d'État de 1964 et l'hégémonie de l'impérialisme dans le bloc au pouvoir, la grève ouvrière de Contagem/MG, la lutte armée, le début de la soi-disant redémocratisation ».

« Dans ce scénario troublé, nous avons la reprise de la polémique de la révolution brésilienne. Les deux premiers cycles de la révolution brésilienne ont résulté de crises organiques capitalistes; dans ceux-ci, crise économique structurelle et crise d'hégémonie se combinent, dans lesquelles le bloc au pouvoir dominant fait face à de violentes tensions internes et les subalternes se placent sur la scène historique avec une organisation autonome et une conscience de classe révolutionnaire. Les deux cycles, cependant, se sont terminés par des coups d'État orchestrés par les classes dirigeantes, et la montée des masses a été renversée par des mouvements contre-révolutionnaires. C'est dans ce contexte historique de défaite des défenseurs de la Révolution brésilienne, dans ses multiples organisations, stratégies et programmes, que nous avons la formation du bloc idéologique qui a créé les premières bases théoriques de la stratégie démocratique populaire (PDP) <sup>12</sup> ». Cette théorie a évolué avec les arrivées au pouvoir de chefs de gouvernement sociaux-démocrates, qui se revendiquent comme une gauche modérée compatible avec l'économie de marché néolibérale.

---

<sup>12</sup> (CASTELO, Rodrigo, La stratégie démocratique populaire, Marília, Lutas Anticapital, 2019, p. 55, 56)

Rodrigo Castelo développe certaines des idées centrales sur la façon dont le gouvernement social-démocrate du PT finit par adopter des politiques sociales libérales.

Les organisations syndicales ont été nombreuses à modérer leurs revendications à la baisse estimant que la social-démocratie permettait plus de négociation et de consensus. Cela a entraîné un premier effet d'affaiblissement naturel du rapport de forces potentiels.

L'affaiblissement du rapport de forces entraîne plusieurs conséquences qui deviennent de nouveaux obstacles dans le processus de conscientisation. La fragmentation inhérente à la sous-traitance de secteurs qui relevaient précédemment d'une seule compagnie aérienne a conduit à séparer physiquement et contractuellement les salariés impactant ainsi une solidarité naturelle. Ce démantèlement du secteur a permis dans un premier temps à de nombreuses compagnies de sous-traitance pour assister les compagnies aériennes (enregistrement, service bagage, sécurité des aéroports etc.) d'opérer sur le marché. Les systèmes d'appels d'offre sous couvert de concurrence libre et non faussée ont engendré un « dumping social » qui a entraîné les salariés dans une nouvelle précarité. Dans un second temps, l'arrivée des compagnies low-cost a entraîné une précarité revendiquée par le modèle même. L'existence et l'essence du low-cost sont de réduire les coûts et le salariat en est la première victime.

· Le retour du débat politique : *l'enquête auprès des 94 salariés de l'aéroport international de Rio, nous apprend que tous les secteurs de l'aéroport sont touchés par la précarité. Ces entretiens se sont déroulés quotidiennement entre 2013 et 2014*<sup>13</sup>. *Il a fallu six mois pour visiter tous les jours les vestiaires des bagagistes, parler aux ouvriers et les laisser parler, mais au final, les questions se sont concentrées sur trois questions : croyez-vous que vous pouvez arrêter collectivement l'aviation à Rio de Janeiro et Brésil ? Selon vous, comment gagner ou profiter d'un moment de force des aériens lors de la coupe du monde de football au Brésil ? Que pensez-vous que les aériens peuvent réaliser avec ce mouvement de force, de grève et de pouvoir ouvrier ? Dans le premier groupe, ceux qui ont répondu à plus d'un simple entretien, il y a environ 30 travailleurs :*

---

<sup>13</sup> En 2012 et 2013, en collaboration avec les travailleurs de Swissport, Pro Air et Tam, la recherche a été réalisée sans feuilles de questionnaire dont les questions étaient écrites, mais en répétant les questions, laissant place à des réponses qui allaient au-delà de la réponse pure et simple. Ils se sont développés de manière non académique d'un point de vue traditionnel. C'est en tant que chercheur, mais aussi en tant qu'organisateur et en tant que travailleur aérien de plus dans cet espace et ce temps, à la porte du vestiaire des travailleurs de l'aéroport international de Rio de Janeiro que la recherche a été faite.

*Ceux qui s'arrêtaient pour parler quotidiennement, et « s'organisaient dans ce sens pour parler », débattre, penser et enquêter sur leur propre réalité. Parmi ceux-ci, seules une quinzaine ont réfléchi concrètement à l'organisation de l'affrontement qui s'est dessiné ; et cela a fini par débattre en profondeur de leur réalité concrète. Les réponses collectives sont entre 90 et 100 %<sup>14</sup> des interviewés comprenant leur existence et leur permanence dans un espace de pouvoir, avec une interprétation du pouvoir variable selon la fonction (bagagiste ou opérateur d'engins et d'équipements).*

La deuxième question a reçu une réponse presque unanime de la réponse de la grève, mais la manière de mener la grève a beaucoup varié, d'autant plus que les conversations se sont approfondies. La troisième question était celle qui n'avait pas une réponse, mais des réponses à environ cinquante pour cent pour chaque groupe se répartissaient en augmenter le salaire, d'une part, « à l'époque où nous avions 5 ou 10 salaires » ; et d'autre arts de retrouver le respect du pouvoir ; « On n'a plus de respect parce qu'on n'a plus de pouvoir, et on ne pense plus comme les gens qui ont du pouvoir, comme le pensaient ceux qui nous ont précédés. On ne pense plus comme les anciens aériens qui avaient du pouvoir, et de cette façon, on n'a ni pouvoir ni respect, tout est devenu pire ».

Ces témoignages résument à quel point les ouvriers se sont sentis au centre de la construction de la grève internationale, et les réponses à la troisième question qui allient salaire, respect et pouvoir. Au final, on a pu observer que les ouvriers eux-mêmes faisaient entre eux une corrélation entre salaire et pouvoir, mais ceux qui avaient choisi le pouvoir savaient que la lutte pour le salaire était à la base la lutte pour le pouvoir.

Les réponses ont été systématisées après avoir été séparées en deux groupes, le premier étant constitué des réponses qui n'étaient pas « encadrées dans notre questionnaire informel », car à aucun moment nous n'avons rien écrit devant les ouvriers. Et le deuxième groupe dans les réponses aux questions posées. L'autre façon de séparer les questions était : avec ceux qui étaient proches du chercheur, et donc, ont eu beaucoup plus d'heures de conversations et de débats, non seulement en répondant aux questions, mais en débattant en profondeur des problèmes des travailleurs. Dans un groupe très restreint, qui passait souvent des heures à parler, des ouvriers qui devaient souvent revenir le lendemain pour des heures de travail longues et épuisantes, nous avons obtenu deux apports importants : *la naissance du débat et la grève internationale.*

---

<sup>14</sup> Trois ouvriers parmi ceux qui commençaient à subir la pression des chefs d'entreprises, ne parlaient plus aussi assidûment avec nous et préféraient ne pas répondre aux questions.

« *Idéalement, nous arrêterions également d'autres pays, pour enlever le poids qu'ils mettront sur notre dos, et aussi parce qu'ils essaieront de nous arrêter avant que nous n'arrêtions l'aéroport* <sup>15</sup> ». Et l'autre préoccupation extrême concernait la perte d'heures de travail, passant de 6 heures sur la piste de l'aéroport à 8 heures par jour. Rappelant que l'atteinte de la charge de travail de 36 heures par semaine et de 6 heures par jour était le résultat de la grande grève de 1962.

Par exemple, les agents de sécurité (APAC agents de protection de l'aviation civile) expliquent qu'ils travaillent contractuellement en moyenne plus de deux heures de plus chaque jour avec une perte de salaire. « Avant, nous travaillions 6 heures par jour, et maintenant nous travaillons 8 heures, et cela s'est fait avec l'aide du syndicat Simarj, qui s'est beaucoup affaibli ces dernières années ». Le témoignage d'un APAC en 2022. Cette peur de perdre en qualité de vie à cause de la perte d'heures de travail excessives à l'aéroport existait déjà très fortement entre 2012 et 2014. La différence réside dans l'analyse critique de la descente 2022 et de la montée des luttes entre 2012 – 2017.

De même entre 2020 et 2022 le personnel des pistes ont perdu la moitié de leur salaire. Les bagagistes subissent eux connaissent un sous-effectif chronique qui impacte leurs conditions de travail et entraîne une augmentation des arrêts de travail pour maladie. Les mécaniciens avions ont également vu diminuer leur nombre de plus de moitié entraînant les mêmes conséquences que les bagagistes. La maintenance de Varig/TAP est détruite aussi en 2022, mais la fabrication d'avions d'Embraer commence à être privatisé à partir de 2003 avec le gouvernement Lula. L'autorité publique et étatique (DAC) de l'aviation civile est privatisée, par les gouvernements successifs de FHC Carsoso, Lula, Dilma, Temer et Bolsonaro. Au cours de ces années, nous avons pu observer une continuité du processus de démantèlement de l'aviation civile au Brésil. D'autre part, les profits mondialisés croissants dans un secteur mondialisé rendent les travailleurs capables de penser des formes de lutte innovantes. Surtout après la crise de 2008, où la mondialisation, la crise et l'attaque contre le monde du travail dans la crise ont poussé la classe à riposter d'une manière ou d'une autre. En 2023, l'inauguration d'un complexe de maintenance United est prévue sur le site de l'ancien Varig.

---

<sup>15</sup> Nous considérons les débats nés dans les débats avec les aériens, dans l'intensité des visites dans les aéroports comme les responsables ultimes de l'idée de construire une grève combinée de deux ou plusieurs pays à partir des grands événements prévus à Rio de Janeiro, et plus précisément pour Rio de Janeiro lors de la coupe des confédérations de football 2013, de la coupe du monde de football 2014, des Jeux olympiques de 2016 au Brésil. L'idée de construire une grève internationale est née de l'avant-garde des travailleurs eux-mêmes à l'aéroport de Rio de Janeiro.



Pour ce qui concerne le fret aérien, le secteur connaît une augmentation des volumes de marchandises transportées, notamment pendant la pandémie, avec une diminution des effectifs dans le même temps. Même en cas de crise ou de pandémie, le système doit transporter les biens et les personnes dans l'avion.

« Dans notre compréhension, la mondialisation est un phénomène du capitalisme contemporain, lorsque les transnationales productives et financières se sont déplacée de leurs pays d'origine vers la grande aventure productive et financière de la périphérie capitaliste. Cela a transformé le capitalisme en un système complet. Avec cela, la bourgeoisie, surtout celle des pays centraux, est devenue une classe exploiteuse à l'échelle mondiale. Il exploite directement les travailleurs du centre et de la périphérie. Le prolétariat est aussi objectivement devenu une classe mondiale, un processus qui actualise effectivement le slogan des fondateurs du marxisme : travailleurs du monde, unissez-vous » ! <sup>16</sup> Les aériens coexistent avec l'internationalisme du capital.

« Il s'agit en fait d'une crise systémique mondiale. Des crises systémiques émergent parce que l'ancienne structure des rapports de production ne correspond plus au développement des forces productives. Par conséquent, ces crises ne prennent fin que lorsque des changements se produisent en termes quantitatifs et qualitatifs dans la structure du système. Ces crises viennent remettre en cause l'ordre ancien et créer un nouvel ordre. De la même manière que les crises systémiques précédentes, celle-ci (2007 / 2008) ne prendra fin que lorsque le système capitaliste changera en termes quantitatifs et qualitatifs. Il s'agit d'une crise profonde et dévastatrice qui durera longtemps et ne prendra fin que lorsque des changements fondamentaux se produiront dans le système capitaliste. Comme dans toutes les crises, c'est un moment d'intensification de la lutte des classes. Chaque classe veut sortir victorieuse de la crise. En ce moment, la bourgeoisie est à l'offensive, avec ses politiques prédatrices pour éteindre les droits et les garanties des travailleurs. Mais les travailleurs sont également en difficulté dans toutes les régions du monde». En même temps qu'il est manifeste que ces bouleversements dans le secteur aérien ont facilité la perte de culture syndicale et ont contribué non seulement à affaiblir les processus de conscientisation mais aussi les théories qui traitent de l'organisation des salariés.

---

<sup>16</sup> (COSTA, Edmilson, entrevista 2013, <https://pcb.org.br/portal2/5730>)

*Les résultats de notre enquête peuvent se résumer par une charge de travail plus importante, une baisse conséquente du salaire et du pouvoir d'achat, moins de droits, plus de travail précaire et moins de sécurité de l'emploi, plus de « turn-over », moins d'effectifs et enfin une dégradation de la santé, de l'environnement et des conditions de travail, dans une crise structurelle du système qui, pour survivre, approfondit encore la crise, en la faisant payer par les travailleurs ; qui, en plus de la crise, doivent faire face au changement technologique aux mains des capitalistes. C'est dans ce contexte qu'ils réaffirment les formes classiques et inventent de nouvelles formes de lutte, y compris la lutte internationale. Par ailleurs l'ensemble des salariés a fait mention de la dégradation de la sûreté et de la sécurité en aéroports, démontrant ainsi également leur investissement professionnel. S'il est manifeste que les avancées technologiques comme l'enregistrement par internet, les billets électroniques, les bornes en aéroport etc. sont un progrès indéniable pour les passagers elles ont également servi de prétexte au patronat pour optimiser les couts salariaux par des baisses d'effectifs inconséquents.*

*Il nous semble important de noter que cette précarité généralisée existe dans un environnement structurel luxueux, qui génère un capital très important et qui occupe une place stratégique pour le patronat et pour l'État, un espace riche qui fonctionne grâce à des travailleurs pauvres. Dans ces conditions on peut se demander pour quelles raisons cette nouvelle précarité institutionnalisée n'a pas entraîné chez les salariés une colère collective organisée et comment ils sont tombés dans une forme de résignation devant la lutte et de désillusion devant ceux qui l'organisent. La réponse réside dans la forme de la démocratie au Brésil et où et par quelles mains elle est née, dans le contexte de l'Amérique latine.*

*Les travailleurs de l'aviation (bagagistes) au Brésil sont l'image d'un peuple asservi et d'une élite capitaliste propriétaire d'esclaves. « Des moulins pour broyer les gens. Les Noirs du Brésil ont été amenés principalement de la côte ouest-africaine. Incité à augmenter la production de sucre, il constituera le contingent fondamental de la main-d'œuvre. Ils apprennent le portugais avec lequel les contremaîtres leur criaient dessus. Le Noir va jouer un rôle décisif dans la formation de la société locale. Ce serait l'agent de l'europanisation qui répandrait la langue du colonisateur et qui enseignerait aux esclaves nouvellement arrivés les techniques de travail <sup>17</sup>».*

---

<sup>17</sup> (RIBEIRO, Darcy, *Le peuple brésilien*, São Paulo, Companhia das Letras, 2006, p. 84)

« La structure et la dynamique du système considéré dans sa totalité organique. Cette analyse nous conduira au mode de production comme synthèse la plus universelle possible, et à partir de là, à la formation sociale de l'esclavage au Brésil, comme réalité historique caractérisée au niveau national. Si la formation sociale esclavagiste avait des particularités au Brésil que l'on ne trouvera qu'au Brésil, le mode de production dominant, dans sa concrétude conceptuelle, en tant que pensée de concrétude empirique, correspondait à la même catégorie historique qui existait dans tous les pays esclavagistes du continent. *Et je ne serai pas trop prétentieux si je dis que peu de pays offrent, autant que le Brésil, les éléments factuels adéquats à la compréhension d'une telle catégorie, puisque, précisément ici, l'esclavage colonial a eu une durée et une richesse de déterminations plus grandes que partout ailleurs*<sup>18</sup> ».

*L'esclavage au Brésil a été le plus long, celui qui manipulait un plus grand nombre d'esclaves et générait des profits, donc, le plus important et, par conséquent, celui qui a le plus façonné les relations de travail sur le continent latino-américain.* « À l'aéroport nous avons un matelas et nous restons dans une chambre sous surveillance, si nous sortons nous sommes punis et décomptés pour le temps que nous ne sommes pas à l'aéroport, notre 'horaire de travail' est d'une semaine avec droit à une journée à la maison. Comme nous habitons loin, beaucoup restent ici. Alors ici on cuisine, ici on mange et on se baigne, etc ; et souvent beau temps mauvais temps on voit nos vêtements mouillés et secs pendant qu'on continue à travailler, le travail moyen atteint 10 heures par jour, mais on peut atteindre 12 voire 18 heures. Comment nous sommes arrivés ici ? Nous avons été recrutés par 'la mafia Catulé' qui recrute des travailleurs de la canne à sucre. Nous savons que ce n'est pas bien, mais comme nous l'avons déjà expliqué, nous venons de 'la coupe de la canne à sucre' où les conditions de travail sont encore pires, et nous ne pouvons pas subvenir aux besoins de nos familles. Il vaut donc mieux attendre un peu, jusqu'à ce que nous ayons assez d'argent, oui, beaucoup ont emprunté de l'argent pour arriver ici, puis nous pourrions chacun payer ce que nous devons et partir<sup>19</sup> ».

---

<sup>18</sup> GORENDER, Jacob, *Escravidismo colonial*, São Paulo, Expressão popular, 2016, p. 88

<sup>19</sup> Les interviews réalisées en 2010 dans le travail syndical du SNA à Porto Seguro - Bahia, 10 bagagistes de compagnies aériennes externalisées ont été interrogés, parmi eux, deux se sont rendus au logement des syndicalistes, où ils étaient plus à l'aise pour parler. Cette même année, le syndicat en partenariat avec le MST mouvement sans terres bloque complètement l'aéroport du Porto Seguro.

Les bagagistes de Rio eux, en sont à manger à même le sol, contraste saisissant avec l'embellissement des aéroports. Un embellissement des aéroports qui embellit dans le même temps la théorie patronale et de la social-démocratie. C'est la 'Casa Grande' qui commence par la place des maîtres, en haut dans l'aéroport, et la 'senzala' la place des esclaves en bas.

Le traitement des bagagistes des aéroports de Bahia que nous avons rencontré dans le cadre nos enquêtes est un exemple criant des différentes formes de violences que peut imposer le système. La législation dans le secteur aérien ne permet pas en théorie de travailler plus de six heures, si ce n'est avec le paiement des heures supplémentaires . Dans ce cas précis, l'employeur, a enfreint la loi et a forcé les travailleurs à qu'ils soient à disposition de l'employeur 24h sur 24 h. Une autre témoignage d'un de ces travailleurs nous éclaire tant sur les conditions brutales de leur exploitation, sur leur niveau de conscience et leur résignation forcée conditionnée par leur misère.

« Nous travaillons parce que nous le devons, nous étions des travailleurs de la canne à sucre, ici à Bahia, comme mon collègue vient de l'expliquer et maintenant nous travaillons à l'aéroport, nous savons ce qu'est le travail acharné, mais cela ne veut pas dire que nous ne savons pas quand nous sommes réduits en esclavage, nous le savons parce que nous en avons besoin et parce que nous ne pouvons pas faire autrement. *Mais ce qu'il ne vous a pas dit, c'est qu'il n'y a pas un jour où nous ne parlons pas entre nous de la façon d'y mettre fin, mais la vérité est que jusqu'à présent, nous n'avons pas trouvé d'issue qui ne nous laisse pas dedans un état encore pire que celui que nous avons commencé. Notre volonté est de faire tomber cet aéroport, afin que plus personne ne subisse plus jamais cette humiliation* <sup>20</sup> ».

Il nous semble intéressant de juxtaposer la métaphore de Rogério conducteur de bus de Rio de Janeiro avec le sort des aériens pour nous expliquer le glissement idéologique qui s'opère et l'individualisme et la soumission qui en résulte : « *Aujourd'hui, j'ai entendu d'un ouvrier qui lutte pour mettre du pain sur la table, qu'il est un mec de droite, qu'il veut que le patron gagne pour qu'il puisse manger les miettes sur le sol tombées de la table, c'est comme si sa table était remplie de miettes de l'autre table, et comme s'il défendait le patron encore plus que le patron lui-même* <sup>21</sup> »

---

<sup>20</sup> Témoignage recueilli et enregistré en vidéo en 2010 à Porto Seguro – Bahia avec un bagagiste d'une compagnie aérienne externalisée.

<sup>21</sup> Un témoignage recueilli auprès le chauffeur de bus Rogério Vilas Boas à Rio de Janeiro en 2020.

Face à l'esclavage ancien et moderne, nous continuons sans débattre l'histoire du travail au Brésil. « La pratique des maîtres esclavagistes, qui étaient ceux qui faisaient la politique de l'époque. Alors, c'est pourquoi nous n'avons pas d'histoire écrite par ceux qui en ont été les agents historiques. Nous n'avons pas d'histoire qui raconte comment le peuple brésilien a créé l'histoire en travaillant. Créer du travail, vouloir du travail. Comment il a lutté pour améliorer son travail, pour se libérer pratiquement de types de travail de plus en plus abusifs. Personne n'a fait l'histoire du travail au Brésil. Nous avons l'histoire des idéologies, l'histoire des religions... Mais pas comment l'ouvrier était organisé, composé. Comment il a combattu les niveaux successifs d'exploration qui sont apparus. En tant que capitaliste dépendant, la société brésilienne a su manipuler un mythe : l'infériorité des Noirs, l'incapacité du travail des Noirs — pour justifier le passage de l'esclavage et de la traite négrière à la traite des blanches, qui était précisément le trafic d'immigrés. Une composante ethnique entre dans tout cela, car le problème de l'immigration a deux aspects : premièrement, le blanchiment de la société brésilienne ; deuxièmement, le grand commerce qu'étaient les compagnies d'immigration au Brésil, contrôlées par les grandes familles.<sup>22</sup>».

*Esclavage, démocratie, capitalisme, théorie et pratique sont condensées dans les mots de ce bagagiste aérien à Rio de Janeiro, l'histoire du nouvel esclavage capitaliste se déroule dans les grandes métropoles et pas seulement à l'intérieur du pays à Porto Seguro. « Ici, personne ne dure plus de 8 ans sans tomber malade et d'être détruit à l'intérieur, et j'ai étudié qu'un esclave ne durait que 8 ans et mourait ; alors, je sais que nous sommes épuisés dans le plus grand sens du terme, à l'intérieur comme à l'extérieur, nous sommes épuisés par la diminution des ouvriers sur le tarmac et par la maladie de ceux qui y restent : le bruit, le poids, la vibration des os qui viennent de l'avion, mangeant comme un animal sous une 'palette' ; le salaire de la misère et vendre les bons d'alimentation ou même ne pas pouvoir prendre une douche. Je sais ce que je suis ; et je sais que je suis un de plus à dépenser pour enrichir quelque capitaliste dans le monde et en ce sens je sais que je suis un esclave de plus ici. Mais dans mon esprit et dans mes mains, il y a un homme libre qui débat avec des esclaves libres dans ce monde <sup>23</sup>».*

---

<sup>22</sup> MOURA, Clóvis, L'histoire du travail au Brésil n'a pas encore été écrite, 1995, <https://www.marxists.org/portugues/moura/1995/07/historia.htm> 8/12

<sup>23</sup> Fabrício Miranda, bagagiste pour Swissport sous-traité à des entreprises internationales et Gol Linhas Aéreas à l'aéroport international de Rio de Janeiro interrogé en 2018.

Les idées de la classe dirigeante sont les idées de la plupart des travailleurs du transport aérien ; et l'attaque s'intensifie dans la crise structurelle, la crise pandémique, la crise politique avec la montée libérale associée pour retirer des droits à la classe ouvrière. La crise démocratique arrive « habillée de valeurs démocratiques ». *Regarder l'arrimage aérien signifie observer le système subjugué les travailleurs, avec l'un des taux d'exploitation les plus élevés, travailleurs privés de sa culture, de son histoire et de son combat devant une bourgeoisie locale et dépendante qui sait très bien gérer la force de travail pour son enrichissement. Comme nous avons pu l'observer à travers les conducteurs de bus, la bourgeoisie locale obéit à une logique nationale, et maintenant la bourgeoisie nationale qui obéit à une logique de dépendance internationale.*

La gestion bourgeoise des ouvriers les implique dans sa dépendance : la fragmentation des aériens a impacté directement les organisations syndicales et a entraîné une perte de pratiques et de savoir-faire, paralysant ainsi les processus de transmission, désarmant de nombreux salariés de plus en plus livrés à eux mêmes, soumis à une théorie néo-libérale qui prône un modèle basé sur l'individualisme. Les organisations syndicales se transforment également en « prestataires de services », proposant un nouveau syndicalisme de « consommation », parfois assumé, brouillant ainsi leur propre message d'unité et de solidarité. La désaffection des syndicats conduit également l'organisation à négocier au rabais, à sacrifier des droits faute de pouvoir imposer un rapport de forces conséquent. Les salariés et les organisations syndicales s'enferment peu à peu dans des revendications qui deviennent individuelles et corporatistes et les dirigeants syndicaux se retrouvent malgré eux à négocier au service du patronat persuadé que c'est pour le bien des salariés. Dans le « capitalisme dépendant », le syndicalisme dépendant est né.

«L'histoire du sous-développement latino-américain est l'histoire du sous-développement du système capitaliste mondial. Son étude est essentielle pour qui veut comprendre la situation dans laquelle se trouve actuellement ce système et les perspectives qui s'ouvrent à lui. D'autre part, ce n'est que lorsque nous comprenons avec certitude l'évolution et les mécanismes qui caractérisent l'économie capitaliste mondiale que nous disposons d'un cadre dans lequel nous pouvons situer et analyser les problèmes qui se posent en Amérique latine. Dans cette perspective, nous devons déterminer le véritable caractère de la révolution brésilienne <sup>24</sup> ».

---

<sup>24</sup> (MARINI, Ruy M, Sous-développement et révolution en Amérique latine, Paris, F. Maspero, 1972, p. 7)

Comme le rapporte un des mécaniciens avion interrogé : « en quarante ans d'aéroport, j'ai pu observer que la ruse des patrons a consisté à transformer le salarié de l'intérieur jusqu'à ce qu'il réagisse lui-même comme l'employeur, chacun pensant être plus malin que le patron, mais en même temps c'est le patron qui tire les ficelles de ses marionnettes. Les égoïstes sont les premiers élèves et ils ont bien intégré la théorie du désarmement. Ces dernières quarante années j'ai pu observer de mes yeux que la compétence et même l'intégrité des dirigeants syndicaux s'érodait à mesure qu'ils parlaient de modernité, plus l'avion est moderne, plus la théorie est moderne, plus la conversation est individualisée, plus le discours est opportuniste. L'opportunisme de certains, les promesses de satisfaire 'l'ego' se sont finalement transformés en mal pour tout le monde : dans les entrepôts nous nous retrouvions seuls à faire le travail de tous ceux qui partaient. Finalement, ils ont embauché des 'sous-traitants' non qualifiés pour nous remplacer dans notre mission de sécurité et sûreté sur l'avion. L'avion le plus moderne n'a pas besoin d'un œil humain expérimenté, et nous nous retrouvons sans notre travail, sans notre salaire, sans nos droits et sans notre qualité de vie <sup>25</sup>».

*Ce mécanicien explique que l'individualisme et le corporatisme sont devenus les modes de négociation pour toutes les revendications d'horaires de travail, de vacances etc. Chaque individu ou petit groupe pense avoir un rapport privilégié avec l'employeur pour négocier et cette situation conduit à créer des nouveaux espaces de petits pouvoirs plus ou moins officiels qui favorisent la domination et l'exploitation de l'employeur. L'ordre 'globalement assujettissant', créant des relations de dépendance dans le monde, est aussi reproduit de telle sorte qu'il travaille localement dans son mouvement dans la macro et le micro, sans trouver de l'autre côté une défense cohérente sous forme de conscience et d'action collective micro et de macro.*

Cette perte de conscience collective et individuelle est particulière aux salariats et aux organisations syndicales qui finissent par chercher leurs repères dans les théories patronales, néolibérales et sociales-démocrates qui elles, continuent à s'imposer par le biais de l'organisation du travail et du message politique conciliatoire, *mais l'existence d'une analyse critique au travers les cadres permet à la base organisée de revenir dans le débat politique et au chemin de la conscience politique et à l'action politique.*

---

<sup>25</sup> Antônio Navarro MMA mécanicien expérimenté avec 40 ans d'expérience, mécanicien de maintenance d'avions pour VASP, TABA, GOL et LATAM interrogé en 2018 sur les formes de conscience dans l'aviation et les formes de dépendance dans la théorie et la pratique organisationnelles.

« L'analyse du contexte historique dans lequel la théorie de la dépendance TMD, ses catégories d'analyse, son cadre théorique, ses caractéristiques, objectifs principaux et apports permettent de montrer les faiblesses et l'insuffisance des approches critiques faites à cette théorie, puisqu'elles s'appuient sur des malentendus et déformations de ses éléments essentiels. Les critiques n'ont généralement pas présenté de proposition alternative, ils n'ont pas indiqué une nouvelle voie d'analyse du capitalisme en Amérique latine : en cela réside la stérilité de tout leur effort. Tout effort pour clarifier les aspects de la pensée engagée dans la transformation révolutionnaire de notre continent s'adresse en premier lieu à ceux qui y sont pratiquement engagés. La domination en elle s'exerce fondamentalement par l'exploitation du travail salarié, et c'est la base sur laquelle l'ordre est construit. Ceci définit la lutte pour le socialisme comme une tâche historiquement actuelle, inscrite dans l'ordre du possible et de l'immédiat. Nous espérons que toute l'avant-garde révolutionnaire latino-américaine s'élèvera à ce niveau de compréhension »<sup>26</sup>

Il nous semble important de préciser que le salaire minimum pour les aviateurs initialement plus élevé que le salaire minimum national tend à la baisse depuis de nombreuses années pour se stabiliser à quelques cents au-dessus du salaire national qui oscille à environ à 7,69 dollars de l'heure. Par ailleurs, il faut mesurer que le travail précaire, dominant à l'aéroport correspond essentiellement à du temps partiel, les pleins temps étant réservé aux CDI. Ainsi, la majorité des travailleurs précaires peinent à subvenir à leurs besoins minimum. Cette situation favorise également une exploitation optimale puisqu'elle permet au patronat de promettre un CDI sur la base du travail au mérite, une forme de chantage déguisé en promotion. Enfin, la majorité de ces travailleurs précaires logent dans des favelas et en périphérie dans des conditions de violences quotidiennes.

Il s'agit d'une offensive idéologique structurée qui isole les salariés ou au contraire les convertit à l'idéologie du système imposé. C'est le constat d'une défaite avérée puisque les organisations syndicales du secteur ne sont plus en capacité de proposer une alternative puisqu'ils ont épousé inconsciemment la théorie patronale. Les salariés n'ont pas conscience de la place stratégique qu'ils occupent dans le système de production et logistique capitaliste.

---

<sup>26</sup> BAMBIRRA, Vânia, Théorie de la dépendance : une anticritique, Material de formación política de la 'Cátedra Che Guevara – Colectivo AMAUTA', México, 1977, <http://www.amauta.lahaine.org/>



*Ils sont pourtant les garants professionnels de l'efficacité et de la rapidité du système puisqu'on attend d'eux, dans un secteur où chaque minute est rentabilisée, qu'ils optimisent les délais et la productivité. On constate une perte de culture et une nouvelle ignorance devant le système capitaliste, une régression de la connaissance intellectuelle et politique qui contribue à cantonner le salarié à la précarité et à la consommation.*

*Un des effets de cette perte de culture et de cette « conversion » à la théorie sociale-démocrate est la perte de repères des organisations syndicales qui ne sont plus en capacité d'intégrer la notion même de travailleurs stratégiques et qui sont donc dans l'impossibilité de les organiser en conséquences. L'approche sociale-démocrate qui consiste à dire qu'il faut entrer dans le système pour le combattre s'avère contre-productive à l'égard de l'organisation de ces salariés. Le système de plus en plus internationalisé finit par choisir l'intensité de la violence à la périphérie du système, alternant une « permission social-démocrate et la violence fasciste », surtout si l'on regarde l'histoire de l'Amérique latine, où fascisme, dépendance et exploitation capitaliste vont de pair. La social-démocratie est le régime de gouvernement de dépendance le moins violent. Mais si les acteurs mondiaux 'montrent leurs griffes et cachent leurs dents, leurs opérateurs brésiliens de la dépendance n'ont pas cette pudeur, le fascisme latino-américain coupe la chair et mange les entrailles, sa violence rend structurelle la violence brésilienne, comme l'a montré le gouvernement de 2018 à 2022.*

« L'histoire politique récente du sous-continent latino-américain est estimée par le déclin ou l'affaiblissement des courants nationalistes et de la démocratie bourgeoise et par une radicalisation politique qui tend à confronter des régimes de force avec contenu fasciste croissant et des mouvements révolutionnaires populaires de tendance socialiste progressiste. La discussion théorique sur la possibilité, la faisabilité et les caractéristiques d'un fascisme dépendant est en cours en Amérique latine. Elle doit s'exprimer sur ses trois points. Quelles sont les caractéristiques essentielles du fascisme ? Quelles sont les conditions historiques qui ont conduit à son émergence dans le sous-continent latino-américain ? Quels sont les éléments spécifiques que présente cette modalité de fascisme ? Le fascisme ne devient une force capable d'accéder au pouvoir et d'y rester que lorsqu'il suscite l'intérêt et le soutien des grandes entreprises. <sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> (SANTOS, Theotônio, Socialisme et fascisme en Amérique latine aujourd'hui, Université autonome du Mexique, Revista Mexicana de Sociología, vol. 39, n° 1, (janv. - mars 1977), pp. 173-190)

Ce soutien se produit lorsqu'il a besoin des gangs fascistes pour affronter le communisme ou la révolution populaire. La grande bourgeoisie accepte de transiger avec ces fractions disqualifiées et admet ne leur donner le pouvoir qu'en dernier recours, lorsque leur base sociale c'est profondément ébranlée. Le mouvement fasciste peut remplir le rôle régénérateur du capitalisme parce qu'il exprime exactement les peurs, les désirs, les ambitions et les valeurs petits-bourgeois libérés des obstacles sociaux qui étouffent quotidiennement la petite bourgeoisie. La clarté de cet objectif final devient encore plus évidente quand on comprend que le fascisme est une solution désespérée, le dernier recours de survie du grand capital dans la phase du processus de révolution socialiste mondiale. La menace du fascisme est devenue le problème politique fondamental de l'Amérique latine. La seule certitude de la victoire sur le fascisme dépend encore de la capacité du mouvement ouvrier à comprendre l'union intrinsèque des tâches démocratiques et anti-impérialistes avec les tâches socialistes, seule capable d'assurer la consolidation des premières ; sa capacité à comprendre, d'autre part, que le succès des tâches socialistes est conditionné par sa capacité à mener victorieusement, sans sectarisme, mais en même temps sans compromis paralysants, les tâches démocratiques. C'est le défi tactique auquel est confronté le mouvement ouvrier dans son processus de maturation <sup>28</sup>».

*Dans l'aviation, les travailleurs subissent la conversion au néolibéralisme, au fascisme, à la social-démocratie, sous la houlette du capitalisme dépendant à travers différents prismes. La marque, le nom de la compagnie, le logo servent à qualifier leur identité professionnelle. Et après s'être identifié dans un premier temps à leur compagnie aérienne ils ont fini par s'identifier au nouveau groupe international, suivant ainsi la logique de la nouvelle organisation néo-libérale. D'abord ils sont travailleurs, de Varig, de British Airways ou Air France pour devenir travailleurs « d'One World », de « Sky Team », « Star Alliance » etc. Pendant la dictature de 1964, de nombreuses sociétés transnationales ont ouvertement financé le fascisme ; et nombre d'entre eux financent aujourd'hui des gouvernements sociaux-démocrates. Pour les travailleurs c'est une perte d'identité locale imposée sous prétexte de se rassembler internationalement, qui déstabilise le travailleur qui éprouve difficultés à se situer, et donc à s'organiser.*

---

<sup>28</sup> SANTOS, Theotônio, Socialisme et fascisme en Amérique latine aujourd'hui, Université autonome du Mexique, Revista Mexicana de Sociología, vol. 39, n° 1, (janv. - mars 1977), pp. 173-190

Au Brésil, la théorie qui combine : bourgeoisie et « garanties démocratiques » prend le nom séduisant : « grande théorie démocratique » et elle s'est imposée aux salariés qui n'étaient pas armés pour affronter un adversaire de l'intérieur. Ils ont ainsi capitulé et ont perdu leurs droits, leurs emplois pour s'isoler dans une nouvelle précarité. La théorie patronale réorganise le travail et désorganise de l'intérieur les organisations des salariés.

Ce processus de désorganisation et d'affaiblissement des organisations syndicales s'est imposé par étapes sur la période des quarante dernières années, correspondantes à l'ancrage progressif de la théorie néolibérale. On peut ainsi faire un parallèle direct avec la venue au pouvoir de gouvernements sociaux-démocrates et remarquer une offensive particulièrement marquante dans le secteur aérien à partir de 2001 qui s'est concrétisée par une renégociation à la baisse des accords collectifs touchant ainsi les salaires, les emplois, et la qualité de vie des salariés. L'arrivée de l'extrême droite au pouvoir s'est également traduite en 2017 par une continuité de l'offensive de 2001 en touchant cette fois directement le code du travail brésilien. La bourgeoisie autoritaire, autocrate, dépendante, violente remonte aux origines du Brésil et n'a pas changé depuis.

« En 1840, l'année du « coup d'État de l'âge adulte » (de l'empereur brésilien), qui s'intéressait à la solution politique qui, en termes généraux, continué à maintenir la structure productive de la genèse coloniale ? En effet, nous trouverons leur lien, à travers la compréhension historique brésilienne, où ces différences apparaissent « dans le fil conducteur », que la génétique même du processus brésilien a engendré de manière antithétique. Dans le cadre général de sa génétique, la similitude - même si elle s'incarne dans une nouvelle synthèse - est la situation de la formation sociale brésilienne étant un capitalisme qui s'articule comme un maillon faible de la chaîne impérialiste (et avec cela sa bourgeoisie) façonné ontologiquement, de l'insurmontabilité historique de sa condition (génétique structurelle) en tant que colonie, une image qui s'étend à tous les pays d'Amérique Latine. Ce sont les éléments déterminants, qui façonneront la particularité de la formation sociale brésilienne, engendrant une bourgeoisie autocratique, toujours prête à écarter les masses laborieuses des processus politiques du pays, à travers des contre-révolutions constantes, dans le sens de maintenir le statu quo économique et politique <sup>29</sup>».

---

<sup>29</sup> (MAZZEO, Antônio Carlos, État et bourgeoisie au Brésil, Origines de l'autocratie bourgeoise, Belo Horizonte, Oficina de Livros, 1989, p. 21, 22)

· De l'analyse critique de l'organisation à l'analyse critique de la théorie qui la soutient

Lorsque nous discutons avec des aériens les stratégies et des différences de contenu dans différentes générations, nous pouvons comprendre comment l'analyse critique du problème concret dans le problème historique est différente au cours des 40 dernières années par rapport à la période précédente : « alors qu'autrefois travailler dans l'aviation civile était une source de fierté, aujourd'hui les bas salaires et le non-respect de la législation du travail font que de nombreux professionnels ne sont que de passage. Pour faire un comparatif du secteur hier et aujourd'hui, nous montrerons les interviews du magazine 'Sobrevoando' que a interviewé deux militants de la catégorie.

Leurs témoignages révèlent, du point de vue des travailleurs, les changements qui ont eu lieu au cours des dernières décennies. (Álvaro) : « J'ai commencé à travailler chez Panair en tant que mécanicien de structure en 1950. Dès que je suis entré dans l'entreprise, j'ai regardé pour le Syndicat, à tel point que mon inscription c'est ancien, le numéro 645. J'entrais enthousiasmé, à cette époque on était tous très enthousiasmés par le mouvement syndical. J'ai participé à plusieurs grèves et manifestations. Mais j'ai remarqué l'affaiblissement du mouvement après le coup d'État militaire de 1964. À cette époque, le syndicat était plus fort. Aujourd'hui, ce que nous voyons, c'est la méfiance des travailleurs envers toutes les organisations. Cela a entraîné une diminution de la participation de la catégorie aux activités du syndicat, ce qui affaiblit la lutte. À mon époque, les gens avaient plus confiance, il n'y avait pas tellement d'appareils gouvernementaux pour faire obstacle aux revendications des travailleurs. Avant, travailler dans l'aviation civile était une source de fierté. Nous prenions plaisir à sortir avec notre uniforme de travail dans la rue. C'est disparu.

(Felipe) : Au fur et à mesure que les entreprises se sont dissoutes, les syndicats se sont affaiblis. Il est temps que les travailleurs changent cette image. J'ai décidé de faire partie du syndicat parce que nous avons traversé de nombreuses injustices dans les entreprises. En plus de souffrir du non-respect constant de la CCT (Convention collective) et de la loi professionnelle, nous avons besoin de meilleurs salaires et avantages sociaux, ce que nous recevons aujourd'hui est très peu. Nous devons lutter pour nos droits. Les attentes en tant que délégué SNA syndicat national sont très élevées. Mais il reste encore beaucoup à faire. <sup>30</sup>»

---

<sup>30</sup> Le Magazine 'Sobrevoando' – Document officiel du syndicat SNA– dans l'édition spéciale des 72 ans du SNA syndicat national des aériens en août 2014 interviewé : Felipe Silva, bagagiste chez TAM, 32 ans, travaille depuis trois ans et a été élu délégué syndical il y a six mois. Álvaro Botelho de Oliveira, 90 ans et a travaillé dans le secteur entre 1950 et 1983. Sa dernière activité a été celle d'inspecteur de maintenance chez Varig. Actuellement, il effectue son quatrième mandat à l'AAAPERJ (Association des retraités des compagnies aériennes de Rio de Janeiro)

La comparaison entre deux travailleurs, le premier âgé de 90 ans et le second âgé de 30 ans, ne signifie pas seulement un écart générationnel, cela signifie deux théories, des formes d'organisation, de théorie et de pratique organisationnelle, qui nous conduisent à notre analyse critique actuelle, et nous fait rechercher le moment exact de ce changement ; comprendre que cela était également dû à une diminution marquée de la lecture, de la réflexion et du débat critique sur la révolution brésilienne :

« Mon dernier salaire au hangar de Varig était de 10 SMIC en 2000 et un de mes collègues a pris sa retraite de LATAM en 2022 avec moins de 4 SMICs <sup>31</sup>» Deux moments marquent le crépuscule des travailleurs de l'aviation: le sixième congrès des travailleurs de l'aviation CONTTAR en 1996 ; et l'assemblée de la campagne salariale en 2001, toutes deux dans l'État de Rio de Janeiro. Le premier illustre la division des travailleurs de l'aviation au congrès des aériens à la ville de Miguel Pereira, et le second la non-participation de la catégorie à l'assemblée des travailleurs de l'ancienne école d'aviation, EAPAC <sup>32</sup>. Nous soulignons le sixième CONTTAR (congrès des travailleurs du secteur aérien) comme le début du déclin de sa forme politique, où les lacunes théoriques et formatives de la catégorie étaient déjà visualisées. Lors de l'assemblée de l'EAPAC en 2001, aucun travailleur n'était présent.

Dans la période qui a suivi, entre 1996 et 2001, la fédération aéronautique unique FNTTA a pris fin, (en tant que fédération unique) les congrès aéronautiques uniques ont pris fin et, parallèlement, les droits inscrits dans les conventions collectives avec les compagnies aériennes ont commencé à se perdre, le 1 % « annuum » supplémentaire du salaire versé par les employeurs aux travailleurs tous les trois ans c'est perdu en 2001. Avec l'affaiblissement croissant de la théorie critique, la fragmentation, la perte de force et d'organisation des travailleurs sont devenues encore plus fortes. C'est pourquoi nous comprenons qu'il est important de revenir à la pensée critique et théorique afin que notre analyse critique puisse aussi être critique et théorique en même temps.

---

<sup>31</sup> Nelsidez Diniz mécanicien de maintenance aéronautique interviewé en 2020 parle de la différence entre 10 et 4 salaires dont la diminution en termes réels se produit dans la perte de pouvoir des travailleurs

<sup>32</sup> En 1996, le SNA syndicat national aérien a réalisé un documentaire sur le congrès de l'aviation VI CONTTAR, dans cet important document, nous pouvons observer le conflit entre ceux qui veulent débattre de l'aviation en tant que secteur au Brésil, en Amérique latine et dans le monde, à partir d'une théorie qui soutient ce débat, et une autre théorie qui se concentre davantage sur les questions d'entreprise, sans comprendre les questions relatives au pouvoir et au contrôle de la production, à la modernisation et au néolibéralisme, sans comprendre l'impérialisme, le fascisme et le capitalisme. Lors de l'assemblée de l'EAPAC en 2001, le chercheur a entendu Jardel do Dieese, au service de l'SNA, que sans la catégorie présente dans les assemblées, il n'y a pas de forme de lutte possible.

« Les grands problèmes des travailleurs n'ont pas été abordés (au VI CONTTAR). Le souci des enjeux politiques mondiaux ne pouvait se marier avec l'attention portée aux petits enjeux, qui n'avaient rien d'un petit enjeu, car ce sont les problèmes qui touchaient les travailleurs dans leur vie quotidienne : nouvelles technologies, externalisation, flexibilisation des droits, rétrogradation salariale, chômage, sous-emploi, demi-emploi. Dans l'une des thèses directrices : « crise ou réaffirmation du socialisme comme perspective ultime des travailleurs ». En même temps, comment avancer dans la construction d'un syndicat unique des aéronautes et des travailleurs des compagnies aériennes. Dans les mots de l'ancien président de la FNTTA José Caetano Lavorato: La nécessité pour CONTTAR de consolider la FNTTA en tant qu'organe démocratique de coordination politique des organisations de compagnies aériennes et d'aéronautes, un projet qui garantit l'unité des travailleurs de l'aviation, ayant pour référence l'organisation de base des syndicats. Et en même temps, un projet qui parvient à lier les besoins immédiats des travailleurs et compagnies aériennes dans une vision plus large au sens de l'intervention stratégique du secteur s'articulant avec la politique de la CUT<sup>33</sup> ». Selon les mots de Vito Gianotti, toute la période des années 1980 et 1990 représente les 'années dorées du néolibéralisme'.

· Une analyse critique de la pensée conciliatrice - Nous avons appuyé notre réflexion sur les travaux sur la mondialisation de Milton Santos, géographe et philosophe brésilien. Sa contribution est précieuse puisqu'elle permet de mettre « l'attaquant » à nu, dans sa théorie. Dans son ouvrage « pour une autre mondialisation », il présente l'idéologie néolibérale comme « l'attaquant » et distingue trois formes de mondialisation. La première correspond à la vision officielle présentée par l'attaquant qu'il qualifie de « farce de la mondialisation », la deuxième, « concrète » correspond à la réalité de cette même mondialisation, sans fard, et la troisième qui est à construire par les citoyens, une création populaire dans le territoire local et global. Il analyse également les effets hétérogènes de cette mondialisation qui conduit à disperser naturellement les salariés, nuisant à faire aux processus organisationnels et prédit une période « démocratique ou populaire ». Il nous semble judicieux de préciser que ce vocabulaire qui masque le capitalisme est également présent dans le discours social-démocrate mais aussi de la droite libérale et de l'extrême droite ajoutant plus de confusion pour des travailleurs qui ne sont pas armés pour faire face à cette guerre sémantique.

---

<sup>33</sup> (GIANOTTI, Vito, *Trabalhadores da aviação de Getúlio a FHC*, Brasília, Prática, 1995, p 128, 129, 130)

« Culture populaire, période populaire... En réalité, la mondialisation exacerbe l'hétérogénéité, donnant un caractère encore plus structurel. Une des conséquences de cette évolution est le nouveau sens de la culture populaire, rendue capable de rivaliser avec la culture de masse (du système capitaliste). Une autre est la production des conditions nécessaires à la réémergence des masses elles-mêmes, indiquant l'émergence d'une nouvelle période historique, que nous appelons la période démocratique ou la période populaire <sup>34</sup>» Il décrit également les rouages de cette idéologie mondialisée et la violence structurelle qui en découle qui existent par la mainmise du capitalisme sur l'économie mondiale :

« La perversité systémique est un de ses corollaires (la mondialisation). L'humanité déterritorialisée n'est qu'un mythe. ce monde comme une fable, est nourri d'autres ingrédients dont le néolibéralisme qui serait le fondement de la démocratie... dans les conditions actuelles de l'économie internationale, le secteur financier acquiert une forme d'autonomie. Dès lors, le rapport entre finance et production, entre ce qu'on appelle aujourd'hui l'économie réelle et le monde de la finance, donne naissance à ce que Marx appelait la folie spéculative, fondée sur le rôle de l'argent à l'état pur. Cela devient le centre du monde. C'est de l'argent qui crée de l'argent, recréant son fétichisme pour l'idéologie. Et la finance fait tourner l'économie et la déforme, déployant ses tentacules dans tous les aspects de la vie. C'est pourquoi il est permis de parler de la tyrannie de l'argent. Tout devient valeur d'échange, violence structurelle et perversité systémique plus importante que la violence fondamentale originelle. Par conséquent, nous finissons par condamner la violence périphérique particulière. Selon nous, la violence structurelle résulte de la présence et a des manifestations conjointes, à l'ère de la mondialisation, de l'argent dans sa forme la plus pure, de la compétitivité dans sa forme la plus pure et du pouvoir dans sa forme la plus pure <sup>35</sup>». La réflexion de Milton Santos ouvre une voie à la réorganisation de la conscience des travailleurs pour construire une défense locale et globale, qui s'appuie sur une réalité populaire et un territoire local en conflit. C'est un appel à prendre conscience que l'organisation et nos luttes locales s'inscrivent naturellement dans la lutte globale contre le néolibéralisme et c'est un effet de la mondialisation.

---

<sup>34</sup> (SANTOS, Milton, Pour une autre mondialisation, de la pensée unique à la conscience universelle, Rio de Janeiro, Record, 2004, p. 142, 143.)

<sup>35</sup> (SANTOS, Milton, Pour une autre mondialisation, de la pensée unique à la conscience universelle, Rio de Janeiro, Record, 2004, p. 37, 42, 43, 44, 55.)

Henri Lefebvre, philosophe français qui s'est consacré à la sociologie, la géographie et au matérialisme historique en général, voit dans « la ville du capital » la nécessité d'une révolution urbaine. Il invite à comprendre, dans son ouvrage 'La révolution Urbaine' (collection Idées, Gallimard 1970) le processus global de la société urbaine, en partant de l'analyse de la zone critique actuelle et en explorant les possibilités qu'elle contient.

Henri Lefebvre montre comment « le capital circule » dans la ville mais pas les travailleurs. La priorité est réservée aux flux de biens et de marchandises et non pas aux citoyens qui circulent et construisent la ville. Et que la révolution urbaine implique ainsi d'être en capacité de bloquer la circulation du capital et de permettre celle des travailleurs. « Dans la périphérie de la ville 'du capital' il y a aussi une possibilité et une centralité ». Dans le cas de Rio de Janeiro, le centre et la périphérie se mêlent dans une mosaïque de ghettos et de « villas » bourgeoises protégées « manu militari » par les forces publiques et privées, ainsi la révolution urbaine nécessiterait d'être également périphérique.

Selon Henri Lefebvre il y a des possibilités critiques pour construire un autre type d'urbanité, mais pour cela il est nécessaire de sensibiliser, de participer et de faire évoluer la conscience. Il fait référence à ce travail de conscientisation lorsqu'il décrit entre autres la passivité qui permet le système et il l'explique en partie par l'abandon de la participation, déléguée aux représentants.

« J'ai examiné divers aspects du problème urbain. Pourtant, l'un des plus grands problèmes demeure : l'extraordinaire passivité de ceux qui s'impliquent le plus assidûment, ceux qui sont touchés par les projets, influencés par les stratégies. Pourquoi ce silence des « usagers » ? Nous vivons avec les conséquences suivantes : les restes des révolutions enterrés sous les restes de la technique. Les raisons de la passivité doivent être prises au sérieux. Et tout ce qui n'est pas quantifié est éliminé, la passivité est liée à la fragmentation urbaine. La raison sociologique de la passivité est le manque de participation, nous avons une longue histoire de délégation de notre participation à nos représentants. À qui déléguer le pouvoir et la représentation de notre vie pratique et sociale ? <sup>36</sup>»

---

<sup>36</sup> (LEFEBVRE, Henry, *The Urban Revolution*, USA, University of Minnesota, 2003, p. 181, 184, 185, 186, 187, 188).



Ces auteurs nous aident à réfléchir profondément sur le type de théorie que les travailleurs reçoivent à des doses toujours croissantes pour devenir de plus en plus incapables et désarmés face au capital, à la fois physiquement et théoriquement. L'approche d'Henri Lefebvre implique pour les travailleurs de maîtriser l'agencement de « la ville du capital » pour connaître les points sensibles du capital et pour en faire des points stratégiques du territoire, qu'il s'agisse des ports, des aéroports, des raffineries etc.

« Il faut laisser les camarades prendre conscience de leurs propres erreurs ; oui, les gens ont besoin de se réconcilier avec leurs propres erreurs et illusions, mais cela prend du temps, beaucoup de temps <sup>37</sup> »

C'est ainsi que Maurice Thorez lors de son entretien avec Henri Lefebvre (débat sur la « science prolétarienne ») évoquait les prises de consciences nécessaires.

Henri Lefebvre évoque également ses entretiens avec Georg Lukács (philosophe marxiste occidental hétérodoxe, sociologue de la littérature hongroise, critique littéraire hongrois d'expression principalement allemande et homme politique) qui cite un texte de Jdanov :

« La philosophie marxiste représente un instrument de recherche scientifique, une méthode pénétrant toutes les sciences naturelles et sociales, qui s'enrichit des apports de ces sciences <sup>38</sup> »

La lecture de Lefebvre nous amène à reconsidérer notre approche organisationnelle adaptée à la réalité de « la ville du capital », pour parvenir à une rupture organisée qui permettra la construction, brique par brique de la révolution urbaine.

Cette révolution urbaine, doit être appréciée également à l'aune de la violence qu'elle sous-entend et il est important de réfléchir en amont à la violence systémique qui la conditionne.

Nous avons abordé ces enjeux en nous appuyant sur les travaux sur les favelas de Timo Bartholl Professeur de géographie, à l'Université Fédérale de Fluminense(UFF) qui aborde l'inversion de la violence subie et la réappropriation des territoires :

---

<sup>37</sup> (LEFEBVRE, Henry, Lukacs 1955, Paris, Aubier, 1986, p 38).

<sup>38</sup> (LEFEBVRE, Henry, Lukacs 1955, Paris, Aubier, 1986, p 48).

« Vivre dans une favela à Rio de Janeiro, c'est sentir que les rapports de domination en jeu sont tout sauf un jeu. Je me base pour refléter l'expérience de ces relations, dans un concept ouvert de la lutte des classes, une lutte de plusieurs luttes, non pas pour la légitimer et la valider comme une construction théorique abstraite, mais parce que je crois que cela peut aider à comprendre un processus fondé sur des relations économiques, sociales, politiques et culturelles fortement hétéronomes, marquées par des dynamiques de domination territoriales et de (dé)territorialisation violente qui ont l'État et ses institutions comme l'un de ses principaux agents. Vivre dans une favela, c'est plonger dans une complexité de rapports – de vivre, de pouvoir, de résistance – sur fonds de formes d'exploitation et de domination qui ont le territoire comme outil d'oppression en même temps que celles « déterritorialisées par le haut vers le bas » répondent, à leur tour, en utilisant le territoire pour insister et lutter en « se (re)territorialisant <sup>39</sup>»

La violence politique de la théorie néolibérale, telle qu'elle existe en Europe est également centrale dans les travaux de Frantz Fanon psychiatre, philosophe et militant anticolonialiste. Frantz Fanon s'inscrit dans un humanisme révolutionnaire radical avec une base matérialiste qui prône une explication ontologique et générale et qui cherche à résoudre le problème concret de la classe ouvrière à travers la praxis de la transformation sociale.

« Quittons cette Europe qui ne cesse de parler de l'homme en le massacrant partout où elle le trouve, à tous les coins de ses rues, à tous les coins du monde. L'Europe a repris la direction du monde avec fougue, cynisme et violence. Et l'on voit comment l'ombre de ses monuments s'étend et se multiplie. Chaque mouvement en Europe a brisé les limites de l'espace et de la pensée. L'Europe a refusé toute humilité, toute pudeur, et aussi toute sollicitude, toute affection. Elle n'était parcimonieuse qu'avec l'homme, mesquine, boucherie, meurtrière qu'avec l'homme. Alors, frères, comment ne pas comprendre qu'il ne nous convient pas de suivre cette Europe ? ... Camarades, nous devons changer notre procédure, développer une nouvelle pensée, essayer de mettre un nouvel homme debout <sup>40</sup>»,

---

<sup>39</sup> (BARTHOLL, Timo, Pour une géographie en mouvement, Rio de Janeiro, Consciência, 2018, p. 25)

<sup>40</sup> (FANON, Frantz, Os condenados da Terra, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1968, p. 271,275)

Les travaux de Frantz Fanon permettent également de faire le lien entre la violence du capitalisme et la violence coloniale. L'approche marxiste de Fanon est critique et matérialiste, il observe la violence du système et son conflit imposé comme une attaque, une attaque coloniale, impérialiste, structurelle contre la société bourgeoise. Il propose une rupture violente avec ce système, une rupture avec la théorie du colonisant, une rupture avec la démocratie néolibérale. La violence engendrée par le système, qui officiellement revendique un « consensus » de conscience imposé, implique de faire une réponse théorique radicale pour construire la rupture.

Les réflexions de Frantz Fanon sur « un nouvel être humain » peuvent se transposer dans la société brésilienne, composée d'une population majoritairement noire, métisse, périphérique et où le travail est précaire. Il insiste également sur la conscientisation de notre rapport à notre propre histoire, pour l'accepter, l'analyser et le dépasser avant de parvenir à agir sur le futur.

« La révolution sociale ne peut pas avoir sa poésie du passé, mais seulement du futur. Elle ne peut commencer par elle-même sans s'être d'abord débarrassée de toutes les superstitions concernant le passé. Les révolutions précédentes faisaient appel à la mémoire de l'histoire du monde pour se défaire de leur propre contenu. Pour réaliser leur contenu, les révolutions du XIXe siècle doivent laisser les morts enterrer les morts. Dans celles-ci, l'expression prend le dessus sur le contenu, aujourd'hui, prend le dessus. (Marx) Je ne suis pas un homme du passé. Je ne veux pas chanter le passé au détriment de mon présent et de mon devenir. Les Indochinois ne se sont pas rebellés parce qu'ils ont découvert leur propre culture, mais 'simplement' parce que, à bien des égards, il ne leur était plus possible de respirer. Quand on se souvient des rapports des sergents de l'armée qui, en 1938, décrivaient le pays des piastres et des pousse-pousse, des garçons et des femmes bon marché, on comprend très bien la fureur des combats des hommes du Viet-Minh <sup>41</sup>».

Le Brésil est né de l'esclavage, c'est sa marque de naissance et sa structure, cette marque est présente dans tous les espaces de la société, particulièrement à l'aéroport en périphérie. *À l'instar d'Henri Levebre et Timo Bartholl, Frantz Fanon ne nie pas la violence, il l'analyse dans toutes ses formes originelles et accepte qu'elle soit centrale dans le rapport de forces subi dans le rapport de forces à construire.*

---

<sup>41</sup> FANON, Frantz, Peaux noires, Masques blancs, Salvador, EDUFBA, 2008, p. 185, 187

L'esclavage au Brésil nous offre une théorie de la révolte, mais aussi de la conciliation, et le premier rôle de l'avant-garde est de dénoncer la théorie qui réconcilie les masses laborieuses avec l'esclavage capitaliste ancien et moderne. Ce n'est pas un choix, mais une nécessité. Il nous permet également de bien distinguer la violence du système et la violence de la misère et la pauvreté. La première est institutionnelle, encadrée, réfléchie, organisée à l'opposé d'une violence de réaction, spontanée, désordonnée, subie. Il nous invite à maîtriser et à organiser cette violence révolutionnaire pour qu'elle devienne un outil légitime. Selon F. Fanon Il n'y a pas de théorie de la neutralité face à l'esclavage, au colonialisme, à l'impérialisme, au capitalisme et au fascisme. Pour lui l'intelligentsia sociale-démocrate prône une « défense élégante » contre la « barbarie » de l'agresseur, qui fait appel au bon sens de l'attaquant, ignorant dans le cas brésilien une violence omniprésente contre la majorité des travailleurs.

Au sujet des fonctionnements, des stratégies et des origines de la social-démocratie, nous avons également alimenté notre réflexion grâce aux travaux de Walter Benjamin, philosophe et auteur d'une œuvre hétéroclite aux confluent de la littérature, de la philosophie et des sciences sociales. « Le conformisme qui a toujours caractérisé la social-démocratie est lié non seulement à sa tactique politique, mais aussi à ses idées économiques. Rien ne corrompait plus les classes ouvrières allemandes que l'idée qu'elles étaient intégrées dans le courant dominant... L'ancienne éthique protestante du travail, désormais sous une forme sécularisée, célébrait sa résurrection avec les ouvriers allemands. Le programme de Gotha révèle déjà les signes de cette confusion fondamentale, définissant le travail comme « la source de toute richesse et de toutes cultures <sup>42</sup>»

*Pour Karl Marx, « le produit entier du travail appartient à l'ouvrier, c'est la partie la plus petite et strictement indispensable du produit qui revient à l'ouvrier ; juste ce qui est nécessaire, non pas pour qu'il existe en tant qu'homme, mais pour qu'il existe en tant qu'ouvrier ; non pas pour qu'il perpétue l'humanité, mais pour qu'il perpétue la classe esclave des ouvriers. <sup>43</sup>»* C'est le concept le plus important, la base de tout travail de base et de sa théorie, le concept fondateur de Marx selon lequel toute la richesse produite appartient à la classe ouvrière, pas seulement les miettes que les capitalistes leur donnent pour continuer à travailler pour eux.

---

<sup>42</sup> (BENJAMIN, Walter, L'Ange de l'Histoire, Belo Horizonte, Authentique, 2013, p. 11)

<sup>43</sup> (FANON, Frantz, Peaux noires, Masques blancs, Salvador, EDUFBA, 2008, p. 187)

Les limites de la conscientisation font aussi l'objet d'une introspection sociologique brésilienne chez le sociologue Alberto Guerreiro Ramos, qui pointe la carence d'études sociologiques sur le Brésil de la part des sociologues brésiliens. C'est ce qu'il appelle « insuffisance théorique » et il qualifie *la sociologie existante comme un produit de la théorie du système, une 'sociologie en boîte' ou consulaire, ou simplement transplantée, parfois édulcorée, avec un éclectisme conciliant.*

Cet état de fait conduit à un manque de connaissances des spécificités brésiliennes et cette réalité est toujours d'actualité. *Il préconise la nécessité d'une « sociologie qui retrousse ses manches » et d'une sociologie de l'interdisciplinarité sur le terrain brésilienne.* Le travail de Guerreiro Ramos est très important pour cette investigation de thèse, il nous accompagne depuis le début, et nous accompagnera jusqu'à la fin de notre étude.

Le travail sociologique local est précisément primordial pour pouvoir avancer sur les processus de développement de la conscience collective et l'organisation des travailleurs et on peut légitimement poser la question aujourd'hui de l'impact de la théorie néo-libérale sur le travail sociologique au Brésil.

« La sociologie, telle que nous la pratiquons, avec humilité, représente une induction des processus et des tendances de la société brésilienne ou un instrument de son échelle d'auto-compréhension, incapable de devenir le support d'une interprétation scientifique de la société brésilienne. Il faudrait donc, dans un premier temps, que le sociologue brésilien soit disposé à entreprendre un travail scientifique basé sur un engagement envers sa situation nationale particulière. La culture brésilienne n'a pas pu échapper à la logique de la situation coloniale... L'inauthenticité est ce qui résulte de toutes les catégories précédentes. En fait, le travail sociologique dans notre pays ne repose pas sur de véritables expériences cognitives. A grande échelle, les catégories et les procédés que le sociologue indigène utilise sont reçus par lui comme préfabriqués. Ne participant pas à sa genèse, il domine à peine ces catégories et processus <sup>44</sup> » *Basées dans 'un engagement envers sa situation nationale particulière', dans le mouvement d'investigation du micro, métropolitain et stratégique, sans manquer d'observer la macro, de "réduire" notre enquête à l'analyse critique du concret brésilien dans le contexte de l'Amérique latine.*

<sup>44</sup> (GUERREIRO RAMOS, Alberto, Introduction critique à la sociologie brésilienne, Rio de Janeiro UFRJ, 1982, p. 36, 42)

Et d'analyser le contenu de la théorie et avec une base pour le nier, 'réduire la portée' de l'enquête sans réduire la grande portée de l'objectif d'appeler les travailleurs stratégiques à faire face avec conscience et analyse critique à leur propre réalité. Faire face à la réalité existante, nier la réalité existante et transformer la réalité de la théorie et de l'organisation existantes. 'Séparer les éléments secondaires des plus importants', comme nous l'avons fait plus haut, car il est très difficile pour les défenseurs du système de nier l'importance de l'esclavage dans l'histoire brésilienne dans la conjoncture brésilienne, dans le capitalisme brésilien, qui revêt un caractère essentiel dans notre analyse critique de l'attaque capitaliste. *Le débat sur la « réduction" de la réalité brésilienne, dans 'notre réduction' : métropolitaine et stratégique », à affronter scientifiquement, à transformer, est au centre du débat de la révolution brésilienne avec les travailleurs stratégiques de la région métropolitaine de Rio de Janeiro.*

*« La réduction, qu'elle soit pratiquée dans le domaine théorique ou dans le domaine des opérations empiriques, est toujours la même activité. La réduction d'une idée ou d'un minerai, par exemple, consiste à la démêler de ses composants secondaires pour qu'ils se manifestent dans ce qu'ils sont essentiellement. Dans le domaine restreint de la sociologie, la réduction est une attitude méthodologique qui vise à découvrir les hypothèses référentielles, de nature historique, des objets et des faits de la réalité sociale <sup>45</sup>»*

*Nous nous sommes également retournés sur la pensée du sociologue Mauro Iasi qui évoque un lien inhérent entre la conscience de classe et l'action confortant ainsi notre approche sur la conscience participative.*

De même, il analyse la défaite idéologique du PT parti des travailleurs au moment même où il exerce le pouvoir et son échec à mettre en place le gouvernement démocratique populaire pour lequel il a été élu, démontrant ainsi que les forces néolibérales internationales ne permettent pas, même au plus haut sommet de l'État, de mettre en place une politique nationale qui ne répondrait pas à la philosophie néolibérale. Même si les réformes sont faibles, même si elles ne sont pas structurelles et fondamentales, et pas proches d'une éventuelle rupture, le néolibéralisme ne permet aucune proposition qui ne soit le maintien intégral de l'agenda néolibéral.

---

<sup>45</sup> (GUERREIRO RAMOS, Alberto, La réduction sociologique, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1965, p 81)

« La dialectique de la praxis humaine et donc de sa conscience produit en effet un évident mouvement de négation de la négation, au sein duquel les étapes anciennes déjà parcourues semblent se représenter, mais les cycles successifs de négation entraînent le mouvement en spirale et pas dans un cercle, à l'intérieur duquel ils conduisent le mouvement en spirale, comme dans un cercle. En fait, nous ne revenons jamais aux formes passées, mais nous trouvons des éléments qui n'ont pas été surmontés à un nouveau niveau. *La conscience de classe des travailleurs, ainsi que la forme de projet dans laquelle elle s'exprime, est avant tout action. La classe ouvrière elle-même trouvait son unité négativement par rapport à l'être du capital, donc en unité et en identité avec son contraire.* Et, à la fois, une classe du capital et une classe contre le capital, et sa conscience, là aussi, ne peuvent être que la synthèse entre objectivité et intentionnalité, l'entrelacement des conditions matérielles et objectives qui en font une classe d'ordre. du capital et du projet qui apparaît comme la négativité de cet ordre ».

« ... Le dilemme du PT Parti des Travailleurs est le dilemme d'un accommodement burlesque. La social-démocratie est arrivée au consentement par la négociation d'une amélioration de la qualité de vie des masses laborieuses, en puisant les ressources pour cela dans le capital, soit par le contrôle de certains moyens de production, soit par une politique fiscale. Bien que le projet économique de la social-démocratie ait fini par être celui de Keynes, c'était au moins l'affirmation d'une alternative à l'ancienne politique libérale du capital de non-intervention absolue de l'État dans l'économie. Comment comprendre qu'un parti ouvrier qui arrive enfin au gouvernement ne soit plus pour mener un gouvernement démocratique populaire qui mettrait en œuvre des réformes structurelles qui se confondraient avec le début d'une transition socialiste - ni même pour mener une politique anticapitaliste, anti - projet monopoliste, antigouvernemental ?, 'Anti-latifundio', anti-impérialiste, mais pour appliquer une 'rupture nécessaire' avec le néolibéralisme ; et, arrivé au gouvernement, maintient-il, dans l'essentiel, le modèle économique néolibéral, qui l'empêche d'appliquer même les modestes réformes qu'il jugeait un an plus tôt urgente et incontournable ? *Comme le PT n'a pas réussi à changer le monde, le monde a changé le PT. Or, c'est précisément la victoire du capital au 20e siècle qui réactualise la nécessité du socialisme au 21e siècle* <sup>46</sup>»

---

<sup>46</sup> (IASI, Mauro, Les métamorphoses de la conscience de classe, São Paulo, Expressão Popular, 2006, p. 522, 525, 536, 565)

La théorie de la métamorphose des classes évoquée par Mauro Iasi explique le glissement des théories progressistes originelles qui sont finalement adaptées au système, à «la boîte des institutions », au « respect des contrats » et bien sûr au « culte de l'ordre ». C'est un cadre conservateur dans lequel le progressisme ne peut certainement pas trouver sa place.

C'est aussi ce cadre qui a conduit à mettre en place la «loi sur le plafond des dépenses», le «pont vers l'avenir», des lois renforcées par le gouvernement Temer, qui facilite l'ascension de l'extrême droite au pouvoir au Brésil. L'ironie de ce coup d'État est que Michel Temer était à l'origine vice-président de Dilma Rousseff, ce qui démontre et la compatibilité entre les théories de la sociale- démocratie et de la droite libérale qui elle-même est compatible sous d'autres aspects avec la théorie véhiculée par l'extrême droite. Cette porosité contribue à brouiller la perception des travailleurs brésiliens qui ne se retrouvent plus dans ces nuances de consensus politiques, et qui subissent les effets de cette métamorphose des classes.

« Le prix de la gouvernabilité n'est pas le report de la pleine exécution du programme démocratique populaire, c'est sa démission la plus retentissante. *Dans la conjoncture brésilienne, deux crises s'entremêlent : une crise économique et une crise politique. Il manque une crise, celle qui est habituellement décisive et qui marque des moments de rupture historique : la crise de l'État* <sup>47</sup> »

Pour Anderson Deo, sociologue brésilien, l'idéologie libérale est « l'expression idéologique de l'hégémonie bourgeoise » et il décrypte ainsi une part historique du processus de glissement de la social-démocratie brésilienne vers une théorie sociale libérale. « Identifier le caractère colonial – bonapartiste de la social-démocratie brésilienne comme l'approfondissement de l'autocratie bourgeoise dans sa forme et son contenu institutionnalisés <sup>48</sup> »

---

<sup>47</sup> (IASI, Mauro, Politique, État et idéologie dans l'intrigue conjoncturelle, São Paulo, ICP, 2017, p. 272, 275, 365, 368, 371. Le professeur Mauro Iasi a été interviewé par nous en 2019

<sup>48</sup> DEO, Anderson – Le labyrinthe des illusions, consolidation et crise de la social-démocratie brésilienne tardive, Curitiba, Appris, 2021, p. 19



« La social-démocratie brésilienne est caractérisée comme la forme politique « la mieux aboutie » de gouvernement bourgeois que cette classe a réussi à organiser au Brésil. Le gouvernement de Luiz Inácio Lula da Silva est le moment de son couronnement, consolidant au niveau national l'offensive du capital contre le travail. Les principales organisations ouvrières « institutionnalisent » le caractère défensif de leurs stratégies en participant au gouvernement Lula. Dans le domaine idéologique, ils reproduisent des préceptes libéraux qui indiquent que la « justice sociale » ne peut être atteinte que par le respect le plus strict des « règles du jeu ». Ils requalifient la lutte des classes et, trempés dans le courant 'postmoderne', élisent des 'formes alternatives de lutte' parmi les 'organisations sociales' appelées par euphémisme. En fait, ces appareils privés d'hégémonie bourgeoise se sont constitués comme un instrument précieux pour 'désidéologiser' la lutte - comme si cela était possible, contribuant à la manière naturalisée d'appréhender les rapports sociaux, proposée par l'idéologie libérale ».

« ... C'est l'expression idéologique de l'hégémonie bourgeoise, qui s'exprimera à travers la social-démocratie. Ainsi, la caractérisation de la particularité brésilienne et la juste appréhension de sa signification permettent de décrypter la manière dont le pays s'insère dans un processus de modernisation, en même temps qu'il réaffirme et préserve ses propres caractéristiques de son processus historique. *Le sens de la modernisation se manifeste donc par le remplacement, l'approfondissement et l'expansion de l'historiquement ancien, placé sur de nouveaux niveaux et conditionnant le processus actuel d'internationalisation du capital* <sup>49</sup> ».

Anouar Abdel Malek, sociologue marxiste égyptien met en lumière le lien direct entre théorie libérale et impérialisme et précise que « la dialectique matérialiste considère que « les causes externes constituent la condition des changements, et que les causes internes en sont la base, et que les causes externes opèrent à travers les causes internes. <sup>50</sup> » Il introduit son travail avec une citation de Mao Mao Tse Tung

---

<sup>49</sup> (DEO, Anderson – Le labyrinthe des illusions, consolidation et crise de la social-démocratie brésiliennetardive, Curitiba, Appris, 2021, p. 31)

<sup>50</sup> (ABDEL MALEK, Anouar, Sociologie de l'impérialisme, Paris, Anthropos, 1971, p. 11, 15)

« Si vous ne savez pas comment résoudre un problème, eh bien, allez-vous renseigner sur votre état actuel et votre histoire ! », citation qui renvoie l'homme à la recherche de sa propre conscientisation... - Dans le domaine, ici délimité, de l'impérialisme et de sa dialectique concrète, je veux dire, celui qui traitera des mouvements nationaux, dans le monde contemporain - un autre contact s'impose, que nous retrouverons à différents niveaux dans d'autres niveaux de théorisation des sciences sociales. Le réel en principe. Celle des hommes des sociétés qui s'entremêlent, se battent pour leur hégémonie, leur libération, pour leur survie parfois, dans un monde qui est celui des tempêtes, au même titre où l'expansion du système capitaliste et son extension, de l'impérialisme, s'articulent l'un dans l'autre, essentiellement en Occident, après la nuit des temps, ils ont puissamment contribué à imposer toutes sortes de « provincialismes » où ils incarnaient la dimension internationale de la dialectique des formations sociales nationales - les nations - qui constituent et continuent de constituer les matrices des domaines fondamentaux où se déroule la dialectique sociale, des premières sociétés à nos jours. Au cœur de ce processus : l'impérialisme et les mouvements nationaux. Et il ne s'agit pas seulement de parler des pays dépendants, ceux du tricontinental...

*...L'Asie, l'Afrique et l'Amérique latinesont certainement le terrain principal où s'opère cette dialectique réductible entre impérialismes et mouvements nationaux. Tout porte ici la marque indéniable de la macrosociologie du politique, celle qui s'attaque non seulement au problème du pouvoir au sein d'une certaine formation socio-économique nationale, mais aussi celle qui se bat pour et contre le pouvoir à l'échelle mondiale planétaire - mouvante à l'enseignement supérieur dans l'étude des masses populaires, de la géopolitique, de l'idéologie et de la stratégie, de l'économie internationale, des civilisations et des cultures, de l'État et de la révolution .Ici, comme dans tout champ de la sociologie du politique, ici, plus encore que dans tout autre domaine, l'analyse de l'élaboration théorique doit à la fois se situer au cœur du champ social, au cœur du politique et de la praxis, pour en extraire ses éléments, sa problématique, son inspiration, son orientation, ses grandes hypothèses interprétatives. 51»*

---

<sup>51</sup> ABDEL MALEK, Anouar, Sociologia do Imperialismo, Paris, Anthropos, 1971, p 16 , 17, 18.

Un autre auteur important pour nous aider ‘pour le déni de la théorie sociale-démocrate classique et de la social-démocratie brésilienne tardive’, se concentrant sur le déni de la théorie postmoderne est David Harvey : ‘la condition postmoderne’ nous équipe pour reconnaître, combattre et proposer une alternative au désarmement des travailleurs avec les armes de la critique. Se consacrant davantage à la lutte contre la postmodernité, Harvey nous aide aussi à réfléchir sur les limites de la social-démocratie tardive dans sa lutte territoriale dans les villes, fondée sur la social-démocratie classique, imposée par l'impérialisme comme valeur d'hypocrisie universelle face au concret de l'attaque capitaliste. Nous y reviendrons pour discuter de l'unité des désarmements des deux théories sociaux-démocrates. *Dans la théorie sociale-démocrate classique et l'héritière postmoderne de la théorie classique : il y a un désarmement de la classe, l'attaque s'intensifie, l'impérialisme progresse et le fascisme se développe.* Le débat d'Harvey avec Lefebvre et nous- mêmes invitons les ouvriers à aller dans l'autre sens dans leur questionnement critique et révolutionnaire.

« Les idées de Lefebvre sont venues des quartiers des villes malades. Ainsi, dans une compilation récente, les mouvements pour le droit à la ville (malgré la diversité de leurs orientations) battent leur plein dans des dizaines de villes à travers le monde. Alors avouons-le : l'idée du droit à la ville ne ressort pas fondamentalement de différents caprices et engouements intellectuels ». <sup>52</sup>

« ... Il surgit essentiellement des rues, des quartiers comme un appel à l'aide et au soutien des personnes opprimées en période de désespoir. Comment, alors, les universitaires et les intellectuels (à la fois organiques et traditionnels, comme dirait Gramsci) répondent- ils à cette plainte et à cette demande ? » C'est là qu'une étude de la réponse de Lefebvre est utile car sa méthode dialectique d'enquête critique immanente peut fournir un modèle inspirant sur la manière dont nous pourrions répondre à cette plainte et à cette demande. *Lefebvre a très bien compris, notamment après son étude de la Commune de Paris, que les mouvements révolutionnaires prennent souvent, sinon toujours, une dimension urbaine. D'où l'importance de comprendre ce territoire comme le principal champ de bataille opéré par des ouvriers stratégiques.*

---

<sup>52</sup> (HARVEY, David, *Cidades Rebeldes*, São Paulo, Martins Fontes, 2014, p. 9, 10)

En invoquant la « classe ouvrière » comme agent de transformation révolutionnaire tout au long de son texte, « Lefebvre suggérait tacitement que la classe ouvrière révolutionnaire était composée de travailleurs urbains, et non exclusivement de travailleurs d'usine... Lefebvre a écrit son essai fondateur, le droit à la ville, qui était, selon lui, une plainte et une demande... Au milieu des années 1970, à Paris, je (Harvey) suis tombé sur une affiche des 'écologistes', un mouvement d'action radical proche voué à la promotion d'un mode de vie urbain plus écologique, proposant une vision alternative de la ville. C'était un merveilleux portrait ludique du vieux Paris ravivé par une vie commune, avec des fleurs aux balcons, des places pleines de monde et d'enfants, des petites boutiques et ateliers ouverts à tous, une profusion de cafés, des fontaines, des gens s'amusant au bord des rivières, les jardins communautaires ici et là. J'ai trouvé une autre affiche (par Batellier) qui montrait une pelleteuse dévorant avec voracité tous les vieux quartiers de Paris, laissant derrière elle des rangées parfaitement ordonnées d'imposants HLM. J'ai utilisé cette affiche comme illustration clé dans mon livre 'la condition postmoderne' (Postmodern Condition) <sup>53</sup>».

L'affiche que Harvey n'a pas utilisée dans ses livres est la ville à construire, pour les travailleurs à construire, pour une théorie à construire. L'importance des idées d'Harvey pour nous est multiple dans l'inspiration et l'ajout d'images théoriques et pratiques, de la construction d'alliances de la classe ouvrière sur le territoire à la 'construction' de leur territoire, leur travail et leur théorie, mais elles exposent aussi la théorie et pratiques, ou la praxis du travail 'dévorant' et de la ville. Un autre point important est *de savoir comment ses idées se mêlent à celles de Lefebvre et des révolutionnaires de la Commune de Paris, pour nous aider à construire une théorie de la révolution qui appartient au noyau ouvrier et stratégique, mais aussi à l'ensemble de la classe ouvrière dans son ensemble, de conquérir la ville et du travail*. Tout cela nous outille pour équiper, nous organise pour organiser, rejoignant Lefebvre pour nous aider à 'évoquer une conscience dialectique et critique de sa propre confrontation', Harvey nous aide à développer une 'conscience participative' contre la théorie postmoderne.

---

<sup>53</sup> HARVEY, David, *Cidades Rebeldes*, São Paulo, Martins Fontes, 2014, p. 11, 16, 17

Malheureusement, la social-démocratie dans son effort pour combiner attaquant et agressé pour la paix sociale finit par combiner et transformer la théorie de l'agresseur comme théorie du agressé en la construction théorique de la 'réconciliation entre l'épée et la chair'. La théorie impérialiste est manipulée par les travailleurs, les empoisonne et renforce le système capitaliste, l'attaque impérialiste, aussi la montée fasciste, quand cela profite au système actuel. « La croissance de l'impérialisme, de manière non linéaire et traversée par des luttes et des contradictions sociales, a également conduit à un nouveau bond du niveau d'accumulation du capital, entraîné par un saut d'échelle dans le processus d'expropriations sociales, tant primaires que secondaires, ce qui modifie quantitativement et qualitativement, une fois de plus, son contenu tout au long de cette extension. L'augmentation de la concentration et de la centralisation du capital a accentué de manière extrême et contradictoire le rôle de la pure propriété capitaliste face à toute autre injonction sociale, humaine ou environnementale. Nous sommes face à la potentialisation la plus extrême de la propriété capitaliste tout court, qui devient abstraite, inégalement socialisée et extrêmement destructrice <sup>54</sup>»

«Les travailleurs stratégiques, en plus de leur organisation d'entreprise, peuvent jouer un rôle central dans la lutte contre l'impérialisme, le fascisme et le capitalisme lui-même, s'ils combinent dans leurs luttes, les combats mineurs et majeurs aussi la lutte environnementale ; et débattant avec chaque lutte concrète, ces luttes historiques seraient combinées avec la lutte environnementale, et cela deviendrait ce qui serait la lutte la plus avancée du 21ème siècle <sup>55</sup>». L'attaque capitaliste mondiale et les progrès de l'aviation démontrent à quel point nous devons analyser les conditions subjectives.

*Le déficit de la révolution brésilienne est dans la conjoncture organisationnelle actuelle, mais aussi théorique lorsque l'action des travailleurs des compagnies aériennes ne comprend pas une théorie qui puisse fonder sa radicalité. Ceux qui ne connaissent pas et plus leurs propres luttes, leur culture et leur propre histoire dans le contexte de la classe ouvrière sont condamnés. À quel point s'engager sur la voie de faire face au déficit organisationnel de la révolution brésilienne ; parce qu'ils ne savent pas où ils en sont dans le fil de l'histoire, ils vont en marchand de défaite en défaite.*

---

<sup>54</sup> FONTES, Virginia, O Brasil e o capital-imperialismo, Rio de Janeiro, UFRJ, 2010, p. 146, 147.

<sup>55</sup> Virginia Fontes, historienne, docteure en philosophie politique à l'université Paris X Nanterre et professeure à l'UFF de Niterói - Rio de Janeiro, a été interviewée par nous en 2019.

José Paulo Netto, dans une activité mixte avec des travailleurs des transports à forte présence des aériens en 2016, a également pointé *la nécessité de construire un syndicalisme d'avant-garde pour soutenir le débat sur la révolution brésilienne*. « Je ne connais pas très bien l'histoire des travailleurs maritimes et fluviaux, ou aériens, ou dockers, ou conducteurs de bus, les travailleurs des transports, ou encore je ne suis pas un grand connaisseur des travailleurs stratégiques, mais nous voici avec l'ancien ministre Carlos Lessa et d'autres penseurs d'une théorie pour le Brésil, et, par conséquent, *le syndicalisme stratégique est d'une importance énorme pour combler le déficit d'une organisation pour des changements radicaux et structurels dans la société brésilienne, si et seulement s'il parvient à s'organiser autour d'un syndicalisme différent de ce qui existe, un syndicalisme combatif, classiste, unitaire et internationaliste* <sup>56</sup>».

« En un mot : *jamais les perspectives immédiates de la vie humaine n'ont été aussi menaçantes et, en même temps, jamais le mouvement révolutionnaire inspiré par Marx n'a été confronté à autant de difficultés face à tant de difficultés. C'est précisément pour cette raison qu'il vaut la peine de provoquer l'imagination avec un bref exercice polémique : notre déficit – des révolutionnaires – n'est pas théorique, il est organisationnel* <sup>57</sup>»

Marcelo Braz nous permet de comprendre une analyse critique de la situation des travailleurs stratégiques du point de vue des aériens. Et discuter de ce qu'est un parti avec l'ensemble des travailleurs couverts dans cet ouvrage. Comprendre ce que signifie : « la part de la classe ouvrière » comprise fondamentalement et essentiellement avec les changements radicaux de la société, nous permet de comprendre sur la formation du parti de la révolution brésilienne comme l'ensemble des partis révolutionnaires existants, de la théorie de la révolution brésilienne, et en ce moment de l'analyse critique de la théorie néolibérale et de la théorie sociale-démocrate.

---

<sup>56</sup> Le professeur José Paulo Netto a participé à ce grand événement de la fédération historique des travailleurs maritimes en 2016, où nous avons pu enregistrer son intervention et celle du théoricien brésilien du développement et ministre Carlos Lessa, en vidéo ; et plus tard, JP Netto a également été interviewé par nous en 2018 sur la construction de l'objet de cette thèse : dans la mesure où le déficit de la révolution brésilienne est un déficit organisationnel, et donc critique de l'organisation et de ce qu'il y a derrière.

<sup>57</sup> NETTO, José Paulo, O déficit da esquerda é organizacional, 2010, [https://pcb.org.br/portal2/345/o-deficit-da-esquerda-e-organizacional/?fbclid=IwAR2JNR1qJRuzvwt-ZQKpw3\\_uAdpCQGv95wj61AX2OpoSUc87](https://pcb.org.br/portal2/345/o-deficit-da-esquerda-e-organizacional/?fbclid=IwAR2JNR1qJRuzvwt-ZQKpw3_uAdpCQGv95wj61AX2OpoSUc87)

En analysant les luttes populaires à travers le monde, nous traverserons ce qui représente à nos yeux la période des luttes les plus importantes pour la lutte ouvrière : des "barricades de la rue Saint-Maur photographiées dans le "printemps populaire" en juin 1848 à la photo de la « chute du mur » ou de la fin de l'URSS en 1991, un débat s'engage sur l'ensemble des luttes spécifiques aux grandes transformations de l'humanité.

« L'influence du socialisme réel a laissé un héritage qui affecte encore aujourd'hui le mouvement révolutionnaire, influençant les partis liés au camp de gauche, diverses organisations politiques des classes ouvrières et l'ensemble des luttes de classes dans les pays capitalistes. L'équilibre de sa trajectoire, entre victoires et défaites, se situe dans la dynamique sociétale même des luttes de classes dedans l'intensité du XXe siècle dit *breve. Environ 1/3 de l'humanité ont vécu, pendant la majeure partie du siècle, sous une autre forme d'organisation corporative, sous un autre modèle de participation aux richesses produites socialement. La polarisation entre différents projets de société – menés par les États- Unis et l'URSS – a maintenu le monde capitaliste en permanence confronté à la progression du niveau de vie sociale de centaines de millions de personnes dans le monde socialiste, conditionnant même les conditions de vie dans les sociétés bourgeoises. qui se voyait, parmi leurs propres crises conjoncturelles, constamment menacées par le « péril rouge ».*

« ... Si l'échec de ces expériences socialistes ne permet pas de dire que le socialisme lui-même comme alternative sociétale s'est épuisé, il a laissé un héritage dense marqué par les malentendus les plus divers, qui, ajoutés à l'avalanche idéologique que la bourgeoisie a fait s'effondrer sur le monde à partir des années 1990 avec la chute du Mur et la fin de l'URSS, forment un cadre socio-historique extrêmement adverse pour l'affirmation d'un projet de société alternatif. De plus, face à cette situation, la tâche même de refonder un projet socialiste est devenue extrêmement difficile de nos jours, au XXIe siècle. En plus de la lutte idéologique, massivement envers le monde bourgeois et tous les traits qui le rendent unique – individualisme, compétitivité, aliénation, aversion pour les formes collectives (libres et autonomes) d'organisation des hommes et une dépolitisation collées à lui, pleine de marchandisation des rapports sociaux, etc. <sup>58</sup>»

---

<sup>58</sup> BRÁZ, Marcelo, Parti et Révolution 1848 – 1989, São Paulo, Expressão Popular, 2011, p. 293, 294

« – il y a un vague historique qui n'est pas propice à reconstruire la projection sociétale basée sur des valeurs radicalement antagonistes à la bourgeoisie. *L'être concret du travail est intensément fragmenté, favorisant toutes sortes d'exutoires individuels et corporatistes.* Les formes mêmes de reproduction sociale du travail sont fondamentalement dégradées par les modalités contemporaines de production capitaliste qui engendrent, d'un côté, un chômage massif et, de l'autre, une dégradation salariale et des formes de travail dépourvues de toute protection sociale <sup>59</sup>».

Dans un débat d'une heure à la porte des vestiaires sur les divergences d'organisation, faites d'une part par le débat sur la révolution brésilienne ; un discours est apparu comme le plus important: « Je comprends ce que veut dire l'organisation patronale, elle est basée sur une théorie selon laquelle nous, les travailleurs, ne pouvons pas nous organiser contre eux, c'est très simple pour moi. Je comprends aussi ce que signifie l'organisation dès la social-démocratie, cela donne apparemment la priorité à notre augmentation de salaire et à nos droits, des choses que nous pouvons voir et manger, mais en fait cela ne nous apprend pas à réfléchir à la façon dont nous pouvons devenir plus forts face au patron à partir 'de nous-mêmes pour nous-mêmes', donc ne résout pas notre problème du pouvoir des travailleurs à cet aéroport. Maintenant j'essaie, mais je n'arrive pas à visualiser cette 'partie' dont tu parles, et tu m'as expliqué qu'il n'existe pas dans la force et la forme qu'elle devrait exister. Mais si je ne comprends pas tout ce que vous dites, je comprends ce que ce n'est pas, et je comprends que ça doit être très difficile de faire tout ce que vous dites, et si c'est pour moi, c'est pour la plupart dès le peuple brésilien aussi. Comment puis-je, moi qui ne peux pas acheter de vélo, avoir un avion ? Dans ce que vous appelez le pouvoir direct ? Comment vais-je devenir directeur de compagnie aérienne ? Comment vais-je, si je voyais les patrons en réunion avec les ouvriers nous regarder comme si nous n'étions rien ? *Ce que je sais, c'est que comprendre l'idée d'un parti ouvrier pour le pouvoir veut dire que je vais devoir apprendre ce pouvoir avant de faire ce parti dont vous parlez, et que quand ce sera fait, avec beaucoup qui savent ce que cela signifie, le Brésil ne sera jamais comme il est aujourd'hui, alors des choses comme salaire et droits ne seront pas faites par eux les patrons, mais directement par nous les ouvriers* <sup>60</sup>».

---

<sup>59</sup> BRÁZ, Marcelo, Parti et Révolution 1848 – 1989, São Paulo, Expressão Popular, 2011, p. 295. Le professeur Marcelo Braz a été interviewé par nous en 2019

<sup>60</sup> Entretien avec le bagagiste Swissport Senna devant le vestiaire de l'aéroport en 2014



« Cette dissolution analytique de la possibilité d'un projet global de dépassement de l'ordre dissout aussi, mais aussi (et uniquement) sur le plan analytique, la disposition politique et théorique à reconstruire des organisations politiques révolutionnaires comme le parti... la centralité du travail comme élément d'analyse qui guide les réflexions théoriques... *Le parti a été l'organisation politique du prolétariat qui, en tant qu'instrument de médiation universelle, a historiquement rendu possible la réalisation de la synthèse fondamentale de diverse lutte dans une lutte politique - ou en d'autres termes, ont rendu possible la révolution elle-même en tant qu'émancipation humaine.* Nous avons vu que, sans son rôle moteur et sans son ancrage nécessaire dans une base théorique sans cesse renouvelée, il n'est pas possible d'opérer l'émancipation sociale du travail. Ce sera l'œuvre des travailleurs eux-mêmes, de leurs meilleures avant-gardes issues de la classe ouvrière, dirigées par des organismes politiques capables d'universaliser et d'unifier leurs diverses luttes fragmentées en une seule lutte politique. Et, jusqu'à aujourd'hui, aucun autre instrument capable de le réaliser n'a été connu – en dehors du parti, dans ses diverses acceptions révolutionnaires <sup>61</sup> ».

- Notre enquête sur les affrontements dans les aéroports de Rio de Janeiro et au Brésil: la lutte contre la privatisation des aéroports et celui de Petrobras en 2012 ; la grande manifestation pour « sauver Tubiacanga » en 2013 ; la grève internationale de 2014 ; la grève générale 2017 ; et le débat sur l'analyse critique de l'organisation à partir de la critique théorique, le cours de formation des aériens à Manaus en 2022.

Le 17 août 2022, nous avons eu l'occasion de débattre de l'ensemble des défis de la révolution brésilienne, à travers son débat et sa théorie, avec un petit groupe de travailleurs à l'aéroport de Manaus ; et bien qu'en introduction la question du parti n'ait pas été abordée, dans le corps du débat « cette nature de parti » occupe une place centrale dans la prise de conscience et le débat politique de la révolution brésilienne. En terminant cette partie de notre travail, nous énumérerons au-delà : *le débat sur l'organisation et la théorie de la révolution brésilienne avec les aériens à Manaus en 2022 ; la grève générale en 2017 ; la grève internationale en 2014 ; la lutte pour sauver Tubiacanga lors de la visite du pape en 2013 et contre la construction de la troisième piste de l'aéroport international de Rio de Janeiro; et la lutte contre la privatisation des aéroports associée à la lutte contre la privatisation de Petrobras en 2012.*

---

<sup>61</sup> BRÁZ, Marcelo, Parti et Révolution, São Paulo, E Popular, 2011, p. 295, 296, 300, 301, 302, 308, 309

Le capitalisme, en analysant l'aviation brésilienne à partir de ses travailleurs aériens, démontre que ce système a échoué dans la modernisation brésilienne au profit de ces travailleurs, et de nouvelles formes de modernisation doivent être étudiées dans le cadre de la construction critique pour la révolution brésilienne, à partir de et avec le protagonisme des travailleurs du secteur aérien et, plus particulièrement, les travailleurs des compagnies aériennes. C'est la robustesse d'investigation de cette partie du chapitre comme le corps des idées des auteurs qui nous aident à faire une analyse critique, qui nous aidera à gravir et à démontrer le long processus d'investigation plus spécifique des travailleurs des compagnies aériennes, ainsi qu'à poursuivre l'investigation tout au long de ce chapitre, et tout au long de cette étude.

Nous avons choisi, afin de compléter la réflexion théorique, de mettre en place des enquêtes, des entretiens avec les travailleurs en lutte et les cadres syndicaux. Nous avons choisi dans ce but quatre luttes emblématiques dans le secteur aérien et dans la période étudiée ; et nous avons également choisi d'étudier l'étude des travailleurs à travers l'une de leurs expériences de formation nationales à Manaus cette année 2022.

- La première concerne la privatisation des aéroports en 2012 et a lieu lors de la privatisation partielle de Petrobras. En 2012, la télévision pétrolière du syndicat de Rio de Janeiro organise un débat où elle met en avant pour la première fois son combat de plus de 50 ans contre la destruction de Petrobras associée à la lutte contre la privatisation des aéroports. La lutte contre « les enchères pétrolières », c'est-à-dire contre la privatisation partielle de Petrobras, a gagné un nouvel allié direct : les travailleurs. Le concept de privatisation du ciel est comparé aux problèmes des enchères pétrolières. Mais le débat central et stratégique impliquait la « politique de ciel ouvert », la perte de l'autorité publique dans la conduite politique, la soumission et la dépendance aux grands pays centraux dans leur politique impérialiste d'empêcher le Brésil d'avoir une compagnie aérienne. Ainsi, de nombreux aéroports ont été occupés au Brésil, et nous soulignerons ici cinq occupations en 2012. Pour illustrer ces occupations nous avons mis cinq exemples d'occupations d'aéroports.<sup>62</sup>

- L'occupation de l'aéroport Santos Dumont et Galeão à Rio de Janeiro, par des syndicats le mouvement populaire, la jeunesse, et les écologistes également pour RIO + 20 :

---

<sup>62</sup> Débat le 7 juin 2012 entre Emanuel Cancela au nom des travailleurs du pétrole et l'enquêteur de l'époque à la direction des aériens <https://youtu.be/NoEffC4sBP0> et <https://youtu.be/gwmmupO7Hrl>

« 'La rébellion est nécessaire pour mener à bien la réforme agraire !' Je suis l'un des leaders du mouvement des sans-terre MST dans l'occupation de l'aéroport de Santos Dumont ici à Rio de Janeiro. Et en ce jour les écologistes, ouvriers du pétrole, ouvriers du secteur aérien, mouvement populaire, jeunesse, nous sommes tous là pour protester, et nous ne sortirons pas tant que nous n'aurons pas chanté toutes nos chansons et faisons beaucoup de bruit pour que les dirigeants de RIO + 20 nous entendent! En ce 5 juin 2012, journée mondiale de l'environnement, nous voulons laisser ici notre message : a lutte contre la privatisation des aéroports et de la PETROBRAS, la lutte pour un monde écologiquement durable a beaucoup à voir avec la lutte des jeunes et de nous-mêmes les travailleurs sans terres <sup>63</sup> ». Malheureusement, il serait tué par des hommes armés peut-être embauchés par les grands propriétaires terriens des années plus tard.

« Nous sommes ici au moment du sommet des peuples à RIO+20 A l'aéroport international de Rio de Janeiro pour impliquer toute la délégation mondiale venue à Rio de Janeiro pour une lutte commune : la lutte contre la privatisation, la lutte pour la jeunesse, la lutte pour la réforme agraire, et certainement la lutte pour un environnement durable pour les générations futures. Et qu'est-ce que la « campagne pétrolière doit être nôtre » a à voir avec cela ? Ce sera Petrobras et son caractère public et étatique au service de la classe ouvrière et du peuple brésilien qui garantira la transition durable d'une économie du carbone fossile à une économie des énergies renouvelables et nous sommes là pour veiller à ce que cela se fasse avec une gestion directe . des travailleurs et des communautés <sup>64</sup>». « Nous, de la jeunesse organisée de Rio de Janeiro, avons investi cette chanson pour protester contre la privatisation des aéroports, la destruction de Petrobras, pour une éducation publique de qualité pour les jeunes, pour l'environnement comme une priorité pour nous tous : 'Bonjour Santos Dumont, ils sont essayés de me vendre uniquement aux voyageurs étrangers, et ils ne laisseront pas entrer les travailleurs du Brésil, non, ils privatiseront, ça restera un espace élitiste, plus élitiste', mais la jeunesse est arrivée !! <sup>65</sup>»

---

<sup>63</sup> Hommage à cette importante direction du MST de Rio de Janeiro, qui a été interviewée par nous en 2012, et a contribué à occuper l'aéroport Santos Dumont dans la troisième occupation nationale des aéroports. <https://youtu.be/Qy5KoZdm8LY> et <https://youtu.be/wzFOZXqK9C> et [https://youtu.be/cOhMSK\\_F1V8](https://youtu.be/cOhMSK_F1V8)

<sup>64</sup> La déclaration d'Emanuel annule les pétroliers du secrétaire général de Rio de Janeiro à l'aéroport international de Galeão en 2012 <https://youtu.be/Agus0n1AV6Q> et <https://youtu.be/5eC3JzoBzz0>

<sup>65</sup> Au son de 'pour que l'éducation marche, il faut que la jeunesse se batte et si le peuple s'unit, Belo Monte tombera' à l'heure, RIO+20, cette jeunesse dirigeante a donné ce témoignage à l'aéroport Santos Dumont en 2012 <https://youtu.be/p3pDyD4oohw>

· Celui de Belo Horizonte - Minas Gerais dirigé par l'ensemble des syndicats et de la jeunesse (Levante da Juventude). « Nous sommes ici aujourd'hui à Belo Horizonte avec le groupe des forces populaires et le syndicat des travailleurs et la jeunesse pour protester contre la vente de cet aéroport, de l'électricité, du pétrole, mais nous sommes unis à toutes les luttes de ce pays. Notre objectif de combat local doit être et sera fait avec les objectifs de la lutte mondiale. Comme on disait : quand la campagne et la ville s'uniront, la bourgeoisie cessera d'exister ! Et comme on le criait ici : tout ce qui est solide s'effondre, mais il faudra arrêter partout les privatisations 'de nos propres mains'<sup>66</sup> »

· Celui de l'aéroport de João Pessoa - Paraíba en 2012, commandé par le MST et des aériens. « Ici, à João Pessoa, nous sommes venus manifester sous forme de fête, le théâtre peut être au service des travailleurs, l'art peut être au service de la classe ouvrière. Nous sommes donc venus montrer à la bourgeoisie notre force, la force du mouvement des sans-terre du MST, des jeunes, des écologistes et des syndicalistes. Nous sommes venus montrer que « le peuple n'est pas un âne » et qu'il n'est pas ignorant, mais le peuple doit être encore plus conscient, et nous apporterons le changement nécessaire, grâce à l'art et à la force du peuple. Nous appelons cette lutte commune contre la privatisation le forum social local des luttes.<sup>67</sup> »

De plus, il y a un débat important sur le débat qui pourrait documenter une critique et une prise de conscience peut être moyenne pour les grandes protestations contre la privatisation des aéroports au Brésil des 60 aéroports publics, et de la société de gestion des aéroports au Brésil. *Et il est important de mentionner la naissance de cette importante coalition en 2012: les travailleurs des compagnies aériennes, travailleurs du pétrole, mouvements populaires, écologistes et jeunesse, avec une présence importante des travailleurs sans terres du MST. Des manifestations dans d'importants aéroports du Brésil, et nous soulignons : à Rio de Janeiro, Belo Horizonte et João Pessoa. Nous voudrions souligner la présentation théâtrale pour raconter l'histoire de travailleurs stratégiques et l'importance de l'aéroport public, de la préparation de brochures « contre la privatisation des aéroports »*

---

<sup>66</sup> dirigeant syndical des travailleurs de l'énergie – SINDELETRO interviewé lors de l'occupation de l'aéroport international de Belo Horizonte – Minas Gerais en 2012- [https://youtu.be/WRwMz\\_G1ycY](https://youtu.be/WRwMz_G1ycY)

<sup>67</sup> Membre du mouvement MST sans terres et acteur de théâtre interviewé lors de l'occupation de l'aéroport João Pessoa – Paraíba en 2012. [https://youtu.be/-GGHCTDB-\\_k](https://youtu.be/-GGHCTDB-_k)

João Batista Melo 'cordelista' de la littérature cordel la plus précieuse construit une œuvre d'art sous forme de poésie, avec Santos Dumont inventeur brésilien de l'aviation à distribuer : « Notre présidente Dilma avec sa biographie nous croyons en Dieu, 'Père Cícero' qu'il dans sa trajectoire n'accorde jamais la victoire à toute privatisation ». Le terme « *privataria*<sup>68</sup> » dans la langue portugaise est un nouveau mot pour la privatisation plus le piratage. L'acte de privatisation, dans ce débat avec les travailleurs et les usagers de l'aéroport, est le piratage des biens publics et va à l'encontre de la volonté des travailleurs. Le mot est tiré de la période de 'la social-démocratie' néolibérale, le PSDB, le parti de l'ex-président FHC Cardoso, mais dans le cas des aéroports, c'était sous le gouvernement Dilma PT que le débat et l'analyse critique ont lieu.

- La deuxième c'est la résistance organisée à travers « la protestation des forces populaires profitant de la venue du Pape Francisco au Brésil » gagnant en importance internationale, en volume d'impact *dans 'la centralité des opportunités'*: contre la construction de la troisième piste de l'aéroport international à Rio de Janeiro.

En 2013 lors de la visite du pape pour la première fois au Brésil, ce jour-là les travailleurs des compagnies aériennes, ces travailleurs externalisés et leurs représentants syndicaux se sont battus pour de meilleurs salaires, droits et conditions de travail, avec les résidents de la communauté de Tubiacanga, voisin de l'aéroport, se sont battus pour empêcher la construction de la troisième piste de l'aéroport, qui enlèverait et déplacerait 5 000 familles ; l'acte a également réuni les écologistes, car la construction de la troisième piste supprimerait la dernière zone de mangrove et détruirait la dernière zone préservée de la forêt atlantique sur l'Île du gouverneur à Rio de Janeiro. Il y avait 700 travailleurs des compagnies aériennes et travailleurs externalisés, des habitants de la communauté de Tubiacanga et leurs familles, et enfin, les écologistes qui se sont joints à cette lutte importante qui a construit cette victoire.

*En raison du déplacement de la structure policière pour protéger le pape, toute la zone autour de l'aéroport est sans surveillance, et de cette manière, il a été possible pour le mouvement syndical et populaire de construire une triple action de confrontation avec une grève des travailleurs des compagnies aériennes à Galeão aéroport international.*

---

<sup>68</sup> Le « cordel » contre la privatisation des aéroports appartient à la littérature de cordel ou 'de la littérature exposée sur la corde' inventée au moyen Âge pour que les travailleurs comprennent le message, même s'ils étaient analphabètes, il a été « repris » par les cordelistas modernes, et c'est une partie très importante de la culture brésilienne ; et ce travail étaient « contre la *privataria* » des aéroports était l'un des plus beaux et des plus importants.

Une 'perturbation' par la grève avec une occupation des familles et de la communauté de Tubiacanga qui a fait face et a fait échouer cette action du gouvernement Dilma, qui voulait expulser les familles sans leur donner d'alternative afin que leurs employés des compagnies aériennes et toute la communauté puissent vivre à proximité du travail ; et enfin les écologistes qui se sont battus pour préserver cette zone de végétation et de mer très importante, sauver cette zone de mangrove signifiait aussi préserver la baie de Guanabara à Rio de Janeiro.

Cette lutte avait la présence des communistes, des socialistes, des travailleurs des compagnies aériennes, des travailleurs du transport aérien, des habitants et des familles de Tubiacanga et des écologistes a fait l'objet de nombreuses recherches : des témoignages et des interviews ont été recueillis, mais deux beaux documentaires ont également été réalisés, l'un sur la lutte de ce jour-là, intitulé « Salve Tubiacanga <sup>69</sup>», montrant l'occupation de l'Avenida Rio de Janeiro, l'accès principal à l'aéroport, créant un embouteillage qui a impacté Ilha do Governador, Avenida Brasil, une artère importante de la ville et s'est rendu au centre de la ville. L'autre documentaire est : « Eu sou Tubiacanga <sup>70</sup>» de Marcius Clapp, qui montrait la beauté de la dernière zone de mangrove préservée et l'importance de la baie de Guanabara. *Nous avons pu assister à l'union des mouvements syndicaux, populaires et écologistes, avec les communistes et les socialistes, quelque chose de très important dans la montée des luttes entre 2012-2017.*

« Nous n'autoriserons pas la construction de la troisième piste de l'aéroport, car ce n'est pas nécessaire, parce que cela nuit au travailleur de la compagnie aérienne qui vit ici dans la communauté, parce que cela détruit notre communauté et détruit notre qualité de vie et l'environnement <sup>71</sup>».

---

<sup>69</sup> <https://youtu.be/nJHQfqPg5tk> Documentaire 'Salve Tubiacanga' produit en 2013 sur la lutte des travailleurs, du mouvement populaire, des écologistes et des jeunes le jour de la visite du pape François (Francisco) à Rio de Janeiro

<sup>70</sup> Ce deuxième documentaire a été tiré d'Internet, nous avons donc documenté une photo de sa réalisation. <https://ne-np.facebook.com/EM-Comte-Guilherme-Fischer-Presser-1577273669211410/videos/eu-sou-tubiacanga-teasereste-%C3%A9-um-document%C3%A1rio-concebido-pelo-marcius-clapp-dire/1589252768013500/> .

<sup>71</sup> Je souligne le témoignage de Fábio en 2013, président de l'association des habitants de Tubiacanga, qui, interrogé par le représentant du ministère de l'aviation, a déclaré que la communauté ne serait pas supprimée sans combat.

« Nous sommes contre la vente aux enchères de pétrole du gouvernement Dilma, car la privatisation de Petrobras va à l'encontre de la volonté de tous les Brésiliens. Les gens demandent du gaz de cuisine, du diesel et de l'essence subventionnés <sup>72</sup>».

« Nous, les travailleurs des compagnies aériennes, luttons et lutterons contre l'exploitation des travailleurs des compagnies aériennes, leur salaire, leurs droits et leurs conditions de travail, nous sommes donc très heureux de ne pas être seuls, car notre combat est pour les travailleurs des compagnies aériennes, mais aussi pour la classe ouvrière et l'environnement. Les travailleurs de la compagnie aérienne vont construire la plus grande grève de cet aéroport, ce n'est que le début, à Swissport les travailleurs ne prendront plus l'exploration et nous allons laisser les avions au sol, nous sommes des compagnies aériennes et nous allons montrer notre force. Merci à tous ceux qui nous ont aidés ici aujourd'hui dans cette lutte commune. <sup>73</sup>» ; va de pair avec les propos de l'écologiste Sérgio Ricardo: «Détruire la dernière zone préservée de forêt atlantique et de mangroves sur Ilha do Governador est un crime environnemental, nous nous battons donc et nous n'abandonnerons pas: *contre la troisième piste de l'aéroport, vive l'union des travailleurs, de la communauté et de l'environnement. Les mouvements du monde se manifestent contre des déménagements, des expulsions qui font partie des événements de football et des Jeux olympiques de Rio de Janeiro !* <sup>74</sup>»

« Bonjour à tous, bonjour à tous, désolé pour le dérangement, mais le gouvernement veut nous chasser d'ici! Il veut retirer des milliers de travailleurs de chez eux, nous n'allons pas baisser les bras, nous sommes là avec les travailleurs des compagnies aériennes, le mouvement syndical solidaire, le mouvement de classe populaire, le FIST, les écologistes, tous ensemble, nous sommes dans la lutte et nous ne serons pas expulsés. Enlèvement non ! Je l'ai déjà dit et je le redis, Tubiacanga continuera ici, avec le travail et la qualité de vie. Nous ne serons pas expulsés ! <sup>75</sup>».

---

<sup>72</sup> Témoignage du représentant du mouvement populaire de la fédération internationale des sans travail et sans logement FIST en 2013

<sup>73</sup> Fabrício Miranda représentant des aériens SIMARJ dans l'acte où nous avons enregistré son témoignage en 2013

<sup>74</sup> Sérgio Ricardo, écologiste interviewé en 2013, nous parle de la couture politique et du soutien public local, national et international à la cause de la protection de la communauté, des travailleurs et de la protection de l'environnement

<sup>75</sup> Mots d'ordre répétés de manière exhaustive représentent tout l'exercice de lutte unitaire de la communauté, du syndicat et de l'environnement lors de la manifestation de Tubiacanga, puis recueillis sous la forme d'un entretien avec Fábio, président de l'association des habitants de Tubiacanga.

- La troisième lors de la préparation de la grève internationale en 2014

Lorsque la FNTTA et le syndicat municipal de Simarj des travailleurs aériens des compagnies aériennes a tenté d'organiser une grève stratégique de dimension internationale en pleine coupe du monde de football, nous avons choisi d'enquêter par le biais d'entretiens qui se sont déroulés entre 2013 et 2014, avant et après le mouvement de grève pour comprendre les différentes phases de préparation, de coordination, d'actions et négociations. Nous avons également participé directement (j'étais encore syndicaliste aérien à cette époque) aux négociations avec l'ITF (Fédération Internationale des syndicats de transports) pour les enjeux de coordination.

*L'idée était de bloquer l'arrivée des joueurs, dans leur aéroport d'origine avec une coordination synchronisée dans plusieurs pays, Allemagne, Italie, Angleterre, France, Hollande, Russie, Portugal, Espagne, USA et Argentine dans le but de donner un retentissement mondial aux revendications des grévistes et un impact certain sur tout le transport aérien international. Malgré une préparation importante de la part de cadres syndicaux bien formés, et même si l'expérience de cette lutte a fait office de formation pour les travailleurs, ce mouvement s'est soldé par un échec. Le mouvement s'est heurté à une répression patronale et policière dure et à l'incapacité de coordonner l'action au niveau international et l'opposition feutrée de la fédération Internationale des syndicats de Transports (ITF) démontrant ainsi les limites d'une organisation syndicale internationale bercée par la théorie sociale-démocrate et participant de fait à la division syndicale.*

Les entretiens nous ont permis de mesurer la réflexion développée par les cadres syndicaux lors de la phase préparatoire de ce mouvement de grève.

« L'ampleur, la portée, l'impact de cette grève ne peuvent être cachés, ni sa construction évitée par les patrons à condition. que nous maintenions l'unité et ne négligeons pas leurs préparatifs <sup>76</sup>». Ce témoignage du directeur du syndicat Simarj nous éclaire en partie sur la prise en compte de l'opportunité stratégique du futur mouvement, mais aussi de la force potentielle du rapport de forces envisagées ainsi que de la nécessité absolue de travailler sur l'unité.

---

<sup>76</sup> Fabrício Miranda, à la veille d'une des 7 grèves en 2013/2014 à l'aéroport international de Galeão à Rio de Janeiro, entretien en septembre 2013.



Pour comprendre les motivations d'un mouvement international d'une telle ampleur, il faut également comprendre les conditions locales extrêmes de ces travailleurs. Le témoignage du cadre syndical Fabrício Miranda nous éclaire en partie sur le sujet mais aussi sur la prise de conscience de sa condition humaine et de la solidarité internationale.

« Ici, personne ne dure plus de 8 ans sans tomber malade ou se détruire à l'intérieur, et j'ai étudié qu'un esclave ne durait que 8 ans et mourait ; alors, je sais que nous sommes épuisés dans le plus grand sens du terme, à l'intérieur comme à l'extérieur, nous sommes épuisés par la diminution des ouvriers sur le tarmac et par la maladie de ceux qui y restent : le bruit, le poids, les effets néfastes causés par la puissance des vibrations des turbines de l'avion, mangeant comme un animal sous une 'palette' ; le salaire de misère. Nous devons vendre les bons d'alimentation (équivalente des tickets restaurant) au rabais pour payer les loyers etc, ou même ne pas pouvoir prendre une douche. Je sais ce que je suis ; et je sais que je suis un de plus à dépenser pour enrichir quelque capitaliste dans le monde et en ce sens je sais que je suis un esclave de plus ici. Mais dans mon esprit et dans mes mains, il y a un homme libre qui débat avec des esclaves libres dans ce monde <sup>77</sup> ».

« Il nous manquait d'entrer dans les entrailles du pouvoir bureaucratique pour prendre le pouvoir ; et en même temps vérifier que chacun là-bas, pour la plupart, ne voulait que garantir son travail dans l'environnement bureaucratique et non se battre ; nous ne savions pas faire de la politique et travailler au nom du meilleur candidat, le plus vertueux des cadres, courageux et intelligent pour servir la catégorie des travailleurs aéronautiques récupérant le passé, établissant le présent et préparant l'avenir <sup>78</sup> ».

Quand on se réfère à l'agenda maximum, on se réfère aussi à la lutte immédiate car la réalité à l'aéroport est sombre, le cadre communiste auquel nous nous référons ci-dessus Fabrício Miranda a fait une importante dénonciation le 23 juillet 2020, trois ans seulement après la participation de 'la classe aérienne' lors de la grève générale à Rio de Janeiro le 28 avril 2017.

---

<sup>77</sup> Fabrício Miranda, à la veille d'une des 7 grèves en 2013/2014 à l'aéroport international de Galeão à Rio de Janeiro, entretien en novembre 2013.

<sup>78</sup> Fabrício Miranda, après la dernière grève, le jour du premier match de coupe du monde de football au Brésil en juin 2014, entretien en juin 2014.

*Le vestiaire de l'entreprise sous-traitée Swissport a été complètement détruit, plein d'ordures, et les travailleurs sont rentrés chez eux sans se doucher, les travailleurs sans pouvoir changer de serviette hygiénique, les travailleurs sans pouvoir faire leurs besoins les plus élémentaires et physiologiques. La vidéo montre un espace inapproprié même pour le confinement des animaux, encore moins pour l'utilisation des êtres humains. La vidéo a été réalisée à l'aéroport international de Rio de Janeiro, porte d'entrée du Brésil.*

Face à la réalité : À Rio de Janeiro, les près de 1500 syndiqués constitués avec l'aide des communistes entre 2012 - 2018 sont devenus 150 en 2022. Pour tenter de décrypter la réalité conjoncturelle, nous avons interrogé l'actuel vice-président de Simarj, qui a synthétisé le niveau actuel de bureaucratie dans le syndicat : « la catégorie ne veut pas se battre et nous faisons un excellent travail, nous avons 400 000 reais en espèces ! <sup>79</sup>»

Comme si c'était une vertu d'avoir de l'argent sous la main et de ne pas lutter avec cette ressource. Un combat «qui manquait d'engagement envers la catégorie des aériens»; dans la pandémie, tout le monde a été touché sans un jour de réaction et de lutte : les manutentionnaires, les agents de rampe (bagagistes) ou d'arrimage, les travailleurs de fret, la sécurité et le service d'enregistrement des passagers, pour ensuite assister aux licenciements et à la réduction des mécaniciens d'entretien des avions et voir leurs salaires décalés ; rendant son plancher de salaire inférieur à celui d'un chauffeur de bus.

Notre débat critique exalte les objectifs des années 1960 pour qu'ils soient renouvelés dans les années 2020. La voie de l'organisation continue d'être l'organisation avec une vision de la lutte des classes dans la territorialité de la lutte concrète. Le débat AEROBRÁS des anciens combattants signifie aujourd'hui un débat pour générer des emplois de qualité :

« Se battre pour au moins 4 SMIC alors que se battre pour les 10 salaires d'antan des mécaniciens de maintenance aéronautique, 3 salaires des ouvriers du service passager, des opérateurs de fret et d'équipement et de manutention/rampe ou d'arrimage, et 2 salaires des assistants de service général et de nettoyage (bagagistes).

---

<sup>79</sup> Alexandre Menezes vice-président du syndicat Simarj à Rio de Janeiro, interviewé par téléphone en 2022.

Lorsque nous avons débattu de la création d'une entreprise publique, appartenant à l'État, prêtons à partir des plus grandes économies d'Amérique latine, intégrer les pays en interne, le continent latino-américain et le monde, une entreprise pour nous représenter dans le monde en tant que continent souverain, comme le fut un jour le Varig, « l'ambassadeur du Brésil », nous avons discuté de tout le secteur. Dans les témoignages des employés des compagnies aériennes : « Nous avons cherché le bureau de Varig comme s'il s'agissait de l'ambassade du Brésil à l'étranger ». *Le défi d'intégrer la chaîne logistique latino-américaine à travers le contrôle ouvrier pourrait représenter l'intégration et la révolution latino-américaine à travers le débat sur le renouveau syndical* ». Témoignages recueillis lors de la formation syndicale virtuelle des aériens pendant la pandémie covid en 2021.

Nous voudrions souligner les initiatives importantes observées dans la stratégie communiste et socialiste avec les travailleurs des compagnies aériennes qui, bien que non victorieuses de manière pérenne, ont servi à l'éducation et à l'accumulation de la lutte, et c'est pourquoi nous soulignons ces expériences. *L'expérience la plus importante a été la tentative de grève internationale menée par le syndicat municipal de Simarj des travailleurs des compagnies aériennes entre 2013 / 2014 pour éclater le premier jour de la coupe du monde de football, le 12 juin 2014. Ce serait la dernière de 7 grèves à Rio de Janeiro, patiemment préparée par les communistes à l'intérieur de Simarj.*

*L'objectif était d'arrêter avant le 12 juin « dans une succession de frappes et grèves reconductibles combinées et synchronisées » plusieurs aéroports du monde, tous reliés aux équipes mondiales de football qui viendraient au Brésil. Il s'agirait de petits arrêts de 2 heures dans l'embarquement d'une dizaine d'équipes mondiales soigneusement choisies pour venir au Brésil, combinant toujours la grève dans la ville d'origine avec l'arrivée à Rio de Janeiro. Une grève des embarquements de deux heures en Allemagne, Italie, Angleterre, France, Hollande, Russie, Portugal, Espagne, USA et Argentine. Et encore deux heures de grève à l'arrivée à Rio de Janeiro, avec un seul pamphlet bilingue, expliquant les revendications immédiates et les revendications historiques des travailleurs de l'aviation dans ses différents pays. L'objectif principal serait de paralyser les avions des équipes de football pendant deux heures, mais aussi d'impacter l'aviation générale, plaçant ainsi les revendications des grévistes à l'échelle mondiale, catapultées par la diffusion des médias mondiale à ce moment clé et stratégique. Cette préparation impliquait une forte éducation syndicale, mais se traduirait également par une expérience de formation unique pour ses travailleurs.*

*C'est une centralité d'opportunité.* Les communistes découvrent ainsi une 'centralité des aériens' dans le territoire et dans le temps lors d'un événement de masse mondial dans cet événement spécifique de la coupe du monde de football 2014, mais qui peut servir d'inspiration internationaliste pour les événements futurs, s'il y a une synchronisation d'organisation et lutte des catégories stratégiques. Dans la 'centralité des conducteurs de bus' qui est quotidienne pour le fonctionnement du système capitaliste global et local, la 'centralité des aériens' est également quotidienne, mais fluide, elle réside en un point et un moment qui la placent au-dessus de toutes les autres pendant un court instant de temps. *Les objectifs de la grève internationale incluse dans les pamphlets avaient trois niveaux : premièrement, ils parlaient de la revendication immédiate votée en assemblée par les ouvriers, qui était généralement une augmentation de salaire ; deuxièmement, la divulgation de la revendication historique des travailleurs, qui impliquait généralement une clause spéciale dans une convention collective ou la création d'une compagnie aérienne publique au Brésil, par exemple ; et troisièmement, il parlait d'une demande de pouvoir direct et populaire de la part de la classe ouvrière, d'un contrôle des moyens de production, non seulement d'avoir une entreprise publique et d'État, mais aussi d'en rechercher le contrôle par les travailleurs et la société, le contrôle en profondeur débat des travailleurs du pouvoir populaire.*

*La grève mondiale lors de la coupe du monde de football de 2014 à Rio de Janeiro a été la tentative la plus audacieuse des communistes à l'époque où ils ont hégémonisé l'organisation ouvrière de Simarj, le syndicat municipal des travailleurs des compagnies aériennes de Rio de Janeiro. Pour cela, ils se sont préparés et ont visité ces villes spécifiquement en 2013, dialoguant avec les socialistes et les sociaux-démocrates pour construire une large coalition de luttes.*

Et notre étude des travailleurs des compagnies aériennes sert à montrer le grand potentiel organisationnel local et mondial et les lacunes de l'organisation, à l'égard de la catégorie aérienne dans sa 'centralité partagé' pour la lutte des classes, historiquement observable, mais aussi actuelle. et conjoncturel, ainsi que le moment historique d'une seule journée. La critique du travail (de base) de terrain fait également référence à l'(in)capacité des cadres organisateurs et de la base organisée à débattre les conditions concrètes du conflit de classes, la 'centralité partagé' dans la centralité étant un aspect important de la lutte des classes. La grève mondiale a été sabotée par la social-démocratie et la bureaucratie, à la fois à la base de Rio de Janeiro et à l'échelle mondiale par la fragmentation, la bureaucratisation et le manque de cadres.

Il y a également eu un sabotage de la part de la direction de l'ITF, qui à l'époque utilisait 'l'excuse de la fragmentation des représentations' et que cela pourrait générer des perturbations mondiales qui auraient un impact sur les bonnes pratiques commerciales avec les employeurs. Il y avait aussi une forte répression patronale. Nous avons recueilli des témoignages de socialistes à l'étranger qui ont essayé de faire des protestations avec les travailleurs et il y a eu beaucoup de répression, ce qui prouve la justesse de la stratégie de frappe ciblée sur le moment et le lieu le plus sensible. « Lorsque nous sommes arrivés à l'aéroport international de Francfort, la police nous attendait déjà pour nous 'escorter' dans des 'zones prédésignées', et peu importe le nombre de tentatives que nous avons eues pour intégrer notre grève aux syndicats de l'aviation, nous n'avons pas réussi », dans le témoignage d'un leader du mouvement populaire allemand à Francfort.

L'échange de positions dans le dialogue entre la délégation communiste des travailleurs de la compagnie aérienne Simarj en 2013 avec le social-démocrate et syndicaliste de la fédération des travailleurs anglais UNITE / ITF qui a eu lieu au siège de l'aviation UNITE à Londres, la ville siège de l'ITF dans le monde, montre nous les limites de la grève organisée en Europe :

« Après Margareth Thatcher, nous les travailleurs organisés au Royaume-Uni ne pouvons pas faire de grève politique, et si nous le faisons, nous serons persécutés, rendus illégaux, peut-être même arrêtés. Ce que nous pourrions faire, c'est lier la tentative de grève avec nos revendications matérielles et notre convention collective, ou la lutte pour une augmentation de salaire à cette période de l'année, mais à grands risques et avec une grande possibilité de voir nos objectifs bloqués devant les tribunaux. Je reconnais que ce plan est audacieux, et très percutant, car nous pourrions mettre en place notre programme maximum : des clauses impossibles à réaliser dans la convention collective, comme pouvoir débattre du pouvoir que nous avons perdu au fil des ans. On pourrait parler de la lutte pour alléger le poids des bagages dans la campagne mondiale avec l'ITF et l'internationalisme, ou la lutte contre le changement climatique, etc. Tout serait possible. Mais d'un autre côté, tout devrait être fait avec le plus grand soin en raison des fortes entraves que nous impose le droit anglais ». C'était le témoignage le plus important, celui obtenu d'une direction UNITE que nous préférons laisser anonyme

Les communistes ont montré l'opportunité unique de faire cette grève avec un thème local et mondial, sur l'aviation et l'énergie, et que le plan était réalisable.

« Si nous travaillons ensemble et nous coordonnons en ce jour d'action, cela représentera des années d'accumulation et de force. . Et cela ne nous servira pas seulement localement, mais globalement, puisque nous mettrons les patrons à genoux le jour de la grève avec un acte symbolique synchronisé de deux heures. Je vais répéter ce que j'ai dit aux travailleurs de l'entretien et de la manutention des avions à Rio de Janeiro : vous resterez dans les mémoires comme des héros pour les générations à venir, et vous ne serez pas oubliés, mais vous serez admirés dans le monde entier, tant que nous travaillerons ensemble ». Fabrício Miranda avec les dirigeants et les bagagistes à Rio de Janeiro en 2017 sur les événements de la grève internationale en 2014.

Cette grève a été sabotée dès le début par le patronat, l'attaque patronale n'admet aucun acte symbolique, et si cet acte symbolique a eu lieu dans le plus grand événement sportif du monde encore moins. Comme l'avaient adressé des dirigeants communistes et socialistes lors des manifestations de la coupe des confédérations en 2013 et de la coupe du monde de football en 2014 : 'L'ampleur, la portée, l'impact de cette grève ne peuvent être cachés, ni sa construction évitée par les patrons à condition. que nous maintenions l'unité et ne négligeons pas leurs préparatifs'. Il s'avère que la construction de cette unité a été très difficile, sa logistique précaire. La combinaison de l'attaque des patrons avec la 'défense religieuse des institutions' et les 'engagements envers le gouvernement Dilma', jusqu'à la signature d'une loi plaçant les manifestants dans la condition de 'terroristes', a provoqué une division marquée entre ceux qui ont défendu le gouvernement et ceux contraires. La social-démocratie au gouvernement avait déjà défini sa position depuis les années 2000 et la fragmentation syndicale à renforcer cette défense via les syndicats CUT. La social-démocratie mondiale à travers l'ITF renforce également la défense du syndicalisme de la CUT, et de cette façon la panique a été créée pour ceux qui craignaient qu'une grève mondiale soit télévisée de Rio de Janeiro au monde. Les patrons ont gagné un allié puissant.

*Nous considérons que le poids de la fragmentation et de l'asservissement des syndicats sociaux-démocrates est prépondérant.* Il ne s'agit pas d'un jugement moral, mais d'un constat de la réalité concrète, cela s'appuie sur une théorie conciliatrice prônée par les organisations sociales-démocrates, et s'exprime dans l'organisation de leurs luttes. Le syndicalisme CUT a saboté la grève parce qu'il pouvait mettre en échec le gouvernement de Dilma Rousseff au Brésil, qui connaissait déjà des problèmes, et parce qu'il allait affirmer le pouvoir des communistes dans l'aviation de Rio de Janeiro.

L'ITF (pas officiellement) mais nous avons recueilli des témoignages 'in off' de leurs dirigeants, reconnaît que cela pourrait affecter la 'gouvernabilité' et boycotte également une grève qu'elle ne serait plus prête à mener. Au final, seul le mouvement syndical local exécute le plan mondial, les syndicats mondiaux abandonnant cette construction lorsque la CUT et l'ITF prennent position contre la grève ; mais il y avait aussi de vaillants efforts avec certaines manifestations du mouvement populaire, dans les villes clés des pays qui seraient touchés par la grève, et par l'action communiste résiliente avec le soutien socialiste à Rio de Janeiro.

Lorsque l'on analyse l'attaque contre le monde du travail, l'année 2014 est une affirmation du pouvoir patronal dans l'aviation au sein de la plus grande opportunité de contre-attaque dans le monde du travail aéronautique. L'année 2016 doublerait ce pari. La force et la force des employeurs contrastent avec la fragmentation et l'asservissement du mouvement syndical social-démocrate hégémonique au Brésil et dans le monde dans le secteur du transport aérien, dans le secteur des transports, dans le secteur des travailleurs stratégique, et à cela s'ajoute l'incapacité des communistes et des socialistes à construire cette grève faute d'éléments objectifs, mais aussi subjectifs. Cela démontre qu'au fond il y a une insuffisance organisationnelle sociale-démocrate basée sur une insuffisance théorique, et d'autre part, une insuffisance organisationnelle pour la révolution brésilienne des communistes et des socialistes. L'ouvrier n'a pas agi face à l'opportunité unique, dans l'action locale globale qui visait la 'fenêtre' de cet événement. L'action de frapper le jour et l'endroit précis où cela serait le plus douloureux pour le système supposait une réflexion critique pour la construction de l'organisation.

Le grand apport de l'analyse du mouvement des cadres communistes et socialistes dans ce chapitre a été de démontrer que « la montée » des luttes n'est pas seulement le mouvement structurel qui fera qu'une catégorie devienne stratégique, comme nous l'avons vu dans la première partie de notre travail comparant les métallurgistes des années 1970 et les chauffeurs de bus des années 2000 ; mais elle peut aussi être 'momentanée autour d'une fenêtre d'opportunité' comme celle présentée aux aériens en 2014 lors de la coupe du monde ou celle qui pourrait être présentée aux travailleurs autour des JO jeux olympiques par exemple.

- La quatrième lors de la participation stratégique des aériens à la grève générale de 2017
- Pour débattre de la grève générale du 28 avril 2017, il faut comprendre deux choses :

l'étude de la grève générale comme grève politique fera l'objet d'une étude à part dans un prochain chapitre, et que la participation des aériens (les aéronautes n'ont pas participé à la grève) a eu lieu dans le contexte de non-participation des cinq principales catégories stratégique : les chauffeurs de bus, les chauffeurs routiers, les cheminots, les travailleurs du métro et les pétroliers ne se sont pas joints à la grève ce jour-là, rendant la grève générale très endommagée dans la région de Rio de Janeiro.

Un autre point très important est que : la confrontation entre les forces bourgeoises et les forces populaires en ce jour doit être évaluée avant et après la confrontation. La grève à l'aéroport Santos Dumont a été préparée au moins 6 mois à l'avance, même si les communistes ne connaissaient pas la date à laquelle elle aurait lieu, la méthode était similaire à celle de la préparation de la grève internationale en 2014, cherchant de grandes concentrations d'aériens en échange de quarts de travail. Mais la participation des aériens n'a été rendue possible que par l'alliance des forces communistes, socialistes et sociales-démocrates ce jour-là. Des ouvriers en alliance avec la jeunesse et le mouvement populaire ont paralysé le tramway qui donnait accès à l'aéroport Santos Dumont à partir de 4h du matin et jusqu'à 10h30 le 28 avril, aucun avion ne décollait de cet aéroport. Les communistes ont étudié l'importance de cet aéroport domestique par rapport à l'aéroport international, car il contient le 'contrôle alpha' de Gol Linhas Aéreas, donc, si les avions qui ont subi une maintenance à l'aube ne décollent pas à l'heure, ils retarderont un bon partie des vols du pays, en raison de la concentration d'avions au même endroit qui plus tard devraient voler dans tout le Brésil.

La grève a également été planifiée et conçue au sein du front des travailleurs des transports et a porté ses fruits parmi les marins et les travailleurs des ferries, arrêtant complètement le transport par Ferry dans la région métropolitaine, et finalement le port de Rio de Janeiro ont également été paralysés pendant 24 heures. Il y a eu des blocages de rues et de routes qui ont eu un impact sur la grève, mais les aériens comme nous l'avons dit, de l'unité stratégique dans la lutte, et la présence des communistes dans la préparation de la grève et des socialistes et sociaux-démocrates dans son exécution, pourraient faire partie de la grève générale dans sa place de plus grandes vitrines nationale et internationale à Rio de Janeiro.

- La cinquième lors du projet de formation des aériens à Manaus 2022



Selon Paulo de Tarso, actuel président de la FNTTA/FUSA, (un effort d'unification de la catégorie puis du secteur), la fédération aérienne historique qui s'est transformée plus de 60 ans après sa création : « la solution du futur pointe vers un commandement unitaire de classe et national basé à São Paulo. C'est possible? »

Le temps le montrera, mais cette possibilité existe, car la conviction de ce mouvement doit partir de l'ancien centre de l'aviation (d'Eapac à IVA, de l'école publique de formation de l'aviation civile à l'institut d'aviation créé par les travailleurs eux-mêmes) et se tourner vers le nouveau sans annuler l'importance historique de l'ancien classique. Il s'appuie sur un nouveau projet national d'élaboration d'un plan aéronautique local, national, régional et international ; un plan national qui comprend la construction d'avions, de pièces de rechange, la construction de nouveaux aéroports, la valorisation du travail aérien et le contrôle des travailleurs avec l'armée de l'air brésilienne qui effectue ce changement.

L'expérience des agences civiles de marché a échoué. Maintenant, dans le sens de la lutte maritime, c'est le pouvoir des travailleurs des compagnies aériennes la pression à l'échelle nationale sur le pouvoir militaire dans l'union civique-militaire. Une garde nationale de sécurité sous les ouvriers en lien avec l'aéronautique populaire reformulée pour gérer et sécuriser les aéroports. Ce qui semble être un rêve peut-être réalisable.

Une école, dans l'État de São Paulo, avec des succursales dans toutes les régions du Brésil pour former des ouvriers, des constructeurs, des administrateurs et des exploitants d'aéroports. Les travailleurs aériens peuvent former le personnel aérien et militaire du secteur. Et vice-versa. Et de cette façon, on peut même penser qu'un jour on débattrà à nouveau du travailleur aérien dans les écoles, les communautés et les lieux de travail, 'la pensée du travailleur aérien qui était morte peut aujourd'hui renaitre'.

Aujourd'hui, nous nous demandons comment il serait possible de fixer des objectifs élevés basés sur l'organisation critique qui fait confiance au pouvoir des travailleurs à la base, mais aussi s'équipe et se prépare à atteindre tous ces objectifs, par un travail patient, persistant, résilient, audacieux comme vieux travail de base critique, avec une vision critique du système et avec l'agitation et la propagande de ce qu'il faut construire. *Dans ce débat, nos objectifs ne sont pas minces. Le syndicalisme de classe fonctionnant comme une réponse à l'organisation aérienne. Les travailleurs des compagnies aériennes peuvent apprendre dans leurs propres écoles.*

Ils pourront découvrir les alentours de l'aéroport et voir comment son port sec peut être un pôle de développement local et étatique, comment il s'unit avec d'autres travailleurs du secteur des transports, stratégiques en matière d'infrastructures, logistique et d'énergie, et comment il se développe et contrôle les forces productives.

*Les travailleurs des compagnies aériennes pourront étudier la logistique nationale et régionale en Amérique latine et retrouver leur rôle de premier plan, comprendre leur espace de pouvoir de leur profession à la logistique du système mondial et ainsi se rendre compte de l'inutilité totale de la présence du patron dans le secteur, dans le calcul 'salaire, prix et profit' ; enseigner, apprendre et débattre en quoi le patron bourgeois est inutile pour toute la classe ouvrière. Retournez à l'école et parlez aux jeunes à partir d'anciens exemples : la connaissance nationale aux yeux des travailleurs des compagnies aériennes dépend de leur rôle. Les aériens sont capables de comprendre le Brésil et le monde à travers l'aviation.*

*Les écoles de l'aviation en partenariat avec une force aérienne militaire populaire peuvent, nous le répétons, envoyer des travailleurs aériens dans le monde qui échangeront des cultures, apprendront de nouvelles techniques de production, des langues et de nouvelles technologies. Les travailleurs des compagnies aériennes peuvent être des ambassadeurs pour la construction d'un programme de visites pionnières dans des centres d'intelligence artificielle, de drones, d'informatique quantique, de médecine régénérative, de cybersécurité, de réalité virtuelle, de biotechnologie, de technologie de batterie et d'énergie renouvelable, de fusion nucléaire, de polymères et de technologies de pointe. les métaux, et surtout le transport automatisé sous le contrôle des travailleurs.*

*Une analyse critique qui garantira le plein-emploi, la fin du travail précaire et 4 heures de travail pour chaque personne sans réduction de salaire, mais suffisantes pour chaque travailleur. Ils peuvent même apporter les techniques les plus importantes pour lutter contre le réchauffement climatique. Tout ce qui ne peut pas être fait sous le capitalisme.*

Les travailleurs des compagnies aériennes, avec les marins et les soldats, les travailleurs stratégiques peuvent et doivent être les travailleurs dont l'avant-garde peut créer un pont permettant à d'autres travailleurs d'acquérir de nouvelles connaissances, en construisant des ponts à travers le monde, toutes ces connaissances qui peuvent être partagées par la solidarité, pour partager en tous les États et communautés du pays et où il y a un aéroport.

Cela peut générer des emplois à l'aéroport et autour du port sec. Mais pour qu'une stratégie ouvrière l'emporte sur les intérêts des grands monopoles, il faut que le capitalisme défaille pour que le socialisme puisse décoller et s'envoler. Le débat doit revenir au débat aéronautique, des travailleurs du transport aérien, pour rejoindre les espaces des travailleurs du transport stratégique.

*Les cadres de l'aviation existent toujours mais il faudra les former.* Mais ce projet doit être présenté à ceux qui sont au pouvoir et non au pouvoir, les deux. Nous avons tous besoin d'un leadership sensible pour faire la transition et présenter ces propositions. Cette avant-garde est maintenant à la base, en retrait, non préparée, dominée, découragée, invisible, pensant qu'elle ne pourrait jamais faire ces choses : découvrir ce qu'il y a de plus nouveau au 21<sup>e</sup> siècle, revenir et le partager avec chaque brésilien à travers un projet et réseau régional national et local.

Certains pensent : mon métier c'est le non-exemple et c'est pour ça que c'est fini, mais le meilleur de la critique c'est de la dépasser par la synthèse. Oui, tout cela est possible, mais une autre organisation nécessaire doit être imposée pour forcer le coût de 'l'éducation des aériens' à être financé par le profit exproprié d'une partie des vols internationaux, nationaux, affrétés et privés, là où une entreprise publique brésilienne pourrait joignez-vous à cette redevance pour financer l'éducation et les opérations, comme un projet de pouvoir pour les travailleurs des compagnies aériennes et les travailleurs solidaires. *La solidarité aérienne comme solidarité de la lutte et de l'analyse critique dans la vitesse de ce monde.*

Ce pouvoir des travailleurs des compagnies aériennes doit être construit et financé en construisant en parallèle le pouvoir populaire de la classe ouvrière. S'il y a quelque chose d'important depuis la création de l'association des mécaniciens à la fin des années 1930 jusqu'à la grève de 2017, le dernier souffle de la lutte aérienne à Rio de Janeiro est de pointer un projet de puissance pour chaque travailleur aérien ou de la compagnie aérienne, et de chercher de nouveaux dirigeants pour mener à bien ce projet, des dirigeants actuels sensibles pour passer le relais, et construire avec eux cet avenir, leur héritage. Tout ce qui dépend de l'organisation locale qui ose en même temps se battre de manière internationaliste, dépend de l'internationalisme prolétarien qui se construit sur les bases. Cela dépend du trépied : structure syndicale unitaire, combative, classiste et internationaliste ; en priorisant l'action organisationnelle et critique du travail de base ; et dans la politique correcte des cadres organisationnels révolutionnaires.

C'est dans la prise en charge, la récupération et l'optimisation des structures syndicales de classe ; dans l'organisation et la transformation de la base générale en base organisée ; et la construction de conseils de travailleurs sur les lieux de travail et au domicile de ces travailleurs. De la solidarité et de l'insertion dans les masses précaires et périphériques dépend tout un projet qui ne commence pas à l'aéroport et ne peut s'arrêter là.

L'élaboration d'un programme construite par les travailleurs des compagnies aériennes, opéré par l'avant-garde de ces travailleurs, soumis à la critique constante de ces travailleurs, alors qu'ils conquièrent, étudient le monde, visitent le monde, découvrent l'Amérique latine, sont absolument nécessaires. Le Brésil ferait de cette avant-garde la garde du pouvoir des conquêtes de la classe et solidaire de l'éducation de la classe ouvrière. *Cette avant-garde stratégique peut, dans des conditions d'ascension des luttes, des luttes politiques au-delà des compagnies aériennes et avec la classe stratégique et ouvrière, construire un pouvoir populaire visible qui pointe vers le pouvoir populaire de transformer la société parce qu'il a les contradictions matérielles pour le faire et est stratégiquement positionné pour l'exploiter. S'il y a eu excellence dans les opérations aériennes, il est possible de démontrer comment cela s'est produit et comment cela peut se reproduire. L'équation la plus efficace dans cette critique est de récupérer la théorie, de profiter généreusement de tout le monde dans ce combat et de viser devant.*

*Le projet théorique qui débouche sur le processus critique d'organisation pédagogique qui sensibilise. Il organise, renouvelle et forme de nouveaux cadres organisationnels.* Une théorie correspond à une forme d'organisation critique qui va être transformée par les travailleurs du territoire, dans l'axe prioritaire organisationnel stratégique. Ce qui a commencé par une lutte acharnée dans l'industrie du transport aérien pourrait se terminer différemment. Cette partie se termine par un espoir concret : le 17 août 2022, un séminaire s'est tenu avec les travailleurs aériens à Manaus, qui a réuni une vingtaine de dirigeants et nous avons pu voir l'exposition des problèmes intégraux abordés dans cette première partie de ce chapitre dédié aux travailleurs des compagnies aériennes. Tout le contenu de cette enquête a été discuté. En ce sens, ce que nous présentons peut être un minimum condensé dans ce projet de formation.

De l'entretien avec un ouvrier du fret qui résume bien notre enquête concrète de thèse : L'ouvrier Marco de la base de Manaus a dit : 'l'ouvrier de la compagnie aérienne est livré à lui-même'.

Le débat sur la théorie du patron enracinée dans l'esprit des travailleurs, sur la théorie de la défense des travailleurs et des syndicalistes enracinée dans les idées patronales, le débat sur la théorie de la révolution brésilienne et la méthode de son organisation comme méthode d'organisation de rupture, dont les plus débattues étaient les formes de grève des 450 aériens de Manaus et d'Amazonas. *La grève comme école de la révolution brésilienne. Les idées de la révolution brésilienne. Qui ne se retrouve pas dans cette première partie de cette thèse du 'contenu critique des conducteurs de bus'.*

Tous les processus de sensibilisation ont été discutés, en mettant l'accent sur ceux qui n'ont pas été des travailleurs parmi les travailleurs des compagnies aériennes pour comprendre l'histoire, les luttes et la culture des travailleurs des compagnies aériennes, pourquoi ils sont «lâches». Le rôle de l'unité pour les travailleurs des compagnies aériennes, la fragmentation de la catégorie face à un ennemi mondial et son attaque ont été discutés. *Les salariés de la compagnie aérienne ont débattu des arbolites et du 7/5/7 : recherchant 70% de soutien à leurs actions, au moins 50% d'adhérents pour que le syndicat renforce la catégorie, et finalement ne se lançant pour affronter la grève que si 70% soutiennent et partagent cet affrontement ;* rappelant qu'il ne s'agit pas de mathématiques, mais qu'il faut étudier dans les spécificités numériques de la base, pour qu'une proportion puisse être atteinte dans l'exercice de la contre-attaque et dans la défense organisée. Ils ont débattu de l'internationalisme, débattu du classisme et élu 5 syndicats à rechercher localement : les travailleurs du pétrole, les travailleurs de la métallurgie, les travailleurs conducteurs de bus, les marins et les travailleurs portuaires.

Les compagnies aériennes ont discuté du FUSA / FNTTA, et une comparaison a été faite dans la lignée historique du FNM (maritime) auquel a succédé historiquement le FNTTAA ; la méthode maritime a été discutée. Les conditions objectives de construction des commissions, la politique des cadres et le processus de renouvellement du syndicat d'Amazonas. Nous avons débattu que bien que le service aérien « soit abandonné au monde » il puisse rechercher ces trois aspects : renouvellement, politique du personnel et commissions de base, beaucoup de temps a été consacré à débattre des commissions, du pouvoir parallèle des travailleurs.

La priorisation du travail de base et les structures syndicales de référence ont été débattus, la politique des cadres, la capacité à écouter et la conception (planifier) des grands cadres ont été beaucoup débattues ; la ligne du conflit concret et l'ancrage des travailleurs des compagnies aériennes la grève internationale ont été débattus.

Comment faire face aux compagnies aériennes externalisées LATAM, GOL, AZUL, PASSAREDO, TAXI AÉREO, l'unité concrète avec le syndicat qui représente les travailleurs externalisés pour qu'ils deviennent des travailleurs des compagnies aériennes.

Le temps était consacré au débat sur la grève générale de 2017, et la centralité, l'accessibilité et la capillarité du transport routier, sa comparaison avec les aériens était inévitable. La grève générale de 2017 a révélé comment les travailleurs des compagnies aériennes sont démobilisés au Brésil, nous avons donc débattu des sept façons de comprendre la conscience dans la lutte des classes sur la base de l'analyse des travailleurs stratégique. Nous allons étudier au-delà des aériens comme un non-exemple face à la théorie portuaire fondée sur sa culture, sa lutte et son histoire ; et la méthode maritime et les ouvriers navals avec leur construction objective, nous allons étudier la stratégie d'organisation des ouvriers off shore dans les opérations fluviales et l'unité pétrolière. L'unité comme pilier de l'unicité. D'où le débat sur la FSM/FUTAC, qui a tenu le même jour une rencontre internationale de syndicalistes avec LULA, dans une vision pragmatique mais essentiellement combative et internationaliste. L'ITF/CSI pour la couverture maritime. L'IDC à l'échelle de la catégorie pour les travailleurs portuaires.

À Manaus, il a été possible d'avoir le temps de présenter la théorie classique de « l'avant-garde », à l'exemple des peintures historiques d'Homère et de Plutarque ; le premier a les myrmidons d'Achille ; le second César et ses légions qui ont gagné les phalanges pour n'être pas seulement « avant-garde » ; et le troisième Alexandre sous la forme de la phalange elle-même, mais de l'avant-garde de l'avant-garde, sa cavalerie de jeunes compagnons, et son grand projet d'hellénisation.

L'importance de la politique des cadres qui se construit sur des bases disciplinées, qui étudie et s'engage pleinement. Apprendre la littérature, etc. Nous croyons toujours qu'il est possible de débattre de manière critique des subtilités de la littérature, de l'art et de toutes les connaissances humaines avec des travailleurs à leurs bases.

Il y a de l'espoir là où la main des « cadres organisationnels » tend la main vers « l'espoir » et la masse se rassemble, comme dans la chanson de Pink Floyd: « ensemble, nous nous tenons debout et divisés, nous tombons ». Pour ceux qui ont pu lire cet ouvrage à Manaus, il a été présenté « enrichi ».

La formation avec le temps de réflexion nécessaire, c'est l'éducation. « Avec ce séminaire d'aujourd'hui, nous avons réussi à sauver ce que les gouvernements militaires ont pris aux compagnies aériennes, l'EAPAC ». Selon les mots du président de la fédération Paulo de Tarso, affiliée à la FSM et à l'ITF via la confédération, l'INFA (école d'aviation) est le germe d'un nouveau processus de formation qui implique une « projection » pour un nouvel avenir et une nouvelle action.

· Si l'on peut conclure en admettant que la situation de la catégorie aérienne est pire qu'elle l'était il y a 40 ou plus précisément 20 ans en matière de nombre de travailleurs au travail, de niveau de salaire, de droits acquis et de qualité de vie dégradée, il faut aussi comprendre que toutes ces pertes se réfèrent au niveau de pouvoir qu'ils ont perdu ; mais surtout le changement de mentalité, les changements ont à voir avec ce que ces travailleurs pensent et comment ils s'organisent. La théorie sans être critique, sans être suffisante, sans être rien pour le nécessaire travail d'organisation du pouvoir. Si nous pouvons observer que ces pertes ont touché tous les travailleurs des transports, les travailleurs stratégiques et la classe ouvrière dans son ensemble, nous pouvons également observer et conclure que les pertes pour les travailleurs des compagnies aériennes ont été plus importantes. Mais le pouvoir qu'ils avaient dans le passé, ils peuvent encore le contester dans le présent ; *notre étude n'est donc pas close et ce qui constitue un « non-exemple » aujourd'hui, sera peut-être demain, dans l'analyse critique, renversé par la critique du travail de base.*<sup>119</sup>

« Il est temps de laisser derrière nous les divisions qui nous ont affaiblis et de rassembler tous les dirigeants honnêtes et sincères engagés dans la construction du bloc de la révolution. Ceux-ci sont les bienvenus pour cette tâche, de l'ancien et du nouveau syndicalisme qui perdurent dans les syndicats. Les syndicats qui sont sincèrement engagés dans l'unification de la classe, en soumettant les pelegos à la ligne politique ; même dans les nouveaux projets de protagonisme de la classe, il faut que nous ayons l'audace de penser le pouvoir de la classe dans la « ligne de combat aérienne ».

Il faut l'audace de vaincre les patrons et tous ceux qui font obstacle à la transformation pour l'histoire de la classe ouvrière, de la classe stratégique et de la classe ouvrière. En tant que catégorie stratégique dans l'affrontement des travailleurs contre le capital, les travailleurs des compagnies aériennes doivent reprendre leurs journées de luttes et de conquêtes.

---

<sup>119</sup> SCHMIDT, Marcelo, crítica do trabalho de base dos aeroviários <https://pcb.org.br/portal2/26877>

Mais pour cela il faut se réorganiser, chercher des camarades, des compagnons et des amis qui s'engagent dans la lutte, donner une nouvelle face à cette catégorie de lutte, qui était autrefois une source de fierté pour tous ceux qui y travaillaient. La lutte des travailleurs des compagnies aériennes est la même que celle de tous les autres travailleurs. Combattons la peur du chômage, la compression des salaires, la perte d'acquis qui font aussi partie de la même lutte plus large, à travers notre discipline et notre lutte, pour que le rêve d'une société juste et libre soit le même pour les travailleurs des compagnies aériennes, les aéronautes, les conducteurs de bus, les routiers, les travailleurs du pétrole, et tous les travailleurs qui ont le même rêve, d'une société sans exploités et sans exploités ». Dans ce témoignage Nelsidez Diniz et Fabrício Miranda, tous deux entretiennent l'espoir dans l'avenir des aériens lors de la rencontre virtuelle de formation des aériens en 2020 à Caxias - Rio de Janeiro.

Dans cet amalgame, les mots de Selma Balbino en 2022 : *« a conjoncture et le changement technologique expliquent pourquoi la catégorie est si faible. Malheureusement, nous vivons de profonds changements technologiques dans l'aviation aux mains des patrons qui l'a utilisé pour enlever des emplois, des droits et des salaires aux travailleurs. Nous vivons une situation de faiblesse chez les travailleurs depuis 20 ans. Nous n'avons pas été en mesure de renforcer les travailleurs dans cette conjoncture défavorable, et nous n'avons pas été en mesure de faire face à l'impact des changements technologiques entre les mains des patrons avec notre force collective »*.

Continuons dans l'aviation, incapables de critiquer le travail, incapables de comprendre sa situation concrète, sa place dans la synthèse du pouvoir populaire, si continuons seulement 'résistants', incapables de construire une défense profonde et organisée, reflétée dans la complète carence de construire une 'opposition' à Rio de Janeiro de manière massive et robuste, un travail patient et pédagogique pour l'avenir.

Le 'non-exemple' des travailleurs du secteur aérien nous invite à réfléchir que le chemin tortueux vers l'organisation de base signifie un recul tactique dans la nécessité stratégique de construire l'organisation de la classe ouvrière dans son ensemble. *Si le 'Que faire?' sur les compagnies aériennes est plus difficile, il est plus nécessaire. Les turbines sont encore souillées de sang : en 2010, un dessin a été dressé par le Syndicat national des travailleurs de la compagnie aérienne qui mettait des ouvriers entrant dans la turbine et s'y faisant écraser pour que de l'autre côté de l'argent sorte sous forme de profit et de sang coulé de la turbine... comment ces travailleurs sont exploités.*



L'enjeu est de faire de 'ce dessin une image vivante dans la conscience des aériens', Fabricio Miranda et Odilon Miranda, Mirandinha et Fabricio. C'est cette réunion fictive de générations qu'il faut sauver pour l'avenir du géant des travailleurs de l'aviation : comprendre les travailleurs des transports, la plus stratégique pour comprendre la faiblesse de la classe ouvrière comme dans son ensemble, non seulement à cause de la conjoncture et du changement du mode de production capitaliste, mais pour remonter et comprendre la formation de la catégorie, la situation de la catégorie, et dans la rupture du lieu de pouvoir et de force des ouvriers à étudier les synthèses de leur pouvoir dans l'histoire des luttes populaires ; étudier ce qu'il faut étudier, 'jouer le rôle de ceux qui arrivent' pour travailler dans l'aviation et passer par tout le processus d'élévation de la conscience de classe de toute la classe ouvrière. De Mirandinha à Miranda, nous devons faire ce que nous a indiqué Fabrício Miranda : 'notre travail est de préparer le terrain pour ceux qui seront des organisateurs, des formateurs, des combattants libérateurs après nous, car ils assumeront une place de pouvoir que nous n'avons pas vue'.

« La compagnie aérienne a été trompée par la vision de plusieurs vérités, où chacun est devenu un malin, un opportuniste essayant de 's'entendre' en plus du malheur de la majorité. Je perds mon droit, mais je garde mon emploi, je perds mon salaire, mais je continue au moment qui me plaît le plus. Et donc, année après année, nous perdions des droits. Je sais. J'ai 40 ans d'expérience dans l'aéroport. Au début, nous nous sommes réunis et avons décidé ensemble, nous avons arrêté l'avion sur la piste. Aujourd'hui il n'y a pas de force, c'est l'équilibre du manque d'unité. Nous échangeons une théorie et une connaissance de l'unité contre une connaissance de plusieurs vérités où il n'y a aucun avantage pour le travailleur de l'aviation. Nous avons abandonné la pensée collective et cela nous a fait tout perdre un par un, alors nous n'avons ressenti notre défaite qu'à la fin. C'est pourquoi aujourd'hui il faut revenir en arrière : 'changer la théorie de l'ingéniosité et des opportunistes, récupérer le syndicat pour le renouveau'. Le syndicat est la catégorie et la catégorie est le syndicat. Nous devons construire cette unité. Reprendre là où on s'était arrêté, mettre en place un conseil à la base puis dans l'union des 24 administrateurs, et constituer un conseil dans chaque entreprise. *Prenez le temps qu'il faut pour le faire. Je suis aujourd'hui à la retraite, mais j'ai un engagement et un devoir, qui est de voir cette catégorie à nouveau forte : d'abord nous allons construire l'unité dans l'esprit des travailleurs, un par un et ensuite nous allons unifier ce pays* »

Dans le processus de renouvellement par rapport à la conservation, nous n'avons pas besoin de construire, c'est le propre Antônio Navarro mécanicien d'entretien avion à la retraite, ancien employé de VASP, TABA, GOL et LATAM, qui nous aide à terminer, pour l'instant, notre travail d'investigation: « pas un gros syndicat, pas un gros syndicat, plein de gras, mais un syndicat qui se met à sa place et qui est nécessaire » avec des théories et de pratiques organisationnelles erronées; mais de construire des syndicats prêts à riposter avec une défense organisée.

Finalement le quatrième chapitre est un principe d'analyse critique basée sur la nécessité d'une enquête critique sur les catégories qui peuvent composer l'offensive de la classe ouvrière avec le pouvoir de bloquer le mode de production et de circulation capitaliste. Dans un premier temps, nous entreprenons, à travers quelques auteurs, un exercice de pensée critique, confrontant la pensée néolibérale et sociale-démocrate par une confrontation directe à la pensée postmoderne.

Puis, au fil des années, dans le cadre du processus d'enquête plus long, nous avons essayé d'observer quelques exemples de luttes apportées par deux catégories plus centrales dans le secteur aérien, les aériens au sol et aussi les pilotes et hôtesses de l'air dans le secteur des transports et dans le secteur stratégique. Nous comparons la centralité territoriale stratégique métropolitaine spécifique des chauffeurs de bus à Rio de Janeiro à la centralité stratégique universelle si chère à la vitesse de transport de la bourgeoisie et de ses biens à haute valeur ajoutée, dans la magna opportunité d'un grand événement mondiale, qui pourrait être sérieusement perturbé par une grève majeure dans les aéroports.

En essayant de combiner « la question pétrolière avec la question de l'aviation », une grande porte est ouverte pour la construction d'un débat profond sur des questions nationales oubliées dans le passé ; l'étude de la protestation de Tubiacanga a prouvé que l'union absolue de la communauté, des syndicats, de la lutte contre la crise climatique dans un lieu stratégique est essentielle pour la lutte populaire. La tentative de grève internationale étudiée ici a été la tentative la plus audacieuse de cette enquête de thèse pour paralyser ou même - perturber - un événement d'ampleur mondiale, attirant l'attention sur les problèmes immédiats et historiques des travailleurs de l'aviation et de leurs alliés ; la participation des aériens à la grève générale en tant que grève politique est stratégique même si cela se passe sans la présence d'encore plus de travailleurs stratégiques localement comme c'était le cas en 2017.

L'analyse critique des aériens démontre la nécessité d'une analyse critique permanente dans la théorie de l'organisation ouvrière, qui dans le cas des aériens renvoie à leur longue histoire, à leur culture et à leur lutte, mais qui peut aussi se comprendre en trois étapes de perte de leur pouvoir : le début de la perte de pouvoir stratégique avec le coup d'État de 1964 ; le dernier congrès de la catégorie qui débat de politique nationale et internationale en 1996 ; et le début de la perte des droits en 2001.

La tentative de formation des travailleurs aériens s'inscrit dans un processus qui ne peut ni ne doit être interrompu dans le cadre d'une politique de cadres, de renouvellement syndical et de construction d'une représentation directe et de proximité de base. C'est pourquoi ce chapitre était très important, mais son plus grand défi est précisément de préparer le chapitre suivant où nous débattons des formes pratiques de rupture à partir d'une théorie de la révolution au Brésil, et cela ne pourrait se faire sans analyser concrètement où nous en sommes et comment d'où nous venons.

## Conclusion du quatrième chapitre

En 2022 : Le travail, le salaire, les droits et les conditions de travail pendant la pandémie de covid 19 reflètent ‘le cimetière de l'aéroport’ dans l'approfondissement de la métamorphose de la conscience non critique des anciens et nouveaux dirigeants de l'aviation et des aéronautes qui ont accompagné le gouvernement comme des agneaux à l'abattoir en 2000. Pour comprendre cela, il a fallu étudier a minima l'histoire des luttes des travailleurs de l'aviation, mais surtout comprendre la raison de son déclin, qui a commencé en 1964, mais s'est intensifié au cours des 40 dernières années, s'accroissant au cours des 20 dernières années, bien qu'il y a eu des moments d'ascension, de bagarres. En plus de cela, nous analysons de manière critique l'organisation, mais aussi la théorie qui la soutient. Notre analyse critique est donc essentiellement théorique. L'échange de la grande politique contre la petite politique a déterminé le destin des aériens au Brésil, le long processus de mise de côté du débat sur les changements radicaux et structurels au sein des travailleurs du secteur aérien a fait payer un prix élevé à leur capacité de pouvoir, de lutte et d'organisation .

Quand on a commencé à systématiser toute l'accumulation d'expériences et de connaissances acquises auprès des travailleurs du transport aérien, c'était pour présenter un exemple de « désarmement organisationnel à partir d'un désarmement théorique ».

Les déperditions que l'on observe dans les aériens sont directement liées à une spécificité, mais aussi à une manière générale d'éduquer et d'organiser les travailleurs. L'analyse du travailleur aérien permet de démontrer que les choix organisationnels relèvent de choix théoriques, eux-mêmes au terme d'un processus de perte de travail, de salaire, de droits, de conditions de travail, de qualité de vie et de pouvoir. Et que cela s'est produit dans un espace d'une grande importance stratégique. Le désarmement de ces travailleurs a été complet, comme nous avons pu le démontrer, car ils ont été détruits de l'intérieur, donc ils n'avaient pas besoin d'être détruits de l'extérieur. Malgré une histoire importante, une culture syndicale et associative, un cursus de luttes, ils ont été réprimés et immobilisés. Il ne s'agit pas seulement d'observer un vestiaire (Swissport à l'aéroport internationale GIG) brisé, au même endroit qui a préparé la grève internationale, il s'agit d'observer toute une catégorie au sol et prostrée à Rio de Janeiro. Les patrons ont mieux compris que les ouvriers les dangers des espaces où se déroulent les débats immédiats et historiques de la catégorie et de la classe ouvrière.

Nous avons pu démontrer et prouver que la théorie patronale associée à la théorie sociale-démocrate, sous la forme de la théorie sociale libérale, a privatisé les aéroports, détruit les compagnies aériennes nationales, une stratégie d'aviation publique avec son éducation publique, et prépare le terrain pour l'« ouverture des skies », ce qui signifie que les compagnies aériennes étrangères rendent le travail brésilien encore plus précaire. Nous démontrons que toute perte de travail, de salaire, de droits, de conditions de travail, de qualité de vie est associée à une perte de pouvoir dans un syndicalisme fragmenté, non combatif, non classique, non internationaliste, malgré quelques exemples qui vont dans le sens contraire. En raison de l'absence d'une structure unitaire pour le commandement des travailleurs aérien ils seront vaincus dans l'ensemble des travailleurs du secteur.

Enfin, lorsque nous faisons une analyse critique de ces travailleurs à travers leur théorie hégémonique, nous vérifions comment le déficit organisationnel peut être préjudiciable à l'organisation syndicale, principalement s'il est idéologiquement soutenu. Enfin, nous démontrons à travers cinq expériences de lutte et de formation : la lutte contre la privatisation des aéroports et contre la privatisation de Petrobras ; que la lutte contre le déplacement de 5 000 familles à Tubiacanga pour la construction de la troisième piste de l'aéroport ; que la construction audacieuse d'une grève internationale est possible ; qu'il était possible de participer à la grève générale d'avril 2017 ; et qu'une nouvelle synthèse de formation à Manaus se construit, ouvrant de nouvelles possibilités.

Nous montrons et prouvons qu'aucun processus d'affaiblissement n'est irréversible, 'que le non-exemple' ou l'exemple du désarmement théorique et organisationnel peut encore être un exemple d'analyse critique pour la préparation d'une théorie stratégique dans un espace très important pour que la bourgeoisie brésilienne, que garde le contrôle de la rapidité du mode de production et de circulation capitaliste. À partir d'une analyse critique correcte dans le territoire, il est possible d'inverser la voie du renforcement du déficit organisationnel. Et qui pour faire face à l'attaque contre le monde du travail, l'analyse critique sert à la fois à faire le débat de la révolution brésilienne, en attaquant un déficit subjectif, et à attaquer le déficit de facteurs objectifs de l'organisation de ces travailleurs. *La question que nous nous posons est de savoir si ce que nous faisons aide une prise de conscience de la base organisée et de la base générale ou non. Il faut un arsenal tactique et une fermeté idéologique stratégique qui vise à critiquer le travail organisationnel, mais qui part toujours de l'exercice d'analyse critique de la réalité.*

# Chapitre V

## Analyse de la théorie de la révolution brésilienne chez les dockers

Expérimentation du débat et de l'enseignement de la théorie de la révolution brésilienne

Dans la deuxième partie, nous montrerons comment le système capitaliste peut être confronté à la construction d'une théorie et d'une organisation des travailleurs, fondée sur leur histoire, leur culture et leurs luttes. À travers «l'expérience portuaire», nous entrerons dans la catégorie la plus ancienne des luttes populaires au Brésil et vérifierons la maturation de la théorie de la révolution brésilienne de la lutte contre l'esclavage à la lutte actuelle contre le fascisme, l'impérialisme et le capitalisme, donc au XIXe, XXe et XXIe siècles, portant sur un temps et un espace large, mais compte tenu de la nécessité de concentrer l'étude sur son "objectif" d'investigation très limité et spécifique, à travers quatre études contemporaines de la « théorie de la révolution brésilienne » avec des travailleurs portuaires. De cette manière, les travailleurs portuaires se placent au premier plan du débat sur la théorie de la révolution brésilienne avec les travailleurs des transports et stratégiques, proposant un exemple de 'construction renforcée de la théorie' dans le territoire et le temps étudiés. Et en ce sens, ils se qualifient pour présenter de nouveaux paramètres à comparer aux travailleurs chauffeurs d'autobus, ainsi qu'à ceux que nous analyserons ensuite.

### ■ La situation et l'histoire du pouvoir de la catégorie portuaire au Brésil

Notre objectif est de débattre et d'étudier la catégorie de docker avec la profondeur maximale ; et à travers des dockers débattre de la construction d'une théorie de la révolution brésilienne. À travers les dockers, nous procéderons à une approche ambitieuse de la formation de la théorie de la révolution brésilienne. Cela nous permet une approche unique qu'il serait très difficile de faire dans d'autres catégories, y compris le secteur des travailleurs du transport, et avec des travailleurs stratégiques, l'étude des : Travailleurs sans patrons ; la non-ingérence des employeurs et l'autonomie des travailleurs vis-à-vis de l'État capitaliste ; le 'closed shop' et l'arrimage direct.

L'ingérence des travailleurs dans la gestion du port et l'ingérence dans le secteur portuaire, dans la ville et dans la région métropolitaine portuaire ; dans l'État et dans le pays dans le contexte régional latino-américain ; et enfin, dans l'internationalisme mondial. Comme base du contrôle des forces productives et de la modernité à travers le contrôle du travail, le pouvoir de se rassembler au travail, la culture du travail – culture, histoire et lutte des dockers – (a cultura, história e luta da praia), la sécurité au travail, le salaire, la retraite et la sécurité sociale et droits sociaux. La qualité de vie au travail et logement. Parce que nous pouvons débattre de ce qui est le plus difficile pour nous, le pouvoir dans les sphères du travail, c'est que nous pouvons débattre de ce qui est plus facile pour nous, ce qui est normalement le plus souvent fait par les travailleurs et leurs cadres et dirigeants syndicaux, par rapport à leur travail et droits sociaux.

Le livre 'ouvriers sans patrons', enquête dans les mots de Michael Hall : « 'se concentre sur les luttes pour le contrôle des travailleurs sur l'organisation du travail elle-même'. Le maintien du 'closed shop' (contrôle syndical sur le marché du travail) en plus d'établir plusieurs autres pouvoirs liés à l'organisation du processus de travail. La reconstruction de la culture du travail, les deux éléments centraux de l'interprétation, la notion de travailleurs sans patrons et l'ensemble des pratiques et des valeurs englobées dans le concept de bravoure. L'énorme influence que le PCB a exercée à Santos, par exemple, à partir du milieu des années 1930, était en grande partie due à la capacité du parti à travailler avec des aspects importants de la culture des dockers et pas seulement à son engagement à tirer parti des opportunités que la législation Vargas s'est ouverte après 1930. Et elle démontre comment l'alignement ambivalent et conflictuel du mouvement syndical avec le gouvernement Vargas était bien plus le résultat de luttes politiques concret qu'une simple cooptation, et comment les syndicalistes ont profité avec quelque succès des aspects de la nouvelle mesure comme armes efficaces contre les employeurs<sup>120</sup> ».

« ... En plus des aspects strictement liés au processus de production, le contrôle des travailleurs doit être considéré d'un point de vue plus large, s'étendant au contrôle de leur propre vie. La rencontre de la culture avec le mouvement ouvrier, approche centrale de cette étude. Le premier terme renvoie à l'expérience de groupes sociaux identifiés à la place qu'ils occupaient dans le champ de la production... »

---

<sup>120</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 16,17, 26)

« ... Il s'agit de rencontrer les valeurs autour desquelles ils ont légitimé les conditions de leur appartenance sociale, les représentations qui les ont amenés à se créer une identité particulière, les manières qui ont identifié les « autres », qu'ils aient été ouvriers d'autres métiers ou leurs adversaires dans l'aspect général du conflit de classes. Si la culture n'existe que dans la mesure où il y a des valeurs partagées, j'ai cherché à identifier les éléments qui permettaient la communication entre différents groupes et entre les membres d'un même groupe. Il faut donc retrouver les éléments constitutifs de la culture de parties ouvrières, mais aussi retracer les différences et les changements historiques qui ont jalonné les lignes de démarcation entre les différents acteurs sociaux. Ceux-ci ont été recherchés, pour l'essentiel, sur le lieu de travail, lieux où ils ont largement défini leur propre vie, leur valeur individuelle et sociale, nourri leurs désirs d'indépendance par rapport aux autres groupes sociaux et subi un autre processus de transformation de vos expériences. Mais cette culture du travail n'a acquis de visibilité que dans des manifestations dépassant le processus de production à travers des pratiques et des organisations collectives, qui visaient à réaliser cette double ambition d'expression d'une condition sociale et d'obtention d'une reconnaissance publique <sup>121</sup>».

« ... La lutte pour imposer le monopole syndical (contrôle du marché du travail par les travailleurs syndiqués). Cette institution – le monopole syndical – était fondamentale, à la fois pour contenir l'augmentation de l'armée de réserve industrielle et la tendance à réduire les salaires et à exercer un contrôle sur le processus de travail par la mise en place de normes contractuelles capables de «civiliser» le pouvoir par les employeurs. À la différence des « artistes » du bâtiment, qui gardaient l'atelier fermé pendant une courte période et devaient constamment se mobiliser pour le récupérer, les débardeurs ont réussi à créer des normes pérennes pour réglementer l'embauche et l'exercice quotidien du travail, surprenant par la longévité de la survie. à différentes époques politiques. Les conflits entre travailleurs et employés sur le contrôle du marché et le processus de chargement et de déchargement des marchandises dans les ports encodent les relations de travail de la même manière que les efforts des catégories de travailleurs qualifiés. Dans plusieurs pays, les travailleurs portuaires jouent un rôle unique dans l'histoire du mouvement ouvrier. Leurs luttes persistantes, le contrôle de l'organisation du travail et la fréquence avec laquelle ils ont créé des syndicats stables sont des facteurs qui ont conduit David Montgomery à hésiter à les inclure dans son analyse consacrée au « common labourer »

---

<sup>121</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 27, 29, 31)



« ... C'est-à-dire aux hommes et aux femmes sans emploi professionnel ni qualification, soumise à un emploi irrégulier et à cet indicateur de rotation élevé (admission et embauche constantes dans différents emplois). Cette notion de «travailleurs sans patrons» n'était pas seulement une désignation créée par des entrepreneurs, mais adoptée à plusieurs reprises par les travailleurs eux-mêmes. Les débardeurs, à leur tour, ont progressivement et solidement diminué l'influence des employeurs à l'intérieur et à l'extérieur des navires. Comme ils travaillaient pour différentes entreprises, n'avaient pas d'emploi régulier et n'étaient pas soumis à des règles disciplinaires comme celles existant dans une industrie manufacturière, les dockers n'identifiaient pas leur profession comme faisant partie d'une entreprise particulière. Ainsi, la notion d'appartenance professionnelle est liée à l'identification au métier et, dans bien des cas, au syndicat, surtout lorsque le monopole syndical était une organisation reconnue et contractuellement institutionnalisée. En fait, ils ont même déclaré explicitement : "nous n'avons pas de patrons", nous n'avons pas de relation de travail <sup>122</sup>»

Selon les mots de Francisco Teixeira : « 'J'ai voulu démontrer que le contrôle ouvrier des débardeurs était le résultat d'éléments de leur culture de travail, de nature particulière (lieu) et de facteurs politiques caractéristiques (période déterminée)'. La culture, le lieu et le temps de travail s'entremêlent pour déterminer les conditions de travail. Ce que les communistes ont trouvé pour 'organiser la catégorie des ouvriers portuaires' étudiés, à 'Santos' dans le lieu étudié, après les années 1920, mais nettement après les années 1930, leur époque historique ; dans les conditions de corruption et de violence, dans quelles conditions se trouvait la catégorie ; constitue pour nous un exemple d'étude organisationnelle à répéter par les travailleurs : pour déterminer quelle catégorie et quelle culture ils ont, dans quel lieu, à quel moment, dans quelles conditions de travail et de vie »

Les travailleurs doivent s'étudier à partir de cette 'carte marine' que nous offre Francisco Teixeira. En ce qui concerne plus précisément le 'cadre d'organisation et de formation' dans les ports, dans les transports et les travailleurs stratégiques, Francisco Teixeira nous offre l'exemple des communistes. Qui a su 'lire ces travailleurs' dans ce que nous avons exposé plus haut, culture de travail, lieu, temps et conditions de travail pour déterminer la stratégie organisationnelle à partir du débat d'une théorie. La théorie ne pouvait pas rester dans le vide ou construire une fondation sur rien.

---

<sup>122</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 34, 39, 41)

Les communistes dans cet exemple précis ont adopté des pratiques de classe qui ont eu un impact sur la réalité concrète des travailleurs portuaires, parce qu'ils savaient comment agir dans la 'grande et la petite politique', ils savaient travailler à la sensibilisation historique et immédiate, ils étaient capables pour engendrer un mouvement dans le micro et la macro.

Selon les mots de Francisco Teixeira : « les communistes n'auraient certainement pas atteint cette influence s'ils avaient guidé leur action dans l'obéissance uniquement aux objectifs de la 'grande politique'. J'ai donc recherché leurs relations avec deux valeurs inégalement partagées par les débardeurs et ancrées dans leur culture de travail. C'est à ce point que j'ai repris et développé dans le dernier chapitre la question du courage et de la fierté des dockers à se définir comme 'ouvriers sans patrons'. J'ai découvert que c'était principalement la tâche des communistes de 'pacifier l'arrimage', c'est-à-dire de créer des mécanismes politiques, contractuels et institutionnels permettant une répartition plus équitable des opportunités d'emploi et des salaires »

Francisco Teixeira nous faisant penser à Thompson : « L'histoire portuaire met l'accent sur la diachronie. J'ai cherché à comprendre l'enquête sur une longue période qui permettrait d'apprécier les difficiles corrélations entre continuités et discontinuités historiques avant et après 1930. *L'approche autour de la rencontre entre la culture du travail et le mouvement ouvrier, les deux faces d'une même médaille, nous a permis de suivre les oscillations entre ruptures et persistances. Certaines valeurs culturelles, comme le courage, par exemple, se sont reproduites dans l'action dans des moments de transformations historiques flagrantes, surtout après que le syndicat a conquis le monopole syndical. La signification des 'ouvriers sans patrons' s'est également renforcée au fur et à mesure que la catégorie élargissait son contrôle sur l'organisation du travail.* Des transformations apparemment extérieures au groupe social sont resignifiées selon la manière dont elles sont culturellement orchestrées. Ainsi, certains projets politiques n'ont pas eu l'efficacité acculturatrice que leurs formateurs entendaient atteindre. Mais si, d'une part, certains événements étaient ordonnés par des valeurs culturelles, qui se reproduisaient dans le processus historique, d'autre part, ces valeurs subissaient des réaménagements dans des circonstances qui n'étaient pas pleinement conformes aux significations que leur attribuaient les travailleurs. ou par une partie d'entre eux <sup>123</sup>».

---

<sup>123</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 42, 43)

« ... Ainsi, une fois de plus, les altérations partagées du courage et des ‘ouvriers sans patrons’ ont subi des changements dans leur sens originel à partir d'un ensemble de relations sociales et de pouvoir, provoquant leur réorganisation dans le processus historique <sup>124</sup>»

Francisco Teixeira nous aide énormément dans cette enquête portuaire, et dans l'avenir « des chercheurs portuaires par eux-mêmes », car il aborde aussi ‘la critique du devenir historique déterministe, évolutif, téléologique’, sous la forme d'approches ‘macroscopiques’. Où « les groupes sociaux et leurs actions ne se manifestent que dans un processus historique global et prédéfini dans ses résultats. L'action n'entre en ligne de compte que lorsqu'elle apparaît comme la réalisation et la représentation d'un ordre préétabli. Il s'agit d'une appropriation non historique de l'action, fondée sur l'argument selon lequel les circonstances et les événements n'exercent des effets qu'en tant que représentation de schèmes préexistants. La sortie de ce piège ne se limite pas au changement d'échelle d'observation de la macro au micro-historique. Toute analyse, quelle que soit sa dimension, est toujours une réduction qui ne retient que certains de ces aspects de l'objet. L'enjeu consiste à appréhender le processus historique comme un champ ouvert de possibles, imprévisible et pas nécessairement linéaire. Les notions d'imprévisibilité et d'incertitude sont cruciales pour le problème de la formalisation causale, car si un processus a évolué de manière imprévisible, cela signifie que les facteurs qui ont favorisé la réalisation d'une solution plutôt qu'une autre sont contextuels ; elles sont liées à la spécificité des choix et des dynamiques qui se sont actualisées à un moment et en un lieu particuliers. C'est en ce sens que le problème des choix social se renforce. Les actions humaines ont acquis un poids décisif dans l'investigation de groupes bien définis dans le temps et dans l'espace. Il s'agit de recomposer les réseaux complexes d'interaction entre les individus et l'environnement qui les entoure afin de comprendre leurs préférences et leurs stratégies d'action <sup>125</sup>».

« ... La démarche et les dispositifs argumentatifs sont construits non pas à partir des modèles déjà établis, mais à partir des ressources empiriques elles-mêmes. L'histoire vue d'en bas a été un terreau fertile pour cette approche. Pouvoir et politique constituent un réseau dans lequel agissent des forces instables et en mouvement permanent de positions, ils sont aussi une possibilité pour « ceux d'en bas » d'extraire des ressources matérielles et symboliques de circonstances pleines d'ambiguïtés et de tensions.

---

<sup>124</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, *Operários sem Patrões*, Unicamp, 2003, São Paulo, p 44)

<sup>125</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, *Operários sem Patrões*, Unicamp, 2003, São Paulo, p 45)

Ainsi, il existe une politique ouvrière dont le motif est l'utilisation consciente de normes et de sanctions sociales multiples et contradictoires. Cependant, comme ceux ci-dessous ont laissé peu de traces de leur vie, nous savons très peu de choses sur ce qu'ils pensaient vraiment. D'où l'importance de ce travail, suivre et laisser parler le 'débat' par la bouche des ouvriers ». Observant Francisco Teixeira développant une thèse importante pour notre étude : une culture et une théorie et une pratique des luttes d'une certaine catégorie pourraient être transmises d'une catégorie à une autre, ou l'influencer si certains problèmes sont observés, comme la proximité de celles-ci. les cultures, le territoire, le temps etc. Dans le cas des travailleurs de la construction civile, pour les dockers : « le 'closed shop' ou 'atelier fermé' est né comme une idée et une pratique des travailleurs de la construction civile à Santos à travers sa culture des luttes de 'grèves partielles', et il en a été de même pour la réalisation de 8 travaux à l'heure, d'abord pour Santos, qui s'est étendu à tout le Brésil ; soit, la semaine anglaise, 8 heures de travail, 8 heures de repos et 8 heures de loisir ; la question de l'inspection effectuée par des syndiqués ou des délégués pour inspecter la sécurité et les droits sur les chantiers, et la dernière grande influence à souligner est celle d'être précurseur dans l'organisation par secteur économique. Par conséquent, les travailleurs de la construction civile, à travers leur pratique des luttes, la théorie (de la révolution brésilienne) qui a soutenu cette pratique, la culture et la lutte, peuvent être considérés comme les « pères » enseignants des travailleurs du port à bien des égards, car ils les ont aidés à inspiration et dans la conquête des droits, ainsi que dans la conquête du pouvoir <sup>126</sup>».

« Les ouvriers du bâtiment avaient une tactique de combat spéciale. Ils ont mené des grèves partielles, qui ont provoqué des rivalités dans la classe patronale et par conséquent l'ont affaiblie. Les bâtisseurs n'ont pas supporté, longtemps, de voir certains travaux arrêtés et d'autres fonctionner. La réalisation des 8 heures pour la construction civile à Santos, d'abord, au Brésil plus tard, a été traitée de cette manière. La garantie de ce parcours contre l'abus des heures supplémentaires, qui, dans la conception de la catégorie, était responsable de la dégradation de la santé et de la dignité du travailleur, dépendait en grande partie du contrôle du marché du travail par les syndicats, avec leurs inspecteurs être admis au sein de la construction. « là où 4 ouvriers travaillaient 10 heures par jour, ils doivent travailler 5 ou 8 heures chacun – 40 de production. Donc, si la classe avait 1500 hommes, la lle doit en avoir 1800 <sup>127</sup>»

---

<sup>126</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 57)

<sup>127</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 58)

« En ce sens, les organisations de la catégorie pourraient imposer des règles restrictives à la production pour réguler l'offre de travail, protéger certains métiers, préciser le nombre de travailleurs pour effectuer une certaine tâche, limiter le pouvoir des employeurs de licencier des salariés et permettre la présence de délégués .les syndicats dans les usines pour inspecter les conditions de travail et s'assurer que seuls des membres syndiqués ont été engagés dans les services. Le 'closed shop' s'étendait hors des limites de la ville. Il y a eu des contacts, par exemple, avec des chantiers de construction à Rio de Janeiro et au Portugal. À Santos, dès leur plus jeune âge, les travailleurs de la construction civile ont cherché à former une organisation unique articulée professionnellement par branche économique. Un syndicalisme de "minorités militantes, et non de grandes masses inconscientes, l'anarchisme était l'idéologie d'une classe ouvrière en formation et qui se retrouvait plus dans les ateliers que dans les grandes industries, le syndicalisme d'action directe comme traduction dans le mouvement ouvrier des évolutions techniques de l'industrialisation <sup>128</sup>».

« Les patrons les plus intelligents ont investi dans « l'intelligence », comprenant les petites victoires ouvrières comme « une étude à faire pour comprendre les défaites partielles du patronat », étudiant pour perturber les mouvements ouvriers dans la première république, principalement pour « l'économie question' pour résoudre le problème politique et social problème qui a été généralement résolu comme une affaire de police. La 'solution politique est devenue une solution économique'. Face à cela, les travailleurs ont développé la culture de « développer la grève dans la catégorie, la grève dans le secteur et la grève consciente dans le secteur et dans la classe ». "pour défendre leurs efforts dans le développement d'une 'organisation florissante' non seulement de leur propre catégorie, mais de tous les travailleurs". Il y avait la vision de construire un maximum de défense contre un maximum d'ennemis<sup>129</sup> ».

La nécessité de chercher une opportunité maximale pour la contre-attaque, et de celle-ci au choc maximal des masses dans la ville. Et de réorganiser le mouvement à partir de la principale activité économique de la ville : le port, de sorte que la prise de conscience de la puissance portuaire peut être décrite comme une pratique culturelle qui 'vient de l'intérieur et de l'extérieur de la catégorie, car les ouvriers du bâtiment civil ont été les premiers à voir la nécessité de construire l'unité autour du plus grand port brésilien du début du XXe siècle.

---

<sup>128</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 59)

<sup>129</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 60)

« Savoir s'organiser en connaissant l'ascension et le hasard, savoir s'organiser là où ça fait le plus mal, savoir comprendre la culture du travail et la culture employeur ; « reconnaissance du syndicat en tant que fournisseur de main-d'œuvre en tant que fournisseur de tous les travailleurs, closed shop fermé, empêchant certains travailleurs de gagner plus et les patrons d'établir un régime de concurrence <sup>130</sup>».

Tous ces efforts, selon Teixeira da Silva, proviennent d'une partie stratégique de la classe ouvrière qui est capable d'agir localement et sectoriellement comme une avant-garde, basée sur sa théorie, sa culture et sa pratique organisationnelle dans un temps et un territoire donnés : 'la construction des travailleurs une fraction privilégiée et de jouer un rôle central au sein de la classe ouvrière. Sur la culture portuaire :

« L'historiographie des travailleurs portuaires a gravité, a gravité, fondamentalement autour des éléments d'intégration et/ou de désagrégation existant dans l'expérience de ces travailleurs. Certaines approches mettent l'accent sur la diversité, la division, la concurrence et certains conflits internes entre eux comme des aspects responsables de la dépolitisation, du conservatisme et de l'absence d'identité et de culture de classe. D'autres tendent à mettre l'accent sur des comportements plus homogènes, centrés sur des valeurs de solidarité, d'institutions, de mouvements et de conscience de classe, révélant plus de continuité que de discontinuités historiques <sup>131</sup>»

« La nature du travail portuaire est largement conditionnée par la base technologique de l'industrie maritime, qui comprend trois composantes fondamentales ; différents types de charges transportées, avec une grande diversité de poids, de mesures et de conditions de stockage à l'intérieur des navires ; taille, capacité, conception et état de conservation variés des navires ; instruments nécessaires aux transports des marchandises. Dans la mesure où les charges et les dimensions des navires ne sont pas standardisées, il existe des spécificités qui affectent la manière dont les marchandises doivent être chargées et conditionnées. Ainsi, il existe un large éventail de qualification et de stratification professionnelle qui ne permet pas de parler d'une masse professionnellement homogène et indifférenciée, supposée à l'abri des tensions, des rivalités et du sectarisme au sein des groupes de travailleurs <sup>132</sup>»

---

<sup>130</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 61)

<sup>131</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 102)

<sup>132</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 106)

Teixeira da Silva, s'appuyant sur d'autres auteurs, déclare qu'en ce qui concerne les dockers, il y a des aspects qui façonnent leur culture à l'échelle internationale : « caractère occasionnel du travail, absence de relation permanente avec un employeur particulier, quartiers densément peuplés de dockers et proches du lieu de travail, action collective solidaire au-dessus des particularismes sociaux et professionnels, propension aux grèves de grande ampleur et visibilité, répercussion de l'activité portuaire sur les économies nationales et union avec les autres catégories. La nature du travail a facilité la formation de groupes informels dont les liens dépendaient de la survie des travailleurs et l'apprentissage de formes secrètes de résistance collective.

« Les travailleurs étaient divisés en costumes, groupes qui exerçaient une activité selon la nature des marchandises, le lieu et les conditions de chargement et de déchargement. De manière planifiée et corporative, les travailleurs du port ont ainsi travaillé ensemble dans des opérations connexes. « Il y a quelque chose d'intéressant à travailler dans les classes, il y a toujours une affinité entre les composantes des classes. On peut imaginer que des ouvriers ensemble, pour une durée indéterminée, commencent à se prendre des sentiments d'amitié. Pour améliorer cette situation, il suffit de considérer à la fois la pénibilité du travail et l'encadrement sévère des contremaîtres. Mais, avant même la rencontre dans les classes et les costumes, des relations s'établissaient 'le mur' '(pareda) c'est-à-dire des points où un grand nombre de candidats au service dans différentes parties du port se réunissaient pour obtenir un emploi pendant une journée <sup>133</sup>».

« Le mur n'était pas seulement un lieu de discorde pour le placement des débardeurs sur les navires et pour les services les plus rémunérateurs ; c'était aussi un espace de conversations et de débats politiques, de détente et de rencontres amicales stables, ce qui renforçait leur capacité à agir collectivement... Il est courant de constituer de véritables lignées familiales de travailleurs portuaires qui ont transmis une culture du travail, de génération en génération. Il convient de noter que même dans les relations entre travailleurs non apparentés, il était courant d'utiliser le terme « beau-frère » pour exprimer une relation de vie familiale à l'intérieur du port. Tous sont beaux-frères, presque intimes, dans une sorte de socialisation de la relation', rapportait plus récemment la presse locale' <sup>134</sup>».

---

<sup>133</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 117)

<sup>134</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 122, 129)

« L'expérience portuaire a été marquée par une forte culture urbaine »... Autre aspect important de la solidarité de la 'communauté portuaire', des familles, des petites entreprises, de la ville elle-même dans de nombreuses grèves portuaires, Teixeira da Silva le souligne : « un A grève de grande ampleur est devenue un événement qui a dépassé les limites du « monde du travail », mettant une partie de la population et la presse solidaires des grévistes ». Un autre aspect que nous avons mis en évidence est le fait que les gens de mer et des ports accordent une grande importance à l'information, à la formation et à l'éducation des travailleurs, en même temps qu'ils sont des travailleurs indépendants en ce sens qu'ils ne sont pas liés à un certain type de travail dans une entreprise et dans un temps et un territoire : le « recrutement » professionnel dans les ports a été pointé comme un facteur clé pour expliquer la théorie radicale du militantisme politique des travailleurs. Dans les endroits où la main-d'œuvre était recrutée parmi les travailleurs ou les travailleurs ayant un mode de vie itinérant, le mouvement ouvrier avait tendance à être plus combatives, organisé et à adopter des idéologies plus radicales. <sup>135</sup>».

Ouvriers ouverts aux idées révolutionnaires et internationalistes, bien sûr, ils ne sont pas les seuls, mais ils ont cette capacité pour mieux exprimer leur radicalité découlant de la nature du travail. Les dockers « empruntent aux marins une partie de leur méthode : « les marins vivaient « hors société », avaient peu ou pas de lien permanent avec la famille, l'église, l'ethnie et d'autres institutions dont le but serait de soumettre les travailleurs à l'hégémonie des employeurs. Une telle condition a forgé une culture capable de renforcer un système de valeurs alternatif, créant un fort sentiment de solidarité qui a persisté après la fin du voyage ; à leur débarquement, ils établissent des contacts étroits avec les communautés portuaires, où ils échangent des informations sur la situation syndicale ou politique constatée dans d'autres ports. En bref, la relation étroite entre le travail et la vie pourrait faire du syndicalisme "moins une doctrine qu'une disposition ou une tendance, créant une composante naturelle de la vision du monde des travailleurs maritime" <sup>136</sup>»

Lorsqu'une théorie fondée sur la critique scientifique s'y ajoute, puis une unité, la méthode devient un instrument puissant dans le mouvement d'organisation politique des cadres et de la politique de masse, tant dans ce qui est local et micro, que dans ce qui est global et macro, pour affronter les patrons par la 'confrontation directe'.

---

<sup>135</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, *Operários sem Patrões*, Unicamp, 2003, São Paulo, p 132, 136)

<sup>136</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, *Operários sem Patrões*, Unicamp, 2003, São Paulo, p 138, 140)



Mais nous devons différencier ce qui est potentiel dans la culture organisationnelle, la théorie et la pratique, afin que nous puissions comprendre la puissance concrète de chacun d'eux dans l'organisation. Le verbe 'estivar' peut potentiellement être un verbe de lutte, mais il faut comprendre l'équilibre de l'élément corporatif dans l'élément historique et vice-versa. La mémoire de la force ajoutée à l'usage de la force dans les petits et les grands. Les spécificités doivent être étudiées de plus en plus.

« La culture portuaire, forgée dans un ensemble de réseaux de relations tissés dans les quartiers, au travail, et entre différentes catégories de travailleurs, s'avère insuffisante pour expliquer les attitudes et les choix politiques des dockers, surtout si l'analyse opère avec l'hypothèse d'homogénéité et l'indifférenciation d'un groupe social donné. Si la nature du travail portuaire a permis la formation de liens de solidarité forts entre les travailleurs, en revanche elle a aussi permis l'émergence de conflits au sein de la catégorie. Toujours sur la culture du travail : « L'absence de force a pris le pas sur le savoir-faire, car le maniement d'une élingue du quai à la cale d'un navire nécessitait un grand sens des responsabilités pour éviter les avaries à la cargaison et les accidents aux ouvriers ». Cette responsabilité peut être critique et théorique, du secteur et de la classe ouvrière et aussi de la méthode des grands changements radicaux et révolutionnaires, lorsqu'ils sont soumis à l'analyse des travailleurs eux-mêmes collectivement <sup>137</sup>»

« Toujours sur la nature des travaux : les bases technologiques du transport maritime, contrairement à beaucoup d'autres industries dans la période de transition vers le capital monopoliste, n'ont pas fondamentalement changé jusqu'à l'avènement du conteneur dans les années 1960. Pendant longtemps, les principales « L'instrument de travail dans les ports étaient la force physique, utilisée par les dockers en costume et les dockers, de sorte que le fonctionnement du travail dépendait, dans une large mesure, de l'expertise et de la capacité d'initiative des travailleurs. Le processus de pacification dans le box des accusés, en matière de mettre fin aux luttes entre les travailleurs pour se concentrer sur la lutte avec les patrons, est un processus très important. Ce « travail extérieur » des communistes et des socialistes a été fait pour comprendre même s'il y avait différentes manières d'observer ces valeurs : « le courage et la fierté d'être des « travailleurs sans patrons <sup>138</sup>».

---

<sup>137</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 141, 142)

<sup>138</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 145, 148)

Dans le port: l'éthos de cette condition sociale, c'est-à-dire la légitimité du rôle masculin et de la capacité personnelle, les travailleurs portuaires définissent, dans une large mesure, leur propre identité à partir d'un fort sentiment de masculinité, dans lequel le courage est une morale déterminante des relations sociales. «Nous sommes des guerriers de la jetée (do cais e da praia) . La plupart que je connais sont des guerriers de formation. Ce sont des hommes intrépides, ils ne se soucient pas de la pluie, du tonnerre, des températures élevées ou des travaux dangereux. Les conditions de travail exigent qu'il soit un homme fort, sans peur, sans aucune trace de peur, il ne peut pas être un casse-cou (irresponsable). Une culture d'insoumission au pouvoir des chefs de service ». Les communistes ont construit un programme pour : « la paix dans l'arrimage pour la guerre des classes », c'est-à-dire pour amener la « conscience des brutes du port à un plus grand objectif depuis leur élévation <sup>139</sup>»

« Une mémoire de militants communistes, filtrée par leur lutte pour la "paix sur les quais" comme condition de la guerre des classes et par un activisme qui, comme on l'analysera, cherche à égaliser les chances d'emploi, à réduire les rivalités au sein de la catégorie. La « grande politique » est entrée dans l'organisation de la catégorie de manière bruyante, adaptant et s'appropriant une valeur présente en partie dans la catégorie : la bravoure. Les thèmes macro-politique se mêlaient aux thèmes spécifiques de la vie quotidienne des travailleurs, à savoir ceux qui se réfèrent à leur survie, notamment dans un marché du travail atrophié. Si la bravoure était strictement associée au caractère occasionnel du travail portuaire, était également liée à ce même phénomène la lutte pour « éliminer les patrons et travailler pour soi et pour soi <sup>140</sup>».

« Les débardeurs dockers cherchaient à "pacifier le mur" et à limiter au maximum l'influence des brutes et des contremaîtres dans l'effectif, nous reviendrons sur les valeurs intégratrices de leurs expériences, l'une d'entre elles étant - peut-être la plus importante - la fierté d'être des 'travailleurs sans patrons' » La bravoure, la violence, l'expérience, l'organisation du marché du travail ralentie et le caractère occasionnel du travail, peuvent devenir la lutte pour éliminer les patrons et travailler pour soi <sup>141</sup>»

Paraphrasant Hobsbawn, Gitahy et Montgomery, Teixeira da s Silva parle de « l'un des points les plus sensibles des relations sociales dans les ports était la dispute sur le marché du travail.

---

<sup>139</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 150, 152)

<sup>140</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 158, 159)

<sup>141</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 169, 170)

Aggravé par un « système de frontière fluide », dans lequel le travail consiste en un complexe opérationnel de déplacement de marchandises qui présente un ensemble de fonctions très diversifiées et dont les composants peuvent être organisés de différentes manières ».

« Les nombreux chargements sont transportés entre les wagons ou et les navires qui traversent les rues, les terminaux ferroviaires, les entrepôts, les quais et les patios. L'industrie portuaire implique d'innombrables travailleurs qui obtiennent des salaires, des horaires et des règles de travail différents, comme « Port Babel ». Dans les ports avancés les avancés et le chaos du capitalisme industriel, témoignant de la capacité humaine à organiser l'activité sociale. Le problème, cependant, est dans la dispute pour déterminer qui sera le chef d'orchestre de ce gigantesque orchestre ». En relation avec ce différend et en entrant dans la « mer de la grève », nous pouvons dire que : « l'accent des conflits entre les entrepreneurs est passé de la marchandise et du stockage à la circulation des navires ». Selon la maxime des armateurs (un navire à l'arrêt ne prend pas de fret et subit des pertes) <sup>142</sup>»

D'autre part, la capacité d'organisation et d'unité d'action du port à contrôler le chargement et le déchargement des marchandises sur les navires et les patrons de leur unité pour éviter que cela ne se produise. Là où il y avait plus d'intérêt pour la « rapidité », il y avait aussi une plus grande propension à négocier plus rapidement l'issue d'une grève. « L'attitude belliqueuse ou conciliante des employeurs face à la pression des travailleurs dépendait dans une large mesure de la capacité des armateurs à s'organiser et à s'unir. Et comme les compagnies étrangères étaient en concurrence sur les prix et les horaires de fret, leurs dirigeants étaient moins enclins à baisser les salaires et plus intéressés à voir leurs navires partir plus rapidement. C'est pourquoi la concentration maritime signifiait une perte de puissance portuaire.

« Entre 1921 - 1925, 57 entreprises étaient engagées dans le transport, et la Lloyd's brésilienne était en tête de l'exportation d'or vert, de café, avec 15 % et 33 lignes inférieures à 1 % du total". Dans cet espace, le syndicat a fonctionné tantôt comme outil intermédiaire et tantôt comme outil de luttes. Jusqu'à la crise de 1929, où « la croissance de l'armée de réserve industrielle fait ressembler le mur à un véritable marché aux esclaves ». Face à la crise : « L'objectif du syndicat se limitait à la nécessité d'exercer un contrôle exclusif sur le travail ».

---

<sup>142</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p, 178, 181)

Et c'est la lutte sur deux fronts, institutionnel et fondamental, la solidarité et le facteur temps qui ont poussé les travailleurs du port à inscrire dans la loi leurs deux plus grandes aspirations : le monopole syndical et l'arrimage direct. C'est ainsi qu'ils n'hésitèrent pas à occuper le port et les navires de manière violente pour : 1 – closed shop, 2 – accumulation et unité, 3 – affirmation du pouvoir et autres réalisations. Cela peut être divisé en grande, moyenne et petite stratégie, où le monopole et le contrôle direct dominant. Puis vint la pensée du secteur, enfin les droits et les salaires et la qualité de vie. Au début le monopole syndical est maintenu par la lutte permanente, mais plus tard il entre dans la culture et la loi.

« Entre 1933 et 1943, les dockers peignent à graver dans le marbre cette loi : « juste une journée de travail juste pour un salaire juste », et en même temps toutes leurs réalisations. En 1933, pour la première fois, les dockers ont institué légalement les règles qui définissent la manière dont le travail doit être effectué. L'accord de 1933 a pour objet de consolider le pouvoir du syndicat dans le processus de travail, puisqu'il se voit confier la fonction d'inspecter les services, l'autorisant à déposer une plainte auprès du ministère du Travail afin que la réglementation actuelle soit appliquée. À quoi servent les boss (patrons) ? L'accord allait encore plus loin : il permettait au syndicat de contracter des services directement sur le marché. Cet exploit sans précédent reflète la fierté des travailleurs sans patrons : ne travaillez pour personne, mais 'travailler pour soi'<sup>143</sup> ». Cette phrase signifie l'inversion de toute théorie néolibérale.

« Contrôle direct et monopole syndical : de telles pressions et arguments selon lesquels l'« arrimage direct » réduirait les coûts des opérations d'arrimage n'ont pas manqué d'avoir des effets favorables pour les travailleurs et leur syndicat. Toutes les opérations à bord des navires seraient effectuées directement par leurs associés, l'intermédiation des entrepreneurs étant abolie. L'expérience la plus réussie fut la marchandise « arrimage direct des bananes en 1934 », qui occupait après le café la deuxième place dans la liste d'exportation du port. Cet exploit n'a pas été facile à atteindre, et bien qu'il ait duré six ans, il n'en a pas été moins difficile à maintenir. Les exportateurs de bananes n'étaient initialement pas disposés à éliminer l'ingérence des entrepreneurs de manutention chargés de l'exécution et de la sécurité des services. Ils ont affirmé que le centre n'était pas légalement organisé en tant qu'entreprise industrielle; n'ayant donc pas de capital et de "responsabilité", et que l'union conduirait l'exportation de la marchandise à une complète désorganisation.

---

<sup>143</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 182, 183)

« Par un coup de force, en 1934, un jour où il y avait une grande quantité de bananes coupées à expédier, le syndicat refusa de fournir la main-d'œuvre aux débardeurs de ce fruit, déclarant que le syndicat lui-même prendrait le service. Sur le point de perdre la cargaison, les exportateurs ont conclu un accord avec le syndicat, à qui ils livraient le service d'acconage ». Cette 'victoria' dorée pourrait être encore plus grande dans l'aviation, où les produits doivent arriver encore plus vite, mais cela nécessite une grande sensibilisation des travailleurs. et un outil syndical pointu flanqué d'une expérience de pouvoir directe. Même pour négocier avec les employeurs et les gouvernements <sup>144</sup>».

Le contrôle direct, l'arrimage direct et le 'closed shop' nécessitent une grande vigilance et efficacité. « L'arrimage direct des bananes est devenu dans les années suivantes une expérience couronnée de succès. Outre l'organisation, la prestation a été réalisée avec un grand avantage pour les armateurs compte tenu de la réduction des coûts. Le prix ajusté par régime de bananes était inférieur à ce qui était payé aux anciens entrepreneurs <sup>145</sup>».

« Vargas signa en 1939 un projet qui concluait : « d'après l'étude réalisée par le ministère du Travail, de l'industrie et du commerce, il est prouvé que le service de manutention, lorsqu'il est contracté directement entre les compagnies maritimes et les syndicats de manutentionnaires, apporte des avantages, que ce soit pour le développement des exportations, ou pour la navigation elle-même. Par ailleurs, le monopole syndical a été officiellement reconnu pour la première fois : Article premier - les services d'arrimage dans les ports de la république seront toujours assurés sous la responsabilité des syndicats professionnels. Article 2 - aux fins de l'article précédent, il est interdit aux compagnies maritimes, ou à leurs représentants, d'être admises dans les travaux de manutention, contre l'ingérence d'éléments extérieurs aux syndicats de manutentionnaires. Mais les patrons intensifient leurs lobbies et le gouvernement quelques années plus tard se retirera de l'arrimage direct, mais gardera le monopole syndical et les innombrables autres droits conquis dans la CLT, selon les arguments des patrons brésiliens, le monopole syndical, plus l'arrimage direct, plus le contrôle direct et politique ferait des travailleurs : des travailleurs sans patrons. Par conséquent, Docas a émis un avis contre le projet : « À côté du monopole syndical, le droit du syndicat d'exercer l'arrimage direct créerait une anomalie dans le système capitaliste : la condition particulière des travailleurs sans patrons ».

---

<sup>144</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 187, 196)

<sup>145</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 197, 198)

Les patrons savaient que la prochaine étape serait de leur retirer le contrôle politique à l'extérieur du port après leur avoir pris le contrôle de la production. « Les dockers de Rio de Janeiro exerçaient déjà un contrôle direct depuis le début du XXe siècle. Ce n'était pas une concession jusqu'à la CLT, c'était un combat. Le pouvoir politique en tant que facteurs politiques, culture et nature du travail. « En revanche, le monopole syndical s'est finalement institutionnalisé en 1943, par la consolidation des lois du travail (CLT) dûment enregistrée dans la capitale portuaire. Si nous lisons le CLT d'une autre manière, nous verrons qu'il s'agissait en grande partie d'un condensé d'une longue histoire de luttes et de réalisations des dockers avant sa formulation ». La paix sur le banc des accusés était le drapeau clé pour lancer un processus civilisationnel de travailleurs sans employeurs pour la prise de conscience<sup>146</sup> ».

« La littérature nord-américaine définit comme 'job control', la régulation contractuelle des relations de travail, assurant au syndicat le contrôle de la manière dont les services doivent être exécutés, ce qui leur donne le droit, comme nous le verrons, de remettre en cause tout ordre du contremaître qui n'étaient pas convenus dans une convention collective. La base du contrôle peut se résumer dans la plainte du surintendant du port de Rio de Janeiro, traitant des travailleurs non soumis aux règles de discipline du travail, en vigueur dans les usines, ateliers, etc. rien ne peut être fait pour s'opposer aux demandes injustes et déraisonnables, car soit les accepte, soit subit des dommages plus importants, résultant de la rétention de votre navire au port » Tactique de petites grèves qui peuvent être renouvelées dans le port<sup>147</sup>».

« L'une des bases du pouvoir des débardeurs était leur capacité à recourir à de petits arrêts lorsque le travail n'était pas effectué conformément à ce qu'ils considéraient comme un arrimage sûr, raisonnable, raisonnable ou adéquat." le port en grande grève de 1917 : « pour obtenir l'adhésion des cheminots, obstacle du grand entonnoir par lequel passe toute la richesse de l'État ». Une chose est un leader, une autre un programme dans le syndicat, une autre une conscience dans la base organisée et générale, et la tension entre la base et la direction, qui peut se construire dans la médiation des commissions et des cipas comme espaces de médiation. Parmi les ascensions socialistes, les descentes jaunes et les réformes sociales-démocrates prévalent toujours pour refroidir l'esprit révolutionnaire, l'objectif de l'employeur est de briser la solidarité et cela commence par la théorie et la pratique sociale-démocrate.

---

<sup>146</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 199, 200)

<sup>147</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 202, 203)

Il est nécessaire d'étudier pour assumer le changement structurel de l'industrie du transport. L'isolement c'est la mort. Rechercher le développement moral, matériel et intellectuel de la classe. "Dans la première république, la plupart des statuts des syndicats figuraient : créer des classes d'instruction primaire, une bibliothèque pédagogique, promouvoir des conférences et des conférences qui intéressent la classe, et aider un journal de propagande et d'intérêts de la même lorsque les ressources pécuniaires et la commodité permettent-le et commémorez solennellement la date de sa fondation et le premier mai <sup>148</sup>».

« Les patrons expliquent le communisme dans les ports, l'existence de "travailleurs sans patrons en plein capitalisme" : les revendications ouvrières n'étaient possibles qu'après l'implantation du régime communiste, la société voulait "subvertir tout l'ordre social établi" et ainsi d'annuler complètement l'autorité des employeurs, dans la mesure où les fonctions des inspecteurs incombaient aux employeurs, car il est déraisonnable pour une personne d'investir son capital dans une entreprise particulière et d'être gérée par des salariés ». L'atelier fermé (close shop) plus arrimage direct plus de travail, les droits, 6 heures, qualité de vie. Le centre névralgique de l'économie est le port. Thompson paraphrasant un travail dans le port, un autre travail de la lutte collective dans le port pointant vers la société, une culture radicale, une conscience de classe et politique acquise dans le travail et dans le travail collectif dans le port. Une conscience syndicale et professionnelle à la pointe de la technique est déjà politique. Syndicalisme rouge, pas d'État ni d'État ouvrier ; rose, gouvernement sauveur ; jaune, état intermédiaire ; blanc, sans état ni libéralisme et sans syndicat <sup>149</sup>».

L'alliance maritime dans le port, ayant son plus grand noyau dans les communistes maritimes et énormes dans les «gens de la mer» qui comprenaient les dockers, a fait que même en perdant en 1935, le travail se poursuivait. Les communistes : droits clés, enracinement, travail de base critique et quotidien, connecté à des conditions de travail plus justes.

«Avec la mise en place de la rotation, la fierté de ne pas avoir de patron serait renforcée chez de nombreux travailleurs, car ils étaient à la fois ouvriers, inspecteurs, contremaîtres de leur propre métier, déterminant qui devait travailler, pendant combien de temps et dans quelles conditions. Résister aux ordres des employeurs lorsque les règles du travail étaient violées est devenu une source d'étude et d'estime de soi. 'Faites ce qu'il faut pour être parmi vos coéquipiers'.

---

<sup>148</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 206, 207)

<sup>149</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 208. 233)

Un homme qui apportait sa mesure d'énergie, de compétence, d'expérience, de force et d'ingéniosité au navire exprimerait son sens de la fraternité et de la communauté à ses compagnons. La raison en était simple : sa contribution à l'exécution des travaux rendait l'opération de chargement et de déchargement moins pénible et moins dangereuse, sa réputation de « bon syndicaliste », conjuguée à celle de « bon débardeur au travail <sup>150</sup> » . « Ainsi, l'activité considérée comme brutale et dégradante pourrait se transformer en une expérience éthique créatrice. En résumé, les débardeurs pourraient être définis comme de « petites sociétés coopératives ». La science de l'éthos portuaire doit être comprise de manière critique par ceux qui s'organisent à l'avant-garde ; dans le cas des communistes dans leur rôle historique dans le port, « donner voix et épaule » aux aspirations de la classe ouvrière, et à la volonté des travailleurs dans la lutte concrète dans la lutte des classes. « L'influence progressive du PCB auprès des débardeurs, notamment, témoigne aussi de l'enracinement de ses militants. Depuis plusieurs décennies, de nombreux travailleurs se sont efforcés d'atténuer la violence et d'établir une « micro-société politique », basée sur des critères contractuels de coexistence dans le monde du travail. Mais ces deux versants de la trajectoire des dockers ne se sont pas produits à des moments différents. Au contraire, dans la multiplicité des expériences, agrégations et désagréations « coexistaient <sup>151</sup> »

« D'autre part, malgré et à cause de la diversité, de la division, de la concurrence et des conflits, les pratiques intégratives se sont renforcées, créant les bases d'une culture de solidarité qui s'est exprimée dans d'innombrables mouvements qui, de la fin des années 1950 jusqu'au coup d'État de 1964, ont pris de l'ampleur, impact et visibilité, sous la houlette des militants du PCB <sup>152</sup>».

En fait, nous étudierons plus loin que le principal mouvement communiste s'est déroulé entre 1953, c'est-à-dire le début de la décennie et 1964. La grande grève des marins et gens de mer, a la CGT et ses grandes grèves. Et là, la question principale s'est posée : qui dirigera l'orchestre du pouvoir ? Son avant-garde avec la base portuaire organisée ou les patrons du port. Teixeira da Silva admet que la 'avant-garde' ou la maîtrise de l'orchestre appartenait souvent aux ouvriers et aux communistes. La révolution micro-macro, voie de maturation de la conscience et d'assimilation critique, implique la participation au microlocal de la politique, visant la participation radicale de la conscience politique nationale / mondiale dans le contexte de l'Amérique latine.

---

<sup>150</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 327, 332)

<sup>151</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 417, 420)

<sup>152</sup> (TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo, p 421, 436)



Toute la construction du travail d'organisation critique, dans la micro-participation associative embryonnaire, dans l'association au réformisme dans la lutte contre la violence et l'exercice du vivre-ensemble, dans la politique éducative des syndicats de classe, pour la récupération de l'outil et la syndicalisation, là les avancées, les reculs, les apprentissages, tous ces apprentissages multiples, renforçaient la construction, et l'accumulation pour un travail de base critique plus solide, à travers la critique du travail de base, d'un apprentissage et d'une culture de la solidarité, qui se matérialise dans la création d'un - pouvoir de classe pour un affrontement de classe - à travers l'ensemble de la gauche révolutionnaire qui s'immisce dans la chaîne organisationnelle du micro et macro révolutionnaire et qui se manifeste par l'action organisationnelle de l'avant-garde et des cadres du Parti révolutionnaire à l'époque de sa grande ascension 1917 – 1922 – 1928 – 1935 – 1945 – 1947 – 1953 – 1958 – 1962 – 1964 – 1968 – 1979 – 1983 – 1991. Dans l'étude du parti révolutionnaire au Brésil, il n'y a aucun moyen de comprendre sa formation à partir de 1992 sans étudier jusqu'en 1991.

Magnitude, impact, visibilité, organisation, défense en profondeur, contre-attaque. C'est le moment/territoire où dans la ligne Jukovienne (Joukov) la supériorité du pouvoir politique des travailleurs est garantie, cela se fera toujours sous une culture théorique et organisationnelle, dans l'accumulation du pouvoir dans le territoire et dans le temps prédéterminé. Quand les cadres, la base organisée, la base générale des secteurs stratégiques et non stratégiques de la classe ouvrière s'unissent solidairement pour défendre l'organisation qu'ils ont créée. Et elle peut résister, défendre, contre-attaquer profondément et s'imposer dans le territoire/temps, tout en servant d'exemple, dans le désarmement, le fascisme, le néolibéralisme, l'impérialisme, le capitalisme, qui prend le pouvoir et la possession de l'organisation critique par la critique du travail de base, un dialogue avec le travailleur, stratégique ou non, avec le message : C'est-à-dire nous pouvons vivre sans patron.

Deux fruits sont nés, les uns et les autres collés à l'arbre comme 'le jaboticaba' et l'autre sur la branche, qui s'est poursuivi dans la grève de 2017, le premier parce qu'il a construit un groupe compact de 'rangement en plus de rangement', l'autre parce qu'il est resté ou a gardé 'la flamme vive' malgré les défaites.

Des dirigeants comme Oswaldo Pacheco et bien d'autres en sont le résultat. Le premier dans la lutte plus stratégique et convenue pour le pouvoir des travailleurs.

Et le second dans la démocratie imposée aux travailleurs et convenue dans leur désavantage de pouvoir, au cours des 40 dernières années, qui a fini par être également considérée comme un désavantage du travail, des droits et des salaires, et qualité de vie, tout ce qui s'y rapporte, qui jusque dans la lutte fait de l'arrimage la pointe de la lance contre sa propre disparition.

Enfin, il est nécessaire d'aller au-delà des spécificités du message de « rangement entre nos mains » pour avancer avec le message simple et complexe de surmonter le message de la superstructure du système capitaliste, par l'action d'un groupe sélect et compact, qui vit ensemble et au quotidien dans des murs, des groupes, des costumes et des déplacements, qui fait sa 'lingada' (travail) attaquée en ce moment par le système, de toutes parts... un groupe sélect et compact dont la mission est de continuer à défendre et à organiser, une même une plus grande défense en profondeur face à un ennemi encore plus fort et mieux préparé à l'échelle mondiale et locale.

L'enjeu de la prise du pouvoir entre les mains du quai - c'est un enjeu avant tout de l'exemple - pour le reste de la classe ouvrière, le pouvoir dans leur propre espace de quelques kilomètres carrés de travail et de logement comme territoire et travail sous contrôle direct, en bordure de l'embarcadère jusqu'aux lieux d'habitation, c'est résister en organisant la défense. Appeler l'ennemi qui vient de partout à « entrer sur un terrain organisé » qui rejoindra une masse de tous les partis et de tous les types d'organisations ; imposer à l'ennemi le plus fort une défaite encore plus forte de toute la classe ouvrière, pour son enracinement définitif. En même temps qu'ils gagnent, ils sont aussi éduqués, car ils sont devenus opérateurs et preneurs de travail dans le contrôle des moyens de production, dans leurs outils de lutte, commissions, école des cadres, comme débardeurs, portuaires, stratégiques, les travailleurs précaires et périphériques, dans l'ensemble de la classe ouvrière prête à être une classe sans patrons. La théorie de l'organisation politique est la discipline organisationnelle critique. Dans le cas des ouvriers portuaires, cela a pris encore plus de temps, depuis les grèves de la fin du XIXe siècle ; mais dans le cas des marins à qui l'on emprunte la « méthode », les grèves de 1935 – 1953 – 1987 – 2017 donnent une continuité qui renvoie à la mémoire.

L'important dirigeant maritime Severino Almeida a déclaré par l'intermédiaire de l'interviewé Carlos Miller : « ne grève bien structurée génère une mémoire collective de lutte qui sert de force pendant une génération ou au moins 10 ans, mettant les forces patronales en retraite, les forçant à s'arrêter l'attentat <sup>153</sup> ».

---

<sup>153</sup> Carlos Miller président de CONTTMAF dans un entretien qu'il nous a accordé une interview en 2022

Une grève encore plus supérieure comme celle des marins en 1953 créa chez les marins un sentiment de continuité absolue d'aller-retour 'comme si l'histoire était la leur, et que tout était possible, et a minima un sentiment de force qui les fit se battre à nouveau en 1987.

La mondialisation en tant qu'attaque mondiale contre le monde du travail imprègne toutes les catégories, mais elle peut être amenée au goulot d'étranglement du port. Il y a, en somme, trois types de travailleurs « sans patrons » en dehors de la bourgeoisie elle-même : les premiers sont les petits bourgeois, ou les travailleurs stratégiques ou non stratégiques qui se prennent pour des patrons, comme les camionneurs, ceux-ci sont tenus en haute estime par les patrons parce qu'ils subissent un impact énorme de sa théorie et le servent avec leur pouvoir stratégique et leur loyauté. La deuxième place et l'exemple sont : les précaires et périphériques du plus grand nombre possible d'ouvriers, la masse dans l'armée de réserve mais « occupées à survivre » sans même le droit de servir les patrons, ceux-ci sont méprisés par les patrons. Et il y a un troisième exemple, que nous avons pu démontrer ici : les travailleurs portuaires, qui tentent de créer un pouvoir populaire et autonome, sont haïs et craints par les employeurs.

■ Notre analyse critique de la théorie de la révolution brésilienne avec les travailleurs portuaires signifie 'une étude de leur étude' de la révolution brésilienne ; l'expérience du débat contemporain sur la théorie de la révolution brésilienne, analysant comment une théorie structurée de l'organisation de la classe ouvrière peut être fondée sur l'histoire, la lutte et la culture importantes des travailleurs portuaires. L'expérience avec les dockers' repose sur quatre enquêtes distinctes et complémentaires sur leur projet de formation.

▪ La première expérience formative du débat sur la révolution brésilienne est réalisée à UERJ l'Université d'État de Rio de Janeiro, sous la coordination des professeurs Helder Molina et Emir Sader du laboratoire de politique publique LPP de l'université. Et il amène les travailleurs dockers 'à l'université' où ils peuvent partager et apprendre des connaissances, construites et mariées à leurs expériences historiques, de lutte et culturelles – de la plage et de la jetée du port – (a cultura da praia e do cais do porto).

▪ La deuxième expérience formatrice du débat sur la révolution brésilienne est réalisée à l'UNIFESP, par l'intermédiaire du professeur Fátima Queiroz, qui prépare des séminaires internationaux pour les dockers d'Amérique latine, réalisé par l'un des plus grands spécialistes des travailleurs portuaires au Brésil.

- La troisième expérience formative du débat sur la révolution brésilienne se déroule au sein de la structure de l'IOP Instituto Oswaldo Pacheco, honorant une des dockers le plus important de l'histoire du Brésil à travers son nom, et se veut un 'centre de mémoire' en construction pour les dockers au Brésil et dans toute l'Amérique latine, où les enseignants quittent l'université et viennent à 'la maison des dockers' pour enseigner et apprendre de ces travailleurs stratégiques. Cette grande entreprise sera coordonnée par les professeurs de l'UFF Universidade Federal Fluminense de Niterói / Rio de Janeiro, Sérgio Montalvão, spécialiste de la mémoire des travailleurs marins et ouvriers des chantiers navals, et Joana D'Arc, qui a contribué à la construction du centre de mémoire pour travailleurs du pétrole à Rio de Janeiro.

- La quatrième et dernière expérience est l'expérience d'apprentissage à distance EAD pour étudier chaque port organisé et non organisé au Brésil et en Amérique latine et mettre ces connaissances à la disposition de chaque docker, grâce à des outils virtuels et à l'apprentissage à distance, en plaçant cette importante information, formation et éducation dans les mains des travailleurs. La coordination est assurée par le professeur Giovanni Alves, du réseau RET d'études sociales et de l'UNESP Université d'État de São Paulo.

La participation du chercheur à chacun de ces processus d'investigation est active car il participe en tant que professeur à chacune de ces initiatives, faisant partie de l'organe directeur du projet et conseillant les fédérations portuaires au Brésil et l'IDC, le conseil portuaire international.

Étudier les 'théoriciens de la révolution brésilienne' et les théoriciens de la théorie de la révolution latino-américaine' est présentés tout au long des cours et les données collectées, les 'rétroactions des étudiants' des cours d'extension universitaires sont immédiatement testés et systématisés dans le processus pédagogique en cours.

Nous avons constaté que l'aspect le plus important de l'étude des dockers est l'étude et le débat de la théorie de la révolution brésilienne avec la pratique de comprendre leur pouvoir dans le « goulet d'étranglement le plus important » de la chaîne logistique du mode de production et de circulation capitaliste.

- Le débat sur la théorie de la révolution brésilienne et le projet de formation des débardeurs, dockers et travailleurs portuaires brésiliennes

Comparativement, les débardeurs, dockers et les travailleurs portuaires par rapport aux travailleurs des compagnies aériennes sont leurs parents, car lorsque l'avion n'existait pas encore sur les pistes du Brésil pour être chaussé et ravitaillé en carburant et embarqué et débarqué par les militaires et les travailleurs de l'aviation civile, les dockers étaient déjà fouettés pour travailler dans ports brésiliens. Il existe donc un arrimage classique dans les ports et un arrimage moderne dans les aéroports.

En revanche, toute la théorie dont nous allons discuter était basée sur un type de 'culture, lutte et histoire de la plage', ce qui signifie que les travailleurs portuaires ont une vaste culture, une histoire et une longue lutte. La théorie de la révolution brésilienne est née allaitée par les pierres de la jetée, la coque des navires dans les vagues et l'acier des trains sur les rails et les roues, pour ensuite atteindre l'air.

En interviewant le débardeur Roselito du port de Vitória nous avons lancé un débat approfondi pour penser le Brésil à partir de ses problèmes concrets et de ses grands auteurs : « Josué de Castro dans 'la géographie de la faim', son 'magnum opus', nous a montrés comment comprendre le Brésil depuis sa deuxième plus grande blessure, après l'esclavage, la faim corrodant la classe ouvrière par en bas, lui enlevant les conditions pour sortir de l'état de besoin, travailler, étudier et se battre. Nous voulons voir chaque docker lire des œuvres de Josué de Castro, qui a également lu la littérature classique du Brésil pour réfléchir sur notre Brésil ; afin que nous puissions contribuer à ce que chaque travailleur portuaire puisse aimer des auteurs comme Euclides da Cunha et lire 'os sertões'. J'ai eu faim, j'ai dormi affamé, je suis allé à l'école affamée et je sais ce qu'est la faim dans ce pays. Nous devons relier notre problème concret, avec une théorie de la révolution pour notre Brésil, une théorie qui parle de notre réalité et de la réalité que nous voulons construire, sans faim, et un monde de et pour les travailleurs <sup>80</sup>».

---

<sup>80</sup> Entretien avec le docker Roselito qui a été professeur dans le cursus d'extension universitaire à l'UERJen 2022

Observant le fonctionnement de la société ces 40 dernières années, avec l'appauvrissement de la théorie, l'appauvrissement de la pratique organisationnelle, l'appauvrissement de la pédagogie et de la formation des travailleurs, nous voulons dans cette partie saluer ceux qui n'ont cessé d'étudier, de s'organiser, de chercher une manière d'enseigner leurs connaissances et leurs pratiques en fonction de ce qu'ils ont appris dans le monde de la littérature, des arts, de la musique et de la théorie de 'penser le Brésil' dans la perspective de la révolution brésilienne. En même temps, nous réfléchissons à la théorie dans un contexte latino-américain, 'nous pensons penser et changer le Brésil', et après avoir enquêté sur les travailleurs conducteurs de bus, les aériens avec un accent sur le transport aérien, nous pouvons maintenant plonger dans l'histoire catégorie qui représente les 'travailleurs les plus importants de la jetée du port', les dockers. « L'historiographie des travailleurs portuaires s'est fondamentalement tournée vers des éléments d'intégration et/ou de désagrégation existant dans l'expérience de ces travailleurs. Certaines approches mettent l'accent sur la diversité, la division, la concurrence et les conflits internes qui existent entre elles comme des aspects responsables de la dépolitisation, du conservatisme et de l'absence d'identité et de culture de classe. D'autres tendent à mettre l'accent sur des comportements plus homogènes, centrés sur des valeurs de solidarité, d'institutions, de mouvements et de conscience de classe, révélant plus de continuité que de discontinuités historiques.

... Si la nature du travail portuaire a permis la formation de solides liens de solidarité entre les travailleurs, en revanche, elle a également permis l'émergence de conflits internes à la catégorie <sup>81</sup>» Le travail de Teixeira da Silva sera fondamentale pour nous dans ce travail dans cette partie consacrée aux travailleurs portuaires, et à travers lui nous fusionnerons notre étude, en théorie, culture et expérimentation. Nous voudrions passer de la critique du terrain à un débat pour théoriser le Brésil, comme l'ont fait autrefois les travailleurs portuaires, mêlant une théorie radicale du Brésil à leur propre théorie dans un long processus d'accumulation de luttes et de transformation, à partir du le vrai Brésil. , pas les chimères du Brésil imaginaire. En étudiant 'un chemin du Brésil', nous arriverons à la pensée du type d'unité que nous devons construire et de la méthode d'organisation du mouvement politique des travailleurs, afin de pouvoir, de cette manière, soumettre la critique, la théorie, unité et méthode aux travailleurs organisés.

---

81 (TEIXEIRA DA SILVA, Fernando, Operários sem patrões, Unicamp, 2003, Campinas, p 129, 145).

· Partir du concret : Nous avons étudié le XIV congrès national des débardeurs dockers portuaires, et nous avons observé plus profondément le débat sur la formation de la commission de travail numéro IV, qui cherchait à théoriser un projet de formation syndicale, politique et professionnelle des dockers et l'ensemble des travailleurs portuaires et la réponse concrète à l'attaque contre le monde du travail portuaire, les ports, le travail dans les ports, la gestion dans les ports et le pouvoir des employeurs contre le pouvoir des travailleurs dans les ports.

Cette partie de ce chapitre traitera des débardeurs et des travailleurs portuaires de Rio de Janeiro, mais en comprenant leur 'condition nationale' dans les détails. Dans ce chapitre, nous allons enquêter sur le corps du projet de formation de ces travailleurs, basé sur une culture, une histoire et une lutte qui les rend uniques dans l'univers des travailleurs du transport et de la stratégie. Nous nous interrogerons également sur la constitution d'une théorie, que nous appellerons 'théorie de la révolution brésilienne', entre deux points cardinaux pour nous : une lutte pour le droit au travail, pour un salaire compatible avec le processus d'exploitation de la plus-value des plus places importantes dans le transport de marchandises dans le monde, la lutte pour les droits dont les niveaux sont internationaux, la lutte pour élever les niveaux de sécurité dans l'un des endroits les plus sensibles et les plus importants au monde, la lutte pour améliorer la qualité de vie des travailleurs portuaires. D'autre part, étudier la théorie dans les objectifs supérieurs du pouvoir direct des ouvriers en matière de pouvoir populaire : le 'closed shop' ou l'allocation du travail par le syndicat, et le 'direct stevedoring' ou l'arrimage direct', ou la gestion directe, capacité des travailleurs dans le travail du port sans intermédiaires employeurs, ce qui serait défini comme : 'travailleurs sans employeurs', dans ces deux bases est leur exemple comparatif pour notre étude.

Nous allons nous focaliser sur une période bien précise, que nous appelons la période du débat sur la révolution brésilienne, qui pour certains auteurs va de la fin du XIXe siècle, mais dont le focus est 1920/1930 – 1980/1990, et se poursuit ; ce qui correspond aussi aux plus grandes réalisations de ces travailleurs consolidées dans cette période, bien que l'on puisse comprendre que beaucoup d'entre elles étaient le résultat d'une accumulation de luttes immémoriales, et qu'après 1990 elles se poursuivraient à des niveaux encore plus difficiles.

De la lutte pour le ‘closed shop’ en 1910 et 1920, et sa régulation par la loi CLT de 1943 ; jusqu’à ce que le syndicat perde le rôle de dirigeant en 1993 par la loi 8630, et que la ‘polémique de la révolution brésilienne’ cesse d’être débattue. Nous soulignons que si, d’une part, la lutte pour le pouvoir direct et le contrôle de la main-d’œuvre précédent, dans les ports, la lutte de la majorité des travailleurs ; de plus, la réforme du travail, c’est-à-dire la perte de droits pour les travailleurs brésiliens, commence beaucoup plus tôt pour les travailleurs portuaires que pour le reste de la classe. Et la raison n’en est qu’une : atteindre d’abord les plus puissants, les plus organisés, ceux qui, dans la ‘vue du marché’, ont ‘plus de privilèges’ qui ne sont rien d’autre que l’accumulation d’une culture, d’une lutte et d’une histoire, donc, avec cette ‘réforme du travail’ de 1993, il en est résulté une précarité avec moins de droits et moins de pouvoir.

Nous allons analyser ce dont nous avons été témoins du 31 août au 3 septembre 2022, dans le quatrième groupe de formation ouvrière et de propositions stratégiques du congrès. ‘Au XIV Congrès National des Dockers de Port, on pense l’arrimage du futur, la compréhension de ce que nous sommes aujourd’hui mais penser l’arrimage de demain, à partir de nous’, tel était le mot d’ordre de la plupart des présents entendus sur les micros et dans les couloirs. ‘Parce que pour les travailleurs portuaires, le changement vient généralement ‘de l’extérieur’ pour nous atteindre, et quand nous devenons lents, notre défense devient encore plus difficile’. L’initiative de l’organisation et du programme de lutte doit venir du mouvement syndical. L’être critique, les commissions de base, un syndicat renouvelé et la fédération unitaire. Mener un débat qualifié afin que le processus critique d’organisation puisse être développé. ‘La recherche du savoir est primordiale’, comme l’a dit Ernani Florêncio, dirigeant de l’intersyndicale du port de Rio de Janeiro. « C’est une question de survie. Pour être des hommes de notre temps, nous devons réserver une partie de notre temps à la recherche du savoir, à la théorie, à la recherche du savoir<sup>82</sup> ». Au grand « congrès des dockers », une question était dans l’air : que faire ? Cette réponse de la vision collective des travailleurs déterminera notre proposition d’investigation, car elle signifie ce qu’il faut faire à partir d’une critique et d’une théorie, qui pointe vers un type d’unité et un type de méthodologie.

---

<sup>82</sup> Ernani Florencio Duarte est un docker ancien président du syndicat des dockers et actuel président de l’intersyndicale du port de Rio de Janeiro, Il est également professeur du cursus d’extension universitaire à l’UERJ



Dans ce congrès, le représentant du banc patronal entouré des autorités gouvernementales et du ministère public – il a présenté sa proposition en direct – à l'ouverture de la manifestation : « Nous allons nous battre pour en finir avec les 'contrôles', le pouvoir des travailleurs portuaires et leur 'exclusivité' au travail. Notre projet de modernisation ne change pas, quel que soit le gouvernement qui vient, notre agenda ne change pas, nos objectifs ne changent pas non plus<sup>83</sup> ». Compte tenu de cela, la réponse des travailleurs, en plus d'écouter attentivement pour comprendre l'ampleur de l'attaque, nécessitera une étude et une planification stratégique. « L'ancien temps des négociations médiatisées par l'État est révolu, et maintenant c'est l'affrontement direct et l'attaque. Les mesures juridiques ne créeront pas une défense en profondeur, et il existe un consensus sur le fait que ni le parlement ni le 'gouvernement sauveur' social-démocrate de Lula ne feront 'nos devoirs', que le rôle excessif de négociation et de justice ne fera pas reculer les patrons du projet de privatisation du port et de la fin de notre organisation portuaire dans son autonomie et son pouvoir<sup>84</sup> ». Regardons comment cela se passe dans l'histoire des travailleurs portuaires, comme l'alternance du pouvoir dans le port et au-delà. Les patrons n'accepteront pas les 'contrôles et pouvoirs' dans l'histoire des ports et dans la lutte des classes.

« Au début du XXe siècle, on peut citer d'innombrables exemples de parallèles entre ouvriers asservis et ouvriers, constitués à partir de la dénonciation des limites de la "liberté" dans une société régie par la logique du capital, ainsi que de l'exploitation. En raison de la centralité de ces catégories dans les discussions concernant les continuités et les échanges d'expériences dans les périodes pré- et post-abolition, il nous reste un exemple de parallèle produit à partir de l'expérience des ouvriers de la boulangerie et un autre des ouvriers de la trapiche. et café. L'article 'l'esclavage moderne', de 1913, fait référence aux porteurs liés à la société de résistance ouvrière de Trapiche et de café : 'C'est un fait que l'esclavage a pris fin le 13 mai 1888, et 'l'adajo populaire' dit aussi que contre les faits il n'y a pas d'arguments ; cependant, je dis qu'il y en a. Il y en a parce que, bien que l'esclavage ait pris fin, il ne s'est pas terminé par la dispute des bourreaux, qui sont ceux pour qui nous versons jusqu'à la dernière goutte de sueur et qui ne savent pas comment nous récompenser, et ils ne sauront jamais, si nous le faisons pas les forcer à le faire de nos propres mains.

---

<sup>83</sup> Discours de Sergio Aquino représentant des employeurs parmi les représentants du gouvernement et les travailleurs au congrès des dockers 2022

<sup>84</sup> Un représentant docker interviewé au congrès des dockers 2022

... Nous appelons cette classe de personnes, dans notre langage ouvrier, 'bourgeois'. Outre la fin intéressante, dans laquelle un langage ouvrier est revendiqué pour définir la bourgeoisie, il convient de noter que dans cette dernière, comme dans la citation précédente, la situation d'esclavage est associée à l'exploitation bourgeoise, aggravée dans sa dernière article par le diagnostic de permanence d'une perspective seigneuriale persistant chez les patrons. Plus explicitement, c'était l'argument de l'article « la lutte prolétarienne au Brésil », de 1913, dans lequel l'auteur signé (Graco) déclare que la bourgeoisie au Brésil « ressent encore avec horreur le cri du 13 mai et se souvient de la saudade les beaux moments où ils se délectaient d'écouter les cris perçants des victimes fouettées dans les quartiers des esclaves. L'explication d'une telle nostalgie ne réside pas dans les profits, mais dans la crise de légitimité que la remise en cause ouvrière impose à la domination. Ces patrons étaient nostalgiques:

... non parce que lors ils profitaient davantage des efforts des ouvriers, puisque aujourd'hui la mort ignoble des esclaves salariés n'affecte pas leurs intérêts et que l'abondance des bras diminue infiniment la valeur du travail productif, mais parce qu'ils voient leur prestige s'effondrer avec les producteurs étant considérés par eux comme des usurpateurs ou des voleurs qui s'emparent des autres, c'est-à-dire de ce qui appartient par nature aux travailleurs ». Une « nouvelle abolition » serait nécessaire et cela ne pourrait être que l'œuvre des ouvriers. Dans le port, comme l'a démontré Maria Cecília Velasco Cruz, la ligne de continuité entre le temps de l'esclavage et les nouveaux temps du travail salarié était assez forte. En analysant un article de 1906 dans lequel une grève des chargeurs est justifiée, Velasco et Cruz se rendent compte que "ce qu'ils voulaient avec la grève, c'était le droit et notre liberté, c'est-à-dire de ne pas être traités comme des" *negrada* "(nègres) ou comme des 'affranchis', mais comme des hommes libres au sens fort de l'expression. À cette fin, les dimensions organisationnelles du syndicat et de la propagande socialiste ont pris encore plus d'importance. « Conjugué aux dimensions de classe et de politisation de gauche, je crois qu'il y a donc un sens plus profond dans les actions des hommes de couleur qui formaient la grande majorité des ouvriers de troupe - se débarrasser de la marque de l'esclavage, construire par l'union et l'égalité de traitement et le respect dus aux hommes libres <sup>85</sup>».

---

<sup>85</sup> (BADARÓ MATTOS, Marcelo, *Esclavagistes et libres, expériences communes dans la formation de la classe ouvrière carioca*, Boitempo, 2008, Rio de Janeiro, p 212, 213, 2014)

«<sup>86</sup> Nous sommes passés 'd'esclaves à être 'affranchis', et de 'libres à travailleurs indépendants', de travailleurs 'd'indépendants à travailleurs sans patrons', et de travailleurs sans maître pour redevenir esclaves dans le système ». L'un des grands défis discutés au congrès a été l'exemple de la fragmentation historique, dans ce qui existait dans le passé et n'existe pas dans le présent : concrètement la négociation collective qui était nationale depuis la fédération et qui se fait maintenant régionalement à travers les syndicats, qui quand il a commencé à également fragmenter le pouvoir de la catégorie. Il y a une prise de conscience qu'une négociation nationale unique et un accord national ou une convention collective unique signifient que le pouvoir est concentré entre les mains des travailleurs portuaires à travers leur fédération, et pas seulement le pouvoir des dockers. L'unicité comme pouvoir signifierait déjà une étude théorique d'une grande importance. Une unité qui repose sur les fondements de la culture, de l'histoire et de la lutte commune. 'La docker est déjà 'capable', il doit mettre du contenu dans chaque débat que nous avons', a été discuté lors du congrès. Le rôle du débat théorique précède tout projet d'unité et signifie pouvoir, et entrecoupe historiquement un moment de critique d'un mouvement de synthèse : construire une nouvelle théorie à partir d'une théorie existante est un défi.

Le terme d'attentat est inventé par les travailleurs du port eux-mêmes et est récurrent dans leurs discours, cet attentat auquel nous avons fait référence dans la critique avec les travailleurs de l'air c'est une réalité dans la bouche des travailleurs du port, qui se réfèrent aux attaques subies par les travailleurs du port en 2022, mais aussi tout au long de l'histoire. L'attaque moderne prend la forme d'une opération « juste à temps », déjà discutée avec les travailleurs des compagnies aériennes, l'attaque est rapide, une « blitzkrieg » patronale, où la riposte se développe sous la forme d'un débat profond pour une défense profonde. La défense "seule" sera neutralisée, "l'isolement c'est la mort" selon les mots du plus grand ouvrier portuaire de tous les temps : Oswaldo Pacheco. "Aujourd'hui le patron fait la loi, quand l'ouvrier prend le temps de comprendre la situation, nous subissons la conséquence : le patron nous passe par-dessus et nous écrase", répété et débattu au congrès.

---

<sup>86</sup> Docker interviewé au congrès des dockers 2022

La théorie du marché, en revanche, répète son mantra : 'il n'y a pas de collectif', il n'y a que l'individuel, nous avons donc une théorie patronale : l'attaque qui vient d'Hayek (théoricien débattu à l'entracte d'un des panneaux et utilisé pour illustrer l'attaque sur les ports anglais historiques): TINA 'il n'y a pas d'alternative' par Thatcher pour briser la défense portuaire et minière en Angleterre, en tant qu'employeur de la modernité. Et, d'autre part, comme nous l'avons déjà critiqué, la théorie de la 'défense déséducatrice', qui dit : 'tout le monde a une vérité', qui chez les travailleurs portuaires se présente plus comme une liberté que comme une démocratie. La défense sous la forme d'une "résistance" insuffisante dans le mouvement syndical appartient aussi aux travailleurs portuaires, vaincus dans de nombreux pays. 'Dans les années 1980 et 1990, ce n'étaient pas seulement les travailleurs portuaires en Angleterre qui étaient vaincus, la défaite était pour nous tous'.

Le processus historique fait d'intérêts de ceux qui veulent construire l'histoire en leur faveur, a également favorisé les propriétaires privés du port : les patrons sont devenus 'responsables de toute l'exploitation du port', comme une sorte de syndic de copropriété, mais de cette façon 'confondaient délibérément' leur rôle d'administrateur de la main-d'œuvre, leur rôle de patron, avec leur rôle de gestionnaire.

D'autre part, les ouvriers n'ont pas pu débattre et rassembler les éléments centraux pour produire une théorie, une pratique de l'organisation sous la forme d'un débat collectif qui les amènerait à reconnaître la puissance portuaire qu'ils avaient déjà construite dans le passé, qu'ils n'ont pas dans le présent. , mais qui peut se reconstituer dans le futur. Le débat de ce congrès constitue une profonde réflexion sur la nécessité d'étudier le passé portuaire au Brésil pour comprendre le problème théorique et organisationnel actuel dans le monde.

Une histoire de réformes et de contre-réformes : loi 8630 de 1993, loi 12815 de 2013, 14420 de 2020. Tout ce qui se passe après 1993 est une coupure historique ou 'la destruction de la loi portuaire' dans son huitième article de la CLT (consolidation de lois du travail de 1943) dédiées au port ; 'après la mise en place de la 'loi 8630' dans laquelle le port devient 'un égal', il s'agissait d'égaliser les droits des travailleurs du port en dessous. Le port passé de complètement être réglementé à non réglementé. Le pouvoir du 'closed shop' cèdera la place au 'non-pouvoir' du travailleur et au pouvoir de l'employeur.

En 1943, l'Etat cède le pouvoir sous la forme d'un accord au port avec le 'closed shop' et un projet d'influence sur le syndicat fait partie de son projet. Aujourd'hui le projet est de détruire le syndicat, on remonte dans la période précédente 1930, dans la période d'après 1990 ; ce projet ramène 'les pieds du cheval' (la cavalerie) pour faire face aux problèmes sociaux. Comme c'était le cas avant l'organisation, à partir de 1993, le patron ne se rend plus au syndicat pour demander de la main-d'œuvre. Désormais, le patron organisera son propretravail'.

‘La loi n'a pas inventé ni amené le travailleur temporaire du port TPA, la vérité est qu'elle a toujours existé’, des travailleurs indépendants ou indépendants ont toujours existé dans le port, mais la différence est qu'avant 1920, par un excès de main-d'œuvre , des travailleurs qu'ils se sont regroupés pour trouver du travail et la plupart d'entre eux ont eu faim, c'est ce que les employeurs veulent faire revenir après la loi 8630. Or, avec la loi 12815 de 2013, faite sans l'influence directe des employeurs, ‘créé une catégorie portuaire différenciée’ . L'attaque continue-t-elle "sous la forme de la loi" 1447 de 2020, qui apporte un autre changement, celui d'être une catégorie essentielle, et quand le port n'était-il pas une catégorie essentielle ? ‘La docker ne peut pas faire grève’ comme catégorie essentielle : la rhétorique des employeurs consiste à mettre un bâillon et des menottes aux dockers dans la phase actuelle du capitalisme, car la docker du port détermine si cela fonctionne ou non.

Au milieu du chaos de l'attaque néolibérale, de nouveaux mots sont introduits dans le port pour expliquer le processus de néolibéralisme appliqué sous forme de modernisation. La multifonctionnalité : on explique ‘ce concept de tout faire partout’ comme quelque chose qui a toujours existé, mais modernisé par les patrons du port. Le travailleur, en plus de ‘tout faire’, va reprendre le travail de l'autre, comme autrefois, réintroduisant la violence ‘de soi contre tous’ dans la catégorie. Le projet patronal pour le port, c'est le chômage, la durée excessive du travail, la modernisation, la précarité et la privatisation. Ce qui était autrefois le résultat de la négociation, y compris la modernisation, est maintenant une ‘imposition négociée’ ; au fil des ans, les dirigeants du port ignoraient que le patronat préparait une nouvelle offensive contre les travailleurs du port, cherchant une opportunité et une faiblesse pour inoculer la semence néolibérale dans le port. Habitué aux ‘anciennes méthodes’, ils ne percevaient pas le danger imminent. Ils se cachaient dans leur propre insuffisance et incapacité résumée dans la phrase : ‘Je sais que c'est mal, mais c'est la seule façon que je sache faire ‘.

Cette phrase a été prononcée par l'un des plus grands dirigeants du port de Rio de Janeiro dans la période d'après 1993, et ainsi la politique de ne pas affronter le problème de front sceller le sort de la modernisation du port sans la participation du port. Il n'y a pas de vide en politique. Et ce qui n'a pas été fait n'a pas été fait, et a été fait seul par le patron, qui, en plus, dans la pandémie, a poussé dans l'expression des travailleurs eux-mêmes un 'nouveau sac du mal sous la forme d'un paquet de modernisation'. Dans la compréhension de l'histoire du port, de la lutte contre l'esclavage et du fait de ne pas être traité comme 'nègre' ; dans la lutte contre les conditions de travail déplorables et pour l'élévation des consciences et de la puissance portuaire sous la forme du 'closed shop et de l'acconage direct' ; dans la lutte pour mettre toutes les réalisations dans la loi; les années 1990 ont suivi comme la lutte pour voir s'effondrer toutes les conquêtes passées, et face à cela, pour récupérer la culture, l'histoire, la lutte, sous forme de récupération d'une théorie qui récupère la pensée du Brésil, du port et des portuaires.<sup>154</sup>

Avec la pandémie, les patrons ont obtenu ce qu'ils ont toujours voulu : la fin de 'l'ultraactivité', ce qui veut dire qu'une norme collective ou un accord négocié était valable jusqu'à ce qu'un autre soit signé, maintenant, si vous ne le signez pas, vous revenez au temps de pierre, sans loi. Et 'il n'est plus nécessaire d'avoir un instrument de travail collectif, pour être multifonctionnel, il suffit de qualifier, si j'ai un registre, un rangement, un garde, un bloc, etc., je peux travailler avec un registre dans de nombreuses fonctions'. La FENOP (les patrons) va des opérateurs portuaires aux 'opérations' portuaires. Désormais, les patrons sont le gouvernement, le « propriétaire foncier », les opérateurs, les gestionnaires de la main-d'œuvre, et ils parlent au nom de l'exploitation, de la direction et du patron. 'Le patron a perdu sa peur de nous et nous avons perdu notre respect'.

D'autre part, la construction de l'intersyndicale portuaire était un moyen de se défendre et de résister à l'attaque du monde du travail dans le port. Il fait référence au symbole portuaire le plus ancien : mains jointes dans le port, solidarité portuaire. L'intersyndicale est le germe de l'unité syndicale, de l'unité syndicale. « Notre réponse à l'attaque du patron est d'affirmer l'unité, d'affirmer l'unité dans la lutte et de construire une graine d'unité des travailleurs dans le sens maximum qui peut être atteint. Le patron dans son attaque va broyer la chair des travailleurs du port. La réponse est l'élaboration d'une convention collective nationale. Organiser la main-d'œuvre TPA sans relation de travail.

---

<sup>154</sup> SCHMIDT, Marcelo, A organização classista dos portuários <https://pcb.org.br/portal2/26560>

... Un programme d'élaboration d'un contrat national a été présenté au patron. L'objectif est de revenir à la discussion sur la gestion des effectifs, et la question de l'exclusivité<sup>87</sup>». Cela semble être un objectif central et immédiat des congressistes de São Luiz, au Brésil, où s'est tenu le XIVe congrès.

Le lancement de PEC/19 par un député de droite détermine des changements considérables et porte l'attaque contre la réforme du travail au plus haut niveau au port - un groupe d'étude de haut niveau qui poursuit le processus de réforme du travail en 2017, quitte à aggraver le processus . L'objectif est de transformer le port 'en entrepreneur' ; créer un plancher minimum de 1 500 et, sur la voie de réformer la réforme du travail, passer par le pluralisme syndical, par entreprise, le contenu du 'portefeuille vert et jaune'. Le projet modifie plus de 100 articles de la CLT, et des lois complémentaires avec 15 priorités, le télétravail, par plateforme, etc, la protection juridique des employeurs, etc, le droit à la défense des entreprises, la liberté d'association où le patron propose dans son attaque la liberté syndicale et l'autonomie des partis sous la forme de destruction du travail, des salaires, des droits et de la qualité de vie.

Ce projet a été rejeté, pour l'instant, les travailleurs du port mettant le député Júlio Lopes dans une réunion de la fédération et le forçant à battre en retraite, mais ses paroles lors de cette réunion sont trop importantes pour être oubliées : « ce n'est pas le projet d'un député', c'est le projet d'un banc patronal, je vais l'enlever et un autre va le remplacer, vous pensez peut-être que c'est une victoire, mais il faut comprendre que quelqu'un d'autre va remettre l'addition, donc ce serait mieux si on faisait ce projet ensemble<sup>88</sup>». Le patron, par l'intermédiaire de son représentant au parlement, n'a plus besoin de mentir ou de tromper l'ouvrier, maintenant il lui dit en face : 'Je vais le faire, j'arriverai, et vous verrez ce qui arrivera, et le mieux serait accepter et négocier'.

Autre point très important abordé au congrès des dockers : il y a 214 terminaux privés soit 174 à notre connaissance, le gouvernement dit 300 ports, combien sont organisés ? 43 terminaux portuaires avec liaisons. Une question s'impose à nous : gérer les effectifs, obtenir une convention nationale unique, changer les statuts, accroître notre représentativité à la base, avec un travail social et politique.

---

<sup>87</sup> Proposition faite par une docker au congrès après admise dans le document final du congrès

<sup>88</sup> Déclaration du représentant de la droite libérale de l'Assemblée nationale lors d'une réunion avec des syndicalistes

Et développer un programme, la recherche d'une relation directe. Avoir une représentation différenciée et représenter tout le monde. Organisation directe de la main-d'œuvre, bon homme au bon endroit, formation ; 'rechercher une gestion directe, c'est rechercher une gestion de qualité' le travailleur veut de la qualité à dire José Adilson président de la fédération nationale des dockers FNE. « Il n'y a pas que le patron qui veut gérer tout ce qui se passe au port, nous sommes aussi dans ce contentieux. Nous voulons gérer le processus avec qualité <sup>89</sup>».

Chose que nous avons pu apprendre au maximum lors de ce congrès, d'où notre direction d'investigation étant en même temps d'exposer ces belles découvertes pour servir le débat théorique avec les ouvriers : la valeur du contenant détermine la tête du patron. Si un conteneur passe rapidement par le port c'est un conteneur efficace dans un port efficace, le travailleur n'est qu'un pion dans cette logique. *Qu'il soit 'chien' ou brave, ou qu'il soit ouvrier à tête d'esclave, peu importe, ce qui compte c'est le 'conteneur passant rapidement par le goulot d'étranglement du port' et voyageant par mer ou par terre à sa destination.* « La réponse à tout cela est l'existence, notre existence, c'est d'être dans le port pour combattre dans le port, si nous pouvons faire ce pays comme disaient les anciens, nous pouvons faire ce port. Si c'est mauvais dans le port, imaginez sur une base générale. La plus grosse attaque est pour les plus forts parce qu'ils doivent d'abord nous abattre.

"C'était 60 ans avec l'opération entre nos mains et les 30 dernières attaques subies. L'enjeu est politique, nous n'allons pas revenir à commander la production ou sauver notre travail et nos salaires sans plus d'organisation, cette réforme syndicale est venue en plus de l'organisation, elle est là pour détruire notre organisation, notre histoire et notre culture. 'La bourgeoisie veut détruire l'organisation du plus fort par le plus fort'. Notre plus grand défi théorique et organisationnel dans ce débat est de développer cette réflexion localement mais aussi globalement car elle concerne tous les ports du monde. Notre projet devrait porter sur cette analyse dans les ports du monde du sud global. «Bien qu'il y ait des changements en cours dans les ports du nord, les ports du sud manquent d'équipements de sécurité EPI, manquent de tout, même de l'eau, et nous remontons à l'époque de nos ancêtres, quand ne pas avoir et boire de l'eau nous maintenaient dans un état éternel de besoin»

---

<sup>89</sup> Déclaration de José Adilson pour la présidence des dockers au congrès des travailleurs 2022



La recherche de l'explication par la théorie. Il y a une théorie dans la période de 1920, 1930 à 1980 et 1990 pour penser le Brésil, et avant le vote et la réflexion de la représentation, la représentation ouvrière, la théorie de la pensée du Brésil, la critique de l'économie politique, la gestion publique, le management, le 'closed shop', le centre CEPALC pour la politique latino-américaine est une façon de penser l'Amérique latine, la théorie de la révolution brésilienne est une façon de penser le Brésil. En pensant au Brésil du point de vue du Brésil et des ouvriers brésiliens, donc les patrons avaient leur groupe de notables, et les ouvriers avaient le leur aussi, on a perdu ça.

Il faut récupérer la théorie de la révolution brésilienne pour le 21ème siècle et mettre toutes les questions au milieu de celle-ci. Faites cela avec une critique lourde et à partir de là, comme nous l'avons fait avec les travailleurs des compagnies aériennes, laissez le fantasme et faites face à la réalité de l'attaque contre le monde du travail, non pas avec des demi-défenses par simple résistance, mais avec le développement d'une défense théoricienne : 'Nous avons une théorie', et pour la pratique développer une unité pour répondre à l'attaque, et une méthodologie : Une méthode. À partir de cette méthode, nous devons comprendre l'identité du port qui est placée pour la classe ouvrière. Une identité basée sur la culture et l'histoire et la lutte pour expliquer la syndicalisation comme une réponse à l'attaque, mais pas la simple syndicalisation ou la contribution, mais la répartition du travail. La conscience de classe. La syndicalisation n'atteint pas la conscience de classe s'il n'y a pas de conflit sur le marché du travail ou de conflit sur le pouvoir direct. La conscience de savoir-être est une conscience identitaire qui avance vers la collectivité dans l'étude de la catégorie portuaire. La théorie que nous étudions doit accompagner ce processus.

Le syndicat sert à organiser le travail dans les ports et à disputer le pouvoir dans les ports, cette phrase est en soi la phrase de notre enquête, car elle dépasse la notion que nous avons du syndicalisme discuté jusqu'ici, elle puise à la source de matrices profondes du syndicalisme rouge et débat de tous les niveaux de conscience de classe dont nous avons parlé jusqu'ici : la conscience de classe à son dernier niveau syndical se présente déjà comme conscience de classe, politique et participative. C'est pourquoi on ne peut négliger le rôle de l'étude des syndicats, le plus ancien outil d'organisation de la classe ouvrière du capitalisme : l'étude d'un syndicalisme idéologique et de service. Un syndicalisme du problème historique et immédiat, de la solidarité vis-à-vis et de la classe ouvrière.

« Je m'appelle Kiko et je vais raconter comment je suis devenu débardeur, mon histoire avec la mouette dans le port. J'étais dans l'armée et j'allais faire le service militaire, je pensais travailler et prendre ma retraite comme militaire dans l'aéronautique, mon père docker m'a soutenu. Puis un jour je suis allé travailler au port, je suis allé remplacer quelqu'un pour une journée, et du haut d'un container une mouette s'est arrêtée à mes côtés et m'a regardé, elle m'a regardé et j'ai regardé à travers elle le monde partout et autour de moi, j'ai regardé le port et la ville de Rio de Janeiro, et la mouette et j'ai volé de là ensemble, je n'ai jamais pensé à faire quelque chose de différent dans ma vie. La mouette m'a emmené vers un vol autre que l'aéronautique. J'ai raconté cette histoire à mon père et il m'a demandé si j'abandonnerais la carrière militaire, j'ai dit non, mais le lendemain je suis allé à la caserne et j'ai été démobilisé, pour toujours je serai débardeur. Je ne pouvais rien faire d'autre que cette beauté, cette liberté et ce travail sont devenus mon travail que je ferai pour le reste de ma vie. À partir de ce moment-là, je ne ferais que des travaux portuaires. J'étais un soldat, mais j'ai rencontré la nature et je ne pouvais pas décrire avec des mots une plus grande splendeur, et grâce à votre invitation, j'ai rencontré la mouette et elle n'était qu'un instrument, car à partir de ce moment-là, tout était différent, et je suis devenu débardeur et mon père m'a emmené au syndicat <sup>90</sup>».

Il y a une relation entre la dure réalité de la profession, la beauté et la liberté du travailleur indépendant, le processus de renouvellement des travailleurs et le syndicat. Un gros problème, je dirais que le gros problème débattu lors de ce XIVe congrès des dockers, c'était 'l'ouverture de l'enregistrement' des travailleurs du port, ce qui signifie ouvrir des emplois pour que de nouvelles dockers rejoignent le marché portuaire organisé, l'entrée de jeunes dockers dans le port.

« Alors qu'il y a l'exclusivité du travail, c'est comme ça, les patrons veulent supprimer l'exclusivité du travail, ce qui veut dire imposer un 'stevedoor ou port franc avec des travailleurs désorganisés' ou le port avec des travailleurs précaires et avec des embauches et des licenciements gratuits, exactement comme partout, mais nous nous battons pour que cela n'arrive jamais dans notre port et nous nous battons pour notre marché du travail. Ce qu'ils proposent aujourd'hui, outre la destruction de notre exclusivité, comme moyen d'entrer dans le port, c'est la soumission publique, nous ne sommes pas contre cela.

---

<sup>90</sup> Entretien avec la docker Kiko, étudiant du cursus de formation universitaire à l'UERJ

... Si la soumission publique fait partie de la modernité, nous l'acceptons, même si dans l'ancienne façon de faire c'est nous-mêmes par l'intermédiaire de notre syndicat que nous avons recruté de nouveaux membres pour notre mission de travail au port. Ce qu'on n'accepte pas et qu'on n'acceptera pas, c'est qu'on a parmi nous des ouvriers sans instruction, et peu importe qu'il ne soit pas de nos familles comme au bon vieux temps où le métier se transmettait de père en fils, ce qu'on n'accepte pas, c'est que vous entrez ici sans savoir quoi faire et sans savoir comment défendre notre marché du travail, c'est un travail de responsabilité, un travail d'apprentissage et beaucoup d'études et de connaissances, de vieilles connaissances et expériences que nous recevoir et transmettre, qui aident chacun ici à prendre soin de l'autre afin que nous n'ayons pas d'accidents et de morts inutiles <sup>91</sup>».

Nous observons des travailleurs jaloux de leur sécurité et de leur vie en fonction de l'appréciation de leur travail. Dans cette enquête, il est difficile de dire où la conscience professionnelle est plus grande que dans le port, où la base de la conscience est aussi la base de la culture et de l'histoire du métier portuaire. C'est pourquoi ils n'acceptent pas d'accueillir des travailleurs sans formation, sans aucun contact avec « la culture, l'histoire et le combat de la plage » ; à partir de là, dès l'entrée dans le port, par un travail de sensibilisation qui commence le travail de sensibilisation syndicale et de sensibilisation dans le port. Non seulement la direction syndicale, mais toute la catégorie y participe à travers son personnel plus âgé et plus expérimenté. En ce sens, l'organisation des travailleurs commence avant la syndicalisation jusqu'à la participation la plus effective à travers le syndicat, et se poursuit ensuite dans la lutte et dans le travail lui-même.

Une autre chose que nous avons pu observer, la différence dans le processus de syndicalisation, alors que dans d'autres catégories, le point culminant de la relation syndicale se produit dans la syndicalisation, dans le port, c'est différent, il est combiné avec le processus de travail, il fait partie intégrante du processus de contribution financière syndicale, de luttes, d'histoire : c'est une culture associative très particulière. Il y a une association directe entre la syndicalisation et le droit au travail organisé depuis des temps immémoriaux, même si ce sont des choses différentes.

---

<sup>91</sup> Entretien avec la docker Cícero Mathiassos, étudiant du cursus de formation universitaire à l'UERJ

... Donc pendant 60 ans c'était comme ça au Brésil, et d'une certaine manière cette histoire associative est venue d'avant, avec le contrôle de la main-d'œuvre par l'intermédiaire du syndicat. C'est ce que les patrons ont voulu anéantir ces 30 dernières années dans le cadre de leur attaque globale contre le monde du travail, qui au Brésil a débuté dans le port dans les années 1980 sous le gouvernement de Sarney, mais s'est concrétisée dans les années 1990. Il y a un lien entre l'identité du port et la participation et l'organisation des travailleurs du port à travers leur syndicat, comme - une culture du syndicat - où le travailleur unique TPA dans le port travaille avec l'enregistrement professionnel, l'identité professionnelle et la grande majorité dans les ports organisés sont syndiqués. C'est bien pour cela que le patronat entend casser le port en détruisant ses liens historiques.

L'excuse que les patrons invoquent est la nécessité d'automatisation et de modernisation du port pour 'surmonter' les goulots d'étranglement » dans la logistique du commerce extérieur. Mais lorsque le processus de modernisation est sous le contrôle des travailleurs, l'automatisation, l'automatisation et la modernisation ont besoin d'êtres humains, comme l'a dit Ernani, président de l'intersyndicale du port de Rio de Janeiro, 'nous avons besoin de l'homme de son temps dans le port d'aujourd'hui, du bon homme au bon endroit'. Ce sont les travailleurs eux-mêmes qui construisent les besoins de l'homme de leur temps, éduquent la nouvelle docker et le port en tant qu'être humain conscient avec une bonne représentation et identité, nous définissons le nouveau l'identité du port comme quelqu'un qui connaît la nécessité d'être un ouvrier du 21ème siècle, mais qui sait que tout dans ce travail est dû à ceux qui se sont battus pour que nous voyions un port debout avec des ouvriers debout et fiers : Être responsable, puissant, un travailleur de votre temps qui valorise et recherche des connaissances en valorisant votre profession dans le cadre du processus de sensibilisation.

« Nous les travailleurs, et les syndicalistes, nous sommes devenus mous, contrairement aux générations précédentes, nous avons arrêté de nous battre et laisser les luttes de côté, nous avons été mous parce que nous pensions que le gouvernement Lula -Dilma le résoudrait pour nous, nous avons vu l'ennemi se renforcer et le fascisme est né et nous sommes restés immobiles, nous n'avons rien fait <sup>92</sup>».

---

<sup>92</sup> Témoignage de Marcão, directeur du syndicat des dockers du Rio Grande do Sul 2022

Marcão lui-même a déclaré : ‘Aujourd'hui, nous savons que le possible la victoire des Lula ne suffira pas, il faudra faire tout ce qu'on n'a pas fait deux fois pour faire pression sur le gouvernement et en même temps se syndiquer et se battre, for that combattant "se rassemble" et pourra être utile pour gagner quand c'est nécessaire’.

· Ci-dessous, nous présentons un résumé des propositions systématisées et lues au XIVE congrès national des dockers portuaires en 2022 à travers le groupe IV, propositions de pour inverser la réforme du congrès du travail, des syndicats et de la sécurité sociale par la formation syndicale, de classe et politique des travailleurs portuaires. Cette étude a été réalisée pour le groupe, plus dirigé par le président de l'intersyndicale des portuaires de Rio de Janeiro”

Ernani Florencio.

#### XIV CONGRÈS NATIONAL DES DÉBARDEURS (DOCKERS)

– São Luiz – Maranhão – Brésil

#### COMMISSION IV<sup>e</sup>, RÉFORME DU TRAVAIL, RÉFORME SYNDICALE, GESTION FNE ET RELATIONS SYNDICALES, SYNDICAT ET FORMATION PROFESSIONNELLE

Réforme du travail – Nouvelles règles du travail en vigueur : défis du syndicalisme. Le défi pour les travailleurs et le mouvement syndical sera de faire face aux adversités qui ont surgi avec les nouvelles règles et de créer des capacités organisationnelles et des stratégies pour résister et avancer.

LOI n° 13 467 du 11/11/2017 - la loi 13 467/17, qui modifie le système brésilien des relations de travail, est entrée en vigueur le 11 novembre 2017. Avec la nouvelle législation, diverses formes de contrats, les heures de travail et les conditions de créé, permettant une grande flexibilité et un ajustement des coûts salariaux. La protection collective promue par les syndicats est fragilisée. Le travailleur sera plus exposé aux intérêts de l'employeur. Les syndicats sont attaqués pour leur représentation, leur pouvoir de négociation et leur financement. Le tribunal du travail aura une action limitée. Les entreprises obtiennent des règles qui les protègent et évitent les responsabilités du travail.

Défis pour le mouvement syndical - le défi pour les travailleurs et le mouvement syndical sera de faire face aux adversités qui surgiront avec les nouvelles règles et de créer des capacités organisationnelles et des stratégies pour résister et avancer. Il faudra parier que, face à l'adversité, le mouvement saura accroître sa représentation et étendre sa capacité de combat. Pour cela, il faut changer !

Accumulation de richesse mondiale contre flexibilité des coûts de main-d'œuvre (droits) contre technologie - le grand jeu : il existe un processus économique, social, politique et culturel complexe qui approfondit et étend l'accumulation de richesse à l'échelle mondiale et intensifie la concurrence entre les entreprises, à travers la combinaison de la souplesse d'affectation de la main-d'œuvre et de la technique.

Système productif x logique d'accumulation de richesse financière rentière - le système productif est subordonné à la logique d'accumulation de richesse financière et rentière. Les gains de ceux qui vivent exclusivement de revenus se superposent à la stratégie d'investissement des entreprises. L'attribution d'usines commerciales recherche le coût le plus bas, avec des investissements élevés dans la technique et l'économie ou l'exclusion presque totale du travail humain.

Sociétés commerciales x force politique x encadrement des États x gouvernements - les sociétés commerciales engendrent la force politique ; États et gouvernements cadres; réaliser des réformes institutionnelles qui réduisent les impôts ; qui imposent des garanties que le droit privé ne sera pas menacé par les formes collectives de délibération et de suffrage universel ; qui assurent l'avancement de la déréglementation du système financier; qui protègent la transmission des héritages et la valorisation des patrimoines ; qui simplifient les restrictions à l'appropriation privée des richesses naturelles (minerais, terre, eau, forêt, etc.) ; qu'ils chérissent la vertu de la privatisation des entreprises publiques et de l'acquisition et de la fusion d'entreprises ; et qui protègent le paiement des dettes public.

État régulateur désaffecté - En raison de la relation entre l'État et les systèmes de production nationaux, générateurs de la capacité de fabrication du pays, créateurs d'emplois et de salaires, croissance du marché intérieur de la consommation de masse - il perd son charme économique et politique ; l'État qui régule la répartition du produit social, qui vise à minimiser les inégalités et à générer la cohésion sociale, est en désuétude.

La commande se fait maintenant par une grande concentration du système financier, par l'expansion de la centralisation de la propriété et la réorganisation de la structure productive ; les démocraties doivent être soutenues et, pour cela, elles doivent être contrôlées.

La réforme du code du travail dans le monde - la restructuration institutionnelle progresse dans les pays développés et en développement, l'accent étant mis sur la réforme de la législation et du système des relations professionnelles ; avec pour objectif de : réduire le coût des travaux ; créer une flexibilité maximale dans l'allocation de la main-d'œuvre, avec les formes de contrats les plus diverses et les ajustements au jour le jour ; réduire autant que possible la rigidité des licenciements et minimiser les coûts de licenciement, sans accumuler de passifs de main-d'œuvre ; restreindre les négociations au minimum et inhiber les contrats généraux ou les conventions au détriment des accords locaux conclus avec des représentations syndicales contrôlées ; ainsi que la rupture des syndicats.

L'OIT (Organisation internationale du travail) - a publié une étude - "Effets des réformes du marché du travail : Preuves d'un nouveau compendium politique" - sur les réformes législatives du marché du travail et du travail dans 110 pays, promues entre 2008 et 2014 recherches et établit des comparaisons avec des études du FMI (Fonds monétaire international), de la Banque mondiale et de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques).

642 changements dans les systèmes du travail dans 110 pays - dans les pays développés, les initiatives de réforme de la législation du marché du travail en matière de contrats à durée indéterminée prédominent ; dans les pays en développement, cependant, l'accent a été mis davantage sur la réforme des institutions de négociation collective; les deux dimensions sont présentes, dans une plus ou moins grande mesure, dans la plupart des projets de réformes mis en œuvre ; une autre observation générale indique que la plupart des rénovations ont abaissé le niveau de réglementation existant et ont été définitives. Résultat de l'ensemble des réformes : Celles qui réduisent les niveaux de réglementation se démarquent : 74 % portaient sur le temps de travail ; 65 % de contrats de travail temporaires ; 62 % de licenciements collectifs ; 59 % de contrats à durée indéterminée ; 46 % de négociation collective ; 28% d'autres formes d'emploi.

Changements du travail au Brésil - Ils font partie de la stratégie globale du capital et de l'opportunité que les agents économiques et politiques ont trouvée pour affaiblir le mouvement syndical et la force des travailleurs ; il faut vaincre la perplexité et ne pas croire aux miracles ; le mouvement syndical doit y faire face, avec détermination et intelligence, faute de quoi les effets du changement pourraient être néfastes pour les travailleurs.

Menaces x Opportunités - la construction de la réponse est une opportunité pour favoriser des changements dans l'organisation syndicale et dans le système de relations de travail ; le dialogue syndical entre les travailleurs peut ouvrir des possibilités pour des formes renouvelées d'organisation, à partir de la base et dans toute la structure ; de même, les négociations avec les entrepreneurs peuvent ouvrir des canaux pour mettre en œuvre un système de relations de travail qui investit dans le renforcement de la négociation - avec la capacité de résoudre efficacement les conflits, avec le droit de s'organiser depuis le lieu de travail (commission ou conseils) des travailleurs à la base) — menées entre organisations effectivement représentatives.

Le mouvement syndical doit investir dans la négociation, dans la sensibilisation des travailleurs et dans la mobilisation de la lutte - le mouvement syndical doit investir dans l'approfondissement des réponses aux défis, dans la réorganisation conceptuelle des campagnes de négociation collective ; disposer efficacement d'une planification stratégique pour guider les actions syndicales, basée sur un diagnostic des enjeux internes comme externes, et définir ce qu'il faut faire, quand, où, qui, comment, combien, entre autres, en vue des objectifs à atteindre atteints ; d'une part, essayer d'intégrer dans les conventions collectives la réponse aux centaines de changements réglementaires qui visent à affaiblir et à déprotéger les travailleurs ; d'autre part, développer des formes d'organisation, fédérer dans l'action syndicale ce que la fragmentation des catégories divise sur le lieu de travail ; les négociations intersyndicales pourraient devenir l'occasion de repenser en profondeur la conception originelle de la catégorie professionnelle comme instrument d'unité et non de fragmentation ; investir résolument dans l'organisation et la sensibilisation des travailleurs, y compris dans la formation syndicale, et dans la mobilisation, pour lutter pour la défense de leurs droits et intérêts, de manière unitaire.



Réforme syndicale - le mouvement syndical peut construire une stratégie pour un processus de mobilisation visant à la constitution d'une représentativité syndicale effective, qui œuvre à la formation de jeunes militants, militants et leaders, y compris des femmes, avec un investissement pour accroître la représentativité, renouveler et renforcer l'organisation syndicale, des directeurs d'entités, des leaders, des faiseurs d'opinion et des travailleurs de terrain.

## LES RÉFORMES DU TRAVAIL ET DES SYNDICATS DATE DE LONGTEMPS DANS LES PORTS –

I - CODIFICATION DES LÉGISLATIONS DU TRAVAIL - CLT - SECTION VIII - ARTICLES 254 À 284 - "CLOSED SHOP" (loi de 1943 qui consolide les lois et régleme les droits et définit le pouvoir des travailleurs portuaires dans l'attribution de la main-d'œuvre)

II – LOI n° 8.630/93 (loi de 1993 sur la « modernisation » qui supprime le pouvoir et les droits des travailleurs portuaires)

III - LOI n° 9719/98 (loi de 1998 qui « intensifie » la modernisation des ports)

IV – LOI n° 12 815/13 (loi de 2013 qui prévoit le travail organisé dans les ports)

V – LOI N° 14.047/20 (loi de 2020 qui profite de la pandémie de covid 19 pour « accueillir les suggestions du marché » et placer les travailleurs portuaires comme une « catégorie essentielle pour le Brésil » et empêcher son droit constitutionnel de grève)

Nécessité d'abroger la réforme du travail - La FNE, la fédération nationale des dockers, avec les autres fédérations, doit faire payer les candidats à la présidence, afin que chacun s'engage à abroger la réforme du travail et de la sécurité sociale et le plafond des dépenses. En plus de dénoncer les députés qui ont soutenu et voté la réforme du travail et de la sécurité sociale et dans les votes contre les travailleurs, et de rechercher des candidatures qui défendent l'agenda des travailleurs du port.

Possibilité d'organisations syndicales - la structure syndicale peut être profondément renouvelée, soit avec de nombreuses fusions ou incorporations entre syndicats ou une refonte des relations entre eux, ainsi que des fédérations et confédérations et des organisations sur le lieu de travail avec des administrateurs dédiés, du moins plus et mieux inter -relation syndicale.

Un nouveau concept de syndicat peut-être construit qui matérialise les valeurs présentes dans notre culture; si le concept de catégorie est utilisé comme outil pour guider l'organisation de la force sociale des travailleurs à partir de la production, un environnement peut être créé dans lequel l'identité de classe s'exprime dans l'organisation elle-même ; l'organisation doit dépasser les limites du port avec la nécessité de chercher à étendre l'intersyndicale à d'autres catégories de travailleurs des transports, des stratégies, des mouvements populaires et de la jeunesse.

Le financement du syndicat comme enjeu stratégique - le financement du syndicat est un enjeu stratégique ; sans ressources, la capacité d'action est affaiblie et peut même être détruite ; considérant que les employeurs veulent que les effets normatifs des conventions et accords aient une validité universelle pour les travailleurs, car cela crée un sens organisationnel pour les relations de travail, il est nécessaire de mettre en œuvre des règles de délibération collective pour la contribution des contributions de négociation, décidées en assemblées générales base syndicale (membres et non-membres); on devrait aussi chercher une réglementation générale, dans la loi, qui donne la sécurité à tout le monde. Alternative dans le domaine des revenus nouveaux - afin d'améliorer la capacité de financement, la base de fonds propres de la structure syndicale peut être réorganisée, visant, d'une part, à allouer une partie des ressources de fonds propres inutilisées, ou peu utilisées, à générer de nouveaux revenus et, d'autre part, investir pour améliorer l'efficacité et partager les usages des biens et des ouvrages et équipements ; permettre et promouvoir les usages collectifs des colonies, des espaces de loisirs et des services, comme moyen d'offrir aux travailleurs des loisirs de qualité et à moindre coût.

Augmenter le potentiel syndical - les moyens d'améliorer la capacité de financement consistent à renforcer les capacités collectives, en termes de communication, de formation, de recherche et de services consultatifs ; cela peut accroître la capacité cognitive collective à créer, développer et étendre la portée des politiques et initiatives syndicales.

Il faut créer des moyens de communication nationaux capables de diffuser une vision du monde ouvrier et du mouvement syndical ; faire usage d'instruments pouvant contester l'hégémonie des médias grand public, qui diffusent une perspective individualiste qui s'oppose aux valeurs d'égalité, de solidarité et à une vision critique et pluraliste.

Pacte intersyndical - nn dialogue syndical renouvelé peut émerger, avec la capacité de construire un Pacte intersyndical d'autorégulation et de gouvernance, au sens élargi ; qui cherche à guider le sens qui nous unit, dans un domaine de relations démocratiques et respectueuses, et de comprendre que les différences font Notre Grandeur, étant traitées avec tolérance et fraternité politique. Il est important d'encourager la création de syndicats intersyndicaux et syndicaux.

Planification stratégique pour une meilleure organisation, négociation et mobilisation pour lutter - dans la relation avec le monde des affaires, il est nécessaire d'investir dans la lucidité politique de nous travailleurs, ainsi que de nos entités syndicales, en développant une vision stratégique de planification et d'action ; pour que: nous puissions construire des solutions qui satisfassent les intérêts des deux parties et, dans un rapport de forces proactives, et, en même temps, prouver la capacité de mobiliser la lutte pour soutenir les négociations, en sauvant le protagonisme des travailleurs .

Beaucoup de place pour les disputes sur l'efficacité et la légitimité – chaque loi ne gagne en efficacité que si elle gagne en légitimité ; il y aura de la place pour une longue période de temps pour des disputes sur la légalité, sur des interprétations et beaucoup de résistance et de lutte, en particulier en ce qui concerne la prévalence du négocié sur le légiférer, qui a cherché à se consolider dans la jurisprudence. Toutes ces menaces peuvent être utilisées comme une opportunité, pour résister et avancer, mais une coordination et une articulation, intersyndicale et élargie, seront nécessaires. Le jeu social ne s'arrête pas ! Il n'y a pas de coup de sifflet final ! L'histoire des réalisations sociales et politiques, portée par l'utopie de la justice, de la liberté et de l'égalité, indique qu'il n'y a pas d'autre alternative que de se battre, puis de se battre et enfin de se battre ! Le combat continue camarade ! Et si l'espoir s'estompe, la fatigue commence à se faire sentir, le dos fait mal à cause de tant d'affrontements, il faudra regarder de côté, reconnaître ses camarades, demander de l'aide et, dans la solidarité qui a uni les travailleurs comme une classe depuis des siècles, resserrer les rangs qui nous rendent imbattables. VIVE LES DOCKERS DU BRÉSIL !

Le document ci-dessus principalement écrit par Ernani Florencio présenté le 2 septembre 2022 contenait des éléments qui ont été extraits pour composer la 'lettre de São Luiz', un document des dockers et du port pour l'ensemble de la classe ouvrière, les gouvernements et les employeurs

Et surtout pour leurs bases organisées et non organisées dans les limites de la base générale, donc, pour qu'elle puisse atteindre l'ensemble de la classe ouvrière. En ce sens, on peut aussi apprécier la portée du document et comprendre que la lutte portuaire a de l'espace pour superposer une théorie, une critique exprimée dans cette enquête, une praxis organisationnelle, et aussi une culture qui cimente les autres actions. Nous continuerons à étudier le document afin de servir de paramètre comparatif avec ce que nous avons déjà étudié, et, dans ce chapitre, nous pourrions compléter ce que nous appelons "théorie de la révolution brésilienne", comme une théorie née, de et pour le travailleur qui enquête sur la réalité brésilienne pour penser et organiser ses changements radicaux. En ce sens, nous pouvons passer à l'investigation de la théorie comme partie intégrante de l'histoire, de la culture, de la lutte et de l'actualité des travailleurs portuaires.

- Le projet de formation syndicale et professionnelle – Centre de formation FNE/FENCCOVIB/FNP/IDC.

Gestion - 2018/2022, de la Fédération Nationale des Débardeurs (dockers) - FNE ; dans le cadre de sa Planification Stratégique – PE, l'exécution du Projet Syndicat et Formation Professionnelle, qui est en articulation internationale en vue de la signature d'un accord avec IDC – (International Dockworkers Council) ; le FNE a mis en place une Coordination générale pour cela, le collègue Ernani Florencio Duarte – d'Estiva do Rio de Janeiro, et comme sous coordinateurs Marcelo Schmidt chercheur et doctorant à l'Université Paris X Nanterre, et le professeur Fátima Queiroz de l'UNIFESP Université fédérale de Sao Paulo; pour la Fédération nationale des contrôleurs et réparateurs de chargement et de déchargement, des gardes portuaires et des travailleurs de bloc, des huissiers et des amarres, dans les activités portuaires de la FENCCOVIB, José King, Arrumador de Vitória - ES participe ; par la Fédération Nationale des Porteurs Portuaires – FNP, l'indication d'un représentant demeure ; le tout aligné sur les orientations des Fédérations Portuaires Nationales – FNE/FENCCOVIB/FNP.

Formation professionnelle - Nous visons l'éducation faite dans le syndicat, avec la structure syndicale, pour rediscuter de la politique du modèle de gestion du fonds de la marine marchande et du fonds de formation, afin que nous puissions porter au prochain gouvernement une proposition visant à gérer ce fonds. avec la participation de la Marine de Guerre au Brésil, du syndicat et des compagnies sans contingence.

Le « système S » n'est pas considéré par nous comme le meilleur modèle ; dans le processus de formation, notre participation à la modélisation du projet pédagogique est importante. D'autre part, il est également nécessaire d'intensifier le développement d'un modèle autonome de formation professionnelle dans les syndicats sans la participation des entreprises et des gouvernements.

· Du projet de formation - e projet lance un débat au 21ème siècle avec les directions de l'IDC, et du FNE, FENCCOVIB et FNP, en plus du représentant de l'intersyndicale portuaire de Rio de Janeiro pour *la construction d'une école de formation syndicale portuaire ; contribuer à la formation professionnelle, critique et académique, de classe et politique de ces travailleurs au Brésil et en Amérique latine, sans aucune ingérence des employeurs et des gouvernements, en configurant un effort nécessaire de la classe portuaire, pour une formation d'excellence par ses propres moyens et efforts.*

Parmi les quatre projets ou axes prévus – dans le cadre du projet général de formation des travailleurs portuaires

- 1- projet pilote local à l'Université d'État de Rio de Janeiro UERJ / Laboratoire de Politiques Publiques LPP
- 2- Du III Séminaire International / Université Fédérale de São Paulo UNIFESP
- 3- Du centre de mémoire et de formation Instituto Oswaldo Pacheco IOP / Universidade Federal Fluminense UFF
- 4- Enseignement à distance Université d'État de São Paulo UNESP / Réseau d'études en alternance RET

Dès la conception, la conception initiale du projet et ses objectifs - Formation socio-politique, syndicale et organisationnelle des dockers et autres travailleurs portuaires au Brésil, il est certain qu'il s'étendra à l'Amérique latine et aux Caraïbes.

· Le premier projet pilote à l'UERJ/LPP - le premier groupe est composé d'une (trentaine) ouvrières dockers des 3 (trois) Fédérations Portuaires – FNE/FNP/FENCCOVIB ; charge de travail de 60 (soixante) heures/ par cours ; 20 (vingt) heures de 2 (deux) heures, en personne, hebdomadaires, sur un total de 40 (quarante) heures de cours. Les cours auront lieu à l'UERJ (Université de l'État de Rio de Janeiro), au Laboratoire de Politiques Publiques – LPP, campus Maracanã, Pavillon João Lira Filho – 12e étage – RJ.

# Curso de extensão LPP- 2022

**1ª Etapa – Presencial – UERJ**  
**Carga Horária – 60 horas / aulas**  
**14 horas**

**Local : LPP UERJ – Pavilhão João Lira Filho 12º andar**  
**(UERJ MARACANÃ)**

- ***Obrigatório o uso de máscaras e o comprovante vacinal***

Aula 1 - 18/08 - Apresentação do Curso - Conversas entre trabalhadores e seus cotidianos nos locais de trabalho e moradia. Professores: Helder Molina e Marcelo Schmidt.

Aula 2 - 25/08 - Transformações tecnológicas no mundo do trabalho, nas relações de trabalho, nos direitos trabalhistas, e formas de contratação dos portuários. Professores : Helder Molina, Ernani Florêncio.

Aulas 3 e 4 – 29/8 (segunda feira) - A história das lutas portuárias contra escravidão, os anarcossindicalistas, os comunistas, os socialistas, os trabalhistas, e o novo sindicalismo nas lutas portuárias. Professor : Helder Molina.

Aulas 5 e 6 - 08/09 - História das lutas dos trabalhadores portuários – construção no diálogo entre estivadores. História das lutas dos trabalhadores portuários e sua participação nas lutas sociais brasileiras. Professores : Roselito e Marcelo Schmidt.

Aula 7 - 15/09 - Brasil: Escravidão, Sistema Colonial, e Origem do Trabalho Portuário.  
Professora: Fatima Queiroz.

Aulas 8 e 9 - 22/09 - Organização Sindical dos trabalhadores portuários. Professores: José Adilson e Ernani Florêncio.

Aulas 10 e 11 - 29/09 - Luta de classes no pensamento social e político brasileiro (autores da revolução brasileira): Caio Prado Júnior, Nelson Werneck Sodré, Florestan Fernandes. Professora : Virgínia Fontes.

Aulas 12 e 13 - 05/10 (quarta-feira) - Capitalismo e Luta de Classes na América Latina: O colonialismo; as experiências revolucionárias (autores da revolução latino-americana: Simon Bolivar, José Martí, José Carlos Mariategui, Agustín Cueva, Fidel Castro, Eduardo Galeano). Professor : Gabriel Mello.

Aula 14 - 13/10 - América Latina: Luta de Classes no contexto atual, o impacto das reformas neoliberais para os portuários. Professor : Alberto Mendes.

Aula 15 - 20/10 - A importância das CPATP's nos terminais privados e nos portos públicos. Professor: Josué King Ferreira.

Aula 16 - 27/10 - A formação das comissões de base: para negociação, comissão paritárias e sua relação com os sindicatos e com as CPATP's; compreensão da cadeia logística do setor, gestão de portos a partir dos trabalhadores. Professores : Josué King Ferreira, Ernani Florêncio, Marcelo Schmidt.

Aula 17 - 03/11 - Formação para uma organização sindical e política de quadros organizadores – a construção de apoio de base. Professor : Marcelo Schmidt.

Aula 18 e 19 - 10/11 - O que fazer? Os desafios e tarefas políticas e organizativas dos trabalhadores portuários na atual conjuntura. Professores: Helder Molina e Marcelo Schmidt.

Aula 20 - 17/11 - Conjuntura política atual. Professor Emir Sader.



Une formation en quatre parties qui prend la forme d'un 'carré formatif'. Exposition dans les détails du projet. L'expérience pionnière et concrète de la réalisation du cours de formation pour les dockers et les travailleurs portuaires dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro en tant que projet pionnier et pilote national, mais aussi en Amérique latine, nous montre qu'un parcours de formation est possible dans le processus de sensibilisation critique et scientifique. Le cours fait partie du projet international de l'IDC 'International Dockers Council', des fédérations portuaires et de l'Université d'État UERJ de Rio de Janeiro, en collaboration avec le Laboratoire de politiques publiques LPP dirigé par l'éducateur et formateur syndical Hélder Molina et le célèbre brésilien professeur Emir Sader créateur de l'encyclopédie latino-américaine.

Ci-dessous, nous présentons le calendrier de formation de ces travailleurs au cours des six prochains mois sous la forme d'un projet d'extension universitaire. Cette première phase ou la face visible de notre carré formatif, pédagogique et éducatif a l'intention d'être répété, selon la capacité et le besoin du programme dans chaque port organisé au Brésil, et à l'avenir en Amérique latine, où nous essaierons de couvrir l'extension universitaire avec la connaissance portuaire, accumulant un nouvel équilibre théorique pour la pratique organisationnelle, qui se traduira par un renforcement localisé pour la catégorie portuaire, et dans ce contexte pour les transports et les travailleurs stratégiques et pour la solidarité avec la classe ouvrière dans son ensemble. C'est dans la planification que le prochain module, alors que nous rendons viable l'accord avec l'université, sera à Vitória - Espírito Santo.

Laboratoire de politiques publiques – LPP

Université de L'État de Rio de Janeiro – UERJ & Laboratoire de politiques publiques – LPP  
Projet de formation socio-politique, syndicale est un cours organisationnel des débardeurs dockers de Rio de Janeiro

1er Stade - Sur Site – UERJ

Heures – 60 heures / cours, 20 heures de 2 heures, présentiel, hebdomadaire, total de 40 heures, 20 heures de lecture, de recherche, d'activités pratiques, période - Août - Novembre – 2022, emplacement : LPP UERJ – Pavillon João Lira Filho 12ème étage (UERJ - MARACANÃ)

Méthodologie: Travail d'exposition, de lecture, de débat et de conclusion de cours, en vue de fournir aux participants des éléments leur permettant de renouveler l'analyse de la conjoncture brésilienne actuelle à partir de thèmes spécifiques, pour une meilleure performance de la participation politique critique et citoyenne, y compris l'activité syndicale et professionnelle portuaire. Pour cela, il est envisagé l'alignement de l'enseignement, de la recherche et de la vulgarisation dans les activités proposées, car les professeurs/chercheurs impliqués dans le cours, tous diplômés d'un master ou d'un doctorat, ou même avec une expérience et une excellence avérées dans le secteur portuaire, enseignent des cours dont le contenu fait l'objet de ses recherches actuelles, dont beaucoup sont développées en même temps que des programmes de troisième cycle, comme, par exemple, le programme de troisième cycle en politiques publiques et formation humaine à l'UERJ.

Participation portuaire en général, étudiants internes et externes : compte tenu de cette relation avec une entité publique d'enseignement, il y aura participation des travailleurs portuaires de toutes catégories, directeurs et travailleurs de base, ainsi que des étudiants de premier cycle de l'UERJ et des étudiants externes. L'objectif est d'élargir la possibilité d'analyser la conjoncture brésilienne actuelle, sur la base de thèmes spécifiques, en particulier sur le monde du travail portuaire et en général. Remplir le rôle d'extension universitaire, entendue comme « processus éducatif, culturel et scientifique qui articule enseignement et recherche de manière indissociable et permet une relation transformatrice entre l'Université et la Société ». Horaire et stage.

Horaire à élaborer et horaire des cours, de 14h à 16h les jeudis : Conférences, lectures et débats et travail de conclusion de cours. Buts : Fournir aux participants des éléments qui leur permettent de renouveler l'analyse de la conjoncture brésilienne actuelle sur la base de thèmes spécifiques, pour une meilleure performance de la critique politique, la participation citoyenne, enfin l'amélioration de l'activité syndicale et professionnelle. Recherche et extension : la relation entre l'enseignement, la recherche et la vulgarisation dans l'activité proposée sont envisagées puisque les professeurs/chercheurs impliqués dans le cours, tous titulaires d'un master ou d'un doctorat, ou ayant une expérience et une excellence avérées dans le secteur, dispenseront des cours dont le contenu est les objets de leurs recherches actuelles, beaucoup d'entre eux se sont développés en parallèle avec des programmes d'études, comme par exemple le programme d'études supérieures en politiques publiques et formation humaine de l'UERJ.



Destiné à la fois aux étudiants de premier cycle de l'UERJ, ainsi qu'aux étudiants et aux travailleurs externes, le cours vise à élargir la possibilité d'analyser la situation brésilienne actuelle à partir de sujets spécifiques, y compris le monde du travail. Ainsi, elle remplit son rôle dans l'extension universitaire, entendue comme 'un processus éducatif, culturel et scientifique qui articule enseignement et recherche de manière indissociable et permet une relation transformatrice entre l'Université et la Société'. Le thème et la charge de travail :

Classe 1 - inaugurale - journée 18.08.22 (jeudi). Présentation du cours – Conversations entre travailleurs et leur quotidien au travail et à la maison ; Classe 2 – 25.08.22 (Jeudi). Les transformations de la gestion portuaire, y compris opérationnelles et technologiques, et les impacts sur le monde du travail portuaire, sur les relations de travail, sur les droits du travail, sur les formes de contractualisation du travail.

Classes 3 et 4 – 29.08.22 (lundi). Mouvement ouvrier et conceptions syndicales au Brésil; Les anarcho-syndicalistes, les communistes, les socialistes, les ouvriers, le nouveau syndicalisme.

Classes 5 et 6 – 08.09.22 (Jeudi). Histoire des luttes des travailleurs portuaires – construction du dialogue entre les dockers et les autres catégories de port ; Histoire des luttes des travailleurs portuaires en général et de leur participation aux luttes sociales brésiliennes.

Classe 7 – 15.09.22 (Jeudi). Brésil : esclavage, système colonial et origine du travail portuaire.

Classes 8 et 9 – 22.09.22 (Jeudi). Organisation syndicale des travailleurs portuaires.

Classe 10 et 11 – 29.09.22 (Jeudi). Lutte pour les classes dans la pensée sociale et politique brésilienne – auteurs de la révolution brésilienne : Caio Prado Júnior, Nelson Werneck Sodré et Florestan Fernandes.

Classe 12 et 13 – 10.06.22 (Jeudi). Capitalisme et lutte des classes en Amérique latine : colonialisme ; expériences révolutionnaires (auteurs de la révolution latino-américaine : Simon Bolivar, José Marti, José Carlos Mariategui, Agustin Cueva, Fidel Castro, Eduardo Galeano.

Classe 14 – 13.10.22 (jeudi). Amérique latine : Lutte des classes dans le contexte actuel, l'impact des réformes néolibérales pour les travailleurs portuaires en général.

Cours 15 – 20.10.22 (jeudi). L'importance des CPATP dans les ports organisés et les terminaux loués et privés.

Classe 16 – 27.10.22 (jeudi). La Formation des Commissions de Base pour l'élaboration des politiques : pour la négociation, pour faire face aux attributions et compétences de la Commission Mixte, du Conseil de Surveillance et du Conseil de l'Autorité Portuaire et de la Commission pour la Prévention des Accidents du Travail Portuaire – CPATP ; Comprendre la chaîne logistique du secteur portuaire, la gestion portuaire du point de vue des travailleurs portuaires en général.

Classe 17 – 11.03.22 (jeudi). Formation pour une organisation syndicale et politique d'organisation des cadres (formateurs); renforcer l'adhésion à la base, la syndicalisation pour renforcer l'outil syndical ; compréhension de la chaîne logistique du secteur des transports ; organisation de la grève, y compris la grève politique et générale; un travail de base essentielle et une organisation syndicale enracinée verticalement et horizontalement dans les ports.

Classe 18 et 19 – 11.10.22 (jeudi). Que faire? Les défis et les tâches politiques et organisationnelles des travailleurs portuaires en général dans la conjoncture actuelle.

Classe 20 - Finale – 17.11.22 (jeudi). Situation politique actuelle.

Le Cours permet-il à des groupes de la société, extérieurs à l'UERJ, d'accéder aux savoirs de l'Université ? Le cours se concentrera sur les débardeurs et les travailleurs portuaires de Rio de Janeiro, mais sera également ouvert aux autres travailleurs et étudiants en général. Nous avons pu observer que jusqu'à la classe 7 du 15 septembre 2022, des travailleurs d'autres secteurs et des étudiants ont participé, aux côtés d'une majorité assidue de 30 travailleurs portuaires.

· Le deuxième projet, le II Séminaire international sur le travail portuaire et le syndicalisme en temps de crise / UNIFESP - le séminaire international devait se tenir du 7 au 11 décembre 2022 à Santos - São Paulo au Brésil, mais après des négociations avec la direction de l'IDC au XIVE congrès national des dockers, il y a eu une demande d'optimisation d'une réunion qui se tiendra dans la ville de Vera Cruz au Mexique, donc le premier séminaire devrait avoir lieu plus tard cette année, prévu en novembre à Vera Cruz et un deuxième séminaire à Santos – Sao Paulo au Brésil.

Le séminaire vise à réunir de grands cadres et dirigeants et formateurs de tout le continent pour débattre dans une grande réunion dans le plus grand port d'Amérique latine : la conjoncture, la stratégie, la théorie et la pratique de l'organisation de solidarité des travailleurs portuaires (dockers) face à ses problèmes immédiats et historiques.

Ce processus formatif et éducatif sous forme de 'cumbre' ou réunion vise à poursuivre l'accumulation du professeur Fátima Queiroz dans la construction de séminaires pour la catégorie portuaire, de cette manière ce serait le deuxième séminaire, buvant à la source du précédent : II Séminaire International 'Travail Portuaire et Syndicalisme dans les Ports en Temps de Crise'. Dans le même temps, cette proposition apporte des innovations en ce sens qu'elle cherchera un plus grand rôle pour les travailleurs portuaires dans leur accumulation, leurs connaissances, leurs connaissances et leurs expériences ; mais aussi, ainsi que le stage de vulgarisation UERJ/LPP, et d'autres initiatives de formation, auront le soutien de l'IDC, mais aussi de l'ensemble des fédérations nationales, et avec le partenariat du syndicat local. Notre tâche est de contribuer à l'accumulation théorique et pratique de l'organisation portuaire, en rassemblant les contributions de toute l'Amérique latine, pour générer un équilibre de la construction du pouvoir portuaire qui peut être utilisée localement et mondialement, en mettant l'accent sur l'échange de ressources nationales et expériences à l'échelle du continent Amérique latine.

## II Séminaire International

Centre latino-américain pour la formation des travailleurs portuaires : à l'ordre du jour la formation politique des débardeurs et dockers.

Date : décembre 2022 (proposition du 7 au 9 décembre)

Lieu:– Vera Cruz Mexique, Inscription : gratuite, pour décembre 2022 : via l'application Google.

Organisation d'événement résident de la Fédération Nationale des Débardeurs dockers

·Jordi Aragunde – Conseil International des Dockers, Ernani Florencio – Port intersyndical de Rio de Janeiro, ·Marcelo Schmidt – Doctorant Paris X Nanterre, ·Josué King Ferreira – Représentant FENCCOVIBB ·FENCCOVIBB - Fédération nationale des confrères et réparateurs de fret et de déchargement, gardiens de port, travailleurs de blocs, arrangeurs et navires d'amarrage, dans les activités portuaires – Brésil

## ·Union portuaire du Chili

Présentation : Esquisse d'une proposition de séminaire à construire par la professeure Fátima Queiroz avec l'aide de l'équipe pédagogique Marcelo Schmidt et la coordination générale du projet général – Ernani Florêncio

Séminaire international qui se tiendra en décembre 2022 Vera Cruz Mexique. Le séminaire vise à réunir de grands cadres et dirigeants et formateurs de tout le continent pour débattre lors d'une grande réunion dans le plus grand port d'Amérique latine : la conjoncture, la stratégie, la théorie et la pratique de l'organisation de solidarité des travailleurs portuaires (dockers) face à ses problèmes immédiats et historiques.

Ce processus formatif et éducatif sous forme de sommet vise à poursuivre l'accumulation du professeur Fátima Queiroz dans la construction de séminaires pour la catégorie portuaire, ce serait le deuxième séminaire, puisant à la source du précédent : I Séminaire international « Travail portuaire et syndicalisme dans les ports en temps de crise ». Cette proposition apporte des innovations en ce sens qu'elle cherchera un plus grand rôle pour les travailleurs dans leur accumulation, leurs connaissances et leurs expériences ; mais aussi, à l'instar du stage de vulgarisation UERJ, et d'autres initiatives de formation, il aura le soutien de l'IDC, mais aussi de l'ensemble des fédérations nationales, et avec le partenariat du syndicat local. Notre tâche est de contribuer à l'accumulation théorique et pratique de l'organisation portuaire, en rassemblant les contributions du continent, pour générer un équilibre de la construction du pouvoir portuaire pour être utilisée localement et mondialement, en mettant l'accent sur l'échange de ressources nationales et expériences à l'échelle de l'Amérique latine.

Nous voulons faire venir les travailleurs portuaires à travers son encadrement, ses formateurs, sa base de tous les pays d'Amérique latine et des Caraïbes, notamment les ports organisés par l'IDC : Argentine, Brésil, Chili, Colombie, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Paraguay, République dominicaine, Uruguay, Venezuela. Et étendant l'invitation à d'autres ports : Cuba, Dominique, Équateur, Haïti, Jamaïque, Mexique, Panamá, Pérou, et tous les autres représentants d'autres pays désireux d'assister à l'événement. L'initiative renforce les liens entre les travailleurs portuaires à travers "notre Amérique", vise à partager des histoires, des défis et un programme commun et à des besoins de formation communs, basés sur des théories basées sur les luttes portuaires, populaires dans le contexte des révolutions latino-américaines

On suppose que les structures syndicales sont liées à la structure de chaque société et à l'histoire des luttes ouvrières. Ainsi, le séminaire propose une rencontre entre travailleurs et dirigeants syndicaux pour partager les expériences de leur pays et définir des formations qui couvrent des besoins communs, malgré les différences.

Objectif : débattre du travail portuaire et des voies du syndicalisme dans la construction des affrontements, de la résistance et de la défense organisée face à l'attaque globale en temps de crise mondiale du capital, à partir de la construction du dialogue et des échanges d'expériences entre travailleurs des ports et les chercheurs syndicaux et la lutte portuaire, en mettant l'accent sur la contribution des travailleurs portuaires et des représentants syndicaux du Brésil et d'autres pays d'Amérique latine.

*Résultat attendu : le partage des connaissances et la visualisation éventuelle et la construction d'actions communes pouvant contribuer à la confrontation de l'exploitation capitaliste à partir du pouvoir stratégique du port, la lutte pour la garantie du travail, des revenus, des droits, de la qualité de vie des travailleurs et du pouvoir populaire ancré dans la formation syndicale. Le séminaire contribuera à la compréhension des modèles syndicaux dans les pays afro-latino-américains et, par conséquent, à la construction d'une formation basée sur les réalités et la combinaison des connaissances des dockers.*

## Programme

7 décembre - arrivée

8 décembre – début des travaux

Vernissage – 10h00 – 10h40 –

Tableau d'ouverture :

Représentant de l'Université Fédérale de São Paulo – Prof. Dr. Maria de Fátima Queiroz avec l'aide de la coordination pédagogique, Représentants des Fédérations Portuaires Brésiliennes, Représentant IDC

10h40 – 11h20 – Conférence d'ouverture – le syndicalisme aujourd'hui, bref tour d'horizon et introduction aux problématiques des travailleurs portuaires sur le continent, théories latino-américaines et luttes dans l'internationalisation des travailleurs : quels enjeux ? (Denis Daget)

11h20 – 11h50 - Conférence d'ouverture – Le travail portuaire en Amérique latine : l'attaque néolibérale mondiale contre le monde du travail, la structuration de l'IDC dans l'internationalisation de la puissance portuaire dans les luttes pour la dignité et les droits au travail (Jordi Aragunde )

14:00 – 16:00 - Cercle de conversation sûr : ‘Travail portuaire et société en débat : quelle société voulons-nous construire en Amérique latine à partir des luttes dans nos pays ?’ La proposition du cercle de conversation se concentre sur la discussion avec les participants sur la conception de la société qui imprègne le collectif des travailleurs et des chercheurs. L'échange d'expériences sur les luttes populaires dans la perspective de la révolution latino-américaine. L'idée surgit avec l'intention de politiser le débat sur le travail portuaire, de valoriser ce travailleur et de comprendre comment les travailleurs et les chercheurs perçoivent l'exploitation et la force hégémonique de la société capitaliste, le rôle de l'impérialisme et du fascisme sur le continent. Enfin, écoutez les dockers et les chercheurs sur la voie de la politisation des débats. L'idée développée dans le séminaire précédent va plus loin politiquement. Essayer de penser le collectif comme un nouveau monde, la construction d'une nouvelle industrie portuaire socialement et écologiquement durable. Ainsi, le cercle de conversation vise à déclencher le débat dans cette perspective. Il est prévu de se tenir au début du séminaire et de continuer précisément à être un guide qui peut guider les présentations qui suivront, faisant toujours du débat une opportunité et un point central.

La structure dépendra du nombre de participants et 3 groupes de conversation sont déjà prévus, chacun avec 2/3 animateurs. Il est nécessaire de fusionner les responsables syndicaux, les coordonnateurs et les chercheurs. Les questions qui déclenchent le cercle de conversation doivent être prises en compte. Suggestions : Débat sur les grands combattants de l'histoire portuaire de chaque pays afin que nous puissions, dans l'échange de témoignages, faire connaissance avec chacun d'eux. Les questions de déclenchement pourraient inclure : pensez-vous que les sociétés peuvent être transformées ? Croyez-vous que vous êtes des personnes qui peuvent contribuer à cette transformation ? Quel type de transformation considérez-vous nécessaire dans vos pays ? Comment sont les luttes que vous menez dans vos pays ? Comment la structure syndicale peut-elle favoriser ou défavoriser ces luttes ? Que considérez-vous comme des points de lutte importants dans vos pays ? Pourquoi considérer ces points ? Quelle est la valeur des ports qui travaillent pour l'économie de leur pays ?

Et quelle valeur avez-vous dans l'économie de vos pays ? (D'autres peuvent être pensés parmi les organisateurs et aussi toute question qui surgit spontanément parmi les participants). Il est proposé que les groupes aient des objectifs qui tendent à proposer des actions tant dans le cadre syndical que dans la recherche avec et sur le travail et les travailleurs dans les ports. Il est entendu qu'à la fin du séminaire - à la table de bilan et de présentation des parcours - des propositions sont déposées et des actions soient validées.

16h20 - 18h00 – Conversation : Travail Portuaire, la structure du Port et Société en débat : qu'est-ce que le travail dans le port, le secteur portuaire, et la société que nous voulons construire ? (une conversation plus directe sur le travail dans les ports). Réflexion sur la construction d'une pensée collective sur le port dans la société et avec la société et le travail à partir du pouvoir du travail discuté dans le cercle de conversation

9 décembre

9h30 – 10h45 - Présentation de la journée de travail – Présenter l'intégralité du cercle de Conversation : les débats des travailleurs portuaires, la structure portuaire et les expériences de luttes dans chaque pays, les leçons des défaites et des victoires dans l'organisation des travailleurs portuaires, les réalisations dans l'organisation du travail, des droits et de la qualité de vie des travailleurs. (Faire une synthèse de la 'Roda de conversa' de la veille et présenter la proposition de discours aux tables qui seront présentés, ensuite). Apportez une présentation de 30 minutes sur l'histoire, la conjoncture et le travail portuaire en Amérique latine : défis (la présentation termine la table) - voyez qui présente.

11h00 – 12h10 - Tableau de présentation - Groupe 1 – Brésil et cône Sud : Brésil, Argentine, Chili, Uruguay, Paraguay. Thème : « Interventions et expériences des travailleurs portuaires/liées à la structure syndicale ».

14:00 – 15:10 - Panel de présentation - Groupe 2 – Groupe andin et caribéen : Colombie, Venezuela, Équateur, Pérou, Panamá, Cuba, République dominicaine et autres pays des caraïbes. – « Interventions et expériences des travailleurs portuaires/liées à la structure syndicale »

15:10 – 16:20 – Panel de présentation - Groupe 3 – Groupe Amérique Centrale, Nord et Caraïbes : Nicaragua, Guatemala, Mexique, Cuba, République Dominicaine et autres pays des Caraïbes. –

Thème : « Interventions et expériences des travailleurs portuaires/liées à la structure syndicale »

16:20 – 18:20 – Thème : Histoire, conjoncture et travail portuaire dans les luttes d'Amérique latine : défis, stratégies et synthèse du jour

10 décembre

9h00 – 10h00 – Conversation sur le thème : « le rôle de la formation politico-syndicale dans les luttes et affrontements de la catégorie des débardeurs dans les ports »

10h00 – 11h00 – Conversation sur le thème : « Un centre de formation afro latino-américaine et caribéenne comme stratégie de lutte de la classe ouvrière dans les ports »

11h15 – 12h15 - Cercle de conversation : Thème : « la lutte des classes et l'action positive contre le racisme, la discrimination et la violence à l'égard des femmes et contre les peuples autochtones – formation syndicale et stratégie de lutte contre le capital »

14h00 – 15h00 – Tour de table : Thème : « les différences de structures syndicales sont-elles un enjeu pour la construction d'une formation paritaire des luttes ?

15:00 - 16:00 16:20 – 17:30 – Thème : « Adversaires et alliés, modernisation des ports et du travail, droits et contractualisation, l'influence institutionnelle des travailleurs portuaires dans les gouvernements de la région, pour une stratégie pour le secteur dans le pays et sur le continent – synthèse et actions pratiques ».

16h20 – 17h30 – Ronde de conversation : Thème : « les alliances des portuaires avec d'autres syndicats du transport, des syndicats stratégiquement forts, des mouvements populaires et de la jeunesse ; pour une stratégie de travail local critique et la construction d'une grande rencontre de travailleurs pour la solidarité internationaliste ».

17h30-18h30 - Clôture du séminaire - Rapport de synthèse du séminaire et de ses éventuelles avancées.

Coordination de la table et coordination de la fin du cercle de conversation et du séminaire : ·Enseignant Dr. Maria de Fátima F. Queiroz – Brésil (UNIFESP) ; José Adilson Pereira (FNE-Brésil) ; ·Jordi AragundeMiguens (IDC)



11 décembre

9h00 – 10h00 – Marche du port (apportez drapeaux et bannières de leur pays) itinéraire à définir en fonction du pays où se déroulera le séminaire.

11h00 – Retour dans les pays d'origine

· Le troisième projet, le centre de mémoire et de formation IOP Instituto Oswaldo Pacheco – e centre d'entraînement peuvent être un espace de récupération historique du travail des dockers et des travailleurs portuaires en Amérique latine, un espace de convivialité et de renforcement de la catégorie. Un espace de mémoire et d'excellence et de modernité professionnelle qui permet le partage des savoirs face au travail et des expériences de résistance et de quotidien au travail. L'un des principaux objectifs est de récupérer l'histoire de la formation au cours des 40 dernières années à travers l'IOP, mais aussi de récupérer toute l'histoire des travailleurs du port.

Le centre de formation en partenariat avec l'UFF - Universidade Federal Fluminense et le département d'administration publique, sous la coordination des professeurs Sérgio Montalvão, Joana D'arc, Ernani Florêncio avec l'aide de la coordination pédagogique du projet, entendent réunir professeurs et universitaires à l'intérieur des espaces d'excellence en formation et mémoire de l'ancien siège de FNE, un bâtiment de 4 étages construit par les travailleurs qui abriteront le projet de mémoire et d'éducation portuaire pour le Brésil et l'Amérique latine. Un budget a été commandé au syndicat des architectes de Rio de Janeiro, qui a déjà fourni une étude de la rénovation du bâtiment pour l'adapter aux besoins pédagogiques du XXI<sup>e</sup> siècle. Ce projet a été présenté de manière préliminaire au XIV<sup>e</sup> congrès des dockers portuaires et est actuellement à l'étude par les trois fédérations et l'IDC.

Parcours de récupération et de mémoire des ouvriers portuaires. Le projet de formation le plus ambitieux qui combine la reconstruction de la structure de la Fédération nationale des Estivadores FNE sur la barrière de Vasco (barreira do Vasco) à Rio de Janeiro et le projet de mémoire de l'IOP Instituto Oswaldo Pacheco, qui a été construit au sein de la CUT Central Única dos Trabalhadores dans les années 1990 et 2000 ; avec le projet de retrouver la mémoire de toutes les synthèses des luttes ouvrières du port, sous leurs différentes formes : depuis la lutte pour l'abolition de l'esclavage ; la lutte du début de la république aux années 1920 basée sur l'action directe.

La lutte pour la consolidation du développement national entre 1920 et 1980 par la théorie de la révolution brésilienne ; la lutte des 40 dernières années basée sur le projet démocratique populaire, entre 1980 et 2016, dans les jalons de 2022. La structure physique du bâtiment est en cours d'évaluation dans son projet de rénovation par les architectes de l'union des architectes de Rio de Janeiro, et son projet physique sera transmis à un projet de rénovation que nous résumerons ci-dessous. Dans cet espace de quatre étages construit par les travailleurs, il y aura un centre de récupération de la mémoire au premier étage, la préservation de la salle de la présidence Oswaldo Pacheco, deux salles d'enseignement réversibles. Au deuxième étage se trouve l'auditorium du bâtiment avec toutes les ressources les plus modernes pour l'apprentissage. Au troisième étage, le dortoir et les douches et toilettes du bâtiment seront rénovés avec une capacité de 50 travailleurs. Au quatrième étage se trouve un espace de loisirs avec une cuisine.

Dans la récupération de la mémoire des travailleurs portuaires brésiliens, le cours serait dispensé à l'UFF Universidade Federal Fluminense, en partenariat avec le laboratoire d'administration publique de l'université sous la supervision des professeurs Sérgio Montalvão et Joana D'arc et le corps académique de l'université, avec l'objectif de fournir également un diplôme d'extension universitaire, sur le modèle de l'accord déjà en place entre l'UERJ / LPP à Rio de Janeiro, mais avec une portée plus profonde, visant à couvrir toute la mémoire des travailleurs portuaires au Brésil à court terme, moyen et long terme. Visant également à constituer une collection d'introduction à la recherche sur les travailleurs portuaires en Amérique latine.

Ce projet étant le plus structuré et approfondi de ce programme de formation, il se décline en un projet à court, moyen et long terme, avec la reconstitution du patrimoine historique du port, la valorisation de la collection et de la mémoire de l'IOP Instituto Oswaldo Pacheco, et la récupération de la mémoire du groupe de travailleurs portuaires au Brésil dans l'histoire des luttes populaires dans le contexte des luttes latino-américaines. Ce projet sera profondément structuré et se déroulera en utilisant les structures de préservation de la mémoire au siège du FNE et de l'UFF Universidade Federal Fluminense. Les trois modules seraient conçus pour démarrer en 2023 en fonction de la capacité de consolider le programme de formation de l'UFF Universidade Federal Fluminense dans son département d'administration publique, sous la coordination des professeurs Sérgio Montalvão et Joana D'arc.

Plus le suivi du coordinateur du projet de formation Ernani Florêncio, responsable avec la coordination pédagogique du programme de formation, en plus d'un grand nombre d'enseignants invités, et sous la supervision des fédérations portuaires et de l'IDC.

La présente étude vise à présenter une étude de l'étude avec la classe portuaire en se concentrant sur l'apport de notre étude de thèse sous la forme du projet de formation des dockers et travailleurs portuaires brésiliens, basé sur le projet / école de formation syndicale portuaire d'IDC le conseil international des dockers pour le Brésil et l'Amérique latine de l'école Oswaldo Pacheco de la ville de Rio de Janeiro dans les années 2021 et 2022. À partir de maintenant, nous présenterons ce que nous avons déjà étudié avec les travailleurs de la route, mais travaillant pour le moment une théorie sociale dans la forme de révolution brésilienne dans le contexte de la révolution latino-américaine, c'est-à-dire étudier la théorie de la révolution, au sein d'une école de formation syndicale, avec les particularités du Brésil, à Rio de Janeiro, dans le contexte de l'Amérique latine. Étudiez la théorie de la révolution brésilienne avec les travailleurs du port de Rio de Janeiro, dans le contexte de la révolution latino-américaine.

Nous avons commencé à présenter ce que nous appelons un projet de formation syndicale, mais il ne se limite pas à cela, car il s'agit : d'une part, du choix de la formation des cadres nationaux de formation, immédiatement, avant même de terminer le projet physique de l'école, afin qu'il aide à former une classe de cadres locaux par base, et former à distance les ouvriers de la base organisée ; deuxièmement, réaliser une formation professionnelle liée à un diplôme d'extension universitaire, garantissant la 'formation de position' où le travailleur acquiert la conscience de la classe et du côté qu'il occupe dans le conflit de classes, c'est-à-dire s'il est du côté du patron ou des travailleurs, ou se voir comme un patron.

Nous voulons nous concentrer en ce moment, dans une formation critique et scientifique sous la forme d'une introduction scientifique à 20 sujets différents, du droit, de l'économie à la philosophie, de l'art et de la littérature, aux études du travail, de la communication et de l'écologie, etc..., puis l'étude de l'échange des savoirs de classe, d'autres catégories, port avec route, camionneurs, transport aérien, etc... et enfin une formation politique des cadres, de la classe, du rôle du Cipas, des commissions et de la formation syndicale proprement dite comme formation politique des travailleurs.

Après avoir contribué à faire, de manière structurée et avec des ressources, "un sujet riche" dans la classe portuaire, nous étudierons, en troisième lieu, la formation des travailleurs portuaires dans leurs processus de conscience, mettant en pratique ce que nous avons commencé à étudier sur les conducteurs de bus.

Étudier depuis leur conscience professionnelle jusqu'à atteindre la conscience et l'action de la conscience de classe, on liste : la conscience professionnelle et on va beaucoup investir dans cette formation de base, la conscience de position, la conscience critique et scientifique, la conscience syndicale, la conscience de classe, la conscience politique et enfin la conscience d'action politique militante ou conscience participative ; quatrième, étudier toutes les synthèses du pouvoir populaire, comprenant l'étude de l'histoire de la lutte de la classe portuaire dans le contexte de la classe ouvrière dans les cinq synthèses du pouvoir populaires proposées : abolitionnistes, anarchistes, communistes - socialistes - travaillistes, PT, et la nouvelle synthèse avec le putsch de 2016, la montée de l'extrême droite au pouvoir par le vote.

· Le quatrième projet, formation à distance via UNESP / RET et formation à l'inspection via l'Université de La Haye - le projet vise à construire à travers l'apprentissage à distance un travail de formation portuaire via UNESP / RET atteignant une étude plus détaillée de tous les ports d'Amérique latine à tout en faisant un échange de connaissances vers et depuis tous les ports du continent. Parallèlement, par l'intermédiaire de l'Université de La Haye, il cherchera à former des inspecteurs pour travailler dans les ports du continent.

Le réseau RET d'études professionnelles dirigées par le professeur Giovanni Alves au sein de l'Université d'État de São Paulo UNESP et le réseau d'études professionnelles RET avec coordination pédagogique visent à atteindre tous les ports du Brésil et d'Amérique latine avec notre programme de proposition pédagogique qui complète d'autres cours de formation, combinant formation présentielle et formation à distance. L'IDC ajoute et ajoute également son expérience avec des cours internationaux à travers un accord construit avec l'université de La Haye aux Pays-Bas pour former des inspecteurs travaillant dans les ports sur la base de normes internationales que l'IDC et les autorités portuaires du monde partagent. L'objectif est d'atteindre tous les ports du Brésil et d'Amérique latine.

À la fin de la présentation ci-dessus du groupe IV du congrès, Roselito, la docker de Vitória à Espírito Santo, a pris la tribune du congrès pour les mots suivants : « Il y a une attaque en cours sous forme de mondialisation, de privatisation et de modernisation . Le pouvoir de modernisation, de formation et de gestion des ports doit être soumis aux travailleurs portuaires, afin que les emplois, la représentation syndicale, les affiliés et le pouvoir des travailleurs soient maintenus. C'est pourquoi l'importance de construire ce projet de formation nationale et latino-américaine, afin que nous, hommes et femmes de notre temps, puissions jouer un rôle de premier plan dans la classe portuaire dans les ports d'Aujourd'hui et de demain. Je termine par les mots du plus grand de ceux qui nousont précédés : 'L'isolement, c'est la mort nous a appris Oswaldo Pacheco <sup>155</sup>».

Le cours d'enseignement à distance (EAD) avec l'objectif d'interviewer les cadres et la base des dockers avec ses dirigeants, les formateurs de formateurs et la base de tous les ports organisés d'Amérique latine, et de transformer le matériel en matériel de connaissance et d'échange d'expériences disponibles pour chaque port, pouvant ainsi accéder à la bibliothèque numérique de chaque entretien et rencontre. Dans un deuxième temps, une visite serait effectuée dans chacun des ports où nous tenterions de mettre en évidence la nature du travail portuaire, les processus de modernisation, la structure portuaire, les salaires, les droits, les conditions de travail et la qualité de vie ; ainsi que la mise en évidence des paramètres objectifs de l'organisation des travailleurs portuaires : degré de combativité, d'unité, de lutte de classes et d'internationalisme des entités syndicale, renouvellement de la direction et de la base organisée, sécurité, organisation et conseils de base, formation des cadres dirigeants dans l'outil syndical, dans la classe ouvrière et en politique.

Le cours serait dispensé à l'UNESP Universidade Federal de São Paulo, en partenariat avec RET - Rede de Estudos do Trabalho, sous la supervision du professeur renommé Giovanni Alves et du corps académique de l'université, dans le but de fournir également un diplôme d'extension universitaire, sur le modèle de l'accord déjà en place entre l'UERJ/LPP à Rio de Janeiro, mais avec un périmètre beaucoup plus large, couvrant chaque port latino-américain. Ce serait également le cours le moins cher à construire, compte tenu de son caractère d'enseignement à distance, les dépenses étant destinées à l'enseignement des vidéos, et le placement de sous-titres pour le portugais, l'anglais, l'espagnol et le français, langues d'Amérique latine et des Caraïbes.

Les premiers et deuxièmes modules chercheraient à couvrir une partie de l'Amérique latine et des Caraïbes, en recherchant la division suivante : Brésil et cône sud ; Andin; Caraïbes; Amérique centrale et Mexique. Les divisions se feraient par des modules d'interviews géographiques, des visites de sites avec des interviews locales, et enfin la construction d'une bibliothèque numérique avec la collection de toutes les interviews au Brésil et surtout dans toute l'Amérique latine.

Le troisième module réunirait des cadres portuaires pour débattre du monde du travail, du secteur portuaire et de la société capitaliste majoritaire en Amérique latine à la lumière de la révolution brésilienne et de chaque pays dans le contexte de la révolution latino-américaine. Un groupe de travailleurs serait invité selon le cumul des modules 1 et 2 ci-dessus pour débattre, sous forme de ronde de débats, du syndicat, de la classe ouvrière et de la politique en Amérique latine selon le modèle d'entretien ci-dessous.

Les trois modules seraient conçus pour démarrer en 2023 selon la capacité de consolidation du programme de formation, l'UNESP/RET, les fédérations portuaires et l'IDC.

UNESP / RET

PROJET DE FORMATION SYNDICALE, PARTENAIRE HISTORIQUE ET PROFESSIONNEL POUR LES ACTIONNAIRES ET LES PORTS AU BRÉSIL ET EN AMÉRIQUE LATINE

3ème cycle - EAD / Formation à Distance - UNESP / RET

Heures de crédit - 60 heures/cours

20 cours de 2 heures, EAD, avec une séquence élaborée, totalisant 40 heures sous forme de cercles de discussion

20 heures de lectures, de recherches, d'activités pratiques et de construction de veille, et de travail final pour tous les travailleurs inscrits

Responsable : UNESP / RET Réseau d'études en alternance

Première ébauche de l'ordre du jour et du calendrier

UNESP / RET

PROJET DE FORMATION SYNDICALE, PARTENAIRE HISTORIQUE ET PROFESSIONNEL POUR LES TRAVAILLEURS DES PORTS AU BRÉSIL ET EN AMÉRIQUE LATINE

3ème Cycle - EAD / Formation à Distance - UNESP / RET

Heures de crédit - 60 heures/cours

20 cours de 2 heures, EAD, avec une séquence élaborée, totalisant 40 heures sous forme de cercles de discussion

20 heures de lectures, de recherches, d'activités pratiques et de construction de veille, et de travail final pour tous les travailleurs inscrits

Responsable : UNESP / RET Réseau d'études en alternance

Première ébauche de l'ordre du jour et du calendrier

| Calendrier des thèmes | Activités   | Professeur(e) |  | Observation |
|-----------------------|---|---------------|--|-------------|
| Cercle de débat 1     | Présentation du cours ;<br>Présentation des objectifs du cours et débat avec le corps professoral de l'université, qui comprend des professeurs des dockers   |               |  |             |
| Cercle de débat 2     | Cours et débat sur les enjeux du travailleur portuaire au 21ème siècle, organisation, pouvoir, unité et référence pour les autres catégories des transports et secteurs stratégiques: le débat sur les ports brésiliens.                                  |               |  |             |
| Cercle de débat 3     | Cours et débat sur les enjeux du travailleur portuaire au 21ème siècle, organisation, pouvoir, unité et référence pour les autres catégories des transports et secteurs stratégiques. Le débat sur les ports du cône sud, Argentine, Uruguay et Paraguay. |               |  |             |

|                   |   |  |  |  |
|-------------------|---|--|--|--|
| Cercle de débat 4 | Cours et débat sur les enjeux du travailleur portuaire au 21ème siècle, organisation, pouvoir, unité et référence pour les autres catégories des transports et secteurs stratégiques. Le débat sur les ports andins : Chili, Bolivie, Pérou et Équateur |  |  |  |
| Cercle de débat 5 | Cours et débat sur les enjeux du travailleur portuaire au 21ème siècle, organisation, pouvoir, unité et référence pour les autres catégories des transports et secteurs stratégiques. Le débat sur les ports de Colombie, du Venezuela et du Panamá     |  |  |  |
| Cercle de débat 6 | Cours et débat sur les enjeux du travailleur portuaire au 21ème siècle, organisation, pouvoir, unité et référence pour les autres catégories des transports et secteurs stratégiques. Débat sur les ports des Caraïbes                                  |  |  |  |
| Cercle de débat 7 | Cours et débat sur les enjeux du travailleur portuaire au 21ème siècle, organisation, pouvoir, unité et référence pour les autres catégories des transports et secteurs stratégiques. Le débat sur les ports à Cuba et au Mexique.                      |  |  |  |
| Cercle de débat 8 | La lutte des classes dans la pensée sociale et politique brésilienne et dans l'Amérique Latine: la théorie de la révolution chez Marx et Engels, et les défis de la classe ouvrière au XXIe siècle.   |  |  |  |



|                          |  |  |  |  |
|--------------------------|--|--|--|--|
| Cercle de débat 9        | La lutte des classes dans la pensée sociale et politique brésilienne et dans l'Amérique Latine: la théorie de la révolution chez Lénine, et les défis de la classe ouvrière au XXIe siècle.  |  |  |  |
| Cercle de débat 10       | La lutte des classes dans la pensée sociale et politique brésilienne: la théorie de la révolution brésilienne chez Caio Prado Júnior, Nelson Werneck Sodré, Florestan Fernandes et les défis de la classe ouvrière au XXIe siècle.   |  |  |  |
| Cercle de débat 11 et 12 | La lutte des classes dans la pensée sociale et politique latino-américaine : théorie de la révolution latino-américaine chez Mariátegui, Fidel Castro et Agustin Cueva et les défis de la classe ouvrière au XXIe siècle   |  |  |  |
| Cercle de débat 13       | Transformations imposées par l'attaque du mode de production capitaliste sur le monde du travail dans le capitalisme et la défense portuaire : par la culture, l'histoire et la lutte des dockers au Brésil et en Amérique latine  |  |  |  |
| Cercle de débat 14       | Transformations du monde du travail, des relations de travail, des droits du travail, formes d'embauche, chômage, automation et automatisaion du travail. Le projet capitaliste mondial pour les ports, comparaison latino-américaine des travailleurs avec les travailleurs d'autres ports du monde.  |  |  |  |
| Cercle de débat 15       | Le débat sur la gestion du pouvoir dans les ports: L'administration publique versus l'administration privée. Le contrôle du gestionnaire et syndical par les travailleurs de leur «marché du travail», le «closed shop». Et la « gestion directe » comme lutte de pouvoir des travailleurs portuaires sur le mode de production et la circulation capitaliste. |  |  |  |

|                    |   |  |  |
|--------------------|---|--|--|
| Cercle de débat 16 | Les transformations du monde du travail, la formation de comités de base et de conseils d'ouvriers pour débattre la sécurité et le travail dans les ports, des salaires, des droits, de la qualité de vie, à travers le débat sur la puissance portuaire, comme : un pouvoir de "travailleurs sans patrons".  |  |  |
| Cercle de débat 17 | Transformations du monde du travail: que faire ? La théorie de l'organisation dans la pratique de l'organisation dans les ports brésiliens, les syndicats, les commissions de base et une politique de formation et d'organisation des cadres et des dirigeants dans les ports.   |  |  |
| Cercle de débat 18 | La théorie et la pratique de la construction d'unités avec d'autres catégories du secteur des transports et des travailleurs stratégiques. La construction d'un syndicalisme classiste, unitaire, combatif et internationaliste avec les travailleurs stratégiques, les masses ouvrières, les mouvements populaires et la jeunesse.   |  |  |
| Cercle de débat 19 | Apprendre à comprendre et à organiser chaque port sur la base de l'étude spécifique de chaque port, comprendre les défis et les tâches immédiats, théoriques et organisationnels, institutionnels et politiques auxquels sont confrontés les travailleurs portuaires au Brésil, en Amérique latine et dans le monde. Études de cas: l'étude du travail des dockers des ports de Rio de Janeiro. |  |  |
| Cercle de débat 20 | Évaluation et planification et analyse du besoin de continuité de formation   |  |  |

Le cours sous la construction de l'UNESP - RET Universidade Estadual Paulista et le réseau d'études du travail, sous la direction des professeurs Giovanni Alves et Marcelo Schmidt responsables avec la coordination pédagogique du programme de formation, en plus d'un grand nombre de professeurs invités. Avec la possibilité de démarrage programmé par le programme RET. Deux heures de cours par semaine, sous forme de ronde de débats, plus deux heures d'activités, d'une somme générale de 60 heures de cours, initialement prévues pour débiter en 2023.

- La théorie de la révolution brésilienne et Latino-américaine, enseignement d'une théorie avec les travailleurs portuaires.

La conclusion de l'atelier portuaire dans la chaîne d'approvisionnement mondiale du 8 septembre 2022, de l'atelier pétrolier dans sa troisième partie et de l'atelier routier du 10 septembre a déterminé deux importances âprement débattues : les « ports des pays », parce qu'ils sont les « gardiens des activités du système capitaliste mondial du mode de production et de circulation des marchandises dans tous les ports.

Les travailleurs conducteurs de bus, en revanche, occupent un « goulot d'étranglement municipal ou métropolitain dans les veines des villes », car ce sont eux qui déplacent la classe ouvrière vers le lieu de travail et la rapatrient dans le système capitaliste de production et de circulation des biens et des personnes à Rio de Janeiro, au Brésil et en Amérique latine à cause du « rodoviário », un système basé sur l'utilisation des bus comme principal moyen de transport dans l'écrasante majorité des villes du continent. En ce sens, la théorie de la révolution brésilienne et latino-américaine est fondée, pour penser le Brésil et l'Amérique latine à partir d'une théorie basée sur la lutte concrète de la réalité concrète des travailleurs stratégiques.

Notre objectif est de réintroduire le débat sur la révolution brésilienne dans chaque port et environnement portuaire dans les villes portuaires, dans chaque classe et dans chaque costume, dans chaque débat au sous-sol. Récupérer le débat sur les chaînes mondiales, locales, nationales et latino-américaines du mode de production et de circulation capitaliste, du travailleur portuaire, du secteur des travailleurs du transport et des travailleurs stratégiques pour réfléchir sur les ports au Brésil et le rôle des ports dans le secteur et dans la société, au Brésil et en Amérique latine et dans le monde.

Penser le système du point de vue des travailleurs portuaire, c'est inverser le processus de mal éducation par l'éducation des travailleurs portuaires, d'abord par la critique, puis par la théorie, puis par l'unité et enfin par la méthode de la révolution brésilienne. Ce processus de soumission aux travailleurs, qui a commencé à s'interrompre à la fin des années 1970, c'est ce que nous proposons de récupérer pour ce premier quart du XXIe siècle.

· Des auteurs pour introduire le débat sur la révolution brésilienne -

Octávio Brandão et le débat sur l'agrarisme et l'industrialisme brésilien sous le pouvoir de l'élite oligarchique libérale agraire et industrielle. Astrojido Pereira et l'occupation du parlement par les travailleurs, en même temps qu'ils occupent les lieux de travail et de logement pour la création des conseils de base. Leôncio Basbaum et la participation de la jeunesse et du mouvement populaire au mouvement ouvrier. Dainis Karepovs et la formation du bloc ouvrier et paysan BOC, pour solidifier l'alliance ouvrier-paysan dans la construction du bloc révolutionnaire et sous le parti de la révolution. Mário Pedrosa et la nature de l'esclavage capitaliste au Brésil, qui change de forme mais pas de contenu pour les travailleurs. Darcy Ribeiro et l'étude approfondie du peuple brésilien dans le contexte des peuples d'origine et de l'Amérique latine. Nelson Werneck Sodr e et l'étude plus large pour la formation des travailleurs au Brésil. Guerreiro Ramos et l'enquête sur les problèmes brésiliens à partir des réponses brésiliennes avec des auteurs brésiliens. Álvaro Vieira Pinto et l'analyse des raisons pour lesquelles les riches ne font pas grève : parce qu'ils ont des intérêts de classe. Caio Prado J nior et les tâches de la révolution brésilienne. Moniz Bandeira et l'analyse de l'impérialisme. Clóvis Moura et l'histoire du travail au Brésil qui n'a jamais été écrite. Ignácio Rangel et la compréhension des crises et le caractère stratégique des travailleurs en « projection ». Florestan Fernandes et la compréhension de la révolution bourgeoise au Brésil pour la compréhension de la révolution brésilienne comme révolution ouvrière.

Cette partie de ce chapitre fait référence au débat sur les classiques de la révolution brésilienne, la théorie de la révolution brésilienne, telle que ses questions ont été lues et débattues dans les ports brésiliens,   différents moments de l'histoire brésilienne. Le syndicalisme classique est critique, combatif, mais aussi théorique, il plonge ses racines dans une théorie qui s'appuie sur les théories libertaires et le manifeste communiste de Marx et Engels ; ainsi que la directive de Lénine d'étudier l'organisation comme une  cole.

Cela était également basé sur la commune brésilienne de ‘Cabanos rebelles au Pará, sur chaque révolte populaire sur la côte; dans le soulèvement socialiste et portuaire de 1935 à Recife, chez les rebelles de la ville de Natal et chez les lieutenants et soldats de la ville de Rio de Janeiro ; la théorie de la révolution brésilienne débattue par Oswaldo Pacheco avec Nelson Werneck Sodré, Caio Prado Júnior et Florestan Fernandes entre autres. Comment les révolutions s'abreuvent aux révoltes populaires conçues en Amérique latine par leur naissance avec Bolívar, avec Martí, avec le manifeste de la révolution latino-américaine contenu dans la deuxième déclaration de La Havane de 1962, menée par Fidel Castro ; les luttes populaires à travers les pages d'Eduardo Galeano qui galvanisent à ce jour les classiques de la révolution latino-américaine. Les théories de Mariategui, Martí et de Cueva.

Les premières et deuxièmes déclarations de La Havane contre l'impérialisme, le fascisme et le capitalisme ont été conçues, lues et présentées devant une assemblée de millions de personnes au plus fort du débat sur les classiques de la révolution brésilienne. La théorie que nous présentons comme une critique visant à débattre de la situation concrète est la théorie qui se réfère à des millions dans un mouvement politique de masse. L'objectif pionnier de l'école portuaire est de remercier les connaissances reçues à l'école des luttes populaires dans l'histoire brésilienne, de s'abreuver au syndicalisme anarchiste pionnier, de traverser chaque étape des luttes populaires et de quitter le port. De pénétrer dans la ville, et placent leurs agendas et leurs revendications auprès des gouvernements des États et des pays dans le contexte régional de ce continent. ‘Rendre les gars riches de l'intérieur’. Recevoir un patrimoine hétérogène et présenter un héritage hétérogène pour sortir du port, dominer et débattre hors des limites du port, faire de son influence dans la ville et dans la région un projet de pouvoir ouvrier par son point le plus aigu dans le ‘goulot d'étranglement mondial’ des chaînes d'approvisionnement. Marier le port à la ville dans des grèves résolument locales, re-membles par catégorie, secteur, générales nationales politiques. Construire à partir de sa culture et de son organisation, de sa lutte et de sa solidarité, montrer la richesse de son histoire portuaire en dialoguant avec l'histoire des travailleurs de la route, des travailleurs des transports, des travailleurs stratégiques et en solidarité avec l'ensemble de la base non organisée et générale de la classe ouvrière . Débattre de sa théorie dans le contexte de la classe ouvrière pour sa pratique organisationnelle. Le débat sur la révolution brésilienne pour les travailleurs portuaires est un débat théorique et pratique pour la pratique basée sur leur culture, leur histoire et leur lutte sur la plage.

L'enjeu, étudié, présenté, débattu dans cette thèse est un enjeu théorique et des moyens de présenter ses hypothèses dans la transformation pratique de la catégorie portuaire dans les voies de la conscience professionnelle à la conscience participative, croisant son noyau dans la conscience syndicale, de classe et politique. . Étudier la situation de la catégorie portuaire dans le contexte de la classe ouvrière brésilienne signifie confronter la critique du travail de base à l'étude investigatrice du travail de base critique guidé et ancré dans la théorie de la révolution brésilienne et latino-américaine à partir de l'étude de ses problèmes concrets. dans le monde du port, dans la ville qui l'entoure, dans l'État et dans la lutte des classes.

La formation portuaire au-delà de la culture, de la lutte et de l'histoire du port doit passer par l'analyse de la formation et de la situation de la classe ouvrière, les synthèses du pouvoir populaire des luttes populaire, la théorie de la révolution brésilienne dans le contexte de la théorie de la révolution latino-américaine. Et le chemin à parcourir sur ce chemin de sensibilisation dans le concret du port à la profondeur de la politique et de votre participation à celle-ci. Nous partons de l'étude de la catégorie portuaire dans ce qu'elle a de plus riche : une catégorie capable de comprendre la formation et la situation de la classe ouvrière ; une des seules catégories capables de comprendre tout le parcours des luttes populaires au Brésil et de participer à toutes les synthèses du pouvoir populaire à travers l'histoire.

Une catégorie préparée à dialoguer la révolution brésilienne et latino-américaine à travers ses pratiques, où les cadres peuvent entrer et trouver des paramètres objectifs de cette saga de dispute et de pouvoir. Cet effort pour accumuler du pouvoir est basé sur la culture, l'histoire et la lutte de la plage, mais surtout sur « le travail de la plage », qui est capable de comprendre et d'amorcer le parcours complexe de la théorie de la révolution brésilienne et aussi pour apprendre dans le contexte de la révolution latino-américaine ses formes les plus simples et les plus concrètes que nous décrirons plus tard.

Concernant notre enquête, nous allons débattre de l'expérience concrète de la formation portuaire en 2022, comme nous l'avons déjà présenté plus haut, une formation dont la formation réunit les trois fédérations brésiennes, plus le conseil portuaire international IDC. Ce parcours, formé de quatre projets forgés en un seul, se divise en différentes phases déjà observées par les travailleurs conducteurs de bus, routiers et maritimes, qui aimeraient eux aussi entamer quelque chose de similaire.

Nous sommes très intéressés à débattre du contenu de ce processus, plus que du cours lui-même, nous voulons étudier les processus de critique du travail organisationnels à travers la théorie en vigueur ces 40 dernières années et comment elle touche chaque catégorie ; comment fonctionne la théorie de la révolution brésilienne, comment se construit l'unité (qui est rongée par les termites) et comment on peut chercher une méthode classique pour organiser les travailleurs off shore et partout au 21e siècle. Fonder tout cela sur les expériences théoriques des travailleurs portuaires est une perle qu'il convient d'observer attentivement.

Nous le traiterons comme un laboratoire d'expériences pédagogiques dans le débat sur la révolution brésilienne, où sa théorie est examinée avec rigueur scientifique, mais comprise du point de vue de la participation populaire. En plus de débattre les problèmes contemporains concrets des travailleurs portuaires de la période néolibérale au Brésil, déterminer une priorité: nous allons enquêter sur le projet pédagogique portuaire, dont le contenu cherche à récupérer le débat sur le Brésil et la révolution brésilienne. Nous allons débattre des auteurs brésiliens centraux et nous allons débattre des auteurs latino-américains, avec une attention toute particulière aux luttes populaires, comme l'étude des différentes synthèses du pouvoir populaire ; et pour la formation de la classe ouvrière, la situation et sa conjoncture ; nous compléterons la tentative de comprendre l'attentat et de faire la « mort intellectuelle » de ces auteurs au cours des 40 dernières années.

Pour terminer, étudier la situation et la condition de la classe portuaire dans le contexte de la classe ouvrière, dans l'étude des ports brésiliens dans le projet portuaire national et dans la gestion des moyens de production, la gestion politique et l'étude des ports latino-américains et la politique de gestion, ou comment le projet national de la politique touche le projet de la classe portuaire en politique ; sixièmement, nous étudions les classiques de la révolution brésilienne, du dernier, Florestan Fernandes, en passant par Caio Prado Júnior, et Nelson Werneck Sodré, etc... et nous étudions les classiques de la révolution latino-américaine, de Mariategui, par Eduardo Galeano, et José Martí, etc... et enfin, en septième lieu, l'étude de comprendre les commissions de base, et les différentes représentations de base : Cipas, délégués syndicaux, comprendre la récupération et l'optimisation de l'outil syndical, le rôle de la fédération comme outil de la classe, et de la confédération, de l'unité des échanges ou de la CGT basée sur la CGG, le PUA et la PUI, et l'IDC et d'autres fédérations internationales.

Dès le départ, en formation professionnelle, on comprend que l'objectif de l'école syndicale portuaire est de cimenter les liens de la classe portuaire en fonction de sa culture, de son histoire et de sa lutte sur la plage, auprès d'individus appartenant à la « non-classe » , les individus fragmentés qui ne forment la classe qu'après la compréhension du mouvement de la classe portuaire, et la conscience du mouvement politique de la classe ouvrière, la classe portuaire insérée dans la classe ouvrière, laissant la concurrence avec l'autre port et travailleur à la conscience de la coopération. Ce pont est le processus des luttes face à leur réalité concrète, et elles ont des paramètres concrets de salaires, de droits, de conditions de travail, de pouvoir de gestion sur la production, le projet national et internationaliste et le projet de pouvoir de la conscience collective.

L'objectif final est d'atteindre tous les travailleurs portuaires, dans les commissions – d'étude – dans les conseils politiques des travailleurs, dans les représentations d'assemblée de débat en assemblée, dans les représentations syndicales, dans les représentations à la santé ; dans la formation des cadres, en ce sens une plus grande importance : former la base dans son ensemble et aussi former une avant-garde pour former l'avant-garde insérée dans la stratégie de l'organisation politique des cadres, et ainsi s'attaquer au déficit de formation et organisation. En ce sens, former des formateurs et former l'ensemble du port, plus la formation syndicale devient horizontale, plus la position critique professionnelle, humaniste et scientifique.

Un projet le plus vertical, le plus lié à la formation syndicale stricto sensu, le plus classiste, le plus politique et le plus participatif ; être conscient que l'école commence le processus de formation qui vise à aboutir aux commissions de formation, d'organisation et de base. Nous visons également dans le processus de formation des formateurs à reproduire la manière d'agréger le syllabus afin de pouvoir préparer les formateurs/enseignants dans les ports eux-mêmes et faire des modules de formation/mise à jour.

Le stimulus de la boîte à suggestions et des propositions et demandes, les provocations dans le cadre du stimulus de classe pour l'apprentissage. Voyager dans les ports les plus complexes, et faire intervenir le projet central de la fédération, le syndicat, le projet de classe, la grève générale pour son facteur de lutte et son expérience éducative, et Enclat / Conclat avec le projet IDC, le projet internationaliste. Le projet des salaires, des droits, du pouvoir, de l'unité, des conditions de travail.



Au sein du projet de formation professionnelle et syndicale, rechercher un projet profond de formation de classe, politique et d'action politique. Présenter le programme syndicat, fédération, IDC dans le contexte de la révolution brésilienne et latino-américaine.

Deuxièmement dans la création de syndicats sous l'anarchisme brésilien ou l'anarcho-syndicalisme brésilien et latino-américain, ces syndicats ont été les protagonistes de la première fédération syndicale (centrale) au Brésil, de la première grève générale et des insurrections populaires à caractère classiste et principalement ouvrier, les travailleurs du port sont un point de repère dans le syndicalisme de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, où l'arrimage de Rio date d'il y a 118 ans, avec d'autres syndicats avec la même date approximative, et son drapeau d'origine continue à ce jour avec la couleur rouge et noir avec les mains se saluant de différentes couleurs, les quais de Rio de Janeiro sont pour la plupart noirs avec des chefs noirs principalement à Rio de Janeiro. Entrer dans son siège social dans le quartier Harmonia de la zone portuaire de Rio de Janeiro, c'est en apprendre un peu plus sur l'histoire de la classe ouvrière à Rio de Janeiro, en particulier la grève générale de 1917 et l'insurrection populaire de 1919.

La troisième synthèse est les communistes, socialistes et travaillistes dans la pensée classique et dans l'organisation classique de la révolution brésilienne ; et va du crépuscule de la synthèse anarchiste aux années 1980.

Cette très longue et riche période de luttes est liée à des périodes de plus grandes montées des luttes et des grèves dans les années 1920, avec le bloc ouvrier et paysan qui a influencé la construction des 'ports rouges' et une culture portuaire qui lui a fait oser être 'travailleur sans patron ». Dans les années 1930, avec la création du plus grand front de masse jusqu'alors, l'ANL Alliance Nationale de Libération et le soulèvement communiste de 1935 ; dans les années 1940, nous avons eu une lutte institutionnelle et populaire avec l'élection du plus grand port existant, qui nomme la fondation des travailleurs portuaires Oswaldo Pacheco pour député fédéral constituant de 1946, Oswaldo Pacheco est immortalisé par Jorge Amado pour la grève portuaire, une politique grève contre l'envoi de café au régime fasciste en Espagne franquiste et en Allemagne nazie. Les années 1950 et 1960 représentent, de 1953, avec la grève de 100 000 marins et 300 000 ouvriers de São Paulo, jusqu'en 1964.

C'était un cycle de grèves politiques et générales, et l'apogée de la puissance portuaire dans les institutions avec la création du PUI, PUA , CGG et de la CGT comme la plus grande force politique ouvrière organisée dans la soi-disant « république syndical » et la constitution d'un travail de base classique ancré dans le lieu de travail, le logement et les casernes. À cette époque, les travailleurs du port étaient des travailleurs politiquement à la pointe.

Toujours dans la troisième synthèse du pouvoir populaire, nous avons le déclin des années 1970 et 1980, lorsque les communistes, plus précisément aussi les socialistes et les travaillistes, ont été presque exterminés par le régime « burg-militaire » après le coup d'État de 1964, la lutte pour le front démocratique et populaire est très positive jusqu'au début des années 1980 et de grandes grèves et luttes ont lieu en 1967/1968 à Contagem dans le Minas Gerais et Osasco à São Paulo dans un « mouvement contre la compression des salaires ». Dans les années 1977/1978, une nouvelle ascension de ce qui serait la partie la plus stratégique de la nouvelle synthèse qui se formait - les métallurgistes de l'ABC - s'amorça contrairement à la nouvelle montée de la classe ouvrière au Brésil dans les années 1980, le débat de la révolution brésilienne a diminué parce qu'un autre projet politique se lève avec le nom de projet démocratique populaire de la social-démocratie tardive du PT.

Au cours de la période PT qui va de 1980 à 2016, l'attaque contre le monde du travail est à son plus haut niveau, et bien que les travailleurs portuaires aient obtenu des avantages importants, après 2016, tous se sont révélés être des châteaux de sable facilement détruits par le fascisme qui est arrivé au pouvoir en 2016 par le vote.

La dernière synthèse du pouvoir populaire se produit lorsque le PT et son bras syndical perdent le pouvoir politique, et tout comme la classe portuaire commence à être plus désarmée dans la période du PT, lorsque le PT quitte le pouvoir en 2016, l'attaque contre le monde du travail prend maintenant-le s'intensifie et s'approfondit en trouvant un travailleur désarmé et non préparé; le gouvernement apporte la proposition de privatisation des ports, annoncée comme la « privatisation » de l'autorité portuaire et la destruction de la loi qui régit les travailleurs portuaires. Cette privatisation a déjà atteint le port de Vitória à Espírito Santo et se dirige vers Paraná, São Paulo et d'autres. Dans cette période, avec le pouvoir populaire du PT très faible, le travailliste pratiquement détruit et le communisme comprenant la période de 2012 et 2017 comme la plus grande montée du pouvoir populaire depuis les années 1980.

La lutte commune était présente dans la dernière grève générale en 2017, ‘dans l’occupe Brasilia’ la même année, dans cette synthèse les luttes n’ont plus la CUT comme le plus grand élément unificateur de la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Passons maintenant à l’étude de la théorie de la révolution brésilienne et de la théorie de la révolution latino-américaine, en récupérant la première étude comme faisant partie de la théorie de la révolution brésilienne et latino-américaine : la troisième étude est l’investigation de la nouvelle morphologie et composition de la classe ouvrière, précaire, périphérique, comme sujet de la révolution brésilienne, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, entre 2008-2018-2022, avec un focus entre 2012-2017.

Critiquer la théorie postmoderne comme un ensemble de théories du désarmement de la classe ouvrière face à l’attaque capitaliste, nous proposons l’étude d’une théorie liée à la réalité concrète de la réalité brésilienne, de la réalité locale et métropolitaine de Rio de Janeiro dans le contexte de réalité latine. non pas pour indiquer ce que les travailleurs portuaires doivent étudier, mais pour présenter un projet pédagogique qui, dans son intégralité, peut couvrir les principaux classiques des connaissances accumulées à partir de l’étude de la théorie de la révolution brésilienne et latino-américaine, associée à l’étude de la classe portuaire dans le contexte de la classe ouvrière, et l’étude des synthèses du pouvoir populaire, puis de combiner la théorie de la révolution avec la composition de classe et le pouvoir.

Les dockers plus haut dans leur conscience regardent les dockers à qui je demande : « pourquoi avons-nous besoin d’étudier les Engels et des barbus ? Pour répondre : Parce que n’étudiant la formation de la classe ouvrière anglaise, nous commençons à comprendre notre formation, et de cette façon nous savons qu’au centre de Londres il y avait une "favela" encore plus grande que la "favela da Rocinha" et qu’elle n’a pas disparu par gentillesse du patron, mais avec beaucoup de lutte et de pression ». Étudier Engels ne nous aidera pas à résoudre complètement notre problème aujourd’hui, mais cela nous aidera certainement à commencer à résoudre notre problème aujourd’hui.

L’étude est faite en trois parties, pour une raison méthodologiquement, nous allons parcourir la partie théorique dans le débat sur la formation portuaire, ouvrant la voie aux classiques de la formation de la classe ouvrière : Friedrich Engels, dans son étude centrale sur composition, formation de la classe ouvrière anglaise comme étude classique pour toutes les classes ouvrières du monde ; E. P. Thompson, suivant les études d’Engels, mais abordant déjà les transformations classiques du XXe siècle.

Le rôle du chercheur selon Engels est d'intervenir dans le réel : « Je ne m'intéressais pas à une simple connaissance abstraite de mon sujet – je voulais vous rencontrer chez vous, vous observer dans votre quotidien, discuter avec vous de vos conditions de vie et tes tourments; Je voulais être témoin de vos luttes contre le pouvoir social et politique de vos oppresseurs... Dans de telles conditions, comment peut-on espérer que la classe la plus pauvre puisse être en bonne santé et vivre plus longtemps ? A quoi d'autre s'attendre, sinon une mortalité énorme, des épidémies permanentes et un affaiblissement physique progressif de la population laborieuse ?...

Ce n'est pas par hasard, Engels accuse ouvertement la bourgeoisie de promouvoir un 'meurtre social' continu, qualifié, puisque toute cette réalité on sait son et son Etat : « Les travailleurs doivent donc chercher à sortir de cette situation qui les abrutissent, à se créer une existence meilleure et plus humaine et, pour cela, ils doivent lutter contre les intérêts de la bourgeoisie en tant que telle, qui consistent sément dans l'exploitation des travailleurs. La bourgeoisie défend ses intérêts avec toutes les forces qu'elle peut mobiliser, par la propriété et par le pouvoir d'État dont elle dispose. Dès que l'ouvrier tente d'échapper à la situation actuelle, le bourgeois devient son ennemi juré. <sup>156</sup>»

E. P. Thompson définit la « culture radicale » des travailleurs sous la conscience de classe comme : « une nouvelle façon de faire prendre conscience aux travailleurs de leurs intérêts et de leur situation en tant que classe. Nous décrivons le radicalisme populaire comme une culture intellectuelle, la conscience articulée des autodidactes avant tout comme une conscience politique. <sup>157</sup>».

Ricardo Antunes, paraphrasant Albert Camus, fait référence au premier homme ; « Seuls les accidents du travail, lorsqu'ils travaillaient pour des entreprises assurées contre ce type de risque, leur donnaient des loisirs... Le chômage, qui n'était pas assuré, était le mal le plus redouté,... le travail... Ce n'était pas une vertu, mais une nécessité qui, pour vivre, conduisait à la mort... C'était le privilège de la servitude... Au cours des dernières décennies du siècle dernier, de nombreux mythes sur le travail ont fleuri. Avec l'avancée des technologies de l'information et de la communication (TIC), nombreux étaient ceux qui croyaient qu'une nouvelle ère de bonheur avait commencé : travail en ligne, numérique, informationnel, nous entrons enfin dans le royaume du bonheur. Le capital mondial avait juste besoin de nouvelles machines, puis de les découvrir.

---

<sup>156</sup> ENGELS, Friedrich, A situação da classe trabalhadora na Inglaterra, Boitempo, 2008, São Paulo, p. 136, 138, 247)

<sup>157</sup> (THOMPSON, E. P. The making of the english working class, Penguin, 1991, London, p 781)

Le monde du travail a enfin dépassé sa dimension de souffrance. La société numérisée et technologique nous emmènerait au paradis, sans tripalium et peut-être même sans travail. Le mythe eurocentrique répété ici sans médiation et avec peu de réflexion semble enfin s'épanouir. Mais nous savons que le monde réel est très différent de votre conception idéale. Découvrez l'expérience du contrat 'zéro heure', un nouveau rêve pour l'entreprise mondiale. Il s'agit d'un type de travail sans contrat, dans lequel il n'y a pas de prévisibilité d'heures à remplir ni de droits garantis. Lorsqu'il y a une demande, un appel suffit et les travailleurs doivent être en ligne pour gérer le travail intermittent <sup>158</sup>»

▪ Du débat aux principaux auteurs de la révolution brésilienne

Notre intention dans ce chapitre, bien sûr, n'est pas de faire de longs traités sur les auteurs de la révolution brésilienne, mais de signaler, dans les expériences éducatives avec les travailleurs portuaires, les auteurs et les principales idées qui pourraient être débattues avec eux. Nous faisons cela pour montrer comment certains auteurs et certaines idées de ces auteurs peuvent être débattus afin d'être assimilés aux travailleurs dans leurs réalités concrètes. Observer ce que ces auteurs ont débattu et comment le débat sur la connaissance de ces auteurs peut ouvrir des portes à de nouvelles connaissances de ces auteurs et d'autres auteurs dans ce que nous appelons la «révolution brésilienne» est ce qui nous intéresse à exporter en ce moment.

Il s'agit d'une expérimentation de ce qui a été discuté avec les travailleurs, qu'ils soient portuaires ou non, car nous avons entrepris un projet de recherche sous forme de formation des travailleurs auparavant, comme démontré dans la première partie de ce travail, la différence c'est que ce projet avec les dockers a pu être plus structurée, plus approfondie, et donc mieux systématisée pour ce travail. Et selon le plan, il y a 12 auteurs brésiliens et 8 Latino-américains, considérés par nous dans ce projet, comme auteurs choisis de la révolution brésilienne et latino-américaine.

À ce stade, nous allons directement chez les auteurs et aux éléments formateurs de la théorie classique de la révolution brésilienne ; une introduction à la théorie critique à travers la genèse des études brésiliennes pour la révolution brésilienne des années 1910 et 1920 du 20e siècle au Brésil, plus fortement influencée par la révolution russe, la formation de la conscience de classe au Brésil:

---

<sup>158</sup> (ANTUNES, Ricardo, O privilégio da Servidão, o novo proletariado de serviços na era digital, Boitempo, pags. 5, 19)

**Octavio Brandão** ; le grand pionnier, aux côtés d'Astrojildo Pereira, de penser une théorie sociale brésilienne soutenue par le marxisme, a traduit le "manifeste communiste" de Karl Marx en pensant au Brésil, à travers la géographie du Brésil, l'étude des travailleurs et de la terre brésilienne et de l'espace géographique et social qui les entremêle avec la critique de l'économie politique, portant cette analyse au Brésil. Lorsque nous enseignons à partir de son magnum opus : « Agrarismo e industrialismo », nous franchissons un pont original entre le Brésil et les travailleurs brésiliens, avec la critique marxiste de la société par la critique de l'économie politique et, à travers l'étude de la lutte concrète au Brésil « la État bourgeois agraire », Octávio Brandão explique que l'État brésilien a un propriétaire : il est entre les mains du pouvoir agraire originel, partenaire fondateur du capitalisme au Brésil et du pouvoir bourgeois, dans l'État républicain, et Brandão nous aide à penser la nécessité d'une alliance prolétarienne paysanne ; et qu'il est impossible pour les ouvriers de s'allier avec l'élite agraire ou avec les patrons industriels. Si nous regardons de plus près, il y a une ligne directe entre les observations d'Octávio Brandão et les observations concrètes de la lutte des classes aujourd'hui, et nous verrons une continuité de l'oligarchie du sucre et du café à l'agro-industrie en tant qu'élément fondamental des exportations nationales, cet est un projet politique du système global local opéré par les élites centrales et leurs partenaires périphériques dépendants.

Octávio Brandão souligne deux questions importantes sur l'histoire du Brésil : le Brésil appartient à l'élite agraire qui partage avec l'élite industrielle la conduite de l'économie, et c'est l'élite agraire, minière et financière qui détient le pouvoir politique, et l'élite de la terre » détient l'avant-garde du pouvoir politique et des moyens de production au Brésil. Le Brésil a le même propriétaire du commerce des matières premières hier et aujourd'hui ; l'élite agraire. L'économie capitaliste a besoin d'un port sous le pouvoir capitaliste. Les travailleurs du port peuvent débattre de la façon dont pendant la récolte agricole et l'exportation et l'importation de machines, la production industrielle au moment où les travailleurs du port deviennent plus forts. Octávio Brandão est l'un des auteurs pionniers de la théorie de la révolution brésilienne : il a été le premier auteur de grande importance à parler de la situation sociale au Brésil, plaçant la classe ouvrière au centre de l'analyse. Faire une étude de la situation de l'avant-garde et de la classe ouvrière brésilienne, de l'élite brésilienne, et étudier l'impérialisme, le socialisme et le communisme ; et il parlait dans le titre de son ouvrage, de la guerre des classes au Brésil, tout cela de manière combinée.

C'est pourquoi il est important d'étudier Octávio Brandão, en tant que premier auteur du débat sur la révolution brésilienne. « Situation sociale - dans la société brésilienne, quatre éléments prédominant : Le fermier 'colonel', le planteur, le grand propriétaire (foncier). Son premier fils, le prêtre – vicaire, évêque, archevêque. Le deuxième fils, l'officier de l'armée – futur maréchal. Le troisième fils, le célibataire – catholique, financier ou agraire. Au cœur de l'impérialisme – L'époque actuelle est caractérisée par l'impérialisme. L'impérialisme est la domination mondiale du capitalisme, le remplacement de la libre concurrence par le monopole, la formation d'une oligarchie financière. C'est l'exportation de capitaux. C'est la domination de la sainte Trinité constituée de la sainte Trinité constituée de l'industrie lourde, des banques et des chemins de fer (transports). C'est l'union des politiciens avec les financiers. C'est l'union des politiciens avec les industriels. C'est l'internationalisation des rapports sociaux. C'est la division du monde en zones d'influence. C'est la lutte pour les sources de matières premières. C'est la lutte pour les sphères d'application du capital. C'est la lutte pour les marchés de débouchés. L'impérialisme est une proie ; c'est le dépeuplement des colonies ; c'est l'empoisonnement par l'alcool et l'opium ; c'est le désespoir des multitudes affamées et sanglantes ; c'est du gaspillage, c'est un sacrifice stérile ; c'est l'intensification des antagonismes économiques, politiques et psychologiques ; sont les guerres d'extermination ; c'est la perfection de tous les moyens de destruction. C'est aussi le développement des forces prolétariennes, le réveil des peuples coloniaux, la montée de tous les facteurs anticapitalistes. Bref, l'impérialisme est la dernière étape du capitalisme ». <sup>159</sup>

« Le prolétariat - son histoire. L'histoire des travailleurs nationaux (Brésiliens) est divisée en trois parties : 1re L'histoire de l'esclavage des Indiens et des Noirs. 2° L'histoire de la servitude ouvrière rurale. L'histoire du salarié (prolétariat industriel) ». « Les historiens bourgeois se sont occupés de la première partie, bien qu'en atténuant les couleurs. C'est à nous, révolutionnaires, de les écrire. Le martyre du prolétariat – il faut affronter deux aspects : le martyre économique de la masse et le martyre économique, politique et psychologique de l'avant-garde. Le martyre de masse est profond. En parcourant les champs, les usines, les trains du matin de la Central (gare centrale au Brésil), les cantines, les couloirs des hôpitaux, même le martyre de la messe ne seront pas calculés, car il y a des choses qui ne peuvent qu'être comprises lorsqu'il est expérimenté. Le martyre de l'avant-garde est immense.

---

<sup>159</sup> (BRANDÃO, Octávio, *Agrarismo e industrialismo*, Anita Garibaldi, 2006, 47, 79, 113)

C'est un martyr économique. Mal vu par les patrons, il se débat avec le manque de travail. Ses devoirs au combat l'obligent à consacrer des heures à la cause qui aurait pu lui servir à gagner son pain : Traverser mille petites misères. Mal dort, mal nourri, privé de tout, finit dans l'épuisement le plus profond <sup>160</sup>»

« Marcher vers l'avenir – L'impérialisme poursuit son œuvre. Les grandes entreprises s'imbriquent de plus en plus dans un réseau original. Ils se croisent, se ramifient comme des capillaires. Anastomose du capitalisme. Déformation de l'impérialisme. Ils rappellent la spirale de la volute et du chapiteau. Et seul l'enchevêtrement communiste, se ramifiant en une myriade de cellules et de noyaux syndicaux, pourra défaire l'enchevêtrement impérialiste. Utilisant une image plus accessible aux masses laborieuses, comparons les relations entre les grandes entreprises autour d'une vis inversée, la pointe vers le haut. Cette vis vit dans un mouvement continu et ininterrompu. Mouvement dialectique... Tout pour nous est dynamique. La statique se réduit à une simple illusion de nos sens. La dynamique est la base du communisme. Mouvement plus de mouvement. Mettez-nous dans le tourbillon social et nous transformerons le monde <sup>161</sup>».

**Astrojildo Pereira** est un grand pionnier de la formation et de l'affirmation d'une théorie de la révolution brésilienne, la théorie de la révolution socialiste ; et pour cela, il a participé et dirigé la production théorique du parti communiste brésilien, qui achève cent ans, et a également été l'un des premiers à écrire sur la révolution russe au Brésil :

«La douma et le Comité des ouvriers et des soldats, ce on est sorti de la révolution elle-même, ils ont vite pris des positions antagonistes, le premier coup de démolition terminé <sup>162</sup>». Dans ce premier texte, nous voulons démontrer les aspects fondamentaux concernant la formation des conseils ouvriers comme conseil du pouvoir populaire, en tant que pouvoir parallèle au parlement. La stratégie d'occuper les deux espaces, le parlement officiel et le parlement des lieux de travail, du logement et de la rue, exercent un pouvoir combiné et révolutionnaire qui entraîne dans le système l'obligation de lutter sur deux fronts, dans les institutions et aussi dans les espaces du pouvoir populaire, avec les travailleurs urbains et ruraux, tandis que ces travailleurs organisés et ses forces populaires accumulent le pouvoir populaire.

---

<sup>160</sup> (BRANDÃO, Octávio, *Agrarismo e industrialismo*, Anita Garibaldi, 2006, 120)

<sup>161</sup> (BRANDÃO, Octávio, *Agrarismo e industrialismo*, Anita Garibaldi, 2006, p. 178)

<sup>162</sup> PEIREIRA, Astrojildo <https://www.marxists.org/portugues/astrojildo/ano/mes/revolucao.htm> 1917, 1918, 1922



« On peut dire que la douma, issue de l'ancien régime, représente, pour l'essentiel, la bourgeoisie modérée et démocratique, tandis que le Comité des ouvriers et des soldats, composé d'ouvriers, représente le prolétariat avancé... Et comme le prolétariat, dont la capacité politique a déjà annulé le rôle de la douma bourgeoise, est aussi les armes à la main, ne trouvant pas, car une résistance sérieuse aux desseins, pas loin de la certitude marchera quiconque prévoit sa prépondérance continue, jusqu'à l'absorption complète de tous les domaines gouvernement national à vie, éteignant ainsi, dans un laps de temps plus ou moins long, la division du peuple en castes différentes et ennemies <sup>163</sup>». Prédire qu'un groupe de travailleurs préparés à penser et à agir dans un conseil politique peut surpasser les représentants élus au parlement bourgeois dans tous les domaines du pouvoir politique. Dans les ports, il y a la possibilité de développer la construction de conseils où un processus de sensibilisation peut être possible, mais cela ne signifie pas qu'il faille abandonner la dispute politique dans les différents domaines institutionnels du pouvoir, ce qu'il faut être clair, c'est que dans les lieux de la classe ouvrière éduquée et avancée, un type de conflit est créé, et au sein d'institutions telles que le parlement, un autre type de conflit est créé, tous deux dans le même but, construire le débat sur la révolution brésilienne.

**Mario Pedrosa** a été un penseur important pour l'analyse de notre histoire et explique de manière très concise comment le Brésil est né du capitalisme, pour le capitalisme. Le capitalisme brésilien a aidé le capitalisme mondial à se structurer et ce capitalisme brésilien structuré. Nous débattons donc d'une seule idée de l'auteur en guise d'introduction au débat de la révolution brésilienne : la dette, qui consomme la moitié des revenus brésiliens en 2022.

Qu'elle soit externe ou interne, c'est quelque chose de très présent dans toute l'Amérique latine. « Puisque, dans des colonies comme le Brésil, l'Angleterre vendait déjà ses marchandises, quoique par l'intermédiaire de la vieillesse colonisatrice, le Portugal, qui de son côté, par le traité de Methuen, le plus ancien traité de commerce (selon la légende, que le Portugais étaient très fiers), entre la couronne portugaise et la couronne anglaise, la couronne impériale était complètement dépassée. À l'occasion de l'indépendance, aidée par l'Angleterre, une grande partie des dettes portugaises sont transférées, en héritage, au nouvel État, qui devra également assumer ses propres obligations.

---

<sup>163</sup> Peireira, Astrojildo <https://www.marxists.org/portugues/astrojildo/ano/mes/revolucao.htm> 1917, 1918, 1922

Au fond, dans le trousseau des jeunes pays qui accèdent à l'indépendance il y a de tout, mais certainement des titres, des papiers qui serviront à accumuler un capitalisme qui n'est pas encore le leur ou qui n'est pas encore développé <sup>164</sup>».

L'importance de l'enseignement de Mário Pedrosa est de souligner que le capitalisme a été directement placé au Brésil dans le contexte latino-américain pour répéter la forme exploratoire originale qui allait s'étendre pour devenir mondiale, et que le « changement de forme » d'esclave à travailleur libre n'était qu'apparemment, le travailleur brésilien reste par essence un 'esclave capitaliste'. Pour le port, Mário Pedrosa est très important d'associer dans sa pensée et dans sa conscience : que le mode de production et de circulation capitaliste a été transféré au Brésil, et avec lui, est venue la manière dont l'élite locale 'gère le port', empêchant l'alimentation du port. La 'vassalité' des seigneurs et l'esclavage des ouvriers. Avec le mode de production et de circulation, nous avons aussi été livrés à la théorie patronale, à la théorie défensive « conciliatrice », et à la théorie organisationnelle qui la soutient. L'impérialisme dans le monde a donné à chaque pays un 'acte de naissance' sous forme de dette, et en même temps il a donné un 'laissez-passer' pour participer au casino dont il est propriétaire, puis chaque 'seigneur vassal de chaque pays' invitera peu à peu, et très peu même (pour passer d'esclave à citoyen esclave), ses 'citoyens de la république naissante' à participer à une république déjà née entièrement commandée de l'intérieur et de l'extérieur.

**Leôncio Basbaum**, cet auteur toujours dans l'ancienne république, décrit quelque chose qui a été immortalisé dans l'œuvre 'les Misérables', l'alliance entre étudiants et ouvriers, la possibilité de passer des rangs de la jeunesse aux rangs de l'organisation ouvrière. Basbaum enseigne la nécessité du grand rassemblement de la classe ouvrière dans la pratique organisationnelle quotidienne. « ... Ces réunions se tenaient souvent au siège des syndicats dans lesquels nous avions des membres ou des sympathisants du Parti. Mais, presque toujours dans les maisons de compagnons. Le 1er mai de cette année 1927, la jeunesse, mieux dit, les jeunes communistes sont apparus en bonne place, non seulement portant de grandes bannières avec leurs propres inscriptions, mais aussi avec un orateur qui, si je ne me trompe pas, était Schecheter.

---

<sup>164</sup> (PEDROSA, Mário, La crise mondiale de l'impérialisme et Rosa Luxemburgo, Civilização Brasileira, 1979, Rio de Janeiro, p. 106, 107)

Ce fut une manifestation magnifique, car la police n'est pas intervenue, les syndicats sont apparus incorporés avec leurs drapeaux, presque tous rouges, et beaucoup de femmes, certaines avec des enfants dans les bras. Les ouvriers apparaissaient en habit du dimanche, avec leur chapeau sur la tête, comme s'ils allaient à une fête. Et les jeunes ont applaudi. Le Congrès JCB se tint ensuite (janvier 1929), au même endroit (du III Congrès PCB), et rassembla une quinzaine de délégués de Rio, S. Paulo, Campos, Niterói, Vitória, Pernambuco, Rio Grande do North et Ceara . C'est du moins ce dont je me souviens, car les documents de ce Premier Congrès manquent, probablement entre les mains de la police. Je dois me souvenir d'un fait curieux : peu de temps après son arrivée au Brésil, Astrogildo reçut un télégramme de Moscou, qui m'était adressé, s'enquérant de l'ordre du jour du Congrès JC. J'ai aussi répondu par télégramme. Et quelques jours plus tard, j'en ai reçu un autre, disant que je devais inscrire à l'ordre du jour 'travail anti-mille', ce qui signifiait 'antimilitariste', c'est à dire la propagande auprès de la jeunesse des forces armées. Ce qui est curieux, c'est que le Brésil n'avait aucune relation avec l'URSS et, pourtant, les télégrammes ont été échangés ouvertement, et... rien ne s'est passé. 'L'œuvre anti-mille' était mise à l'ordre du jour et j'étais chargée de la diriger personnellement, car elle était hautement secrète. <sup>165</sup>».

« De nouveaux membres du CC ont également rejoint le JC (jeunesse communiste), presque tous des jeunes travailleurs. Manuel Karacik et Artur en faisaient partie, bien que n'était pas des ouvriers. Parmi ceux-ci se détachait, surtout, un garçon très sombre, qui avait été fermier à Pernambuco, Justino Lourenço, un grand élément, intelligent et combatif, bien qu'il soit presque analphabète. Pratiquement appris à lire au sein de la Jeunesse <sup>166</sup>».

« ... Un autre nouveau membre était Russildo Magalhães, un ouvrier peintre, de la construction civile, ainsi que Brasilino, tous deux noirs. (C'était pour nous une question d'honneur d'avoir non seulement des ouvriers au CC, mais aussi des Noirs, ce qui était une manière de lutter pour leur élévation culturelle et sociale et leur intégration dans les luttes politiques). Russildo sera envoyé un peu plus tard à l'école léniniste, comme boursier, à Moscou. Je me souviens encore de Pedro Magalhães, un ouvrier métallurgiste.

---

<sup>165</sup> BASBAUM, Leôncio, Alfa Omega, 1976, Os primeiros anos da Juventude Comunista do PCB.pdf

<sup>166</sup> BASBAUM, Leôncio, Alfa Omega, 1976, Os primeiros anos da Juventude Comunista do PCB.pdf

L'année 1929 commençait et nous étions animés, dans une grande activité, de toutes les apparences d'un parti véritablement organisé, et d'un grand nombre de camarades transformés en 'révolutionnaires professionnels', comme le voulait Lénine <sup>167</sup>».

**Dainis Karepovs** ; l'auteur nous présente la radiographie du BOC Bloc paysan ouvrier, en plus de l'exemple concret de la construction pratique du bloc historique, la première tentative révolutionnaire d'unir syndicat et travail ouvrier, Parti paysan et révolutionnaire au Brésil, avec travail de base critique solide derrière, et sans renoncer à se présenter au parlement brésilien, ce que l'on peut appeler 'une tentative complète' signifiait à côté de la 'colonne Prestes' l'une des plus grandes tentatives d'organisation de la lutte populaire et ouvrière dans les difficiles années 1920, où 'la question sociale était une affaire de police' selon les mots du président de la république brésilienne Washington Luis entre 1926 – 1930 . L'une des plus grandes et des meilleures expériences de l'année 2022 en ce qui concerne les travailleurs portuaires est de comprendre comment les élections nationales se sont déroulées cette année au Brésil et comment les travailleurs portuaires les ont suivis. Au vu de cette conjoncture actuelle de montée de l'extrême droite et du néolibéralisme dans le cadre du capitalisme brésilien, nous voudrions proposer l'analyse de ce bon livre sur l'analyse des expériences radicales il y a exactement cent ans. Les années 1920 nous ont apporté l'expérience fructueuse du BOC, le Bloc des Travailleurs Paysans. Commandé par les communistes Minervino de Oliveira et Octávio Brandão. «Depuis la proclamation de la république, il existait déjà au Brésil des partis politiques qui se réclamaient des travailleurs ou présentaient des candidats séparés pour des postes proportionnels se réclamant de la classe ouvrière, quelques-uns même, parvenant à être élus. Le fait est que jusqu'à l'émergence du Parti communiste du Brésil (PCB), en 1922, l'absentéisme était le tonique prédominant parmi les travailleurs du pays. Pour cette raison, l'élection de Luíz Inácio da Silva à la présidence de la république a été une étape historique dans la vie de la république brésilienne, car elle a marqué, pour la première fois, l'arrivée au pouvoir exécutif d'un représentant de la classe ouvrière classée. Par un processus de croissance graduelle, le PCB a impulsé la création du bloc ouvrier (puis bloc ouvrier et paysan, et enfin bloc ouvrier paysan du Brésil), par lequel il a réussi à élire quelques parlementaires et a même lancé la première coalition ouvrière. candidat à la présidence de la république, le marbrier Minervino de Oliveira, le précurseur de Lula Inácio da Silva.

---

<sup>167</sup> BASBAUM, Leôncio, Alfa Omega, 1976, Os primeiros anos da Juventude Comunista do PCB.pdf

« Si l'établissement du régime républicain a stimulé le développement économique du Brésil, dans le domaine politique, cependant, on peut dire que, même avec des évolutions qui reflétaient l'esprit républicain, c'était la permanence issue de la période impériale, en particulier celles du libéralisme affiliation qui a conçu la politique comme le champ d'action d'une élite politico-économique, qui a donné sa marque. En 1920, à cause de l'analphabétisme et d'autres restrictions qui empêchaient le vote, seulement 7,15% de la population masculine du pays votaient, comme les femmes ne votaient pas, ce nombre a diminué de moitié. C'était la démocratie 30 ans après la proclamation de la république au Brésil. De plus, dans la pratique, le vote n'était pas secret, car il était contrôlée par ceux 'à qui appartenaient réellement le vote' et la fraude était la règle plutôt que l'exception. La grande majorité de l'électorat est toutes en sécurité et connectés par des câbles électoraux qui sont en même temps les chefs des entreprises où l'électeur travaille. Il n'y a pas d'électorat libre et indépendant. Les partis, soient dits en passant, ont déjà inscrit les dirigeants et propriétaires de ces entreprises sur l'annuaire ou sur la liste des candidats, afin de mieux influencer les électeurs de leurs employés. À la porte de chaque bureau de vote se trouve un individu avec une liste d'électeurs qui votent pour ce bureau de vote, marquant au crayon ceux qui votent pour tel ou tel parti. De cette façon, les partis savent pour quel candidat l'électeur a voté, et les électeurs savent parfaitement que s'ils votent contre leur patron, ils le sauront, et il sera renvoyé le lendemain, c'est sûr <sup>168</sup>».

Cette situation semble être la même qu'aujourd'hui, il y a le patron, il y a le candidat patron et il y a ceux qui l'aident à se faire élire à tous les postes de la politique brésilienne. Décrivant ce qui s'est passé il y a environ cent ans, Dainis Karepovs nous aide à comprendre ce que signifie la présence radicalement transformatrice au parlement bourgeois, lorsqu'il décrit la performance d'Octávio Brandão élu au parlement municipal de Rio de Janeiro. Dans son premier discours en 1929, dans le manifeste inaugural du BOC ; « après avoir passé en revue la situation internationale, présentée comme l'image d'une 'bataille constante entre les forces de la classe ouvrière et les forces de la bourgeoisie impérialiste', la situation au Brésil a été examinée. Le pays était présenté comme traversant une 'crise accablante'. Outre les conséquences directes de ce scénario, le prolétariat n'a pas vu les lois faites à son profit être appliquées, victime de la répression lorsqu'il revendique des droits.

---

<sup>168</sup> (KAREPOVS, Dainis, *La classe ouvrière va au parlement, Le bloc ouvrier et paysan brésilien (1924 – 1930)*, Alameda, 2006, São Paulo, p 9, 10, 13, 18, 19).

Le manifeste qualifie les partis républicains de responsables de cette situation et de ‘piliers de la contre-révolution brésilienne, vendus à l'impérialisme’. D'autre part, les démocrates, vus comme le revers de la médaille, étaient présentés comme la ‘fraction la plus intelligente de la bourgeoisie, qui cherche à détourner le courant des révoltes populaires mûrissantes vers le lit prostitué de la légalité électorale’<sup>169</sup> ». Nous pouvons certainement résumer une grande partie des 100 dernières années de la politique brésilienne, et le rôle radical dans les parlements, à partir de l'expérience du BOC et des communistes et socialistes au parlement. La description des libéraux et des sociaux-démocrates est très précise, elle en dit long sur le XXe siècle et au XXIe siècle, et décrit plus qu'une pratique, une théorie politique qui soutient l'action néolibérale et sociale-démocrate au Brésil.

**Álvaro Vieira Pinto**; avec cet auteur, nous pouvons observer, débattre et enquêter sur l'essence du travail, de la grève, de la grève ouvrière sur la richesse que le travail du travailleur produit. Vieira Pinto part de la philosophie pour comprendre comment fonctionnent l'être humain et le travail en société, le travail étant caractérisé comme son essence : « l'homme agit sur la nature afin de produire les éléments dont il a besoin pour soutenir et développer l'existence. C'est précisément cette action de produire ce qui n'est pas immédiatement donné qui façonne l'essence du travail... le travail est à l'origine de l'essence humaine de l'homme... le fait décisif que l'homme est créateur de sa propre existence par le travail... et ce fait nous amène à réfléchir sur les conditions sociales objectives dans lesquelles le travail est effectué, et à découvrir la spoliation dont le travailleur c'est la victime... le capitaliste procède comme un facteur antihumain, détruisant chez le travailleur ce qu'il donne lui la dignité d'une personne : la condition de sujet de son propre travail. Le révélant non pas comme un sujet, mais comme un objet de l'exploitation des propriétaires de l'argent, des moyens de production <sup>170</sup>».

L'auteur important pour étudier les travailleurs portuaires pourquoi pose que la question est de savoir où sont les riches, les travailleurs, la grève; et comment les riches ont acquis leur richesse et leur pouvoir.

---

<sup>169</sup> (KAREPOVS, Dainis, La classe ouvrière va au parlement, Le bloc ouvrier et paysan brésilien (1924 – 1930), Alameda, 2006, São Paulo, p 101).

<sup>170</sup> (VIEIRA PINTO, ÁLVARO, Pourquoi les riches ne font-ils pas la grève ? Civilisation brésilienne, 1962, Rio de Janeiro, p. 67, 68)

Indépendamment des théories sociologiques qui disent qu'il en a toujours été et qu'il en sera toujours, car ce sont des lois immuables du développement de la société, les 'débat portuaires' permettent d'identifier les détenteurs des moyens de production au sein d'une culture, d'une lutte et une histoire et la circulation dans le port. Lors du XIV<sup>e</sup> congrès national des dockers, le représentant en chef des employeurs Sérgio Aquino des travailleurs portuaires a répété la phrase de Guinle dans ses propres mots : 'e gouvernement qui remportera notre plan gagnera et sera victorieux'. D'autre part, le sol sous vos pieds peut devenir chaud.

« La lutte violente et obstinée ne servira à rien si elle n'est pas guidée par la théorie sociale correcte, qui fournit les normes d'action, définit les objectifs à atteindre et insuffle des espoirs de triomphe... Le sentiment 'riche' que le sol qu'ils foulent tremble, ce qui devrait les convaincre qu'ils habitent une région volcanique. De la précarité de leur situation, aucun souvenir ne les éclairé plus que la survenance de grèves, de plus en plus fréquentes. Nous avons déjà dit ce que, pour nous, ils signifient essentiellement. Le citoyen le plus ordinaire qui, en sortant de chez lui, constate un jour qu'il n'y a pas de transports urbains parce que les employés de ce service se déclarent sur le mur (grève), ou lit que une certaine catégorie de travailleurs a cessé de travailler, est confronté au phénomène de la grève et, qu'il a ou non de la sympathie pour les raisons qui le déterminent, il émettra certainement un avis pour l'expliquer : 'les ouvriers ont vraiment besoin de meilleurs salaires', 'l'argent ne suffit plus pour vivre', 'cela n'arriverait pas s'il y avait un gouvernement dans ce pays', etc. Ce sont des excuses simplistes. Mais elles ne diffèrent pas dans leur principe de celles élaborées par de nombreux penseurs sociaux qui, sans reprendre les mots triviaux que nous avons cités, ont en commun avec eux le caractère superficiel des explications présentées au fait de la grève. Dans ce même genre, ceux qui sont donnés, ou acceptés, par les patrons face à l'éclatement de la grève, s'alignent généralement <sup>171</sup>».

**Ignacio Rangel**; cet auteur est l'un des plus importants érudits de Marx et de Lénine au Brésil, adepte de la planification et de la 'projection' (projetamento) économique (ou l'action de mettre un projet dans le futur): C'est l'auteur qui fonde le débat sur le développement, l'industrialisation, lors de la planification et de la projection du pouvoir populaire, la révolution brésilienne et le socialisme pour les travailleurs.

---

<sup>171</sup> (VIEIRA PINTO, ÁLVARO, Pourquoi les riches ne font-ils pas la grève ? Civilisation brésilienne, 1962, Rio de Janeiro, p. 69)

Rangel voyait le capitalisme comme un système de longue durée, et par conséquent, le socialisme exige une lutte et une construction de longue, longue et large durée. Pour Rangel, le faire de la nation était le faire quotidien... « Le socialisme est bien présent, mais comme dépassement d'un capitalisme qui a encore du chemin à faire. Et ni ce capitalisme, ni ce socialisme n'ont ou n'auront grand-chose à voir avec les visions idéalisées qui en font leurs chœurs <sup>172</sup>». Rangel pense l'économie marxiste comme une manière spécifique et différente de produire et principalement de planifier, en ce sens concevant la planification de la production, le contrôle de la production, dans le cadre d'une théorie de la révolution brésilienne capable de se rendre viable dans l'histoire et dans le présent. Rangel nous invite à approfondir le débat sur les ports, à discuter comment le port s'inscrit dans le projet d'industrialisation, mais aussi comment les travailleurs portuaires sont inclus dans cette 'projection' de pouvoir dans le projet de contrôle des moyens de production et de circulation.

Ignácio Rangel est un économiste marxiste, ses contributions sont très vastes, ce que nous voudrions proposer ici, pour une contribution aux études portuaires, ce sont ses idées fondamentales qui sont associées à la lutte des travailleurs portuaires dans le cadre de leur pouvoir en tant que classe, du pouvoir des classes stratégiques dans le contexte de la lutte des classes. Une compréhension de la 'dualité brésilienne', comprendre comment 'une classe d'employeurs ascendants détrône une autre classe d'employeurs descendante', en liant cela aux cycles économiques brésiliens. Il est très important de comprendre le projet patronal pour le port : un patron rivalisant avec l'autre 'créant' des équipes patronales dans chaque port, dont 'la productivité est réduite en miettes et le projet national et de classe laissée à l'état pur'. Une deuxième compréhension, une enquête sur les cycles économiques longs, 'les cycles de Kondratieff', qui consiste à mettre ces connaissances au service de l'aménagement portuaire : connaître l'employeur, connaître la planification de l'employeur, connaître le pouvoir de l'employeur dans le contexte des cycles dans le monde et au Brésil est vital pour l'aménagement des ports. Comprendre la valeur ajoutée, le contrôle patronal, l'exploitation et la domination dans le port et au-delà. Dans le même contexte, l'étude de Rangel sur les cycles brefs ou 'Juglar' est insérée. Et enfin, l'étude la plus importante, comprendre comment les travailleurs portuaires fait partie de la soi-disant la 'capacité inactive et goulots d'étranglement économiques'.

---

<sup>172</sup> (RANGEL, Ignácio, Développement et conception, UFMG, 1957, Belo Horizonte, p. 262)



Cela doit être le point le plus important de l'étude de la classe portuaire, car à travers cette étude basée sur l'idées d'Ignácio Rangel la classe des ports, la classe des travailleurs des transports et la classe des travailleurs stratégiques. Ce sont ces travailleurs qui peuvent être insérés dans le 'goulot d'étranglement stratégique', mais aussi comme 'point stratégique de réflexion stratégique' sur la capacité d'inactivité ou la désindustrialisation du pays, et comprendre les goulots d'étranglement de l'économie, pour comprendre le pouvoir de la classe ouvrière, notamment la puissance de la catégorie en tant que classe portuaire, lorsqu'elle est liée à la classe ouvrière. « l'évolution historique et les nouvelles manières de produire et de planifier la production des biens font émerger des théories plus capables d'expliquer le processus historique et présent... Dans les deux cas, l'homme, intervenant consciemment dans l'histoire, cherche à obtenir par la planification ce qui se faisait auparavant d'elle-même, car la société qui ne garantit pas ces conditions entre en crise et périclité <sup>173</sup> ».

L'auteur se référant à l'URSS et aux EUA nous montre que sans planification et projection l'humanité n'a pas d'avenir. Mais avant de planifier et de projeter la puissance future, nous devons discuter de la manière de bloquer en planifiant et en bloquant le système. la planification et la 'projection' sont à la base du débat sur la critique de l'économie politique pour la révolution brésilienne. Là encore, si l'on tire un trait sur le terrain, entre productions, circulation et consommation à l'autre bout du monde, on verra des goulots d'étranglement, des garrots ou des points d'étranglement dans le port, 'où il est possible de traquer le gros gibier', abattre l'ennemi au sol, retirer son pouvoir et débattre du pays et de la région, du développement du secteur, du port et des réalisations des travailleurs, et comprendre cela, c'est comprendre les plus grands défis du port public et des lois portuaires en chaînes d'approvisionnement mondiales. Des idées qui seront suffisamment discutées dans le chapitre suivant. « De ce qui a été dit, nous pouvons établir un principe de validité générale : il n'y a pas de planification dans l'abstrait. La nature de ces opérations change avec la structure et la problématique contingente de l'économie considérée, d'où la nécessité de définir préalablement la structure et la problématique de notre économie. Il n'y a pas de planification en général, mais une planification et une conception dans des conditions spécifiques, concrètes, c'est-à-dire particulières <sup>174</sup> ».

---

<sup>173</sup> (RANGEL, Ignácio, Développement et conception, UFMG, 1957, Belo Horizonte, p. 263)

<sup>174</sup> (RANGEL, Ignácio, Développement et conception, UFMG, 1957, Belo Horizonte, p. 291)

**Moniz Bandeira** ne s'est pas limité à écrire sur l'Empire nord-américain, bien que comprendre les États-Unis soit important pour chaque travailleur des ports et des transports et dans le secteur stratégique de ce pays, il s'est consacré à une nouvelle forme de nationalisme que nous appelons : 'la grand patrie', se consacrant à une analyse approfondie de la pensée latino-américaine de José Martí à Fidel Castro, et de cette façon, il nous introduit à la pensée de la révolution latino-américaine. Penser la révolution latino-américaine de la révolution cubaine, et penser la révolution victorieuse en Amérique latine, de la révolution cubaine vers l'Amérique latine.

Nous avons un grand défi devant nous : penser l'Amérique latine à partir de la pensée socialiste latino-américaine dans son développement et dans ses particularités, en faisant organiser cela par Moniz Bandeira à partir de la vision cubaine, mais aussi sa projection dans une révolution brésilienne avec leurs spécificités, donc que nous pouvons faire un mouvement d'analyse dialectique entre la pensée locale et spécifique et même nationale et la pensée latino-américaine, médiatisée par la pensée de la révolution cubaine, non pas pour répéter, mais pour avoir un paramètre des erreurs et des succès de l'histoire, de la culture, lutte, voies et défis de la révolution latino-américaine, lutter contre l'impérialisme, c'est s'opposer à une cohésion latino-américaine fondée sur une pensée révolutionnaire née pour l'Amérique latine. Cette pensée a deux points d'arrivée et de départ, de José Martí à Fidel Castro, avec l'impérialisme nord-américain au milieu pour marquer, diviser, servir de contrepoint à la naissance d'une réalité concrète d'un continent devenu un pays : Amérique latine et Caraïbes et peuples autochtones. Moniz Bandeira explique même indirectement les raisons du coup d'État de 2016 au Brésil, lorsque le Brésil tente de monter à Cuba sous Raul Castro à la fin du gouvernement Lula. Les dockers qui comprennent le rôle du port face à la domination capitaliste doivent comprendre la domination impérialiste au Brésil et en Amérique latine.

Les mots de Barack Obama, alors candidat, prennent de l'importance dans les lignes de Moniz Bandeira : « Il est temps d'adopter une nouvelle stratégie. Il n'y a pas de meilleurs ambassadeurs de la liberté que les Cubains américains. C'est pourquoi j'autoriserai immédiatement les voyages familiaux illimités et les envois de fonds vers l'île. Il est temps de laisser les Cubains américains voir leurs mères et leurs pères, leurs sœurs et leurs frères. Il est temps de laisser l'argent cubano-américain rendre leurs familles moins dépendantes du régime de Castro. Je maintiendrai l'embargo <sup>175</sup>».

---

<sup>175</sup> (MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto, Formation de l'empire américain, C. Brasileira, 2005, São Paulo, p. 664

« ... Et nous donne le levier pour présenter au régime un choix clair : si vous faites des pas significatifs vers la démocratie, en commençant par la libération de tous les prisonniers politiques, nous prenons des mesures pour commencer à normaliser les relations. C'est le moyen d'apporter un réel changement à Cuba - grâce à une diplomatie forte, intelligente et fondée sur des principes ...Vers 1938-39, Léon Trotsky, théoricien marxiste et, avec Lénine, l'un des deux principaux dirigeants de la révolution russe, a accordé au dirigeant syndical argentin Matheo Fossa une interview dans laquelle il a observé qu'il existait au Brésil, à cette époque, un régime 'semi-fasciste' que tout révolutionnaire ne pouvait considérer qu'avec haine. Cependant, il considérait qu'en cas de guerre contre la Grande-Bretagne 'démocratique', par exemple, il serait personnellement du côté du Brésil 'fasciste', car, selon sa perception, il ne s'agirait pas d'un conflit entre la démocratie et le fascisme. Selon Trotsky, si l'Angleterre 'démocratique' gagnait, elle mettrait un autre fasciste dans le gouvernement de Rio de Janeiro, alors capitale du Brésil, et lierait le pays à une double chaîne d'oppression, alors que, si le Brésil triomphait, national et démocratique prendrait de l'ampleur et entraînerait le renversement de la dictature. Cette considération de Trotsky, exposée avant la Seconde Guerre mondiale, montrait déjà la nécessité de revoir les conceptions idéologiques du fascisme et du communisme, à la lumière de la réalité économique, sociale et politique de l'Amérique latine, bien différente de celle existant en Europe, où le communisme et le nazi-fascisme, en tant qu'idéologies, ont émergé et se sont développés <sup>176</sup>»

Moniz Bandeira cimente la notion d'un socialisme périphérique à construire en Amérique latine avec un élément très fortement développé dans la notion anti-impérialiste. Enfin, en étudiant la révolution cubaine dans le contexte de la révolution latino- américaine, Moniz Bandeira nous apporte une réflexion, que nous partageons : *« La révolution brésilienne doit concrètement améliorer la vie matérielle des travailleurs, développer le niveau de vie des travailleurs et les rendre de cette façon et en même temps les détenteurs des moyens de production dans ce processus, et donc le développement de la société ; c'est-à-dire que dans la révolution brésilienne, nous ne pouvons pas avoir un pays misérable ou pauvre pour les travailleurs, qui ont besoin de voir des aspects d'amélioration matériels dans le processus révolutionnaire, comme le dit Engels dans son ouvrage Social Question in Russia <sup>177</sup> »*

---

<sup>176</sup> (MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto, formation de l'empire américain, C. Brasileira, 2005, São Paulo, p 676)

<sup>177</sup> (MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto, ormatin de l'empire américains, C. Brasileira, 2005, São Paulo, p 689)

Il est donc très important, selon Moniz Bandeira, d'associer les victoires concrètes du port dans la lutte aux réformes successives du droit du travail, afin qu'elles reviennent au pouvoir portuaire et au pouvoir de toute la classe ouvrière.

**Alberto Guerreiro Ramos** ; cet auteur acquiert une importance absolue pour la théorie de la révolution brésilienne, il sera l'auteur le plus brésilien et latino-américain en importance pour notre étude, beaucoup discuté dans le dernier chapitre nous aidant dans notre analyse critique nous aidera également dans le développement d'une théorie brésilienne pour la révolution brésilienne.

**Nelson Werneck Sodré** : cet auteur est un géant du débat sur la révolution brésilienne qui a été 'forcé à dormir' par les penseurs de l'hégémonie théorique des 40 dernières années, qui l'ont calomnié de toutes les manières. Et c'était très agréable de le présenter aux travailleurs portuaires, car chaque travailleur portuaire a besoin de le connaître, que vous soyez d'accord ou non, c'est le débat, car c'est un préparateur de cadres pensants, vous ne pouvez pas accepter, ne pas être d'accord, et ouvertement en désaccord, mais il invitera la pensée critique, ce qui est exactement ce que nous devons faire dans nos études, nos études, nos débats et notre soumission aux travailleurs pour découvrir une nouvelle théorie de la révolution brésilienne plus riche et plus spécifique sans cesser d'être métropolitaine et port dans ce cas et était dans le contexte d'une théorie de la révolution latino-américaine. NWS n'a jamais perdu de vue la tâche de produire une théorie de la révolution brésilienne, car il était un général d'armée et aussi un généraliste, spécialistes de vastes sujets, ses tâches principales étaient de former des ouvriers, des paysans et des soldats ; former, organiser, combattre. « Dans des pays comme le Brésil, la faiblesse du mouvement démocratique réside dans le faible niveau d'organisation de la classe ouvrière, dans le retard des campagnes et dans le manque d'unification entre la classe ouvrière et les autres classes. et les couches sociales qui, dans l'étape historique actuelle, constituent le peuple brésilien <sup>178</sup>».

**Caio Prado Junior** ; cet auteur est aussi au cœur du débat sur la révolution brésilienne – Caio Prado Júnior rassemble toutes les qualités à enseigner comme le cœur de ces auteurs, débattre de la révolution brésilienne est notre principal besoin avec les travailleurs portuaires dans leur projet pédagogique pour combats immédiats et historiques. Pour l'auteur, la révolution, c'est le travailleur avec le pouvoir là où il agit.

---

<sup>178</sup> (WERNECK SODRÉ, Nelson, Formation historique du Brésil, Brasiliense, 1962, Rio de Janeiro, p 400)

À travers Caio Prado Júnior, nous sommes invités à redécouvrir le Brésil dans ses entrailles dans le petit et le grand défi de la transformation par l'organisation, et à utiliser le matérialisme historique dans l'analyse concrète de chacune des étapes, et comme nous le verrons plus tard, enrichir le port en adoptant la méthode scientifique dans leurs analyses, aimant les sciences sociales, et de cette manière être en mesure de vérifier et de croire au potentiel des travailleurs brésiliens en tant que sujets historiques de leur changement, travailleurs en lutte, la classe portuaire en lutte.

« Par révolution, dans son sens réel et profond, on entend le processus historique marqué par des réformes et des changements économiques, sociaux et politiques successifs, qui, concentrés sur une période historique relativement courte, se traduiront par des transformations structurelles de la société, et en particulier des relations économiques et l'équilibre réciproque des différentes classes et catégories sociales. Le rythme de l'histoire n'est pas uniforme. Elle alterne des périodes ou des phases de stabilité relative et d'immobilité apparente, avec des moments d'activation de la vie politico-sociale et des changements brusques dans lesquels les rapports sociaux sont profondément et rapidement modifiés. Ou plus précisément, où les institutions politiques, économiques et sociales sont remodelées pour mieux s'adapter et mieux répondre à des besoins généralisés qui ne trouvaient pas jusqu'alors une satisfaction adéquate. Ce sont ces moments historiques de transition brutale d'une situation économique, sociale et politique à une autre, et les transformations qui s'opèrent alors, qui constituent ce qu'il faut entendre proprement par 'révolution' <sup>179</sup> » .

« Toute grève - et cela peut et doit être généralisé aux autres incidents de la lutte révolutionnaire, quels qu'en soient la phase, l'étape ou le moment - a un sens qui lui est propre et en soi. Ce qui est essentiellement et fondamentalement visé dans chaque incident de la lutte révolutionnaire, c'est la réalisation des revendications proposées, des buts et des aspirations à l'ordre du jour. Et la tactique employée est entièrement orientée dans ce sens, et non dans le but du socialisme et de la révolution qui l'instituera. La grève ou tout autre incident de la lutte révolutionnaire ne couvre pas des buts secrets et excusés, elle ne constitue pas une manœuvre astucieuse qui viserait d'autres objectifs que ceux exprimés et qui sert d'étendard et de programme.

---

<sup>179</sup> (PRADO JÚNIOR, Caio, FERNANDES, F, Clássicos da revolução brasileira, E. Popular, 2000, S. Paulo, p 26)

... théorie révolutionnaire brésilienne, qui est la réponse à donner aux questions proposées dans la situation actuelle du pays <sup>180</sup>»

**Florestan Fernandes** ; en quelque sorte ce grand auteur complète Caio Prado, et au Brésil de nombreuses publications placent ces deux livres de ces merveilleux auteurs, Caio Prado Junior et Florestan Fernandes dans l'œuvre Révolution brésilienne. Florestan Fernandes a une œuvre très vaste, si les travailleurs portuaires ne se concentraient que sur ces deux auteurs, ce serait déjà un parcours de vie en soi, mais nous essayons ici de développer un projet pédagogique plus complet, intégral et ontologique, dans le sens de ce que nous avons exposé précédemment : 'faire passer le son dans toute la basilique, la cathédrale', et chercher à conclure par une 'clé d'or pour la formation classique des ouvriers portuaires' dans le cadre de la formation de la classe ouvrière en tant qu'ensemble. Florestan est aussi l'auteur de la révolution brésilienne, qui fut un auteur de la transition dans les années 1980 au moment précis où la théorie de la révolution brésilienne était remplacée par la théorie du projet démocratique populaire.

La question qui se pose pour Florestan est le transformisme, le 'possibilisme' et le populisme réactionnaire dont nous devons débattre avec la classe portuaire car c'est le principal facteur de leur désarmement structurel qui conduit au vote pour l'extrême droite, qui finalement fini en canalisant le choléra rouge de la révolution brésilienne avec les robes noires du fascisme. Récupérer le débat de la révolution brésilienne dans la vision profonde de Florestan, c'est récupérer le protagonisme d'un mouvement politique de la classe qui les fait quitter la conciliation des classes pour entrer dans le processus de la révolution brésilienne, dépassant les moyens que la social-démocratie met à apprivoiser, ralentir, caler, freiner et désarmer les forces révolutionnaires.

Florestan pose la tâche d'un débat scientifique raffiné pour les travailleurs portuaires brésiliens : se rassembler à l'intérieur du port pour se rassembler à l'extérieur du port comme une action politique de classe basée sur un projet de classe commun reconnu et construit par la classe elle-même. Ce sera aussi le résultat de la construction de la lutte concrète et des partenariats de classe concrètes qui se forment entre les secteurs les plus puissants et les plus dirigeants et les plus précaires et périphériques pour avancer dans l'élévation de la conscience de classe, s'enrichissant d'expériences, luttes et débats judicieux et étudiés et l'investigation de la théorie de la révolution brésilienne.

---

<sup>180</sup> (PRADO JÚNIOR, Caio, FERNANDES, Florestan, Clássicos da revolução brasileira, E. popular, 2000, São Paulo, p 36, 37, 38)

Une classe ouvrière aux multiples facettes, formes et constitutions qui a besoin de la riche contribution de la classe portuaire. Les ports doivent apprendre à enseigner à l'intérieur et à l'extérieur des ports, le transformisme ne signifie pas accepter la transformation technico-scientifique sans les possibilités de transformer ce processus par le pouvoir gestionnaire du port.

Et le possibilisme qui nie la révolution brésilienne châtre le fruit de cette révolution, qui est le pouvoir même qui gère les transformations du travail et, au final, met tout le monde sans révolution, mais aussi sans travail et sans salaire, car ce qui ne combat pas car on lui enlève beaucoup, même peu. La logique « il vaut mieux égoutter que sécher » ne rentre pas dans le port car la docker observe chaque jour beaucoup d'eau qui est presque entièrement entre les mains du patron. La richesse qui transite par le port ne reste pas dans le port et n'atteint pas les mains usées des dockers.

Transformisme : Il n'est pas possible d'adhérer à la transformation technologique, au mouvement de modernisation des forces productives sans comprendre que ce progrès technico-scientifique, que le capitalisme dit « irréversible » et nécessaire, la théorie de la révolution brésilienne dit aussi nécessaire, mais en mettant l'accent sur le contrôle des travailleurs sur les moyens de production pour s'opposer et vaincre l'attaque du système, pour vaincre les détenteurs des moyens de production et ceux qui accumulent sans partager la richesse de la société.

Possibilisme : le déni de la révolution à l'horizon visible. Le réformisme, en soi, est le grand cadre théorique de la social-démocratie, mais il est également important pour la bureaucratie de centre droit, à la fois nier la révolution, mais le premier déguise son existence, l'idéologie du possible qui désarme la classe ouvrière doit être face à l'apprentissage de l'histoire, de la culture et de la lutte immédiate et historique du port pour 'accepter ce qui est possible'. La 'musique du réformisme faible' n'est pas l'antithèse de la révolution brésilienne, qui est le fascisme, mais c'est la social-démocratie qui porte le message du capitalisme de paix sociale et utilise ses instruments pour désarmer les travailleurs.

La révolution brésilienne, selon les mots de Florestan, est inextricablement liée à la métamorphose du PT, qui pour nous est une critique du travail de base, car elle interfère directement avec l'organisation des travailleurs.

Mais c'est aussi la reprise de la théorie de la révolution brésilienne, parce que Florestan représente cette théorie, donc il attaque et en quelque sorte prévoit tout le désarmement théorique que les théories post-modernes, que le capitalisme, que la conciliation des classes, que 'la l'inévitabilité' de la modernité capitaliste, représentée par le modernisme transformiste ou transformisme, et l'acceptation de la miette tombée de la table par la social-démocratie, par le possibilisme, représentent pour la classe ouvrière, et c'est pourquoi il insiste jusqu'à la fin de sa vie sur la nécessité de surmonter la précarité, l'attaque, le sentiment de défaite et la défaite des travailleurs face au pouvoir du patronat.

« Même ici, le drame latino-américain chronique est évident : les situations révolutionnaires se configurent sans l'existence de forces organisées pour mener la révolution. La seule exception, jusqu'à présent, est Cuba. Pour empêcher cette chronicité, si avantageuse à la contre-révolution capitaliste, il faut lutter pour que le prolétariat ait au moins les mêmes possibilités de saisir les opportunités historiques que la bourgeoisie. Pour cette raison, il est nécessaire d'étudier ces révolutions, victorieuses ou non, mais pour apprendre et aller au-delà - pour ne pas maintenir la pensée et l'action révolutionnaires dans des cercles qui ne sont pas ouverts sur notre avenir, puisqu'ils concernent une orbite historique qui ne coïncide pas avec l'orbite historique du développement du capitalisme dépendant, du régime de classe et de l'État bourgeois au Brésil <sup>181</sup>»,

**Darcy Ribeiro** : pour commencer à débattre de l'Amérique latine, nous avons fait intervenir un penseur brésilien comme penseur de la transition, et c'est ainsi que nous l'avons présenté aux travailleurs portuaires, pour introduire la théorie de la révolution latino-américaine dans le cours de vulgarisation : dans la description de ce qu'est l'Amérique latine est l'audacieuse contribution théorique de Darcy à quelque chose qui n'est pas totalement mûr et qui doit être construit. « Existe-t-il une Amérique latine ? Il ne fait aucun doute que c'est le cas. Mais il est toujours bon d'approfondir le sens de cette existence. Géographiquement, l'unité de l'Amérique latine se manifeste par sa continuité continentale. Cette base physique ne correspond cependant pas à une structure socio-politique unifiée ni même à une coexistence active et interactive. Toute l'immensité du continent se décompose en nationalités singulières, certaines d'entre elles tout à fait non viable, comme un cadre dans lequel un peuple peut réaliser son potentiel.

---

<sup>181</sup> (PRADO JÚNIOR, Caio, FERNANDES, Florestan, Clássicos da revolução brasileira, E. Popular, 2000, S. Paulo, p 124)



Au-delà des lignes croisées de tant de facteurs de différenciation – l'origine du colonisateur, la présence ou l'absence et le poids du continent indigène et africain et d'autres composantes – ce qui ressort dans le monde Latino-américain, c'est l'unité du produit issu de l'expansion iberica sur l'Amérique et son processus d'homogénéisation réussie ». <sup>182</sup>

« ... Avec tous ces contingents – présents dans des proportions plus ou moins importantes dans une région – se sont construites des sociétés ethnico nationales dont les populations sont le produit de croisements et veulent continuer à fusionner. Fusionnant des peuples de tous les coins de la Terre, des peuples métis se sont créés ici qui gardent dans leurs visages ethnico culturels des héritages puisés à toutes les sources de l'humanité. Bolivar luttant pour sortir l'Amérique latine du joug espagnol, se demandait quel peuple était celui qui se libérait. - Qui sommes nous? Nous ne sommes pas des Européens et nous ne sommes pas des Indiens. Nous sommes une espèce intermédiaire entre les Aborigènes et les Espagnols. La perplexité du héros résonne encore aujourd'hui <sup>183</sup>»

« Nous tous, intellectuels latino-américains, sommes affligés par le zèle dans la recherche de l'identité. – Qui étions-nous ? Qui nous sommes? Qui serons-nous ? Dans les Amériques, je distingue quatre configurations historico-culturelles de peuples, clairement différenciées par leurs processus de formation : les peuples témoins, dans lesquels une synthèse viable entre l'indianité survivante et les Créoles hispaniques n'ont jamais eu lieu. Les nouveaux peuples, formés par la confluence des Indiens tribaux, des esclaves noirs et des Ibères blancs. Qui a fait place à un entre tout ethnique nouvelle, profondément différenciée de ses trois matrices et qui cherche encore son identité. Ce sont des peuples qui, n'ayant pas de passé dont ils peuvent être fiers, ne sont bons que pour l'avenir. Des peuples transplantés, comme l'Amérique saxonne et le Canada, qui ne sont que des implantations européennes sur les terres américaines. Enfin, les peuples émergents, qui sont les indigents qui commencent à se dresser au milieu des peuples témoins, aspirant à l'autonomie nationale. Nous, les Brésiliens, par exemple, en tant que nouveau peuple – tout comme les Vénézuéliens, les Colombiens, les Cubains, etc., sommes issus de métis fécondés par des parents blancs dans le ventre des Indiens, voulant s'identifier à leurs parents et étant rejet. Plus encore que les pays utopiques, nous sommes le royaume du déracinement.

---

<sup>182</sup> (RIBEIRO, Darcy, A América Latina existe? UNB, 2010, Brasília, p 4, 5)

<sup>183</sup> (RIBEIRO, Darcy, A América Latina existe? UNB, 2010, Brasília, p 23, 34, 35)

Nous nous concevons, en fait, comme une sorte de banlieue du monde. Une zone marginale, périphérique, renversée sur la calotte sous terrestre à souffrir <sup>184</sup>».

« Chaque pays d'Amérique latine, ignorant son contexte, sauf pour les bibelots et les babioles, ou pour échanger des pièces des usines respectives des multinationales - est directement lié au centre, même s'il est tellement décentré avec les métropoles que nous regardons <sup>185</sup>».

« ... Un autre aspect de la question est celui qui peut se résumer dans la proposition : les cinq cents ans de 1492 à 1992, ce sont cinq cents millions de Latino-Américains, la nouvelle présence la plus pondérable dans le corps de l'humanité. En fait, le processus de civilisation qui s'est déclenché au cours de ces cinq siècles a eu pour effet essentiel notre émergence. C'est le résultat réel, palpable du mouvement initié avec l'expansion européenne qui, pour nous faire place, a éteint et effacé des milliers de peuples, avec leurs langues et cultures d'origine, et exterminé au moins trois hautes civilisations. Nous sommes les enfants de la multiplication prodigieuse de quelques Européens et Africains comptés sur des millions de ventres de femmes indigènes, kidnappées et violées successivement. C'est sur ces métis, enfants de personne, culturellement démunis, que nous nous sommes faits, dans un ethnocide continu régi par l'eurocentrisme le plus odieux. Façonnés par des mains et des volontés étrangères, façonnés par nous-mêmes, avec la conscience fausse et aliénée du colonisé, nous avons été faits pour ne pas être, ni ressembler, ni nous reconnaître avec qui nous sommes vraiment <sup>186</sup>».

La théorie critique de la pensée brésilienne c'est dans un contexte, par conséquent, nous présentons dans les études portuaires une introduction aux études latino-américaines basées sur la théorie de la révolution latino-américaine et nous avons choisi un auteur uruguayen pour faire cette introduction générale avec nous. Les études brésiliennes sont dans le même contexte culturel, historique et politique en Amérique latine, mais il est très difficile de trouver des études latino-américaines dans les initiatives d'éducation brésilienne, en raison de la propre formation du Brésil. D'où sa pertinence et son importance en tant que complément, structure et raffinement des études brésiliennes ; car sans une connaissance minimale du contexte latino-américain, on ne peut pas organiser le territoire local, encore moins penser au territoire national dans lequel nous sommes insérés.

---

<sup>184</sup> (RIBEIRO, Darcy, *A América Latina existe?* UNB, 2010, Brasília, p 23, 34)

<sup>185</sup> (RIBEIRO, Darcy, *A América Latina existe?* UNB, 2010, Brasília, p 35, 65, 66)

<sup>186</sup> (RIBEIRO, Darcy, *A América Latina existe?* UNB, 2010, Brasília, p 67, 82, 83, 106, 107)

**Eduardo Galeano** : le premier auteur latino-américain est Uruguayen, et la phrase qui symbolise le caractère politique de l'apprentissage latino-américain, « L'herbe sèche enflammera l'herbe mouillée <sup>187</sup> », les lieux qui brûlent porteront leurs flammes là où le feu n'est pas attendu, ou encore, ce proverbe africain ramené en Amérique Latine : les feux locaux qui sont prêts à brûler rejoindront d'autres luttes continentales et nationales, et feront que ce feu atteindra et envahira toute l'Amérique latine. Mais ce sont les Indiens Guaranis du Brésil, du Paraguay et d'Argentine qui appellent le tigre (jaguar) bleu pour bouleverser ce monde.

« La révolution latino-américaine brisera le monde – voici la promesse de l'Amérique : le tigre bleu brisera le monde. Une autre terre, celle qui n'a pas de mal, celle qui n'a pas de mort, naîtra de l'anéantissement de cette terre. Elle demande qu'il en soit ainsi. Demande la mort, demande la naissance, cette terre ancienne et offensée. Elle est très fatiguée et, à force de pleurer intérieurement, elle est devenue aveugle. Mourante, elle traverse les jours, ordure du temps, et quand il fait nuit elle fait pitié aux étoiles. Bientôt, Father First écouterait les supplications du monde, la terre voulant être une autre, puis il libérerait le tigre bleu qui dort sous son hamac. En attendant ce moment, les Indiens Guaranis font un pèlerinage à travers la terre condamnée <sup>188</sup> ».

« Révolution latino-américaine II - 1816 Port-au-Prince Pétion. Haïti est en ruine, bloquée par les Français et isolée par tous les autres peuples. Aucun pays n'a reconnu l'indépendance des esclaves qui ont vaincu Napoléon. L'île est divisée en deux. Au nord, Henri Christophe se proclame empereur. Au château de Sans-Souci, la nouvelle noblesse noire, le duc de Marmelada, le comte de Limonada, danse le menuet, tandis que les valets noirs en perruques de neige saluent et que les hussards noirs promènent leurs bonnets à plumes dans les jardins copiés de Versailles. Au sud, Alexandre Pétion préside la république. En distribuant des terres aux anciens esclaves, Pétion tente de créer une nation de paysans très pauvres, mais libres et armés, sur les cendres des plantations détruites par la guerre. Sur la côte sud d'Haïti, Simón Bolívar débarque, à la recherche d'un refuge et d'aide. Il vient de la Jamaïque, où il a même vendu la montre. Personne ne croit en votre cause. Les nouvelles campagnes militaires n'étaient qu'un mirage. Francisco de Miranda meurt, enchaîné à un mur de l'arsenal de Cadix ; et les Espagnols ont reconquis le Venezuela et la Colombie, qui préfèrent le passé et ne croient pas à l'avenir que promettent les patriotes.

---

<sup>187</sup> GALEANO, Eduardo, *Memórias do fogo*, Volume I, L&PM, 1996, São Paulo, p 6)

<sup>188</sup> (GALEANO, Eduardo, *Memórias do fogo*, Volume I, L&PM, 1996, São Paulo, p 20)

Pétion accueille Bolívar dès son arrivée, le jour de l'an. Sept navires arrivent, deux cent cinquante hommes, les mousquetons sont 165 plus la poudre à canon, les provisions et l'argent. Il n'impose qu'une seule condition. Pétion, né esclave, fils d'une femme noire et d'un français, exige de Bolívar la liberté des esclaves dans les terres qu'il va libérer. Bolivar lui serre la main. La guerre changera de cap. Peut-être l'Amérique aussi <sup>189</sup>».

« Les sujets de l'histoire - 1818 Colonys camp la guerre d'en bas. Ce ne sont que des gens nus, voici les troupes d'Artigas. Ceux qui n'ont d'autre propriété que le cheval, et les noirs et les indiens, savent que leur destin est en jeu dans cette guerre. Des champs et des rivières, la lance et le poignard s'avancent, montés sur des chevaux, vers l'armée bien armée et nombreuse du Brésil ; puis disparaissent comme des volées d'oiseaux. Pendant que les trompettes sonnent les trompettes dans la terre envahie, le gouvernement de Buenos Aires répand une propagande visant ceux qui ont des biens à perdre. Un pamphlet signé par un 'ami de l'Ordre' qualifie Artigas de génie maléfique, d'apôtre du mensonge, de loup dévorant, de fléau pays, nouvel Attila, reproche du siècle et outrage au genre humain. Quelqu'un apportent ces papiers au camp. Artigas ne quitte pas le feu des yeux : - Mon peuple ne sait pas lire <sup>190</sup>»

**Manuel Ugarte** est l'auteur suivant, cet Argentin et n'a jamais été publié dans son pays natal de sa vie, l'annonciateur de l'unification latino-américaine est l'inventeur du mot : Pátria grande. un pays du Rio Grande au Mexique à la porte de l'Antarctique au Chili, pour que l'on puisse débattre en profondeur dans ce renflement : l'unité des projets de pays complémentaires, l'intégration bolivarienne, la récupération et la mise à jour des travaux de Simon Bolivar, Simon Rodrigues et Francisco Miranda , internationalisme, nationalisme et régionalisme sont unité, émancipation et pouvoir local, dans le projet le plus profond de changement de société. Lors d'un congrès international, Ugarte rejoint Lénine et réfute les thèses 'que le colonialisme a aidé à moderniser un pays et à développer des esprits arriérés'.

« Si l'Amérique du Nord, après la décision de 1775, avait sanctionné la dispersion de ses fragments pour former des républiques indépendantes ; si la Géorgie, le Maryland, le Rhode Island, New York, le New Jersey, le Connecticut, le New Hampshire, le Maine, la Caroline du Nord, la Caroline du Sud et la Pennsylvanie s'étaient érigés en nations autonomes, verrions-nous les progrès improbables qui caractérisent les Yankees ?

---

<sup>189</sup> (GALEANO, Eduardo, Memórias do fogo, Volume I, L&PM, 1996, São Paulo, p 151)

<sup>190</sup> GALEANO, Eduardo, Memórias do fogo, Volume I, L&PM, 1996, São Paulo, p 124)

Ce qui a facilité le progrès, c'est l'union de treize juridictions coloniales qui étaient loin de présenter l'homogénéité que l'on observe parmi celles qui se sont séparées de l'Espagne. C'est le point de départ de la supériorité anglo-saxonne dans le nouveau Monde<sup>191</sup> »

**Pedro Henrique Urena** : ce Dominicain (République Dominicain) est un étudiant de la culture commune des peuples d'Amérique latine, afin de 'raconter la culture' comme nous racontons l'histoire à travers Eduardo Galeano. Comme s'il était possible pour les travailleurs de voyager et de vivre chaque pays et chaque culture comme un seul pays.

Urena nous invite à connaître chaque partie de l'Amérique comme si nous 'visitions des localités', en analysant les spécificités de chaque lieu. Urena nous aide à faire l'initiation scientifique de la culture latino-américaine et le travailleur peut étudier et apprendre la culture commune dans les spécificités de la formation, en tant que formateurs mieux travaillés dans des territoires mieux savants, et développés avec leurs œuvres transformées localement. Travailleurs présentant 'Urena' et parlant de culture, dans la meilleure présentation pédagogique ; qui ne trouve pas seulement son origine dans le personnel formateur, mais qui se développe chez les travailleurs de la base organisée. « L'unité de son histoire, l'unité de but dans la vie politique et intellectuelle, font de notre Amérique une identité, une 'magna patria', un ensemble de peuples destinés à s'unir de plus en plus, si nous gardons cette audace enfantine que nos ancêtres appelaient toute ville d'Amérique Athènes, et je n'hésiterais pas à comparer ces peuples, politiquement séparés mais spirituellement unis, aux peuples de la Grèce classique ou aux cités-États de la Renaissance italienne. Mais si j'ose les comparer, c'est pour que nous puissions apprendre de leur exemple, de leur désunion et de leur désastre. Notre Amérique doit affirmer sa foi en son destin et en l'avenir de sa civilisation <sup>192</sup>»

L'utopie de l'Amérique, présentée aux ouvriers portuaires à travers la Grèce et les cités-États italiennes avec toute sa force et sa beauté, différente avec la même culture et les mêmes sœurs dans leurs défaites et désastres comme dans Leur Grandeur, et nous pensons dans cette présentation ce que la somme de leurs cultures pourrait donner... « Je ferai de grandes choses, je ne sais pas encore ce qu'elles seront. Les paroles du roi fou sont la devise que nous avons écrite, il y a plus de cent ans, sur nos bannières de révolution spirituelle.

---

<sup>191</sup> UGARTE, Manuel, La patria grande, Capital intelectual, 2010, Buenos Aires, p 14)

<sup>192</sup> URENA, Pedro Henriquez, Utopia de America, Ayacucho, 1989, Venezuela, p 40, 41)

Arrivera-t-on à vaincre le mécontentement qui provoque tant de rébellions successives ? Réaliserons-nous cette promesse ambitieuse ? Nous avons juste laissé le nuage colonial dans le soleil brûlant de l'indépendance, secoué l'esprit de timidité et déclaré la seigneurie sur l'avenir. Monde vierge, ardemment voué à l'utopie immortelle, dans, liberté naissante, républiques en effervescence : ici se créeraient de nouveaux arts, une nouvelle poésie. Nos terres, nos vies libres ont demandé leur expression <sup>193</sup>», Urena nous accorde la culture et l'histoire communes de l'Amérique latine, et invite toute une masse à étudier et à se rencontrer dans la recherche et la lecture, un 'risorgimento' des valeurs latino-américaines locales, nationales et régionales comme un don aux valeurs partagées dans le monde entier, et la possibilité de valoriser la sensibilité littéraire dans le cadre de la recherche scientifique.

**José Martí** : passons maintenant au premier des trois géants de la pensée politique latino-américaine. Le Cubain José Martí est un écrivain populaire qui a osé penser l'identité latino-américaine comme une identité politique des peuples, des travailleurs, sans effacer nos identités locales et nationales ; et chaque syndicat, chaque mouvement populaire individuel peut revendiquer ses idées. Martí est avant tout un révolutionnaire anti-impérialiste, et un leader de l'union de l'Amérique latine. Pour les travailleurs portuaires, nous présentons « notre Amérique » ; comme objectif politique d'affirmer, d'inventer et de faire gagner « notre Amérique », les peuples latins, caribéens et autochtones. « L'autre Amérique » c'est l'impérialisme et toutes les formes de colonialisme et de dépendance.

« Penser c'est servir. Il ne faut pas supposer, par antipathie provinciale, un mal congénital et fatal chez les blonds du continent, justement parce qu'ils ne parlent pas notre langue, ni ne voient les choses comme nous les voyons, ni ne nous ressemblent dans leurs défauts politiques, qui sont différent du nôtre. ; ni parce qu'il méprise les hommes bilieux et sombres, et regarde avec indulgence, de son éminence encore incertaine, ceux qui, moins favorisés par l'histoire, s'lèvent à pas héroïques sur les chemins des républiques ; - ni les données évidentes du problème ne seront cachées, pour la paix des siècles, avec l'étude opportune et l'union tacite et urgente de l'âme continentale. Car l'hymne unanime résonne déjà ; la génération actuelle porte sur son dos l'Amérique ouvrière, le long du chemin fécondé par ses sublimes parents.

---

<sup>193</sup> URENA, Pedro Henriquez, Seis ensayos en busca de nuestra expresion, M. Mena, 2006, B Aires, p5)

Du Rio Bravo au détroit de Magellan, assise sur le dos du condor, la Grande Semi répandit la semence de la nouvelle Amérique dans les nations romantiques du continent et dans les îles douloureuses de la mer <sup>194</sup>»

**José Carlos Mariátegui** : ce Péruvien est à la base de la fondation de la pensée latino-américaine, et nous aide à construire la fondation de la pensée latino-américaine basée sur la spécificité de notre contribution au monde. Mariátegui nous rapproche de l'Amérique latine, rapproche le Brésil de l'Amérique latine, et apporte l'Amérique latine du monde. Nous nous ouvrons au « commun » qui nous appartient à tous, localement et globalement, nationalement et régionalement, dans la révolution latino-américaine basée sur la réalité brésilienne et latino-américaine. Les travailleurs portuaires peuvent et doivent apprendre à connaître Mariátegui car ils connaissent déjà des aspects locaux et mondiaux, c'est leur travail quotidien, et à partir de là pour enquêter, penser et agir de manière organisée à l'échelle mondiale, Mariátegui est un outil à cet égard.

Le marxiste latino-américain le plus original est aussi socialiste et communiste', paraphrasant Michael Lowy dans son ouvrage 'le marxisme en Amérique latine'. De la culture des Incas et des peuples autochtones de toute l'Amérique au marxisme qui est plus le nôtre parce qu'il est plus Latino-américain. Mariátegui nous invite en tant que chercheurs brésiliens et latino-américains à écrire un essai sur les grands problèmes de la classe ouvrière au Brésil et en Amérique latine et à interpréter notre réalité. Mariátegui unit la question de l'Indien dans la spécificité du Pérou à la philosophie marxiste, et mêle l'art aux aspects littéraire et cela enrichit et enrichit les travailleurs : la science, l'esprit critique, le marxisme des spécificités locales, nationales et latino-américaines, l'étude des voies de joindre le marxisme classique et mondial au marxisme brésilien et latino-américain. Les travailleurs portuaires peuvent construire des ponts physiques entre les ports et les peuples et étudier les lieux de travail et de logement avec l'aide de Mariátegui, et travailler de manière critique sur des connaissances critiques. Le socialisme possible pour chaque pays ne peut sortir et être audacieux de chaque pays que de ses ouvriers à l'international.

« L'histoire donne toujours raison aux hommes imaginatifs. En Amérique du Sud, par exemple, nous venons de célébrer la figure et l'œuvre des animateurs et dirigeants de la révolution indépendantiste. Ces hommes nous paraissent foncièrement grands. Mais quelle est la première condition du génie ?

---

<sup>194</sup> (Martí, El Partido Liberal, 30 de janeiro de 1891. Obras Completas, t. VI, pp. 15-23, p 101)

C'est sans aucun doute une puissante faculté d'imagination. Les libérateurs étaient formidables parce qu'ils étaient avant tout imaginatifs. Ils se sont dressés contre la réalité limitée, contre la réalité imparfaite de leur temps. Ils ont travaillé pour créer une nouvelle réalité. Bolivar avait des rêves futuristes. Il pensa à une confédération d'États indo-espagnols. Sans cet idéal, Bolivar ne serait probablement pas venue se battre pour notre indépendance. Le sort de l'indépendance du Pérou dépendait donc largement de l'aptitude imaginative du libérateur. En commémorant le centenaire de la victoire d'Ayacucho, nous célébrons véritablement le centenaire d'une victoire de l'imagination. La réalité sensible, la réalité évidente, au moment de la révolution de l'indépendance, n'était certainement pas républicaine ou nationaliste. La bienveillance des libérateurs consiste à avoir vu une réalité potentielle, une réalité supérieure, une réalité imaginaire<sup>195</sup>». (Mariátegui, *Alma matinal*, 30). « La révolution Latino-américaine ne sera ni plus ni moins qu'une étape, une phase de la révolution mondiale. Ce sera simple et pure, la révolution socialiste. A ce mot vous pouvez ajouter, selon les cas, tous les adjectifs que vous voulez : « anti-impérialiste », « agrarien », « nationaliste-révolutionnaire ». Le socialisme les suppose, les précède, les embrasse tous.<sup>196</sup>»

**Agustin Cueva** : cet Équatorien clôt le cœur de notre enquête. Cueva a pensé l'histoire de l'Équateur à partir de sa culture, mêlant sociologie, histoire et littérature, interprétant l'histoire culturelle de son pays comme une préoccupation nationale dans le contexte de l'Amérique latine. Cueva met l'étude des sciences sociales au service direct de la lutte des classes, comme des idées vivantes et critiques, une invitation à l'investigation pour une utilisation immédiate dans la lutte concrète. Pour lui, les sciences sociales doit faire une analyse critique du pouvoir et de ses formes ; servir la révolution latino-américaine, dans la culture et dans l'analyse de l'histoire et de la pensée critique, et cherche à équilibrer la rigueur d'investigation des sciences sociales, une rigueur critique, avec la passion du discours et de la construction politique. Cueva a horreur des ambiguïtés et affirme le besoin de révolution. Pour Cueva, les sciences sociales sont colonisées non seulement par la théorie « flexible », mais par la pensée empirique in extremis, ou empiristes, et principalement par une science inféodée à l'ordre établi par le mode de production capitaliste. Cueva est extrêmement critique à l'égard de la soumission d'idées. Et ici, à travers l'étude de la critique de la théorie, nous faisons une critique de la soumission de l'organisation.

---

<sup>195</sup> MARIÁTEGUI, Jose Carlos, *El alma matinal*, 1970, Amauta, Peru, p 30)

<sup>196</sup> Mariátegui, Jose Carlos ([Amauta revista.pdf](#)), l'éditorial de la nouvelle étape d'Amauta lors de la rupture avec l'APRA, en 1928)



« Résumé : le mode de production capitaliste en Amérique latine est régi par des lois objectives d'accumulation, de concentration et de centralisation du capital, et en tant que région, il implique un problème commun qui définit sa propre physionomie au sein du grand monde capitaliste impérialiste, bien qu'avec des caractéristiques historiquement déterminées dans chaque pays. Une question déterminante de la phase actuelle du développement latino-américain est la fusion de la force politique de l'État avec la force économique du capital monopoliste, c'est-à-dire la formation d'un capitalisme monopoliste d'État, avec des modes d'action spécifiques non strictement identiques à ceux des pays impérialistes. , en raison de la condition de dépendance de nos formations sociales <sup>197</sup>»

**Fidel Castro Ruz** : pour cet auteur cubain, la révolution consiste à changer tout ce qui doit être changé. Et cela a produit de nombreuses réflexions, la lecture de ses réflexions dans le journal Gramma est un exercice renouvelé d'invitation à réfléchir sur les réflexions de la lutte concrète dans la lutte des classes. Fidel Castro a beaucoup à enseigner à la classe de port. Lorsque nous écoutons le discours de La Havane en 1962, nous observons la racine de l'explication impérialiste, capitaliste et fasciste en Amérique latine, Fidel avec une grande habileté nous aide dans une prise de conscience patiente avec la classe portuaire : Fidel apporte la pensée de la lutte mondiale des classes du Rio Grande pour qu'il continue jusqu'au pays du feu. Fidel aborde les révolutions latino-américaines à travers Cuba et son exemple pour l'Amérique latine. 'Les révolutions ne s'exportent pas, les révolutions sont faites par les peuples'.

« Face à l'accusation selon laquelle Cuba veut exporter sa révolution, nous répondons : les révolutions ne s'exportent pas, elles sont faites par le peuple. Ce que Cuba peut donner aux peuples, et a déjà donné, c'est son exemple. Et qu'enseigne la Révolution cubaine ? Que la révolution est possible, que les peuples peuvent la faire, qu'il n'y a pas dans le monde contemporain de forces capables d'empêcher le mouvement de libération des peuples. Notre triomphe n'aurait jamais été possible si la révolution elle-même n'était pas destinée, inexorablement, à émerger des conditions existant dans notre réalité socio-économique, une réalité qui existe à un degré encore plus grand dans bon nombre de pays d'Amérique latine <sup>198</sup>».

---

<sup>197</sup> CUEVA, Agustin, *Autoritarismo y fascismo em América Latina*, c. de pensamento critico, 2013, Quito, p 15)

<sup>198</sup> CASTRO RUZ, Fidel, <https://www.marxists.org/portugues/castro/1962/02/04.htm>

**Hugo Chávez Frias** : la principale contribution théorique de ce Vénézuélien est liée aux conseils communaux, ce concept est très important pour nous pour l'enseignement de la classe portuaire, car la combinaison des conseils politiques d'ouvriers, des conseils politique communaux et des conseils politiques de soldats configure une augmentation politique et illustre la construction du pouvoir populaire dans notre étude. En ce sens, la théorie de la lutte des classes d'Hugo Chavez signifie une méthode critique pour que nous puissions développer, avec tous les travailleurs du secteur, des réponses pour vaincre le capital et construire un pouvoir communal, ouvrier, et rompre avec le capitalisme. Chávez cherche les comuneros des Andes dans les peuples indigènes, il cherche les comuneros de la Commune de Paris, il cherche ses expériences dans la révolution bolivarienne et, dans un certain sens, la révolution bolivarienne se fonde sur les communes. La commune est l'apport originel de la révolution bolivarienne au socialisme.

« Le germe des communautés socialistes... doit être les communes. La commune doit être l'espace où nous allons faire naître le socialisme... la base, dans une création populaire, une création des masses, une création de la nation, une création héroïque comme nous l'a dit Mariátegui, est une naissance historique ; la commune est l'espace où nous allons engendrer et faire naître le socialisme dès le début, grain par grain, pierre par pierre, la montagne se construit... La commune est une création des masses et du peuple. Nos communes ne sont pas encore nées, nous tâtonnons, cherchons, essayons, inventons, une commune ce n'est pas n'importe quoi, nous n'avons pas encore de communes au Venezuela, une commune c'est oser, penser et agir <sup>199</sup> ».

« Une commune est comme une cellule, et celui qui a vu une cellule seule, une cellule doit être à côté d'une autre et une autre pour former le corps, les tissus, et le corps humain, donc nous avons besoin d'un système intégré de communes, pas d'une commune isolée, et donc on peut dire la même chose pour les conseils communaux, qui sont des noyaux sont le noyau ou l'un des noyaux de la commune, les communes sont comme des cellules du noyau et d'en bas qui sont le peuple. La commune est une invention sur un territoire. Il faut accélérer, toucher à l'accélérateur, nous n'allons pas nous limiter aux conseils communaux locaux, l'heure est au saut aux communes, à l'organisation supérieure et à l'organisation politique. La commune a besoin de naître et de grandir sur un territoire.

---

<sup>199</sup> CHAVEZ FRIAS, Hugo, Alo presidente teórico 1 <https://www.youtube.com/watch?v=IUjfnetMbyM>  
Chavez radical La comuna [https://youtu.be/ZIK3rV\\_2ges](https://youtu.be/ZIK3rV_2ges)

Je voudrais voir la formation de la commune s'accélérer, je veux voir des communes commencer à naître, c'est un rite pour nous tous, le premier devoir dans le front du conflit est pour nous de travailler à la construction des communes c'est moral, conscience du devoir social, et si l'on veut dire autrement s'aimer; ici et là nous sommes contaminés par les vieilles valeurs, l'égoïsme, le capitalisme et la fragmentation de la société. Et deuxièmement, le social et l'égalité ; selon Bolivar, l'égalité est une pierre angulaire du système et repose sur l'égalité établie et pratiquée au Venezuela ; et nous devons créer la société socialiste, « de chacun selon ses capacités à chacun selon ses besoins ». Troisièmement, le pouvoir politique, populaire, l'éveil du pouvoir populaire est l'autonomie gouvernementale. Quatrièmement, économique, propriété des moyens de production, entre les mains des (travailleurs) de la commune, propriété sociale <sup>200</sup>».

« Et enfin la cinquième création qui a à voir avec la création dans la commune d'un nouveau modèle économique, le modèle économique socialiste, quand je parle du territoire je parle de l'espace et de la terre, prenons possession de la terre, ne permettent pas de grands domaines dans la ville ou dans la terre. Créer de l'espace et légiférer sur l'espace, prendre possession des forêts et de la nature. Construisons le pouvoir populaire à partir de la commune, construisons le socialisme à partir des communes. Et vive le pouvoir populaire <sup>201</sup>»

Le moment est venu de présenter et d'échanger tous ces auteurs avec les travailleurs portuaires de l'université dans le cadre du premier module expérimental. Le 18 août 2022, avec le rebond de la pandémie, le grand jour des travailleurs portuaires a commencé à l'Université de Rio de Janeiro. À 14h le cours commence. Le coordinateur d'un port du port intersyndical de Rio de Janeiro et du cours pour le Brésil, avec des possibilités d'extension à l'Amérique latine, présente une liste de 20 travailleurs du port à la classe ; en même temps, le président de la fédération autorise que 5 autres travailleurs portuaires fassent partie du 'registre de réserve', et qu'ils, avec un maximum de démocratie, et en évitant le favoritisme et la 'politique portuaire', puissent être admis au cours immédiatement, et peut déjà faire partie de la première classe. Aux côtés des travailleurs portuaires, des travailleurs maritimes, routiers et aériens, entre autres, sont également présents, ce qui configure une mixité de classe d'échange exceptionnelle.

---

<sup>200</sup> CHAVEZ FRIAS, Hugo, Alo presidente teórico 1 <https://www.youtube.com/watch?v=IUjfnetMbyM>  
Chavez radical La comuna [https://youtu.be/ZIK3rV\\_2ges](https://youtu.be/ZIK3rV_2ges)

<sup>201</sup> CHAVEZ FRIAS, Hugo, Alo presidente teórico 1 <https://www.youtube.com/watch?v=IUjfnetMbyM>  
Chavez radical La comuna [https://youtu.be/ZIK3rV\\_2ges](https://youtu.be/ZIK3rV_2ges)

Les attentes des professeurs sont immenses, ce sont des professeurs communistes, socialistes et sociaux-démocrates travaillant ensemble pour débattre de la théorie de la révolution brésilienne, à travers un programme où le savoir quitte le port pour l'université et va de l'université au port. Dans la présentation, les professeurs parlent du défi du débat : la théorie de la révolution brésilienne et latino-américaine - c'est-à-dire la compréhension du pouvoir populaire dans le port - comme exemple de gestion publique et directe de la capacité de la classe ouvrière à intervenir dans les moyens de production et la circulation capitaliste, comprenant aussi les processus de modernisation du système, pour intervenir dans le système. Le débat sur la révolution brésilienne dans le contexte latino-américain signifie : Intégrer les connaissances, l'expérience, l'histoire, la culture, la lutte portuaire dans l'analyse et la compréhension de la formation de la classe ouvrière de la catégorie portuaire ; comprendre la situation de la classe ouvrière du point de vue de la classe portuaire dans le contexte de l'attaque du système contre le monde du travail, donc à travers la critique du travail de base.

Analyser les différentes phases des synthèses du pouvoir ouvrier depuis la construction du pouvoir portuaire, en passant par la critique, en passant par la théorie, en passant par l'unité, en passant par la méthode dans ses formes concrètes d'action. Analyser de manière comparative la centralité, l'accessibilité et la capillarité de la catégorie portuaire face à son enjeu.

Déterminer dans l'agenda spécifique et historique le temps d'entrée et de sortie de la lutte et de ses formes de lutte. Comprendre la genèse de la culture portuaire à partir de l'étude scientifique, littéraire et artisanale, le processus de sensibilisation en chacun de ses points. Analyser enfin les paramètres concrets de l'attaque contre le monde du travail dans les ports, qui s'opèrent globalement, localement, avec quelle pensée patronale, si elle trône dans l'esprit du travailleur et dans l'idéologie qui le défend. Comment le port fait-il face au déficit de l'organisation ; comment les enjeux de toute cette voie d'analyse critique et scientifique sont-ils dans une catégorie capable de mener cette analyse jusqu'au bout.

Dans le vieux port, dans les jetées (no cais e na praia), il y avait de la pierre, de la chaux et de l'huile de baleine, et un mélange spécial mieux que le béton pour résister à la mer. Dans ce mélange concret, plus que concret, se fonde la théorie de la révolution brésilienne dans le port. Au-delà de la théorie se trouve le débat sur l'unité et la méthode d'analyse de la théorie et de l'organisation.

Et au-delà de la critique du terrain (de base), si présente dans l'histoire portuaire, se trouve la critique de la critique pour nous armer et nous outiller pour les défis du XXI<sup>e</sup> siècle. Comment se porte le processus de renouveau syndical face à l'attaque du monde du travail dans le port ? La privatisation de l'autorité portuaire modifie-t-elle l'intensité de l'attaque ? Les travailleurs du port ont-ils été confrontés à cela dans l'histoire ? Comment le processus de centralité, de capillarité, d'accessibilité est-il placé face au défi de renforcer l'union dans le port, l'arrimage entre nos mains, le port entre nos mains ? Quels sont les modèles, la proposition et le programme des travailleurs portuaires du 21<sup>e</sup> siècle au Brésil et en Amérique latine ?

Comment mettre en place une politique de formation et d'éducation aux enjeux du monde du travail portuaire ? Qu'en est-il de l'existence d'un projet portuaire basé sur les capacités et les besoins des travailleurs portuaires ? Que signifie la construction d'une politique de cadre face à la multifonctionnalité, l'ouverture de l'immatriculation, le bon homme au bon endroit au bon poste dans le port ? Ces défis commencent à être construits à partir d'aujourd'hui dans le port, où des professeurs et des professeurs du port et des étudiants-professeurs feront un exercice critique et théorique pour établir la théorie de la révolution brésilienne sur un débat concret et sur des bases concrètes.

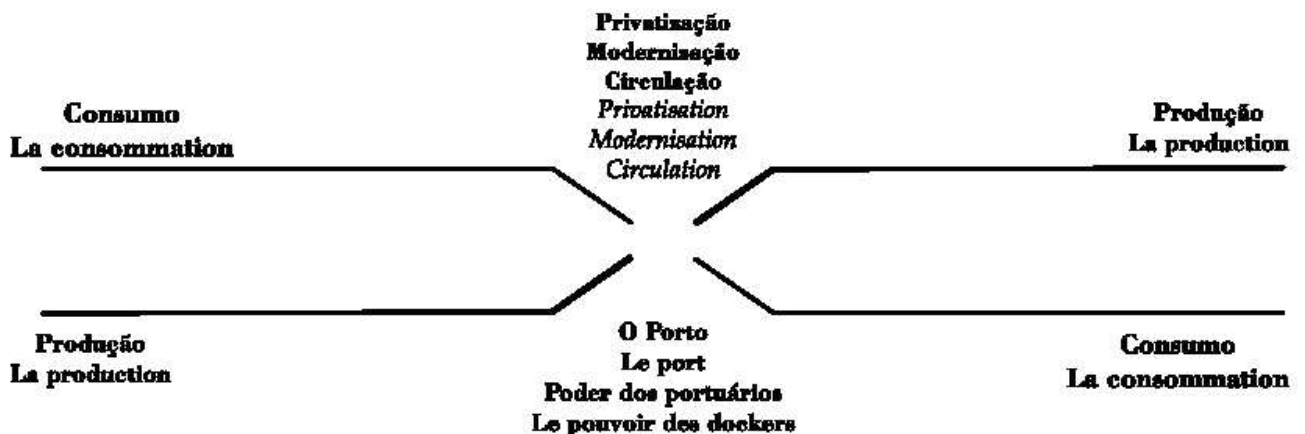
Les travailleurs portuaires sont ce que nous devons démêler, et à travers eux, nous voyons la classe qui, selon les mots d'Engels, est la vision ultime du pouvoir et la plus grande misère. Et tout ce que j'ai vu, entendu et lu est ici condensé dans cette étude. Les travailleurs stratégiques sont la classe ouvrière et la classe dans son ensemble est stratégique, en ce sens la classe est elle-même stratégique. C'est pourquoi nous devons étudier le port, étudier le caractère concret des travailleurs dans les ports.

Débattre de la théorie de la révolution brésilienne dans le lieu pratique de l'étranglement du mode de production et de circulation capitaliste - le goulot d'étranglement - dans la logistique capitaliste locale mondiale. Le dessin (dessous) et sa conception est le résumé maximum de la puissance portuaire et chaque catégorie stratégique à sa conception à faire jusqu'à ce que la classe puisse faire une conception simplifiée de la lutte de la classe ouvrière pour la classe ouvrière, avec une telle simplicité que chaque travailleur peut comprendre sa signification.

## Conclusion du cinquième chapitre

Pour résumer ce chapitre, entièrement consacré au débat sur la théorie de la révolution brésilienne du point de vue des travailleurs portuaires, nous présentons un dessin qui résume ; centralité, analyse critique et critique de la critique fondée sur la capacité à créer de l'unité et à créer un « goulot d'étranglement » du système, que nous analyserons dans le chapitre suivant. Le développement d'une image pour le débat de la révolution brésilienne à partir du débat sur le 'goulot d'étranglement portuaire' dans la chaîne d'approvisionnement mondiale du mode de production et de circulation capitaliste. Débattre de la théorie de la révolution brésilienne dans le lieu pratique de l'étranglement du mode de production et de circulation capitaliste - le goulot d'étranglement - dans la logistique capitaliste locale mondiale. Le dessin et sa conception et comme nous l'avons déjà expliqué sont le résumé maximum de la puissance portuaire et chaque catégorie stratégique à sa conception à faire jusqu'à ce que la classe puisse faire une conception simplifiée de la lutte de la classe ouvrière dans son ensemble pour la classe ouvrière.

**O garrote ou o gargalo do sistema de produção e circulação capitalista**  
**Le garrot ou le goulot d'étranglement du système de production et de circulation capitaliste**  
*A cadeia global / local de suprimentos no contexto nacional e regional*  
*La chaîne d'approvisionnement mondiale / locale dans le contexte national et régional*



Théorie et organisation politique des cadres

Formation pour organisation syndicale, de classe et politique

Théorie, les cadres

et la centralité stratégique

- Le secteur le plus dynamique pour le mode de production et de circulation capitaliste
- La centralité des travailleurs et les processus de sensibilisation
- Le secteur le plus dynamique avec la montée des luttes dans le lieu le plus dynamique du mode de production et de circulation capitaliste

Théorie, les cadres

et l'analyse critique de la réalité

- Analyse critique de la théorie néolibérale et de la pratique organisationnelle pour la méthode organisationnelle
- La théorie de la révolution brésilienne
- Unité stratégique pour l'unité
- Le mode d'organisation micro-macro de la révolution brésilienne avec la construction du mouvement politique de masse

Théorie, les cadres

et la critique de la critique

- Critique du déficit de l'organisation à travers ses facteurs objectifs : renouvellement des syndicats, des comités d'entreprise et de la politique du personnel
- Critique pour le manque de priorité organisationnelle, les quatre priorités organisationnelles et l'organisation des plus difficiles
- Critique du déficit organisationnel dû à la pénurie de cadres, la nécessité d'une organisation politique des cadres
- Critique de la construction de la grève générale comme grève politique et de masse

Théorie dans la politique des cadres et des travailleurs portuaires

- La mémoire comme condition de la culture, de l'histoire et de la lutte des plages, et la culture comme condition de l'organisation et du pouvoir des travailleurs du port

---

<sup>202</sup> Cours pour le stage de vulgarisation UERJ/LPP auprès des ouvriers portuaires et autres ouvriers stratégiques  
03/11/2022

Nous avons aussi mis une des classes du programme de formation portuaire comme moyen de présenter concrètement l'expérience (ci-dessus). Dans le même temps, nous avons reproduit l'un des cours de l'université où nous avons pu comparer le processus de sensibilisation des travailleurs de l'université au Brésil, dans le programme latino-américain de formation des formateurs à 'l'Université du Travail' GLU, et la formation des travailleurs à la base dans les syndicats.

Il faut que la formation débouche sur l'exercice pratique de l'organisation, qui s'exprime dans la participation au montage, au financement et au renouvellement des entités syndicales, à la construction des conseils et à l'organisation politique des cadres comme expression maximale de l'éducation politique. Le débat sur la révolution brésilienne chez les dockers portuaires n'est pas seulement un débat théorique, il est en mesure de vérifier une culture, une histoire, une lutte, une mémoire et un avenir que nous observons concrètement à travers sa lutte contre la privatisation du port, mais surtout pour le contrôle du port, de son marché du travail, en « closed shop » et par « l'arrimage directe », ce qui signifie que ce sont les ouvriers qui contrôlent le chargement et le déchargement des marchandises au port et non les bourgeois.

Raconter l'histoire de la catégorie, sa culture et la lutte autour de la saga de la construction « d'un port sans patrons » la culture de la plage de la lutte contre l'esclavage au pouvoir dans les ports en passant par la garantie du travailleur indépendant jusqu'à aujourd'hui est la plus grande richesse que le travailleur portuaire brésilien peut apporter à la lutte des travailleurs portuaires et pour la classe ouvrière dans le monde.

Nous vérifions que le chômage et la précarité sous forme d'automatisation sont la main du capitaliste au port. « L'isolement, c'est la mort », selon les mots d'un grand débardeur, cela montre que cette culture est vivante et que les travailleurs comprennent ses applications pratiques. Lors du dernier congrès de la catégorie étudiée par nous ici, les travailleurs du port ont pu comprendre le lobby au gouvernement et à l'Assemblée nationale commencent à la base sur un trépied : la force de base, la culture de la plage, et cela comme la base de sa propre formation.

D'autre part, notre enquête s'appuie également sur l'étude de quatre cours en préparation par des dockers, tous traitant du travail et de son contrôle ouvrier, du port public sous contrôle ouvrier, du Brésil, de la production et de la circulation des marchandises, de la gestion et pouvoir populaire, la théorie de la révolution brésilienne dans le contexte latino-américain.



Une autre grande contribution des dockers est d'inverser la logique néolibérale de « l'entrepreneuriat » agissant par son pouvoir sur la production. Et en même temps, arriver à la merveilleuse conclusion dans la classe dans les mots des portuaires eux-mêmes : « Nous avons parfaitement le droit d'avoir des droits et de gouverner cet espace (le port). À quoi sert un patron ? Ne travaillez pour personne, mais travaillez pour vous-même, c'est l'inversion de toute théorie néolibérale ». Sur les quais ceux qui créent de la valeur sont les travailleurs du port. La révolution a lieu quand le travailleur prend conscience de son pouvoir et se rend compte que le patron est absolument superflu.

Les cours ont été faits avec les travailleurs portuaires entrant à l'université UERJ pour un cours de vulgarisation ; de l'UNIFESP à un séminaire international réunissant des travailleurs portuaires de toute l'Amérique latine ; de l'institut Oswaldo Pacheco IOP ; pour amener l'université UFF dans la maison de la mémoire du travailleur (et UERJ dans un autre programme); et enfin, la planification de l'enseignement à distance EAD pour atteindre grâce à la technique et à l'organisation chaque port de chaque port, en échangeant des expériences entre eux et en les réunissant pour débattre de leur réalité concrète dans la lutte des classes pour le débat sur la théorie du Brésil et de la révolution en Amérique latine.

L'affiche de formation que nous présentons comme des pionniers à l'UERJ c'était le 'passeport du travailleur portuaire à l'université' et vice-versa, que matérialise et exprime les objectifs centraux du cours pour la base organisée et contribue sous forme d'agitation et de propagande pour la base générale, et avec les résultats obtenus dans le séminaire international des dockers : « le partage des connaissances et la visualisation éventuelle et la construction d'actions communes pouvant contribuer à la confrontation de l'exploitation capitaliste à partir du pouvoir stratégique du port, la lutte pour la garantie du travail, des revenus, des droits, de la qualité de vie des travailleurs et du pouvoir populaire ancré dans la formation syndicale ».

Nous avons accordé aussi une grande importance au choix des auteurs brésiliens et latino-américains, dans une 'réduction stratégique' des auteurs, afin que ces 12 auteurs brésiliens : Octávio Brandão, Astrojildo Pereira, Leôncio Basbaum, Dainis Karepovs, Mário Pedrosa, Ignácio Rangel, Moniz Bandeira, Álvaro Vieira Pinto, Alberto Guerreiro Ramos, NWS Nelson Werneck Sodré, Caio Prado Júnior et Florestan Fernandes. Et pour 8 auteurs latino-américains : Eduardo Galeano, Manuel Ugarte, Urena, José Martí, José Carlos Mariategui, Agustin Cueva, Fidel Castro, Hugo Chávez.

Tous ces auteurs peuvent être des auteurs introductifs pour de nombreux débats d'autres auteurs de la théorie de la révolution brésilienne et latino-américaine, et au-delà. Chacun de ces auteurs explique le sens de la révolution brésilienne, c'est celui de Moniz Bandeira :

*« La révolution brésilienne doit concrètement améliorer la vie matérielle des travailleurs, développer le niveau de vie des travailleurs et les rendre de cette façon et en même temps les détenteurs des moyens de production dans ce processus, et donc le développement de la société ; c'est-à-dire que dans la révolution brésilienne, nous ne pouvons pas avoir un pays misérable ou pauvre pour les travailleurs, qui ont besoin de voir des aspects d'amélioration matériels dans le processus révolutionnaire, comme le dit Engels dans son ouvrage 'la question sociale en Russie'.*

Ce sont les auteurs que nous devons maîtriser pour débattre de la révolution au Brésil, en définissant ce que signifie construire une révolution brésilienne au 21<sup>e</sup> siècle, nous partons de la définition des auteurs clés qui ont débattu de la révolution au 20<sup>e</sup> siècle, donc, dans la définition de la révolution brésilienne au 21<sup>e</sup> siècle nous partons de ces auteurs classiques, de leur définition variée de ce que signifie la révolution brésilienne et du débat lui-même avec les travailleurs aujourd'hui, ce n'est pas à nous de définir complètement l'encadrement de ce que veut dire la révolution brésilienne, mais à partir de ces concepts, de ces auteurs, et principalement du débat à la base, tout reste à faire.

La mémoire est aussi un espace physique de culture, d'histoire et de lutte pour dialoguer avec les travailleurs et la société de son territoire, mais l'université peut servir de médiateur au départ du port en son pouvoir. Étudier avec une seule intention : la puissance du travail au port. Observer sa réalité, comprendre l'économie dans la critique de l'économie politique, comprendre le dépassement de l'ordre capitaliste dans le port. La raison passionnée du débat sur le port était, est et sera la révolution brésilienne. Et dans les mots d'un autre débardeur « quand tout échoue, il faut plus de déterminations, parce que les patrons veulent retirer notre travail, notre culture, et donc notre lutte, notre histoire et notre vie. Les patrons nous détestent plus nous exerçons notre culture de coopération ». Les victoires sont peu nombreuses et les défaites grandes dans la lutte. L'industrie du transport et de la logistique génère de la valeur ajoutée parce qu'il y a un facteur de production dans la circulation. Il y a la lutte de chaque jour et la passion du pouvoir est entre l'étude de la réalité et l'action dans la réalité.

La première réaction de ceux qui sont battus est de seulement résister, et le défi est de réfléchir puis d'agir pour une défense concrète et complète. Le cours EAD vise à discuter de la réalité concrète, il serait donc basé sur des visites de ports. Le cours EAD vise à faire une critique de ce mouvement de richesse dans la manière dont ce qui se matérialise dans l'exploitation et la domination dialogue avec les travailleurs et la communauté ; le cours EAD réfléchira aux moyens d'agir collectivement, en construisant une défense solide pour surmonter cette exploitation et cette domination et renverser la pointe du pouvoir populaire au port, et de le faire avec des dockers. Visiter, produire des médias, débattre virtuellement, produire un débat local, qui servira d'accumulation, d'étude et de dépassement pour bâtir un autre port.

L'expérience de formation universitaire est une expérience pratique qui peut porter ses fruits, et enfin, nous avons pu démontrer et prouver que l'éducation populaire peut être une éducation universitaire et inversement, qu'il peut y avoir de grandes luttes, y compris pour le concret de la lutte pour les droits, si la lutte historique et de classe sont l'objectif majeur. Qu'il est plus facile de faire le combat concret pour le travail, le salaire, les droits, les conditions de travail, et pour le pouvoir en soi, s'il est basé sur une culture, une histoire et une lutte, pour la mémoire et pour être des « travailleurs sans patrons ».

Que malgré les grands défis à venir, la plus grande contribution des travailleurs portuaires est la compréhension du « goulot d'étranglement stratégique », le port, exprimée dans une conception ; que seules l'histoire, la lutte et la culture « du port et de la plage » (a cultura, história e luta da praia) permettent de comprendre le dessein et de débattre de la révolution brésilienne, car elles reposent sur des bases solides. Le port peut « garroter le système » dans son mode de production et de circulation des marchandises dans le monde et localement dans le capitalisme, s'il existe un processus de prise de conscience, de pouvoir et de débat sur ce pouvoir populaire, basé sur le débat de la révolution brésilienne, dans le contexte latino-américain.

## Chapitre VI

# Étude l'organisation unitaire avec des travailleurs du secteur pétrolier

### Construire une unité pour ramener les luttes globales au niveau local

Dans le sixième chapitre, nous montrerons comment le système capitaliste peut être confronté à l'étude de la construction des fronts populaires, le front « démocratique », le « front socialiste » et le « front d'action et front d'affrontement dans la chaîne logistique d'approvisionnement du mode de production et de circulation capitaliste ». En étudiant les travailleurs portuaires dans un espace et un temps donnés, on peut évaluer chacune de ces études et même les associer à des actions conjointes avec d'autres travailleurs ; dont les travailleurs aériens et portuaires que nous venons d'étudier, et plus spécifiquement avec les travailleurs maritimes que nous allons étudier dans ce chapitre.

Les travailleurs du pétrole ont pour tradition d'être un "syndicat parapluie" ou une référence pour d'autres syndicats plus fragiles, pour des mouvements populaires et pour la jeunesse à Rio de Janeiro, et nous étudierons un moment très spécifique de « monter des luttes populaires » entre 2012 – 2017 où les travailleurs du pétrole ont réussi à construire une alliance ou un front démocratique dans son sens antifasciste, anti-impérialiste et anticapitaliste, dans son sens le plus large, un front pour débattre du socialisme, y compris la théorie de la révolution brésilienne, et un front d'action pour étudier et agir dans les zones sensibles de la chaîne logistique du mode de production et de circulation du système capitaliste.

*Si avec les travailleurs portuaires nous étudions une théorie et une pratique organisationnelle pour atteindre « les goulots d'étranglement du mode de production et de circulation capitaliste dans leurs plus sensibles » ; avec les travailleurs du pétrole, nous étudierons les "raccourcis" pour cette construction, en regroupant, à partir de sa structure, les chauffeurs de bus et les autres travailleurs qui peuvent atteindre localement le système global dans l'étude des luttes, de la culture et de l'histoire du pétrole réalisée autour de la plus grande campagne populaire du Brésil : la campagne pétrolière*

*La campagne pétrolière pour les travailleurs et le peuple brésiliens, appelée « le pétrole est à nous », a été la plus grande campagne populaire menée pour défendre un objectif populaire, la création et la défense de Petrobras, et offrent au chercheur l'opportunité d'étudier les mouvements populaires, la jeunesse et d'autres syndicats stratégiques. Les syndicats les plus faibles, qui peuvent « s'appuyer » sur une importante structure. Selon notre analyse critique des travailleurs du pétrole, leur se fondent sur leur capacité, dans un espace et un temps donnés, et à avoir réussi à fédérer des travailleurs de la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Qui, bien qu'ils n'aient pas été en mesure d'unir pleinement les forces syndicales de leur propre secteur, ont réussi, autour d'une large bannière de luttes, réussi à amener un ensemble important d'affrontements mondialisés et mondiaux, au niveau local, là où le système capitaliste dans sa chaîne de production et la circulation des approvisionnements, peut-être mieux affrontée et surmontée, dans ses goulots d'étranglement locaux les plus stratégiques et les plus sensibles.*

Notre recherche a fait un travail important au sein du syndicat des travailleurs du pétrole de Rio de Janeiro, en interrogeant ses principaux dirigeants de cette période, en la comparant avec l'expérience organisationnelle des travailleurs du pétrole avant 1964 (apogée organisationnel) à travers Dinarco Reis Filho, et avec les travailleurs qui ont hégémonisé le syndicat après 2018. « On attend encore de voir une théorie systématique de 'l'impérialisme' conceptualisée propre à un monde dans lequel les relations internationales sont toutes internes au capitalisme et gouvernées par des impératifs capitalistes. Cette situation, tout de mois en partie, nous la devons à ce que ce monde capitaliste quasi universel ... constitue un développement très récent... Avec ces données en tête, nous allons ensuite enrichir davantage les concepts de valeur, de productivité, d'exploitation, etc, que nous avons développés jusqu'à présent grâce à notre analyse empirique de la mondialisation néolibérale et notre critique des théories de la dépendance et du novel impérialisme en procédant à une évaluation critique des idées fondatrices de Vladimir Lénine et de Karl Marx, avec l'objectif de ne pas effectuer un retour en arrière dans l'histoire, mais de se poser pleinement dans le présent <sup>93</sup>»

■ De l'étude de l'unité des fronts populaires : dans la période 2012 - 2017, les pétroliers ont pu rassembler les forces les plus dynamiques et les plus importantes d'un point de vue stratégique et de masse de la région métropolitaine de Rio de Janeiro sous leurs structures pour faire face à l'attaque capitaliste mondiale et locale.

<sup>93</sup> SMITH, John, L'impérialisme au XXIe siècle, éditions critiques, 2019, New York, P 314

Cette unité a été construite à partir d'une « centralité conjointe » de force et de pouvoir combinés, avec la participation du front des travailleurs des transports, de nombreux syndicats stratégiques et du mouvement syndical du service public; et la forte participation des mouvements populaires, écologistes et des jeunes. Construire un « raccourci » pour la construction d'un fort protagonisme pétrolier, comme grève générale, politique et de masse.

Malheureusement cela n'a pas été possible, la grève a lieu sans le protagonisme pétrolier, donc la grève a également été plus faible à Rio de Janeiro en raison du manque de structure et de force des pétroliers. Nous avons essayé, donc, d'expliquer les raisons de la difficulté de la structure syndicale du pétrole à remplir ce rôle durant, avant 2012 et après 2017, y compris pendant la grève générale, nous présentons l'hypothèse où les nouvelles générations de travailleurs du pétrole n'ont pas été en mesure d'unifier la lutte comparée aux générations des années 1950 et 1960 et même des années 1980 et 1990. La construction de l'unité syndicale comme unité dans la lutte pétrolière, est l'un des facteurs déterminants dans le processus de destruction et de privatisation de Petrobras ; mais aussi, pour le poids et l'importance qu'elle a pour l'ensemble des travailleurs stratégiques et dans le contexte de Rio de Janeiro, du Brésil et de l'Amérique latine pour l'ensemble de la classe ouvrière.

Ce chapitre montre la pertinence des enquêtes concernant l'unité, l'unicité et la construction de l'unité par les forces populaires, ainsi que l'étude de l'importance de la recherche pour vérifier quel syndicat est capable de devenir une référence ou un parapluie pour les syndicats les plus fragiles, les mouvements populaires et les jeunes dans la construction de la réunion de toute la classe ouvrière organisée, mouvements populaires et jeunesse ENCLAT. pour le pouvoir populaire et pour la grève générale.

L'importance de l'unité pour les fronts populaires c'est une étude de l'unité dans la lutte pour l'accumulation et la formation du pacte d'unité intersyndicale PUI avec la construction d'espaces d'unité et d'action PUA; nos observations ont montré la construction du front populaire large, du front socialiste et du front stratégique. Le premier grand front, large et hétérogène, formé jusqu'aux limites de la classe ouvrière dans sa grande variété, se constitue sous le premier front et sous la forme d'une grande plénière. La formation d'une grande réunion de la classe ouvrière, des mouvements populaires et de la jeunesse basée aussi sur l'action parlementaire institutionnelle.

Un commandement politique des représentations ouvrières dans les centrales syndicales et les fronts des mouvements populaires. quel que soit son parti ou son affiliation politique, et il soit ou non organisé. En ce sens, nous avons pu observer la variété des travailleurs présents.

Un second front sous la forme d'un « front d'étude », plus ou moins affinitaire idéologique, forme un second front à l'intérieur du premier, plus restreint. Si le premier front, dans le développement des grèves de 2012, des affrontements contre les criées pétrolières et les différentes formes de privatisation de petrobrás se forme principalement à partir des luttes de juin 2013, caractérisées par son caractère antifasciste, anti-impérialiste et anti-capitaliste; le deuxième front se caractérise par la défense des valeurs socialistes, de manière très différente.

Sur cette deuxième fraction ou deuxième front, l'analyse critique contre les formes de la démocratie bourgeoise était claire, ses limites dans l'idéologie dite de la « démocratie universelle », une démocratie sans adjectifs. Les limites de l'action développementaliste, les limites de la "stimulation de la consommation", du "renforcement de la classe C", qui sans la théorie de la révolution brésilienne a succombé ont l'idéologie néolibérale, les limites de la construction des luttes avec la bourgeoisie dans différents espaces de la société . Affirmer le socialisme sur ce second front signifiait nier le rôle moteur de la social-démocratie dans la lutte, et montrer les limites de la cohabitation et de la conciliation de classe, là où la bourgeoisie maintient son pouvoir politique et économique dans la société brésilienne.

Un autre front opérationnel avec des travailleurs stratégiques, aussi contre le fascisme, l'impérialisme et le capitalisme, et aussi socialiste. Ce troisième front, ou troisième front, cherche à dépasser l'unité maximale, le débat sur le socialisme, mais cherche à créer les conditions stratégiques pour mener une confrontation pratique avec la bourgeoisie. C'est aussi l'analyse des affaires «communes» et publiques, la lutte contre les inégalités économiques et sociales, mais va bien au-delà du débat de la démocratie comme valeur universelle; institutions et l'état de droit démocratique. Et son dépassement qui indique la construction du front socialiste, dont le rôle est l'unification de la classe face au fascisme, à l'impérialisme et au capitalisme, ennemis de la révolution brésilienne, mais avec la construction du troisième front, veut opérationnaliser la confrontation stratégique.

Un front plus petit et restreint, qui a opéré sous les pétroliers pendant cette courte période 2012 – 2017, opérationnel et stratégique, améliorant le PUI dans son caractère stratégique et le PUA, un pacte d'unité et d'action, comme base d'un commandement stratégique général des travailleurs, la CGT; 'pour atterrir localement l'ennemi capitaliste mondial et finaliser sa capacité d'attaque et de défense'; cet objectif majeur du troisième front ne peut être compris que dans la logique des travailleurs qui ont une « haute centralité avec une importance combinée » dans la confrontation globale et principalement locale avec le capitalisme.

Ainsi, par l'unité, l'unité stratégique, le mouvement politique de masse peut se construire et la partie la plus dynamique de la périphérie peut être intégrée. Sans structure centrale pour ce faire, cela devient beaucoup plus difficile comme nous l'avons vu. Dans le chapitre sur les aériens nous avons montré combien il était difficile de faire fonctionner cette unité stratégique. L'implication des travailleurs informels, précaires et périphériques sur la base de l'action stratégique organisée; le front opérationnel de classe, des ouvriers des transports, déterminant organisationnel stratégique sur le front social, dans le groupe de la classe ouvrière insurgée en grève générale.

L'expérience du syndicat des travailleurs du pétrole à Rio de Janeiro en tant que syndicat 'parapluie' pour d'autres syndicats, mouvements populaires et pour les jeunes en lutte, a couvert toute la période de luttes montantes de 2012 à 2017, mais malheureusement les travailleurs du pétrole n'ont participé à aucune confrontation ou action dans le jour de la grève générale du 28 avril 2017. L'union des grandes luttes était « engluée » dans des conflits internes, y compris électoraux, ce qui signifiait d'une part un gain de renouveau syndical, plus proche de la catégorie, d'autre part cela signifiait aussi sectarisme, éloignement des luttes générales, et malheureusement l'affaiblissement de la grève générale d'avril 2017. La période d'essor populaire sous l'industrie pétrolière se termine avec la grève générale d'avril 2017.

Dans cette période 2012-2017 nos recherches peuvent observer le débat contre le fascisme, l'impérialisme et le capitalisme, avec la lutte pour le patrimoine public, le message du pouvoir populaire et le processus d'agglutination de classe l'emportèrent avec l'action d'une structure de classe, d'une avant-garde cohérente et de des actions d'organisation dans des domaines stratégiques prédéterminés.



Notre étude explore ce processus, à travers des entretiens et des études de cas, démontrant que la constitution d'un front ouvrier pour la classe ouvrière doit nécessairement s'ajouter à la construction d'un front socialiste et pour la construction d'un front opérationnel pour la confrontation du système capitaliste dans la lutte concrète dans la lutte des classes ; de l'expérience réussie du «parapluie pétrolier» dans les grèves, dans les actions de rue, dans les occupations d'espaces publics pour les manifestations ; dans la confrontation directe contre la gestion des Petrobras dans les «ventes aux enchères de pétrole», impliquant la lutte populaire basée sur le message du patrimoine public, compris dans la confrontation contre l'armée.

« Le combat pour la défense de Petrobras va bien au-delà du syndicat des travailleurs du pétrole, il faut récupérer 'la campagne du pétrole' pour dialoguer avec toute la classe ouvrière au Brésil. Les travailleurs du pétrole ont une responsabilité lorsqu'il s'agit d'amener les masses les plus précaires et périphériques à l'affrontement central contre le capital dans notre État dans les endroits les plus difficiles. Mais aussi conduire les secteurs les plus dynamiques et stratégiques pour mettre l'économie à l'arrêt. Quant à la campagne pétrolière, elle peut nous faire débattre avec l'ensemble de la société. Le prix du gasoil, le prix élevé, le pouvoir d'achat, le prix du gaz de cuisine à un réal, tout cela peut nous rapprocher du travailleur ordinaire et inorganisé, et ainsi préparer d'autres luttes communes. Mais cela ne sera possible que si les travailleurs du pétrole sont capables d'aider à créer un mouvement politique de masse sans sectarisme, sans dirigisme, sans diviser la classe ouvrière. <sup>94</sup>»

Notre enquête montre qu'à cette époque 2012-2017 il y a eu, dès l'union des fronts populaires, l'existence d'un syndicat classiste galvanisant et opérant les luttes populaires; ce qui signifiait le renforcement de la lutte concrète dans la lutte des classes à Rio de Janeiro ; mais malheureusement, les luttes des syndicats les plus stratégiques étaient largement hors de la partie opérationnelle de cette lutte, PUI et PUA, en particulier dans sa plus grande montée en 2017, voire dans les actes les plus divers, de l'occupation des aéroports avec MST (sans terres), FIST, (travailleurs sans toit) mouvements populaires, aviation, précaire, contre privatisations et enchères, etc.

---

<sup>94</sup> Entretien avec André de Paula, coordinateur du front internationaliste des sans-abri FIST, qui, avec le MST, le mouvement des sans-terre, a été le plus grand partenaire des travailleurs du pétrole de Sindipetro RJ dans les luttes entre 2012 et 2017.

Bien qu'il s'agisse d'un mouvement insuffisant et non pérenne, il était très important de démontrer l'importance d'avoir une « structure centrale » pour galvaniser les syndicats, les mouvements populaires et la jeunesse, en dessous, dans la partie opérationnelle des centrales syndicales et du parti, et les pétroliers de la région métropolitaine remplissaient cette tâche à Rio de Janeiro. De plus, les ouvriers du pétrole ont montré que cette structure peut aider à trouver « les secteurs les plus dynamiques » de l'avant-garde et des masses pour créer un 'raccourci' dans la construction de la grève générale.

Les ouvriers du pétrole aussi, en créant encore le "front le plus dynamique" formé par les ouvriers du transport stratégique, nous montrent qu'il est possible de créer un troisième front, au-delà de la 'social-démocratie', au-delà du débat socialiste, pour vraiment affronter les capitalistes à l'endroit le plus sensible de la chaîne d'approvisionnement mondiale et locale du mode de production et de circulation capitaliste.

Entre 2012 et 2017, les travailleurs du pétrole de Rio Janeiro ont personnifié la tentative de construire une structure faïtière ou de référence pour d'autres syndicats stratégiques, ou le "raccourci", pour arrêter les catégories qui ont le potentiel d'arrêter plus facilement l'économie mondiale - locale, bus chauffeurs, ouvriers du transport, avec un accent sur l'expérience pétrolière – les aériens, avec l'occupation des aéroports, et la réalisation du livret pétrolier – et des aériens. Où nous avons également pu vérifier « le manque d'expérience triangulaire » : les transports, les travailleurs du pétrole et les travailleurs ruraux avec leur élément le plus important et manquant de manière combinée. Bien que les chauffeurs de bus aient connu leur ascension à partir de 2014, il n'a jamais été possible de combiner cela avec les pétroliers et la masse des forces populaires.

Analyse aussi souvent l'ensemble des travailleurs stratégiques, et notamment les travailleurs du pétrole. Lors de la vente aux enchères du pétrole du gouvernement Dilma, les travailleurs du pétrole ont réussi à placer au sein du syndicat : la masse inorganisée et la base pétrolière organisée avec des travailleurs syndiqués dans les transports et les zones stratégiques. La question se pose selon trois axes : dans l'unité des fronts populaires, la difficulté dans l'après-2017 et 2018 pour les travailleurs du pétrole de RJ d'être l'espace « d'accueil » de la démocratie et la campagne pétrolière du sectarisme ; la difficulté des travailleurs du pétrole à faire le débat non sectaire du socialisme dans l'espace pétrolier en vue de créer un socialisme opératif pour affronter le capital dans son attaque contre le monde du travail.

Et en même temps promouvoir l'espace de débat de la révolution brésilienne liée à une nouvelle campagne pétrolière au 21ème siècle ; la difficulté pour les pétroliers de prendre par le "raccourci" et d'investir massivement en liaison avec les autoroutes et de faire échec et mat. En ce sens, cette enquête a cherché des ressources pour comprendre ce phénomène et entreprendre la construction d'un documentaire intitulé : « Générations communistes de pétroliers » dans un cercle de discussion. Avec la mort du grand pétrolier de l'État de Rio de Janeiro en 2022 Dinarco Reis Filho, cette tentative est devenue plus difficile à faire, mais la planification se poursuit pour de futures études. « Parce que le difficile, mes amis, c'est de vivre pour la révolution, plus difficile que d'en mourir de façon spectaculaire <sup>95</sup> » Il est très important de comprendre les différences entre trois générations de pétroliers et donc de comprendre pourquoi la construction de l'unité entre 2012 – 2017 a été très difficile, et de comprendre encore plus pourquoi il y a aujourd'hui le défi de retrouver ce protagonisme.

« Quand je suis sorti de la jeunesse pour devenir ouvrier du pétrole, ce choix n'était pas qu'individuel, il s'est fait au sein du parti communiste. Je mettrais à profit mes compétences individuelles, je mettrais en commun mes compétences politiques et je combinerais des améliorations dans ma vie individuelle et familiale, mais aussi politique et partisane. En tant que jeune homme et en tant que travailleur du pétrole, j'ai vécu tous les grands moments de la lutte pour le pétrole au Brésil. Jusqu'en 1964, nous avons fait tellement de choses qu'il est impossible de dire à quel point nous étions forts. Il y avait environ 200 cadres préparés au Brésil au sein du parti communiste. La formation, les débats sur la révolution brésilienne, notre contact avec la société, la prise de conscience de la catégorie pétrolière nous ont mis au premier rang des travailleurs brésiliens, et par solidarité, nous avons aidé à organiser les travailleurs les plus précaires. À Duque de Caxias, à la périphérie de la ville de Rio de Janeiro, nous avons construit de nombreux combats, nous avons combattu au niveau national et nous avons été la première catégorie à toucher le treizième salaire, que nous avons appelé « natalina ».

Nos conversations avec les travailleurs sur le lieu de travail, à l'heure du déjeuner à la raffinerie, dans les lieux d'habitation, dans les lieux de concentration des pétroliers, s'accompagnaient d'un travail de sensibilisation de toute la société, car nous nous disputons les espaces de gouvernement.

---

<sup>95</sup> AMADO, Jorge, 1946, <https://www.marxists.org/portugues/amado/1946/homens/03.htm>

... Nous étions les protagonistes du plus grand mouvement populaire pour une campagne nationale - la campagne du pétrole - cela n'aurait pas été possible sans les conseils ouvriers à la base qui existaient, sans tous les cadres qui se tenaient à mes côtés dans l'organisation, sans processus de renouvellement, un syndicat qui nous a rendus responsables du secteur pétrolier, mais aussi des travailleurs du Brésil. Notre lutte pour le pétrole appartenait à la classe ouvrière et nous avons une grande responsabilité dans la construction du pouvoir populaire au Brésil.<sup>96</sup>» « Dans les années 1970 et 1980, mais aussi dans les années 1980, notre lutte se situait dans la lutte des travailleurs au Brésil. La lutte pour la démocratie a fini par reléguer les autres luttes au second plan. Nous n'avons pas pu débattre de la révolution brésilienne de la même manière que l'avait fait la génération des années 1940, 1950 et 1960, le socialisme, la réflexion sur les problèmes brésiliens dans le débat sur la révolution brésilienne ont été fortement attaqués par les néolibéraux, et cela a également eu un impact notre travail organisationnel; il y avait quand même aux moins 20 bons cadres dans le parti communiste. Cela peut sembler peu par rapport aux centaines de cadres de travailleurs des tramways du passé, mais il y avait d'autres cadres dans l'ensemble de la gauche brésilienne, et cela nous a permis de construire de grandes grèves et de grandes luttes. Nous, les travailleurs du pétrole de cette génération, cherchons à contribuer à une Petrobras forte, avec un engagement envers la catégorie, mais aussi envers l'ensemble de la classe ouvrière au Brésil, en maintenant notre structure unitaire.<sup>97</sup>»

« La lutte des pétroliers dans les années 2000, bien que nous ayons réalisé de nombreuses avancées, a également été marquée par de nombreux revers. Nous avons vu une forme de privatisation de Petrobras depuis les années 1990 qui a avancé dans les années 2000 et 2010 malgré nos luttes. Nous avons réussi à faire un renouveau syndical avec les travailleurs du pétrole, nous travaillons autour de 10 cadres nationaux, malgré toutes les difficultés que nous avons avancées. Mais le sectarisme, l'absence d'une structure nationale unifiée, en grande partie à cause de la représentation de la CUT social-démocrate, mais aussi à cause de notre raison de ne pas avoir surmonté les obstacles qui entravaient notre unité, nous avons assisté au démantèlement de la grande raffinerie COMPERJ à Itaboraí dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, nous avons assisté à la vente des actifs de l'entreprise, à la privatisation des raffineries, etc.

---

<sup>96</sup> Entretien avec Dinarco Reis Filho, dirigeant syndical pétrolier chez lui à Niterói en 2019

<sup>97</sup> Entretien avec Genobre, actuel dirigeant du syndicat des travailleurs du pétrole à Caxias en 2019

Tout a empiré sous le gouvernement Bolsonaro. La réforme syndicale du gouvernement Temer a aussi affaibli nos structures. Mais aujourd'hui, nous sommes sûrs que pour construire le "raccourci" de la grève générale à travers notre protagonisme stratégique, à partir de nos structures, nous devons vaincre le sectarisme, construire une certaine forme d'unité nationale, avec l'ensemble des syndicats stratégiques, et avec la masse ouvrière dans son ensemble, abritant ses secteurs les plus dynamiques sous nos structures. Si nous ne sommes forts que dans notre catégorie, nous contredirons notre histoire, qui est de lutter avec tous les travailleurs du Brésil <sup>98</sup>»

« Je suis ici dans cette grève des camionneurs parce que je crois que notre lutte est une, il ne nous sera pas possible de mener des grèves nationales seules car nous serons vaincus. Désormais, toutes nos grèves doivent chercher à se construire avec tous ceux qui croient en une Petrobras publique, étatique, génératrice de richesses pour le Brésil et la classe ouvrière brésilienne, et sous le contrôle des travailleurs du pétrole. <sup>99</sup>»

« Il n'y a pas de victoire pour les pétroliers seuls, il va falloir se réinventer et panser nos plaies. Apprendre des secteurs les plus forts et les plus stratégiques et inviter tout le monde dans nos structures apparemment très fortes, mais qui se sont affaiblies ces dernières années. L'objectif de la bourgeoisie est de détruire Petrobras et nous ne pourrons pas le sauver seuls. Plus nous renforçons les partenariats avec les travailleurs les plus stratégiques, maritimes, portuaires, ferroviaires, camionneurs, chauffeurs de bus ; plus nous retrouverons notre partenariat avec le MST des travailleurs sans terres, le MTST des travailleurs sans abri et autres, avec les chômeurs, les précaires et les périphériques, plus nous ferons entendre l'agenda pétrolier dans l'ensemble des revendications de la classe ouvrière dans tous les espaces de pouvoir de ce pays.

Seules nos structures au service de la création du pouvoir populaire, débattant de la révolution brésilienne, peuvent émouvoir les masses dans leur politique et leur pouvoir.

---

<sup>98</sup> Entretien avec Gustavo Marun, dirigeant du syndicat des travailleurs du pétrole de Rio de Janeiro en 2019

<sup>99</sup> Entretien avec Eduardo Caetano, dirigeant du syndicat des travailleurs du pétrole de Rio de Janeiro en 2021

La nouvelle génération de travailleurs du pétrole assume les tâches inachevées de la révolution brésilienne. Nous devons amener tous nos ennemis là où nous pouvons le mieux les affronter, en pratique, notre unité doit construire une puissance à la hauteur de notre position la plus stratégique. Nous avons une double responsabilité, partager la richesse que le pétrole génère dans ce pays ; et de l'autre côté, rejoignez tout le monde dans le même combat.<sup>100</sup> »

▪ La construction de la « campagne du pétrole » à travers l'union des fronts populaires et l'exemple de la construction de l'unité pétrolière

Les travailleurs du pétrole, travailleurs du nationalisme brésilien, nés et mis à part pour créer un projet national populaire, générateurs de développement et de technologie, précurseurs de la lutte contre les négationnistes brésiliens, qui ont insisté pour dire qu'il n'y avait pas de pétrole au Brésil et c'est pourquoi les Brésiliens étaient pauvres. Travailleurs de la stratégie et de l'énergie, créateurs de richesse nationale au XXI<sup>e</sup> siècle, issus des anciens cycles de matières premières connues, 'pau brasil', sucre, or, café, soja, pétrole brut.

Les bourgeois (propriétaires des moyens de production) construisent l'inégalité brésilienne en condamnant la construction de l'égalité et la construction de l'unité de la classe ouvrière. Le rôle du syndicat des travailleurs du pétrole de Rio de Janeiro a été historiquement d'aller "à contre-courant" et d'unifier les luttes, de construire des stratégies et des tactiques de cette unité dans ses murs, de chercher à unir le mouvement syndical le plus fragile du point de vue, et en cela centralement le secteur des transports, pour fédérer plus tard aussi les mouvements populaires et les paysans, et pendant longtemps, même les militaires. La campagne pétrolière a été menée au milieu des militaires au Brésil. La construction de cette unité est également usée et bâtie, en premier lieu, sur une théorie à large front, mais dans les limites de la classe ouvrière, qui remplit son auditorium de 300 personnes. Dans l'auditorium des ouvriers du pétrole à Rio de Janeiro, de nombreuses réunions se sont tenues entre 2012 et 2017, comme elles se sont tenues entre 1953 et 1964. Entre 2012 et 2017 le profil était très différent, ça colle à tout, du militant d'un, aux grands mouvements d'avant-garde et de masse basés sur des partis, des syndicats et des mouvements populaires de plus grandes radicalités et sous la plus grande insertion sous le nouveau syndicalisme des 40 dernières années.

---

<sup>100</sup> Entretien avec Wesley, dirigeant du syndicat des travailleurs du pétrole de Rio de Janeiro en 2022

Les murs du syndicat des travailleurs du pétrole de Rio de Janeiro racontent une histoire (l'histoire de la création de Petrobras est écrite sur les murs du syndicat). Et là, toute forme de social-démocratie s'adapte, en ce sens très bienvenue ; si les théories de la « démocratie universelle » de Carlos Nelson et Leandro Konder s'expriment comme un bien partagé et humaniste, il y a des humanistes, des sociaux-démocrates, des anarchistes et des socialistes et des communistes.

Mais comme nous l'avons expliqué, principalement à travers les luttes à partir de 2013, portées par les voyages de juin 2013, la construction de l'affrontement de rupture, face au fascisme, à l'impérialisme et au capitalisme, la construction d'un second front au sein du premier, épuré et prêt à discuter et débattre de la nature radicale de la révolution brésilienne, un front qui, dans les caractéristiques brésiennes, reprend « le programme pétrolier brésilien » pour être compris par les masses de travailleurs brésiliens, par le peuple brésilien à partir de la théorie de la révolution brésilienne sur le socialisme avant. À travers la construction de la lutte pour que tout le pétrole « soit à nous », la campagne pétrolière, la révolution brésilienne est profondément débattue. Bien qu'à ses débuts, ce débat est toujours là.

La grande contribution de ce front, également à partir de 2013, a été de comprendre que ce débat ne peut être clos sans être opéré, d'où la nécessité de construire un nouveau front stratégique d'avant-garde au sein du front populaire et aussi au sein du front socialiste, l'opératif vient après le front socialiste pour lequel la théorie de la révolution brésilienne est débattue de manière exhaustive. Le dernier front opératif est le front de praxis opéré par les travailleurs de la stratégie et des transports et enfin par les chauffeurs de bus.

Mais avant cela, il est fondamentalement structuré sur la capacité locale à débarquer l'ennemi et son attaque habile localement, à travers une défense profonde telle que la défense du pétrole dans 'le présel' (pré sal) chassée des structures des ouvriers du pétrole de Rio de Janeiro' syndicat.

La capacité à réunir les plus stratégiques pour stopper localement la circulation et la production des biens mondiale et pour stopper localement la circulation des personnes configure une double attaque contre le capital mondial et local, et signifie aussi la possibilité pratique de gagner dans la construction de l'économie générale. grève et peut être insurrectionnelle si les conditions objectives et subjectives sont données.

Le mariage dans la situation actuelle des exportations de matières premières et de la production brésilienne dans le capitalisme mondialisé signifie que la construction d'un dernier front, qui s'il est organisé et structuré, pourrait stopper localement la production mondiale en rapprochant les catégories stratégiques, le transport avec le protagonisme métropolitain des chauffeurs de bus. Pour enfin à travers le décor, mais surtout des chauffeurs de bus au bout de ce "raccourci", atteindre le cœur des exploités ouvriers, empêchant la classe ouvrière de se rendre au travail. Le droit « d'aller et venir » de la bourgeoisie est confronté à l'entrave de « l'obligation de ne pas avoir faim et d'aller et venir » de la classe ouvrière. dans la construction du mouvement politique des travailleurs périphériques et non organisés à la base générale. Le mouvement stratégique pour débarquer l'ennemi ne sera victorieux qu'en impliquant dans ce mouvement les masses laborieuses sales des patrons d'aujourd'hui, mais avec des possibilités d'être le sujet de la révolution brésilienne.

Les ouvriers du pétrole sont dans les conditions actuelles de l'agencement du capitalisme à Rio de Janeiro, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, mais encore plus fortement parce qu'ils sont les plus stratégiquement placés « de la structure », les plus capables de renforcer leurs structures et leurs révisions en ont pour tout le monde. La région métropolitaine de Rio de Janeiro est la région de travail dans l'arrangement actuel du capitalisme au Brésil. Et la structure du pouvoir et du pétrole est par référence, et peut abriter la jonction du projet pétrolier avec la révolution brésilienne, avec les classes les plus stratégiques pour, par la solidarité, accéder au débat pour construire un mouvement politique de masse, à la fois pour décrocher le capitaliste ennemi d'une défense organisée et pratique de la révolution brésilienne.

Les ouvriers du pétrole nous donnent enfin la possibilité de faire un pas en avant et opératif au-delà de la critique stratégique, en entrant aussi dans une critique du travail organisationnel critique, de l'agitation classique et de la propagande et de l'organisation révolutionnaire.

Nous pouvons enquêter, opposer nos prémisses, et à travers elles nous pouvons étudier la juste mesure entre l'opportunisme que nous avons critiqué au début du deuxième chapitre, et aussi pointer une critique du gauchisme qui n'organise pas l'ancrage définitif de l'ennemi par la production d'une défense organisée et en profondeur.



Comprendre la construction de la « centralité » chez les chauffeurs de bus, de l'action dans le « goulot d'étranglement logistique » du port ; se compléter par la construction d'un « raccourci stratégique » vers la grève générale, où la domination du territoire par les forces populaires, issues des structures les plus fortes, joue un rôle « central ». Comprendre « la centralité pétrolière » en matière d'unité et de programme est un défi.

La construction d'un « raccourci » des pétroliers agissant de concert avec les marins, les dockers, les camionneurs et les aériens, mais se complétant avec les chauffeurs de bus, met la bourgeoisie dans une situation difficile. « La construction de la grève pétrolière dans l'analyse du 'raccourci et de l'essence', 15 jours si elle est faite uniquement par les travailleurs du pétrole pour générer un impact complet sur la société, diminue à 3 jours avec les travailleurs off shore dans les activités fluviales, et avec les camionneurs ; et aussi pendant 2 jours avec tous les travailleurs des transports, notamment ceux de la région métropolitaine ; mais finalement diminue à un jour, l'impact lorsqu'il est donné par les chauffeurs de bus, dans la zone métropolitaine et les (villes cibles).

Reprendre le travail du maître sur l'unité des forces populaires avec le protagonisme syndical ; et rassemblant l'expérience 'des formateurs de formateurs de la GLU', l'université du travail, nous avons entrepris une étude des chaînes logistiques mondiales, en raison de la nécessité de « débarquer » la mondialisation parrainée par la bourgeoisie. La question se pose sur trois axes : dans l'unité des fronts populaires, la difficulté dans l'après 2018 pour les travailleurs du pétrole de RJ d'être l'espace « d'accueil » de la démocratie et la campagne pétrolière du sectarisme ; la difficulté des travailleurs du pétrole à mener le débat non sectaire du socialisme dans l'espace pétrolier en vue de créer un socialisme opératif pour affronter le capital dans son attaque contre le monde du travail, et en même temps promouvoir l'espace de débat de la révolution brésilienne liée à une nouvelle campagne pétrolière au XXI<sup>e</sup> siècle ; la difficulté des travailleurs du pétrole à construire le 'raccourci' et à investir massivement en lien avec les chauffeurs de bus pour agir directement sur la logistique globale et locale du système, et ainsi faire échec et mat.

La capacité à réunir les plus stratégiques pour stopper localement la circulation et la production des biens mondiale et pour stopper localement la circulation des personnes configure une double attaque contre le capital mondial et local, et signifie aussi la possibilité pratique de gagner dans la construction de l'économie générale. grève et peut-être insurrectionnelle si les conditions objectives et subjectives sont données.

La construction de l'accumulation du pouvoir populaire est, dans ce cas, directement liée à la capacité d'agir depuis « une structure centrale » dans la région métropolitaine. Le mariage dans la situation actuelle des exportations de matières premières et de la production brésilienne dans le capitalisme mondialisé signifie que la construction d'un dernier front peut stopper localement la production mondiale en rejoignant des catégories stratégiques, et agir dans la construction du mouvement politique des travailleurs périphériques et inorganisés au sens large. base, impliquant les masses laborieuses dans ce mouvement.

La masse ouvrière dans son secteur le plus dynamique, « abritée » par la structure pétrolière, ainsi que les travailleurs stratégiques, débat de la campagne pétrolière dans toutes les sphères de la société, y compris l'armée, comme sujet de la révolution brésilienne. Les travailleurs du pétrole sont dans les conditions actuelles de l'arrangement du capitalisme de Rio de Janeiro, en particulier dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, la région de travail du pétrole qui, par référence, peut abriter la jonction du projet pétrolier avec la révolution brésilienne, avec les classes les plus stratégiques pour la solidarité réalise un mouvement politique de masse et fondent l'ennemi capitaliste à partir d'une défense organisée et pratique de la révolution brésilienne.

Les travailleurs du pétrole nous donnent enfin la possibilité de faire un pas en avant et opératif au-delà de la critique stratégique, en entrant également dans une critique du travail critique de base, de l'agitation et de la propagande classique dans l'organisation révolutionnaire. La classe ouvrière dans son ensemble peut, à travers la structure des travailleurs du pétrole et à partir de son secteur le plus stratégique, y compris les plus précaires dans son secteur la plus dynamique - peut construire la juste mesure - construire l'unité, entre l'opportunisme que nous avons critiqué au début du deuxième chapitre, et aussi de pointer une critique du gauchisme qui n'organise pas l'ancrage définitif de l'ennemi par la production d'une défense organisée et profonde.

Mário Victor, auteur de 'La bataille du pétrole brésilien' ouvre son livre par la page suivante : « pour des millions de Latino-Américains et d'Afro-Asiatiques, différents par la couleur, la langue et les coutumes, mais égaux dans le même problème universel : l'indépendance<sup>101</sup> ».

---

<sup>101</sup> (VICTOR, Mário, A batalha do petróleo brasileiro, Civilização Brasileira, 1991, Rio de Janeiro, p. 2)

Cette phrase fait le lien entre la partie qui se termine et la partie qui commence dans ce chapitre. Nous allons traiter de l'unité dans la plus grande campagne ouvrière menée dans ce pays : la création de Petrobras, et tenter d'expliquer comment ce mouvement ouvrier a constitué un mouvement politique de masse dans la société, atteignant dans son ensemble, sans jamais cesser être un mouvement ouvrier, nationaliste, internationaliste et radicalement ancré dans les intérêts de la classe ouvrière au Brésil, qui s'exprime à travers lui dans la diversité de l'unité, dans la composition des forces et dans l'objectif plus large. L'énergie exprimée dans le mouvement qui garantissait l'énergie du Brésil. À travers elle, nous débattons de l'union par fronts populaires, à travers l'étude des pétroliers classique en les comparant aux pétroliers dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro entre 2012 - 2017.

« Dans la première quinzaine de mai 1947, l'opinion publique nationale s'orienté vers deux questions d'importance transcendante dans le contexte de la vie politique et économique du pays. Le 7 de ce mois, la Cour supérieure électorale interdisent le fonctionnement du parti communiste. Le 21 mai, le général Juarez Távora a lancé les débats sur le problème du pétrole pour l'auditorium du club militaire. Le 7 juin, les députés communistes Maurício Grabois, Gregório Bezerra, Henrique Oest, José Maria Crispim, Jorge Amado, Abílio Fernandes, Diógenes Arruda ont souscrit, à la chambre fédérale, au projet n° 422, rédigés par leur collègue Carlos Marighela, qui établissait ' le régime juridique des gisements pétroliers, des gaz naturels issus des roches bitumineuses et pyrobitumineuses ». Article premier - les gisements de pétrole et de gaz naturel existant sur le territoire national appartiennent à l'Union, en tant que domaine privé imprescriptible.

Le 13 juin, le « journal des débats » publie une collaboration de Roberval de Rezende, dans laquelle il dit qu'il ne fait plus aucun doute que « les monopoles américains veulent s'emparer de notre pétrole ». Cet article a été le premier signal d'alarme du peuple brésilien et a abouti à la campagne "le pétrole est à nous". Le 18 juin, Matos Pimenta, Plínio Castanheda et Mário de Brito ont sous-écrit un article intitulé : « notre projet et l'avenir du Brésil », qui représentait une position prise par ce séminaire sur le problème; les États-Unis – se sont largement enrichis du pétrole vénézuélien ; La Hollande avec du pétrole indonésien et l'Angleterre avec du pétrole irakien. Et les peuples du Venezuela, d'Indonésie et d'Irak, dotés de fabuleuses richesses pétrolières, sont parmi les plus pauvres du monde, avec un niveau de vie très bas.

Pourquoi? Parce que le fruit de sa richesse pétrolière est emporté à l'étranger par les trusts étrangers qui l'exploitent.<sup>102</sup> Le 3 octobre, le président Getúlio Vargas a sanctionné le projet Petrobras, devenant la loi actuelle de 2004. ainsi, aux justes revendications du peuple brésilien. Ce jour-là, le Brésil est sorti vainqueur de cette lutte contre les trusts, comme un avertissement à l'impérialisme économique des nations puissantes, ajustées dans leurs objectifs avec ces mêmes trusts.

Une défaite qui s'inscrira dans les pages de la chronique pétrolière en exemple aux peuples latino-américains et afro-asiatiques dans la lutte pour leur indépendance. Le 3 octobre 1953, le peuple brésilien a gagné le respect et l'admiration des peuples civilisés, car la civilisation de ces mêmes peuples s'est aussi construite sous la défense et la surveillance de leurs intérêts. C'était la fin de la plus grande campagne civique de notre histoire, comme une gloire pour les générations présentes et un exemple pour les générations futures »

Lincoln Penna fait des critiques pertinentes de la campagne pétrolière, mais reconnaît sa grande importance mobilisatrice et la relation entre le PCB et Petrobras, notamment dans la lutte contre l'impérialisme. La question qui se pose est celle de l'issue de la lutte contre le capitalisme. Cette critique que nous voulons placer au cœur de notre travail, un syndicat peut être large dans une campagne grandiose, et il n'y avait pas plus grand que cela, mais avec cette "campagne", la prochaine étape proposée est qu'un "petit syndicat" peut débattre du socialisme, et d'un "autre syndicat" encore plus petit, peut efficacement combattre stratégiquement à partir d'un mouvement stratégique pour affronter et vaincre l'ennemi dans la question de la "campagne", en même temps, que dans le même mouvement, on peut lutter ensemble pour le socialisme, par l'accumulation et le pas franchi « dans la campagne ».

En ce sens, Penna a raison, quand sur cet aspect précis, il souligne que Petrobras avait dans son héritage "un profil technique et non un générateur essentiel de progrès pour le Brésil, et le PCB, battu en 1964, n'a pas compris que la lutte contre l'impérialisme et le fascisme, cela s'est fait en plaçant la question du capitalisme au centre des actions, donc des actions sans coalition avec la bourgeoisie nationale.

---

<sup>102</sup> (VICTOR, Mário, A batalha do petróleo brasileiro, Civilização Brasileira, 1991, Rio de JANEIRO, pags. 192, 195, 197, 401)

« Un grand nombre d'organisations ont été formées alors qu'un plus grand nombre de personnes étaient touchées par le mouvement « le pétrole est à nous ». Le PCB a créé, avec d'autres forces et personnalités, le centre d'études et de défense du pétrole et de l'économie nationale, regroupant des militants du Parti lié aux activités technico-scientifiques, des intellectuels, des professionnels libéraux et toute personne qui se sentait identifiée à la nécessité de transformer la dépendance. relations avec les grandes puissances. La lutte pour le monopole pétrolier d'État, ainsi que les drapeaux de défense de notre souveraineté nationale, n'ont pas empêché les communistes de continuer, en tant que défenseurs des travailleurs, justiciers, faces aux abus découlant des relations de travail.<sup>103</sup> C'est ainsi que le rapprochement avec les ouvriers, jusqu'alors écarté, devient commode, au vu des intérêts de la classe ouvrière parlant plus fort que des désaccords de posture entre ces deux segments qui se disputaient les syndicats. La résolution syndicale de 1952 a ouvert la possibilité d'alliances avec le labour, là où c'était possible. Et cela a été possible à São Paulo, lors de la grande grève ouvrière qui a arrêté la production dans divers secteurs du monde du travail au milieu de l'année 1953 combattifs, transformée en véritables champs de bataille : cavalerie, militaires, troupes de choc, police civile. Mais après tout, pour quoi les travailleurs se battent-ils ? Ils se battent, tout d'abord, parce que dans le moment historique auquel nous assistons, ils sont responsables non seulement des intérêts de la classe ouvrière elle-même, mais aussi des intérêts de toute l'énorme masse semi-prolétarienne et semi-bourgeoise en voie de prolétarianisation. Ils luttent encore, car c'est la condition même d'une classe qui, en raison de son caractère révolutionnaire et dirigeant, se voit confier la tâche glorieuse d'indiquer la direction de l'humanité dans les années à venir<sup>104</sup> »

À ce moment, la lutte anti-impérialiste était plus accentuée, car on croyait que la lutte socialiste sortirait plus facilement si les «obstacles impérialistes» étaient supprimés, il y avait une grande confiance dans «l'aube socialiste» et dans la certitude de sa victoire. Pendant ce temps, des victoires concrètes et palpables se construisaient. « C'est tout au long de l'année 1953 que la campagne atteint son point d'inflexion maximal, parcourant les rues, pénétrant les milieux plus réservés des clubs et des organisations professionnelles ou syndicales et parcourant nerveusement le congrès national.

---

<sup>103</sup> PENNA, Lincoln, Caminhos da soberania nacional, E papers, 2018, Rio de Janeiro, pag 185

<sup>104</sup> PENNA, Lincoln, Caminhos da soberania nacional, E papers, 2018, Rio de Janeiro, pag 186

Objet permanent des principaux périodiques. Les communistes ont mis en œuvre une politique d'alliance avec les secteurs nationalistes tant au parlement que dans les corporations militaires. Une fois l'étape de constitution de l'entreprise publique passée, une autre s'ouvrait, celle de son affirmation effective et de sa consolidation. Il était donc impératif que les forces qui avaient réalisé conjointement la grande date du 3 octobre 1953 restent organisées. À cette fin, les communistes redoublèrent d'efforts et créèrent un organisme pluraliste voué exclusivement à la défense permanente de cette conquête et d'autres qui devraient suivre Petrobras. La Ligue nationale d'émancipation (LEN) est créée <sup>105</sup> ».

Et les communistes ont réussi à forger la notion de nationalisme dans la notion de création de Petrobras, et au-delà, mettant de l'autre côté ceux qui ne défendaient pas Petrobras à une époque où être nationaliste était important pour le pays. En ayant tous les libéraux étiquetés « antipatriotiques », le PCB a pu mobiliser la base, l'éduquer et la faire combattre ; mais on peut aussi formuler quelques critiques. En « intensifiant la lutte patriotique pour l'émancipation nationale », la notion de socialisme et son « contrôle de la production » étaient subordonnés et je dirais subalternes, priver ce débat est en ce sens le plus néfaste, même si des victoires concrètes comme la grande victoire à Petrobras. Avec une Petrobras aujourd'hui totalement focalisée sur « les bénéfices de ses actionnaires », on voit que si la lutte pour le contrôle des moyens de production n'est pas gagnée, toute victoire est partielle.

« Si le mouvement déclenché au Brésil en faveur de Petrobras est devenu, sans aucune faveur, le mouvement le plus intense de défense de la souveraineté nationale, non seulement parce qu'il a réussi mais parce qu'il a réuni les forces vives de la nation, il est naturel que les directions le pays ait pris après 1953 <sup>106</sup> ».

La réponse simple serait : une Petrobras du capital et presque détruite en 2022, et deux coups d'État qui ont affaibli les forces de la classe ouvrière au Brésil et surtout les communistes. Mais la bonne réponse est que beaucoup de luttes et de victoires partielles ont été construites durant cette période, et que le fait même que la « campagne pétrolière » ait existé, devient déjà quelque chose à célébrer et à étudier.

---

<sup>105</sup> PENNA, Lincoln, Caminhos da soberania nacional, E papers, 2018, Rio de Janeiro, pag 187

<sup>106</sup> PENNA, Lincoln, Caminhos da soberania nacional, E papers, 2018, Rio de Janeiro, pag 200, 207

‘La question qui se pose aujourd'hui est de savoir si la souveraineté nationale a pris une nouvelle dimension ou si elle a simplement cessé d'avoir cette primauté qui lui était jusqu'alors attribuée tant par les dirigeants de la plus grande entreprise monopolistique que par les communistes’. La réponse au 21<sup>e</sup> siècle est que le socialisme est la réponse au 21<sup>e</sup> siècle, et que, par conséquent, la question de Petrobras et la révolution brésilienne obéissent à cette centralité, y compris l'unité qui se forme pour lutter pour les deux. Au XXI<sup>e</sup> siècle, on pense que les mots de Martí y feront référence : « unissons nos intelligences et nos cœurs pour dire à nos peuples et à l'humanité : un autre monde est possible. C'est la république morale d'Amérique <sup>107</sup> ».

L'AEPET Association of Petrobras Engineers résume un peu ce qu'est devenue Petrobras ces 40 dernières années et en quoi consistent les points de défense d'une compagnie pétrolière publique et étatique basée sur l'efficacité comme point principal. « L'expérience opérationnelle est essentielle pour assurer la maîtrise et le développement technologique continu. Le niveau technologique atteint par Petrobras est le résultat du développement scientifique et de son application, l'opération étant une étape essentielle pour l'apprentissage et le progrès technologique. Céder au statut d'opérateur unique enlève un avantage stratégique, expose le savoir-faire de pointe à des concurrents potentiels et manque des opportunités d'apprentissage. Petrobras est reconnue internationalement pour son leadership dans le développement en eau profonde.

La capacité opérationnelle est attestée par la rapidité avec laquelle la production s'est développée dans la couche pré-salifère. Petrobras a assumé le risque d'exploration et, sur la base de la connaissance accumulée des bassins sédimentaires brésiliens, a décidé où forer jusqu'à ce qu'il dépasse la couche de sel. L'initiative a été couronnée de succès et l'entreprise a découvert les plus grandes réserves mondiales des trois dernières décennies. L'opération unique avec une participation maximale de Petrobras, en plus du partage du pétrole avec le syndicat, permet de convertir une plus grande partie de la richesse pétrolière présalière en résultats économiques à des fins sociales. Les revenus pétroliers et la propriété pétrolière, tant qu'ils sont bien gérés par l'État national, peuvent être transformés en avantages et en garanties sociales pour l'ensemble de la population brésilienne ».

---

<sup>107</sup> PENNA, Lincoln, Caminhos da soberania nacional, E papers, 2018, Rio de Janeiro, pag 222

À première vue, le constat est que le problème est de convaincre la bourgeoisie brésilienne, partenaire de la bourgeoisie internationale, que « le business pétrolier brésilien est viable », et que cela profitera à la classe ouvrière du Brésil. La bourgeoisie brésilienne n'a aucun intérêt à agir ainsi. Un autre point est la disparition de la question de l'impérialisme et du capitalisme, ne laissant que 'la question nationale' très appauvrie de la théorie qui la soutenait : 'l'attaque contre l'impérialisme et les trusts capitalistes, pour la défense nationale <sup>108</sup>».

La campagne "tout le pétrole doit être à nous" signifiait à partir de l'année 2002, donc il y a 20 ans, une reprise de la "campagne du pétrole" contre les attaques néolibérales et la tentative de privatisation de l'entreprise. Son apogée se produira entre 2012 et 2017, et signifiera la construction d'une alliance au sein de la classe ouvrière dirigée par les travailleurs du pétrole, mais ayant le secteur des transports sur certains points comme des alliés solides, mettant en évidence le maritime, l'aérien et le portuaire ; avec une masse du mouvement social, FIST et MST, et bien d'autres, et la jeunesse.

Selon les mots de ses dirigeants, "c'est la classe ouvrière et la société qui sont amenés dans le syndicat". « Cette campagne renaît des affrontements des années 1990, et l'une des étapes les plus importantes est passée inaperçue pour la plupart des Brésiliens : "la suppression du siège aigu du mot Petrobras" signifiait "l'internationalisation du nom et de ses objectifs stratégiques". « Le néolibéralisme a imposé tout au long des années 1990 l'ouverture et l'internationalisation de Petrobras. Et dans la langue anglaise, il n'y a pas d'accent.

La campagne : 'Tout le pétrole doit nous appartenir !' Non aux enchères de notre pétrole » raconte l'histoire de la campagne originale dans les années 1940, 1950 et comment sa formation a fait une politique de luttes et de conquêtes sociales pour tous les segments et secteurs et pour l'ensemble de la classe ouvrière brésilienne. Dans les années 1970, l'accent a commencé à être mis sur le développement de la technique, et pourtant, ses impôts ont permis d'investir dans le changement social, technologique et les investissements au Brésil. « Outre les nombreux programmes sociaux qu'elle parraine, l'entreprise, par ses impôts et ses investissements, est à l'origine de 75 % des travaux du programme d'accélération de la croissance PAC ».

---

<sup>108</sup> (AEPET, association des ingénieurs de Petrobras, AEPET, 2015, Rio de Janeiro, p. 28, 29)



Dans les années 1990, les sociaux-démocrates libéraux du PSDB ont mis fin au « monopole syndical » sur le pétrole ; dans le nouveau siècle, la social-démocratie du PT a tenu plus d'enchères que la précédente : « les membres du PT ont même organisé plus d'enchères que le parti PSDB, et ont été responsables de la plus grande privatisation de l'histoire du Brésil, avec l'enchère du champ Libra, dans la couche pré-salifère. Nous voulons le retour du monopole et du contrôle public de Petrobras. Nous défendons l'élargissement de la démocratie interne, afin que les travailleurs de l'entreprise assument le pouvoir de décision dans la direction de l'entreprise. Outre le fait que Petrobras est détenue à 100 % par l'État, l'entreprise doit être contrôlée par la société, être connectée à des espaces de participation populaire efficace et doit, de plus en plus, orienter ses actions vers le bénéfice du peuple. Dans la coordination générale de la campagne se trouvait le communiste Isnard Barrocas. Dans la coordination du syndicat Emanuel Cancelli, qui a mené plusieurs actions et occupations communes.<sup>109</sup>

À partir de 2014, Petrobras a perdu dans le raffinage et aussi dans le fait d'être un inducteur de l'industrie navale et métallurgique, d'une part il y a eu une discontinuité des investissements dans les raffineries et même des privatisations ces dernières années, et d'autre part, la fin de la loi n° 12351/2010 sur le contenu national « Elle prévoit le contenu local, c'est-à-dire une partie de l'ingénierie, des équipements, des matériaux, des constructions et des assemblages achetés dans le pays. Le contenu local permet à la chaîne de production pétrolière de se développer dans le pays et aux travailleurs d'intégrer et de s'approprier les connaissances et les nouvelles techniques. Il est inacceptable que le Brésil continue à se comporter comme un simple producteur de matières premières et acheteuses de produits industrialisés. C'est ce qui se passe aujourd'hui dans le secteur pétrolier national. Nous produisons du pétrole brut et achetons ses dérivés, en payant beaucoup plus. Malheureusement, ces 4 dernières années sont le résultat des 40 dernières années. Petrobras est plus affaiblie, les pétroliers sont plus repliés sur eux-mêmes et les ouvriers environnants sont au chômage dans le raffinage et la construction. 50 000 ont été distribués et la campagne faisait partie des luttes entre 2012 – 2017. La télévision pétrolière et la radio pétrolière et la campagne Internet, mais l'étude de la campagne avec les syndicats et les mouvements sociaux sont la plus importante ».

<sup>109</sup> (Comité de campagne - Tout le pétrole doit être à nous, (Todo petróleo tem que ser nosso), Sindipetro RJ août 2015, Rio de Janeiro, p 4, 13, 15, 17, 21)

Les communistes de l'unidade classista dans la période après 2017 continuent les combats pour la défense de Petrobras, et se disent « fiers et optimistes ». Son ordre du jour est l'ordre du jour maximum : « renationalisation de petrobrás, régime de monopole d'État pour l'exploration, la production, le raffinage, la pétrochimie et la distribution ; cherchera s'inspirer des expériences de management participatif pratiquées par d'autres grandes entreprises ; les investissements dans les énergies alternatives (solaire, éolienne, marémotrice) et les biocarburants, augmentant la diversification, la souveraineté et la sécurité énergétique et réduisant les impacts environnementaux, par l'affectation d'un pourcentage du bénéfice de la production à cet effet » ; puis annoncent leur contribution à cette lutte : « dans l'attente de faire de cet espace un riche instrument de construction politique, en secourant le marxisme dans notre praxis, et en comptant sur l'expérience de ceux qui nous ont précédés dans cette trajectoire de luttes <sup>110</sup> ». Ils terminent en disant : « L'énergie des profondeurs. Dès les attaques, vitalité. Des crises, des innovations. Des potentiels, une nation. Et du rêve, la réalité. Les communistes répètent la devise "tout le pétrole doit être à nous à partir de 2015".

Le centre de notre étude est la compréhension du mouvement politique de masse qui a rendu possible la création de la « campagne du pétrole » et la création de Petrobras, car c'est le mouvement et la campagne qui ont rendu cette grande réalisation possible. : « Comment a-t-il été possible de créer Petrobras ? Le panorama politique et économique international qui se dessine au lendemain de la Seconde Guerre mondiale est immédiatement défavorable à ce type de solution.

Il est important de comprendre que dans le cadre d'une « centralité structurelle », il peut également y avoir une « centralité du message » qui peut atteindre toute la société brésilienne, et la nôtre constitue la naissance, le développement, le renforcement et la continuité de la 'campagne du pétrole' aujourd'hui. « La politique du gouvernement américain à l'égard de l'Amérique latine, la pression des grandes compagnies pétrolières internationale, la politique économique prônée par les classes propriétaires terriennes brésiliennes, tout a conduit à l'adoption du modèle privatiste, qui incluait les capitaux étrangers, pour la solution du problème pétrolier. au Brésil.

---

<sup>110</sup> (Unidade Classista, travailleurs du pétrole de Rio de Janeiro, Manifeste de défense de Petrobras et du pétrole national, ASTAPE association des retraités de Petrobras de Rio de Janeiro, 2017, Rio de Janeiro, p. 2, 24, 25)

Cependant, la convergence d'une série de circonstances exceptionnellement favorables a permis la solution nationaliste. Le processus d'urbanisation et d'industrialisation qui a commencé en grande partie sous l'égide de l'État brésilien, le processus de centralisation politico-administrative dans les années 1930 et pendant la Seconde Guerre mondiale et l'assemblage de l'ordre économique et politique mondial ont fait du pétrole un axe d'importance majeure un axe d'importance majeure pour les problèmes de développement économique et de sécurité nationale, à une échelle sans précédent. En même temps, la démocratisation et les aspirations de réforme sociale d'après-guerre ont fait naître de nouveaux courants de pensée (théorie), de nouvelles formulations ; en d'autres termes, le climat politique a permis la présence de nouveaux groupes, dans un système qui, en principe, cherchait à exclure la participation de larges secteurs sociaux.

... La campagne du pétrole, si elle n'explique pas à elle seule l'existence de Petrobras, a été déterminante à plus d'un titre : elle a d'abord bloqué, à un moment décisif, l'initiative qui ouvrirait l'exportation du pétrole aux compagnies étrangères, comme poussé par l'UDN (conservateurs et libéraux) à adopter une position contraire à ses propres postulats libéraux en matière économique ; la troisième a conduit la direction politique elle-même (Vargas) à se retirer de son projet de conciliation avec le capital étranger pour ne pas perdre le drapeau du nationalisme.

La campagne a fonctionné comme un contrepoids qui a permis au gouvernement brésilien de résister à la pression américaine contre la solution nationaliste. En l'absence de conditions internationales favorables, la mobilisation populaire était cruciale pour accroître les ressources de pouvoir du gouvernement brésilien. La campagne a permis l'agglutination sans précédent des types de pensée politique les plus distincts, des fractions sociales et des associations professionnelles, produisant une ligne de clivage sans précédent dans le contexte de la guerre froide et de la répression politique. Transversal aux structures sociales et politiques de la société brésilienne, le pétrole est un thème typique du nationalisme économique. En ce sens, la campagne n'était pas caractérisée par une idéologie ou un programme clairement définis.

... Mais c'était un véritable mouvement social, un de ceux qui se produisent de temps à autre, et comme l'éclair dans une nuit noire, illumine l'expérience collective d'une manière particulière. En un sens, la « campagne » (du pétrole) succède à la campagne d'entrée dans la seconde guerre, et à celle de l'ALN, et avant celle des lieutenants <sup>111</sup> ».

<sup>111</sup> (MOURA, Celso, A campanha do petróleo. Brasiliense, 2004, Rio de Janeiro, p 87, 88, 89, 90)

Nous arrivons maintenant à l'espace le plus important de ce chapitre, où la « centralité structurelle pétrolière » qui abrite les « autres centralités » va chercher « dans le goulot d'étranglement » de la chaîne d'approvisionnement logistique mondiale du mode de production et de circulation capitaliste, dont l'attaque contre le monde du travail se déroule sous la forme d'une « attaque mondialisée » : - enracinement de la mondialisation – « enracinement du mouvement de la bourgeoisie » par un mouvement conjoint au micro et au macro, local et mondial des travailleurs capables d'opérationnaliser « la contre-attaque offensive ». ', sous la forme d'une réponse de masse.

À l'image de Webster, « le nouveau mouvement local des forces de l'internationalisme dans le monde du travail « fonde » le mouvement mondial du capital sous la forme de la mondialisation <sup>112</sup>» Eddie Webster défendant la théorie de Polanyi où il y a un "problème" : Créer un marché autorégulateur signifie que les êtres humains, la nature et l'homme deviennent des "marchandises pures" mais il soutient que la terre, le travail et l'argent sont des marchandises "fictives" car ils ne sont pas faits pour "vendre sur le marché". Le travail n'est pas qu'une marchandise, car c'est une activité humaine. La vie n'est pas reproduite sur le marché parce que c'est une activité socialement reproduite dans les foyers, les communautés et la société. La terre n'est pas une marchandise parce qu'elle fait partie de la nature. Et l'argent n'est pas une marchandise car il symbolise la valeur des biens et des services. Il en conclut donc que l'économie moderne basée sur cette fiction est une utopie irréalisable. Et dans son étude classique de 2001 sur la révolution industrielle, il démontre comment la société prend des mesures pour se protéger contre l'impact destructeur de la marchandisation perturbatrice.

La théorie de Polanyi est profondément marquée par une préoccupation morale concernant les aspects psychologiques, spatiaux et écologiques de la destruction et de la déréglementation des marchés. Webster inspiré de Polanyi nous permet de comprendre le mécanisme de l'unité, en comprenant d'abord que l'unité est une action de construction, elle, comme le travail de fond, est construite. Ensuite, comprendre qu'il est construit à partir de la base dans une structure qui «de bas en haut» constitue une force contraire à ce que Webster appelle la «mondialisation» ou le marché autorégulé.

---

<sup>112</sup> (WEBSTER, Eddie, LAMBERT, Rob, BEZUIDENHOUT, Andries, *Grounding Globalization*, Blackwell, 2008, Oxford, p 208)

Cette confrontation, du point de vue du Webster, se fait avec une image très bien conçue : où la base se constitue en « nouvelles modalités de pouvoir moral / symbolique / et ce qui pour nous est encore plus important, le pouvoir logistique, que nous appelons pouvoir de travailleurs stratégiques ». Pour Webster, ce pouvoir logistique, symbolique et moral « maintient en force et en puissance » l'atteinte des communautés, qui à son tour renforce ce pouvoir ; et aussi dans ce qu'il appelle le 'going global' ou l'ascension mondiale du monde du travail enrichi par les mouvements populaires mais aussi par les communautés. Ce qui, selon Webster, génère « de nouvelles façons de faire du syndicalisme » et finalement « fonde » la mondialisation, à travers cette conjonction de forces. Webster recueille des exemples du monde du travail à travers le monde pour approuver sa théorie de 'la mondialisation ancrée, en tant que forces concrètes ancrées qui agissent contre le monde du travail, les communautés, l'écologie et l'humanité'.

« La construction d'un mouvement de contre-attaque ne se fait pas spontanément, de même, l'internationalisme mondial doit être construit. Un obstacle central sur cette voie est que ce changement apporte aux travailleurs un sentiment d'insécurité, ce qui les pousse à fermer et à ne pas s'ouvrir. Même s'ils ont la capacité de voir au-delà, ils finissent par apporter une analyse plus locale du problème collectif. Et quand les syndicalistes essaient de poser le problème de l'internationalisme comme « quelque chose de plus », mais échoue à percevoir l'internationalisme comme un problème central de « l'ère de la mondialisation ». Citant un organisateur australien, "la voie mondiale est notre voie". Nous avons appris ce dont vous avez besoin aujourd'hui à l'échelle mondiale dans les grandes courses.

... Dans la situation où le pouvoir traditionnel des syndicats a été érodé par la réorganisation du système mondial, l'importance des cadres dirigeants pour relier les efforts locaux et mondiaux sont cruciaux. Il est également important de renforcer les liens locaux avec les communautés.<sup>113</sup> ... Au lieu de demander de l'aide à la communauté dans leurs questions de travail, comme le font souvent les syndicats, il y a une initiative des organisateurs pour vraiment identifier et répondre aux problèmes de la communauté, afin de construire une véritable alliance communautaire et syndicale.

---

<sup>113</sup> (WEBSTER, Eddie, LAMBERT, Rob, BEZUIDENHOUT, Andries, *Grounding Globalization*, Blackwell, 2008, Oxford, p 4)

Relier les syndicats aux communautés a été au centre d'une stratégie de revitalisation des syndicats aux États-Unis d'Amérique, qui ont tenté de passer d'un syndicalisme traditionnel à un syndicalisme associé à des mouvements populaires (social movement syndicalism). Il est important de souligner que « le syndicat qui mène le processus de revitalisation », le SEIU, est aussi le syndicat qui prône la construction d'un syndicalisme internationaliste aux États-Unis. Dans cette forme d'internationalisme syndical, les « lieux du monde » ne sont pas conçus en matière de lieux avec des frontières, mais au contraire, comme le suggère Hérode, une connectivité d'échelle permet de relier un lieu à un autre lieu à travers le globe, reliant le tout, simultanément, le local et le global, sans que l'un soit absolu ou l'autre.

Cela crée une forme d'internationalisme non hiérarchique, qui organise chaque lieu localement avec chaque lieu globalement. Pour développer ses liens et concevoir de nouvelles sources de pouvoir, les syndicats ont dû travailler au sein de structures traditionnelles telles que les « fédérations syndicales mondiales », mais ils ont également dû aller au-delà des structures et pratiques syndicales traditionnelles. Nous ne comprenons pas qu'une forme d'internationalisme doive prendre le pas sur l'autre, mais que nous devons examiner les structures existantes ainsi que les nouvelles initiatives afin de construire un syndicalisme mondial basé sur ces nouvelles sources de pouvoir.

Pourtant, malgré l'appel à impliquer les syndicats pour élargir leur action de terrain, pour inclure le travail précaire, précaire, à temps partiel et de l'économie informelle dans leurs structures organisationnelles, la plupart des syndicats ne parviennent pas à devenir un vecteur d'organisation de ces travailleurs vulnérables. Ce défi nécessitera la formation d'alliances entre le mouvement syndical, avec les mouvements de défense des femmes et du genre, l'environnement et d'autres luttes sociales. Le mouvement syndical aura besoin de justice sociale, dans ce que nous appelons le pouvoir moral ou symbolique, en priorité s'il veut s'organiser de manière satisfaisante

dans ces domaines. Le nombre d'organisations représentant les travailleurs informels en Afrique du Sud a augmenté.<sup>114</sup>»

---

<sup>114</sup> (WEBSTER, Eddie, LAMBERT, Rob, BEZUIDENHOUT, Andries, *Grounding Globalization*, Blackwell, 2008, Oxford, p 206, 207, 208)

Considérant toutes les expériences d'unité dans les limites de la classe ouvrière, l'importance de la discipline dans la construction de l'engagement d'unité. L'importance du travail décent et ses limites. L'importance de l'inégalité, de l'égalité, de l'équité, de la justice. En collaboration avec des travailleurs stratégiques, nous avons promu un débat sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et la « centralité » d'agir « au goulot d'étranglement ».

La justice n'est pas « le risque de détruire l'arbre », c'est apprendre à travailler collectivement, la justice est un travail collectif. L'enseignement de l'individualité fait partie du libéralisme qu'il faut briser, normalement la social-démocratie, très jalouse de « ne pas être autoritaire » et antidémocratique, a peur d'aborder la nécessité d'aborder les problèmes profonds d'organisation collective. L'isolement c'est la mort. Il faut des la plus tendres enfances briser la construction de l'homme dans son sens le plus large, l'humanité autoritaire, mais surtout individuelle dans son sens le plus libéral, la collectivité prévaut pour le travail collectif et syndical. L'action organisationnelle n'est pas l'action individuelle. Depuis les débardeurs, «l'expérience d'être à bord», une expérience sous la «structure pétrolière» dans sa centralité, les cours reproduisent l'expérience collective de la coexistence dans le «navire» qui place les dockers et les travailleurs portuaires dans l'environnement collectif logement 24 heures , salle de classe, etc. La méthode d'immersion de l'IDC, c'est qu'elle remonte aux soldats romains contraints de vivre sous la même « tente », la contubernie, la camaraderie, est une construction collective.

Y a-t-il un impératif du concours « comment est né le premier May » ? alors déconstruisons l'impératif de concurrence, la première unité existe pour casser les paramètres de ce système, il faut un gros laboratoire pour débattre ensuite des outils du socialisme. Nous débattons d'abord de l'unité, puis du socialisme et ensuite de l'action organisationnelle. Je suis convaincu que la première action pour armer de manière critique les travailleurs est un moment nécessaire, mais il ne suffit pas d'acquérir une théorie des travailleurs dans la lutte des classes, et une théorie de l'action, et une théorie de plus pour l'action dans des lieux stratégiques dans des lieux plus sensibles au système, où les travailleurs acquièrent enfin les outils pour débarquer localement des ennemis locaux, plus spécifique, c'est aussi une voie de conscientisation, c'est aussi une voie pratique.

Ancrer l'ennemi n'est pas seulement une action réflexive, mais une action pratique, où la théorie est présentée, la théorie est débattue, la théorie est transformée et la théorie est active dans la pratique de la confrontation. Pensée critique, action critique, engager l'esprit. Dans la centralité de la structure doit être la centralité de la conscience, c'était le sujet du débat. Éducation et sensibilisation au sein de la structure, pour agir sur le « goulot d'étranglement » et le « foncier » du capitalisme.

Éducation traditionnelle, éducation populaire, éducation socialiste, éducation au combat stratégique. L'éducation populaire enrichie par le socialisme et pour le moment stratégique. Partant de l'expérience de l'étudiant, de l'étudiant, du travailleur ; identifient les modèles, les comportements, les réactions ; apport de nouvelles connaissances (mélange); définition des stratégies et organisation du plan de travail ; action de praxis, ou action pratique de confrontation. L'éducation pétrolière, les dockers, les chauffeurs de bus, l'éducation de la classe ouvrière. Comment l'éducation peut-elle exister sans une structure – l'école ? C'est le débat qui a eu lieu. Dans la structure, avec les instruments, voire avec la théorie, est-il possible de débattre de la théorie de la révolution brésilienne avec la social-démocratie ?

Nous sommes présents, nous utilisons des outils et des éléments concrets pour gagner, enseigner en personne ajoute des valeurs qui seraient impossibles avec un enseignement purement à distance. De la théorie. D'abord une critique de la réalité. Conscience critique et organisée pour l'action combative dans la lutte des classes - Fanon, Makarenko et l'école soviétique, Freire, et la méthode d'éducation populaire MST et l'éducation syndicale de classe combinées, la méthode militaire, la méthode d'accumulation de contribution et la méthode qui imprime la participation pour la transformation de la théorie par le travailleur lui-même

La discussion dans la base générale, la base organisée et avec les cadres, dans la discussion sur les inégalités et les oppressions, et l'environnement. La question de la micro-transformation – de l'indignation à l'action stratégique, dans l'organisation classique. Je ne saurais pas à ce stade élaborer pour les travailleurs sans aucune identité. Port, pétrolier, des aériens, éducation maritime, chauffeurs de bus et partie la plus précaire de l'identité du port, sa mémoire, sa culture, son combat et son histoire, le port est un exemple pour dire que sans mémoire il n'est pas possible de construire une éducation à la défense.



Les gribouillis du socialisme FSM, l'éducation populaire CSI/ITF, la spécificité de l'identité stratégique des ports IDC qui, par solidarité, rejoignent les autoroutes. La construction de la solidarité est une construction concrète.

La méthode est ce poste et allons-nous enseigner les cours ou allons-nous construire? Chaque groupe est constitué en fonction de son besoin concret. Et le débat continue, les murs du syndicat des travailleurs du pétrole abritent à nouveau les débats de la révolution brésilienne.

Une fois qu'une activité est organisée avec les travailleurs, la devise est d'aller dans la rue, comme aller dans la rue. On s'est réveillé la veille d'aller dans la rue, on était en démocratie. Maintenant, cela ne fonctionnera que si nous allons dans la rue. La rue n'existe qu'à partir des lieux de travail et de résidence. Il n'est pas possible pour l'identitaire de se retrouver dans la rue et de se substituer à la lutte des classes, donc la centralité du travail est très importante, pour débattre de la révolution brésilienne, de la campagne pétrolière, des chaînes logistiques du système.

La stratégie de l'université du travail GLU, débattue avec les pétroliers et les dockers sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, est correcte. Étudier, comprendre et construire une unité stratégique pour faire face au système dans cette chaîne de systèmes pour déplacer les biens et les personnes est la voie stratégique que nous devons produire. On n'est pas là pour accumuler des diplômes vraiment, c'est pour s'équiper pour s'équiper, *s'organiser pour s'organiser*. En 2017, il y a eu la dernière grève générale et elle échoue dans son secteur le plus stratégique. Pourquoi? Cela est débattu par une vingtaine de travailleurs. Parce qu'il échoue à organiser les travailleurs dans les endroits les plus stratégiques. La construction pédagogique bancaire existant au sens de la critique freirienne ne suffit pas, la stratégie pédagogique « en soi » des 40 dernières années ne suffit pas, également basée sur l'application de la formation freirienne des 40 dernières années ne suffit pas non plus.

La la théorie a un besoin pratique et a besoin de chercher d'autres expériences, connaissances et accumulations. Il y a une critique, une théorie, une unité d'organisation, dans mon cas la stratégique, et enfin une méthode, qui dans mon cas aussi se réfère aux ouvriers du transport, stratégique, et c'est vaincre l'ennemi, ce qui consiste à mettre les gens en la route. Les expériences passées, de la lutte pour l'esclavage aux initiatives d'action directe, et surtout la théorie de la révolution brésilienne, sont fondamentales.

O trabalho de Mark Anner é pesquisar dentro da cadeia local de suprimentos formas de elevar o poder dos trabalhadores a partir do debate global e local das suas condições. « Les travailleurs des chaînes de valeur mondiales trouvent de nouvelles stratégies pour faire face aux conditions de travail dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Ces stratégies prennent forme non seulement par les exigences des régimes de production mondiaux hyperconcurrentiels, mais aussi par les structures étatiques et les conditions du marché local... Les acheteurs des chaînes de valeur mondiales de l'habillement veulent non seulement maintenir les coûts bas, mais aussi pour réduire la probabilité de perturbation des chaînes d'approvisionnement causée par organisation et mobilisation des travailleurs... les régimes de contrôle du travail des employeurs, dans leur forme la plus extrême, comprennent des actions hautement répressives des employeurs contre les travailleurs, y compris le recours à dès la violence ou la menace de recours à la violence.

Des exemples de tels régimes peuvent être vus en Colombie, au Salvador, au Guatemala et au Honduras... les trois modèles de contrôle du travail décrit ci-dessus dans leurs manifestations les plus extrêmes ont engendré trois modèles de résistance des travailleurs : 'grèves sauvages' (wildcat strikes), accords internationaux et campagnes transnationales des entreprises. C'est-à-dire que la façon dont la protestation des travailleurs est partiellement façonnée par la façon dont ils sont contrôlés<sup>203</sup>».

Une docker a déclaré qu'en lisant Josué de Castro, auteur du classique 'la géographie de la faim', il avait vu en lui-même la géographie de la faim ; nous vivons avec la faim, nous avons faim, et aujourd'hui j'enseigne une formation sinical sur l'histoire syndicale portuaire qui se mêle à celle de la classe ouvrière. La docker TPA n'est pas un travailleur formel, ce n'est pas ce que je veux dire par formalité, mais c'est un travail décent au sens de l'OIT, et c'est puissant. Hier, un débardeur a aussi parlé exactement comme tout le monde là-bas : « Notre catégorie s'est adoucie après l'entrée de Lula, on s'est adouci et on s'est fait massacrer parce qu'on a compris qu'on n'aurait plus besoin de se battre comme on s'est toujours battus. Aujourd'hui nous avons une autre conscience. Débat GLU organisé sur le thème 'global supply chain' avec les travailleurs stratégiques 2022.

---

<sup>203</sup> ANNER, Mark, Worker resistance in global supply chains, Decent work in global supply chains, International Office for labour research, 2015, volume 7, issue 1, 2, Geneva, p 17

Au même moment, un autre ouvrier a déclaré lors de la réunion : « Je me souviens que sur les 300 dockers jusqu'en 1993, date de la première réforme du travail dans les ports, environ 150 lisaient, aimaient l'histoire, étaient éducateurs, et même les presque analphabètes parlaient anglais. ou même russe pour dialoguer avec le combat sur la plage comme ils se réfèrent, aujourd'hui de 300 30, et avec beaucoup d'efforts 2 que nous sommes ici, soit 5 au total à Rio Grande do Sul. Nous sommes plus pauvres sur le plan critique, théoriquement, quand vous parlez de la révolution brésilienne, je m'en veux de ne pas avoir étudié l'histoire de la révolution brésilienne. Maintenant, nous ne pouvons pas être paralysés, nous allons devoir apprendre, nous allons devoir étudier, nous allons devoir nous organiser face à un gouvernement progressiste et nous allons devoir nous mobiliser, arrêter le port dans une façon organisée de défendre le travail organisé. Arrêtez le port, la ville, le Brésil.

Nous allons au-delà des 40 dernières années pour plonger dans l'histoire des travailleurs au Brésil et en Amérique latine, les 40 dernières années sont très importantes pour les erreurs et les succès, en particulier pour la critique. La méthode Paulo Freire, et je considère Paulo Freire comme un acteur de la révolution brésilienne, qui à mon avis se termine avec Florestan Fernandes. Que contribuons-nous ? Dans mon cas, je voudrais proposer de mettre à disposition une ligne centrale de contenus d'éducation populaire pour construire notre unité pédagogique, avec tous les éléments riches de cette proposition, mais aussi d'observer la jonction des spécificités d'une part et aussi des généralités, et des questions plus profondes. <sup>116</sup>»

Une GLU université du travail comme quelque chose de nouveau et avec nos spécificités et attentives aux enjeux posés au-delà de l'éducation populaire, la formation des formateurs pour former des tuteurs doit rejoindre la formation des personnels. Citant un ancien professeur de GLU, que j'honore, Kyelsen de CUT 'central única' des travailleurs, nous devons critiquer la pédagogie traditionnelle, la théorie centrale et périphérique traditionnelle, l'action organisationnelle traditionnelle des 40 dernières années au Brésil et dans le monde, car elles sont le résultat de la chute du mur, de la fin de l'URSS et de la fin de l'histoire, s'associent au néolibéralisme pour combattre le néolibéralisme.

---

116 Témoignages recueillis auprès des travailleurs lors de la réunion des travailleurs GLU 2022

Comment puis-je apporter le meilleur de moi-même ? Apporter mes expériences toujours collectives, puis les nôtres, et débattre des outils du cours et marier les deux. Organisation politique des cadres. Dans le secteur des transports et des travailleurs stratégiques, le cours et le débat apportent beaucoup de contribution. La principale est de donner la possibilité d'être plus généreux dans la critique et encore plus généreux pour l'éducation et la lutte populaire dans les limites de la classe ouvrière.

On peut être très critique vis-à-vis de la petite bourgeoisie, de la social-démocratie, de son idéologie qui mélange patronat et humanisme, mais les travailleurs doivent être inclus par l'humanisme. Enlevez le pouvoir politique à la bourgeoisie, enlevez sa pédagogie, sa théorie, sa praxis, pour le faire sans aggraver la vie des travailleurs. Travaillez pour sortir collectivement habilités à intervenir stratégiquement pour arrêter et bloquer, interrompre et ancrer la logistique de production et de circulation dans le capitalisme. Rechercher les chaînes d'approvisionnement. Comment sont les chaînes ?

Avec BR de la mer, des fleuves, des ports privatisés, des chemins de fer privatisés et des camionneurs fragmentés ? Comment est la chaîne pétrolière ? Rester critique, rester scientifique aujourd'hui est un défi, et construire l'unité pour comprendre les chaînes d'approvisionnement mondiales dans le mode de production capitaliste, sous l'impérialisme dépendant, et dans le cas brésilien sous le fascisme dans le contexte du fascisme latino-américain. Après cela permet de débattre du socialisme car sans la perspective du pouvoir populaire et de la construction du socialisme, ce sont la victoire à la Pyrrhus. Ou comme disent les dockers "c'est de l'eau douce qui tombe dans la mer". Notre débat et chaque cours doivent doter de connaissances les travailleurs qui concrètement, vraiment, potentiellement peuvent affronter, battre, dépouvoir le système dans les chaînes mondiales concrètement, réellement et potentiellement.

L'atelier et le débat se sont déroulés de manière très satisfaisante, débattant de tous les points importants, et y traitant chacun comme cadre de réflexion dans le dialogue critique et dans le débat pour la construction de l'unité. De la théorie de la révolution brésilienne. D'abord une critique de la réalité. Conscience critique et organisée pour l'action combative dans la lutte des classes - Fanon, Makarenko et l'école pédagogique soviétique, Paulo Freire, et la méthode d'éducation populaire du MST et l'éducation syndicale de classes combinées, la méthode militaire a été débattue, la méthode d'accumulation des contributions, et la méthode qui imprime la participation à la transformation de la théorie par le travailleur lui-même.

L'accent est mis sur la révolution brésilienne, pour l'éducation populaire comme quelque chose de central mais pas seul. Car la campagne pétrolière et la campagne contre la privatisation des ports étaient là. De l'expérience, du syndicat à la favela et à l'environnement et le retour à un syndicalisme stratégique axé sur les transports, plus spécifiquement maritimes et encore plus portuaires et routiers, la masse, il y a plus de 1000 villes de plus de trente mille habitants, dans chacune d'elles il y a des chauffeurs de bus, il faut étudier leurs actions dans les grèves générales. Dans ces villes, combien y a-t-il de ports et de raffineries ? Dans combien de villes développe-t-on le débat autour de la réalité critique, de l'organisation critique, de la théorie, de l'unité, de la méthode participatif, dans combien de villes nous nous éduquons et nous avons de l'expérience. Nous avons travaillé concrètement pour avancer en immersion. Les universités participent à l'ensemble du processus. La théorie de la révolution brésilienne fait partie du débat. Se développer par la capillarité et l'interaction, grandir par la construction critique et cheminer ensemble vers une construction élargie pour générer de nouvelles connaissances.

La question intersectionnelle n'affecte pas l'organisation des travailleurs avec excellence, même s'il s'agit d'organiser les travailleurs, ils restent désarmés, les travailleurs doivent être organisés pour ancrer l'ennemi ou autrement ils continueront sans armes ni critiques ni armes. La richesse des expériences pétrolières est ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire, en ce sens, il faut reconnaître que la période d'Emanuel Cancela à la tête des travailleurs du pétrole 2012 - 2017 a été importante pour la construction d'un mouvement politique de masse, et que c'est très faible. Faites cela avec chaque secteur de travailleurs stratégique, étudiez hier, aujourd'hui et demain. Ce qui fait la différence, c'est l'unité au-delà de la raffinerie et de la plateforme, une unité avec des critères objectifs et qui débat de la subjectivité.

Il faut comprendre la conjoncture de la lutte pétrolière, ce qui s'est passé sous le gouvernement Bolsonaro : depuis le gouvernement Temer, il n'y a pas eu de taxe syndicale, moins de partenaires dans RJ, une convention collective moins bonne et une critique fraternelle de la période "Emanuel Cancela" devant les ouvriers du pétrole : A l'intérieur de la catégorie il n'y avait presque pas de politisation, c'était un syndicat hors catégorie ; « C'était mieux dehors et mal à l'intérieur, et aujourd'hui c'est mieux à l'intérieur et mal à l'extérieur ». Le syndicat est-il meilleur ?

Oui pour la catégorie, même si le nombre d'adhérents n'a pas augmenté, et la convention collective, la machine tourne mieux, la gestion des salariés est bonne. Le profil de l'autonomisme et du socialisme sectaire met la discipline au fond. La question de Petrobras ne change pas. Je ne sais pas comment nous allons surmonter nos défis aujourd'hui, mais il s'agit de construire l'unité. L'unité sera faite ou elle sera détruite. Une forme unifiée et bien équilibrée est la seule façon de défendre Petrobras. La façon d'alourdir les commissions et de faire un gros semis et non pas de l'amener directement à la grande politique, mais de débattre de la campagne pétrolière et de mettre des éléments de conscience dans cette voie, soyez patients. Le chemin est de comprendre la catégorie.

La Petrobras n'est pas l'ennemi. C'est la bourgeoisie. Il y a un manque de professionnalisme, un projet d'unité fait défaut, les fous ne créeront pas d'organisation ni d'unité. Ni la social-démocratie ni le socialisme sectaire ne peuvent être pris en otage, mais nous devons construire l'unité. Amenez le mouvement dans le syndicat et produisez le mouvement politique de masse. Amateurisme, incompetence, désarmer. Il ne nous sera pas possible de construire ainsi notre unité, encore moins notre protagonisme pétrolier. Les capitalistes dans leur idéologie néolibérale veulent que Petrobras soit un exemple pour les autres secteurs. La grève du pétrole ne peut plus être uniquement pétrolière. Une explosion de grèves pétrolières, juste des grèves pétrolières, ne sera plus possible.

Ce que nous ne voulons qu'avec nous et dans un effet de chaîne n'arrivera pas, la solution est d'une part de rejoindre les gens de la mer, et d'autre part les gens de la terre, marins et dockers d'un côté et camionneurs, rail et route de l'autre et additionnez-les comme les aériens par exemple. Lénine, disait Marx, Engels et Luckacs disaient, et il est très important d'étudier, mais étudions aussi les travailleurs du pétrole et le Brésil avec le peuple brésilien. Parce que c'est nous qui sommes vivants. C'est nous qui allons devoir répondre. Et c'est nous qui donnerons les réponses. La conversation des peintures nécessite un lien entre la théorie et la pratique auquel nous ne sommes généralement pas habitués.<sup>117</sup>”

117 Entretien avec Wesley directeur pétrolier de Rio de Janeiro en 2022

---

Les anciens ouvriers du pétrole ont réussi à conquérir quelque chose d'absolument supérieur : Petrobras, à travers un mouvement politique de masse qui a impliqué toute la société, un projet pour le gouvernement et le Brésil et pour le CGT commandement général ouvrier. Aujourd'hui, la situation est défavorable et la représentation syndicale est divisée. Il y a moins de cadres, moins de formation (15 jours pour le marxisme, le léninisme et le parti et 15 jours pour les catégories et communautés où l'on opérerait). Le travail de terrain qui était nez à nez dans le 'souffle de jaguar' (bafo de onça) ou le déjeuner, continue d'occuper la place, des commissions à se former, des syndicats à se renouveler, mais la politique d'unité est absolue, inviter les mouvements populaires, la jeunesse, et les syndicats les plus faibles sont pour « occuper toute la classe » avec la lutte de Petrobras qui ne peut être gagnée par la grève du pétrole. Il faut affronter le divorce avec le socialisme sectaire de la même manière qu'on affronte le divorce avec la social- démocratie, mais en se faisant des amis.

Il faut créer un chapeau, créer un parapluie comme référence, mais sans imposer une hégémonie avec toutes les représentations politiques populaires, mais avec débat et dialogue, en ajoutant autant de personnes que possible. L'unité est avec toute la classe, le socialisme lutte, mais des privilèges sont donnés à ceux qui peuvent terrifier l'ennemi. Si le système ne veut pas autoriser l'ensemble de la société autour de Petrobras, la défense doit faire le contraire, où chaque syndicat devient un pôle de résistance pour la défense de ce symbole dont le mouvement politique de masse occupera une place prépondérante. Au début, nous ne savons peut-être pas exactement quoi faire, mais cet acte de faire doit être un "faire" - unifier les directions, les cadres (unité dans la lutte) et construire la grève générale, et par où commencer - avec les commissions, créer du soutien, se syndiquer, former une base organisée.

« Chez les ouvriers du pétrole, l'organisation politique des cadres et leur formation nous montrent que pour 100 ouvriers un seul deviendra cadre en plus d'être un ouvrier du pétrole, et aura la compréhension de toute la société, comment ça marche. Environ 5, environ 5 nous prendrons et montrerons le combat des autres catégories, et tout le monde apprendra beaucoup. Une quarantaine formeront avec nous une base organisée, certains seront syndiqués présents dans les assemblées, d'autres feront partie de la commission de sécurité du CIPA, d'autres feront partie des comités d'entreprise.

Et les 60 autres doivent d'abord être syndiqués comme objectifs, puis syndiqués. Notre structure pétrolière doit être forte sans dépendre des gouvernements et des patrons. D'où l'importance de l'organisation. La commission c'est une pépinière, les conseils sont une pépinière, la base organisée est une pépinière de cadres du pétrole, mais combattre l'idéologie néolibérale est très difficile. Sans unité de commandement rien ne se fera sans travailler sur la base ibdem. Si on privilégie l'alliance avec la partie la plus sectaire, seulement on ne peut pas organiser toute la base générale des travailleurs, l'important c'est que tout le monde dans la barque à la lisière de la classe, construise une base, ne privilégie pas l'agressivité d'un groupe sectaire, mais construire dans l'unité un programme agressif, un programme de pression sur le gouvernement pour un Petrobras comme symbole du contrôle ouvrier sur une entreprise.

Le travail d'Hiran Roedel nous aide beaucoup dans la dernière partie de ce chapitre, car il faut d'une part une stratégie pour dialoguer avec la catégorie, et d'autre part pour l'ensemble de la classe ouvrière. Le premier a la forme de syndicalisation et le débat sur le pétrole comme central. Le second a pour message de distribuer les fruits du pétrole et de préparer la transition énergétique en débattant du pétrole.

C'est pourquoi il faut penser et débattre de la masse du territoire, sans perdre de vue les secteurs les plus dynamiques. Roedel abordera des points sensibles de la théorie organisationnelle qui, dans sa forme classique et révolutionnaire, nous invite également à réfléchir sur le travail, sur le territoire, comme un aspect de plus grandes valeurs pour notre enquête. Le travail, qui ne perd pas sa centralité, laisse de côté « l'irréel de son exclusivité » face aux catégories et phénomènes longuement étudiés dans cette recherche ; et parmi eux le territoire où nous mettons en évidence le mouvement micro macro; où la critique, la théorie, l'unité et surtout la méthode rencontrent la classe ouvrière dans son mouvement sur son territoire. D'autres éléments s'ajoutent comme « acteur » comme territoire et classe, et doivent donc être pleinement analysés.

Hiran se demande s'il existe une centralité thématique unique pour la mobilisation politique et nous, depuis le début de l'enquête dans le premier chapitre, disons non, que les centralités se succèdent dans le mouvement micro et macro et vice-versa. Ce qui est central dans une spécificité dans ce territoire et temps, dans l'autre territoire et temps sous d'autres variables, change. Sous la centralité pétrolière, par exemple, la centralité est structurelle.



« Héberger des centralités » sur le territoire pour l'organisation des plus stratégiques, mais aussi pour produire un mouvement politique de masse est très important. En ce sens, la centralité des chauffeurs de bus, la centralité des dockers dans le goulot d'étranglement, la centralité structurelle des pétroliers dans la construction du "raccourci", plus la centralité classique des métallurgistes navals comme secteur dynamique des masses se mêlent comme centralité dans le territoire et dans la classe travailleur à son point le plus stratégique.

« La science des matériaux historiques et dialectiques est présente chez moi des présupposés, pour l'analyse d'une société, à partir de la compréhension du réel humain, des conditions sociales concrètes, les commenter est élaborées et les commenter s'articule pour satisfaire leurs besoins leurs vies objectifs. Marx et Engels soulignent que : en produisant leurs moyens d'existence, les hommes produisent indirectement leur vie matérielle. Leurs conditions d'objectifs ont survécu donc ce qu'elles sont, c'est-à-dire comment elles s'organisent et comment elles se positionnent dans l'environnement réel. S'éloigner de ces circonstances, dans l'analyse, implique d'idéaliser les conditions et l'être humain lui-même. C'est spéculer ou mystifier sur les structures réelles sans pouvoir percevoir et être conscient entre les sphères sociopolitiques et la sphère économique, car « la conscience ne peut jamais être plus que l'être conscient et l'être des hommes sont leur processus de vie réelle <sup>119</sup> ». Il faut donc du processus de la vie réelle, de ses activités réelles. Ce faisant, s'articulent les représentations que les individus produisent collectivement sur leurs conditions de vie concrètes ». Et celui-ci est d'une grande importance. « Les conditions auxquelles est soumise la classe populaire ne peuvent donc être comprises qu'à partir de ses circonstances réelles, puisqu'elles conditionnent la façon dont cette classe s'imagine. Mais la sphère idéologique ne peut être négligée. C'est l'expression de l'orientation de la manière dont les individus se positionnent, de manière illusoire, pour rechercher les conditions de la vie réelle <sup>120</sup> ».

En analysant l'individu dans le travail stratégique et dans les autres éléments présentés par Roedel sur le territoire, nous mettons dans cette enquête l'accent sur le travail stratégique, sans déroger au « chemin populaire » présenté par Roedel, pour faire l'ensemble du « chemin ou voyage ». du pouvoir populaire ».

---

<sup>119</sup> (ROEDEL, Hiran, Trabalho e alienação, Lisbon, 2022, São Paulo, p 81)

<sup>120</sup> (ROEDEL, Hiran, Trabalho e alienação, Lisbon, 2022, São Paulo, p 82)

Roedel met en évidence d'autres éléments que le travail sur le territoire pour nous aider à suivre le chemin du pouvoir populaire. Faits d'une centralité, ceux des autres, et tous agencés dans un micro ou macro territoire spécifique. L'étude d'Hiran Roedel nous aide à étudier le concret de chacun des éléments agencés dans le territoire, pour qu'ils soient pris en compte dans l'organisation de l'individu collectivement, et pour que collectivement il soit possible de débattre d'une théorie dans le territoire. Nous sommes convaincus qu'd'aborder le travail, sans nécessairement annuler chaque part constitutive de l'individuel dans le collectif, est la voie organisationnelle dans le micro et la macro. La façon dont on « passe du travail, au travail stratégique, au populaire, au pouvoir populaire dans un processus de conscience et d'organisation ».

« Mais la sphère idéologique ne peut être négligée. C'est l'expression de l'orientation de la façon dont les individus se positionnent, de manière illusoire pour rechercher les conditions de la vie réelle. On peut le constater lorsque dans l'article de l'agence (2020) 87% sont captés par la vision du monde hégémonique du capital et de la religion, dont l'aliénation est le fil conducteur de leurs problèmes. L'individualisme entrepreneurial, vanté à la fois par la religiosité et le néolibéralisme, correspondait à 64 %, la foi à 13 % supplémentaires ; et la famille, à 10%, c'est-à-dire que les circonstances auxquelles ces individus sont soumis sont données de manière naturelle. Ainsi, la conscience, en tant que possibilité de satisfaire ses besoins, est liée à des formes de relations naturelles sur lesquelles elle n'a ni contrôle ni interférence. En d'autres termes, plus de la moitié des personnes interrogées sont prisonnières de l'idéologie néolibérale et 23 % sont guidées par l'idéologie religieuse. Ils ne sont pas antagonistes, mais complémentaires. Dans les deux cas, cela signifie qu'ils sont des forces qui leur sont étrangères et qu'ils n'ont que de la soumission à elles. Le dépassement de l'aliénation est donc une condition centrale de la libération des individus. Il n'y a pas d'autre moyen. Ce qui est présenté comme une intervention politique, partant de la vie réelle de la classe populaire, est la confrontation de visions du monde dans laquelle le dépassement de l'aliénation est interrogé par l'articulation d'une nouvelle réalité, dans la perspective d'une nouvelle lecture du réel <sup>121</sup>

... Par conséquent, nous devons considérer que le territoire, la communauté religieuse et la famille constituent des mécanismes de cohésion, tels que : le respect, l'affection, l'honneur et la peur. Compte tenu de ces aspects, les liens d'expériences communes sont des composantes importantes dans la constitution du sentiment d'appartenance.

---

<sup>121</sup> (ROEDEL, Hiran, Trabalho e alienação, Lisbon, 2022, São Paulo, p 83)

Si auparavant, avec le fordisme, les travailleurs étaient concentrés en grand nombre dans le processus de production, avec le post-fordisme du néolibéralisme, cela change. Si dans le premier il y avait une perception de classe dans la méthode de travail, dans le second l'avant-garde était l'individualisme entrepreneurial. L'idéologie de l'entrepreneuriat est l'expression des réalités productives actuelles qui modifient considérablement le mode de production / travaille du fordisme. La nouvelle donne a également changé la manière dont le travailleur se positionne dans le monde, étant donné qu'à l'époque post-fordiste, la dispersion de la production et la robotique ont considérablement modifié la manière dont le travailleur s'est inséré dans l'activité économique. La relation de travail qui était auparavant directement perçue comme une classe se défait en tant qu'entrepreneur.

Les travailleurs restent une classe, puisqu'ils continuent à vivre du travail, mais ils ne se perçoivent plus comme membres de celle-ci. De cette manière, d'autres liens et sentiments, qui subsistaient autrefois de manière secondaire dans les relations sociales, émergent comme des éléments importants de cohésion, tels que le lieu, le territoire, la famille, l'église, etc. La construction d'une société ne peut donc se limiter à des formulations comprises comme des dogmes. Votre démarche doit coller à la réalité telle qu'elle se présente et vous devez comprendre, à partir d'individus en chair et en os, comment ils s'organisent pour survivre et se positionner dans le monde.<sup>122</sup>

... Une société égalitaire est une possibilité historique et non déterminante. Cette nouvelle forme d'organisation, pour exister, dépend de l'intervention sur les conditions concrètes dans lesquelles elles existent dans la lutte des classes, étant donné que « le communisme n'est pas un État qu'il faut implanter, ni un idéal auquel la réalité doit obéir ». Nous appelons communisme le véritable mouvement qui met fin à l'état actuel des choses. Les conditions de ce déplacement résultent des locaux actuellement existants.

... Et la situation actuelle est celle d'une société régie par l'aliénation. C'est l'individu piégé par des forces étranges qui, en ne les comprenant pas, les naturalise. Ainsi, pour dépasser le sens commun, la façon de penser aliénée et établir les connexions pragmatiques de la vie quotidienne des groupes et des personnes, il faut dépasser les conceptions corporatistes et/ou individualistes.

<sup>122</sup> (ROEDEL, Hiran, Trabalho e alienação, Lisbon, 2022, São Paulo, p 84)

<sup>123</sup> (ROEDEL, Hiran, Trabalho e alienação, Lisbon, 2022, São Paulo, p 85)

---

Sinon, l'hégémonie du régime capitaliste n'est pas combattue, mais la voie la plus simple est recherchée pour simplement amplifier les voix des opprimés dans leurs territorialités comme stratégie de lutte sans, de fait, changer les prémisses existantes. Selon la vision du matérialisme historique, cette stratégie vise simplement à conquérir des espaces au sein de l'ordre établi, non à le remettre en cause. Ce sont des stratégies qui se limitent à combattre le mode de pensée et son essence de critique face à l'oppression au sein de ces territoires, défendant qu'il faut chercher à apprendre à la classe populaire à penser différemment de la réalité, pour qu'elle puisse ensuite changer.<sup>123</sup> ».

Dans ce chapitre sur l'analyse critique de l'unité à travers l'étude des pétroliers nous faisons une provocation sous forme d'enquête, sur les possibilités de construire une nouvelle campagne pétrolière sans peuple, le grand absent. Ouvriers, communistes, socialistes et travaillistes ou sociaux-démocrates, la gauche débattant d'un agenda populaire pour le Brésil : un excellent exemple du large front des travailleurs, et le grand exemple est le syndicat des travailleurs du pétrole qui débat de la campagne pétrolière. Mais d'où venons-nous ? Où sommes-nous allés dans la construction de Petrobras ? Et où allons-nous ?

« Le grand absent : le peuple. Lettre d'Aristides Lobo. L'instauration de la république est un geste d'une classe, une revendication d'un groupe en développement, qui lutte contre les formes coercitives d'une prédominance politique, juridique et sociale dépassée. Les alliances ponctuelles qui naquirent durant les premières années du nouveau régime furent bientôt surmontées, car cette classe avait la conscience et la capacité de gouverner seule le pays. La première république est la période au cours de laquelle les seigneurs du café montent au pouvoir, atteignent leur apogée puis déclinent vers leur déclin. Tous les régimes portent pourtant en eux le germe de leur propre destruction. La classe ouvrière, d'un point de vue politique, n'est d'abord qu'un observateur des événements ; alors il n'accepte pas le statu quo et combat le régime de la propriété privée<sup>124</sup> ».

S'il y a bien l'objectif de récupérer le travail d'agitation et de propagande au centre de l'organisation politique des cadres dans l'espace territorial, dans la stratégie du travail critique de terrain comme stratégie de construction du pouvoir populaire.

---

<sup>124</sup> CARONE, Edgard, A primeira república, Corpo e alma do Brasil, 1969, São Paulo, P 288

Ceci n'est pas une étude du passé, bien qu'elle soit centralement basée sur les expériences d'organisation des communistes, socialistes, sociaux-démocrates dans le secteur pétrolier, suivant une organisation classique qui a mûri depuis les années de la création de Petrobras, ceci est une étude servir de base à l'organisation de la classe ouvrière au XXIe siècle.

Le travail d'organisation autour d'une structure centrale créant un raccourci pour débarquer la bourgeoisie par une grande campagne de masse, la 'campagne du pétrole'.

Avant de débattre d'une politique des cadres, l'étude des « centralités » et « l'analyse critique » sont fondamentales pour pouvoir avancer. Nous avons fait un exercice pour le débat contemporain avec les travailleurs du pétrole. L'organisation politique des cadres sur le lieu de travail est le centre de l'organisation classique des communistes à l'époque classique, mais pour cela ils avaient des cadres, et ils avaient une structure, et ils avaient une théorie ; puis construisez l'unité. Aujourd'hui, dans la confusion qui règne entre idéologie néolibérale et social-démocratie, aucun de ces éléments n'est disponible en quantité et en qualité. Si chaque espace et territoire à organiser étaient minutieusement étudié, étudié de manière exhaustive, préparé, divisé et organisé selon sa forme naturelle d'employeur. Le patron organise en désorganisant, et les forces populaires doivent construire une défense qui profite de la façon dont le patron s'organise, subvertissant l'ordre originel, qu'il met lui-même souvent, la défense est contre-insurrectionnelle.

La contre-attaque d'une défense organisée cherche à « renverser la donne » et à placer son ordre le plus bénéfique pour l'organisation des travailleurs dans la lutte concrète dans la lutte des classes. En ce sens, la structure la plus centrale et le territoire où elle se situe sont fondamentaux. C'est dans ce « territoire organisationnel » qu'intervient la connaissance organisationnelle des cadres organisateurs, et le facteur principal est de bien choisir les travailleurs clés parmi les cadres organisateurs. Mais sans structure, il n'y a pas d'autonomie pour leur fonctionnement. La liste des excellents travailleurs, dans leur professionnalisme dans leur rôle, dans leur excellence organisationnelle, dans leur dévouement au travail de base, territorial, d'agitation et de propagande, a un objectif concret associé au travail historique de la classe ouvrière. Les espaces territoriaux sont choisis avec soin, la cafétéria est l'espace classique du XXe siècle, "le souffle du jaguar", selon les mots de Dnarco Reis, un espace où les gens mangent et parlent de manière exhaustive des problèmes concrets des travailleurs, et de là la tactique se construit, s'adapte, se transforme selon la volonté des ouvriers.

Il y a une construction exhaustive et soignée dans l'approfondissement du savoir concret de l'organisation ouvrière, et ce savoir supplante le savoir des classiques du matérialisme historique car c'est ce même savoir adapté aux conditions concrètes de son fonctionnement réel dans la base organisée des travailleurs. Les cours ouvriers sont très spécialisés dans l'apprentissage de l'organisation révolutionnaire et dans l'apprentissage de la discipline, la connaissance des classiques accompagne également ces deux piliers. Le secret de l'organisation classique des communistes du pétrole est le dévouement intégral à la révolution brésilienne, comprenant que cette organisation est massifiée à partir de la jonction des cadres organisateurs du pétrole avec les cadres organisateurs communistes, la plupart issus de l'organisation de base. Les communistes cherchent la création d'une avant-garde pétrolière spécialisée dans l'organisation des travailleurs du pétrole pour la lutte concrète et la révolution brésilienne. En ce sens, la connaissance organisationnelle de la révolution dépasse la connaissance historique de la révolution.

Mais les deux sont complémentaires. La connaissance, la discipline, le modus operandi accompagnent la mémoire, la culture, l'histoire, la lutte et le mouvement national qui a créé Petrobras pour la campagne "le pétrole est à nous", c'est une excellence passée qui se poursuit jusqu'au début du XXI<sup>e</sup> siècle, et passe le bâton en plein milieu de l'hégémonie organisationnelle du projet populaire du PT et de l'hégémonie néolibérale de la fin de l'histoire. Les communistes opposent le capital moderne à son organisation classique, regardent son histoire séculaire, font de l'unité de classe une référence organisationnelle nationale, mais il faut regarder l'histoire classique de l'organisation du marxisme-léninisme chez les ouvriers du pétrole, une histoire de victoires de campagne communiste depuis la création de Petrobras jusqu'aux années quatre-vingt.

Des victoires concrètes sont esquissées dans la création de "Noël", le treizième salaire étendu plus tard à tous les travailleurs du Brésil, dans les années 1950 et 1960 chaque grande catégorie a "créé" un droit pour la classe ouvrière, s'ajoutant aux acquis des 30 jours, de la parité des salaires entre civils et militaires et les travailleurs du pétrole contribuent de leur mieux, affectant directement la plus-value appropriée par l'employeur, en récupérant une partie et étendant ce droit à l'ensemble de la classe ouvrière. Le PUI, le PUA, la CGT ont eu dans les travailleurs du pétrole une grande contribution dans le groupe des travailleurs organisés pour faire gouverner momentanément la république pour les réformes fondamentales et les droits de la classe ouvrière.

La montée de l'excellence organisationnelle est surmontée par le développement des forces productives, c'est-à-dire le développement de la production dans le pré-salifère, l'organisation pétrolière à partir des années 80 est hégémonisée par le mode d'organisation «démocratique populaire», une élite ouvrière monte à la retraite au début du gouvernement Lula et pendant la période d'hégémonie petismo un nouveau mode d'organisation s'est organisé, avec le mérite de marier les mouvements populaires et la jeunesse, avec les sans-terre, avec les projets gouvernementaux d'inclusion sociale, de développement, qui ont osé créer un fonds souverain. Ce projet a complètement sombré dans le coup d'État de 2016.

Aujourd'hui plus que jamais, chaque instant, chaque synthèse du pouvoir populaire, chaque forme d'organisation ouvrière doit être étudiée pour le nouveau moment organisationnel qui commence. En ce sens, nous confrontons la forme organisationnelle de gauche communiste, socialiste et ouvrière avec la forme organisationnelle de la social-démocratie tardive, le projet démocratique populaire, le projet PT. Structures de référence centralisées et consortiales : Récupérer les formes organisationnelles classiques des travailleurs du pétrole pour la révolution brésilienne signifie affronter la forme organisationnelle sur le lieu de travail des 40 dernières années. Confronter sa « centralité complétée par d'autres centralités » aux possibilités de construire un véritable mouvement politique de masse à partir des catégories les plus stratégiques. Le « raccourci » pétrolier vers la grève générale n'existe que dans les conditions de sa structure et de son unité.

Cela part de la livraison intégrale, de l'immense force, capillarité, perméabilité du parti communiste dans les sites opérationnels pétroliers, c'est-à-dire que la construction d'une avant-garde pétrolière travaillant dans la ligne communiste dirigeant une masse non communiste était la bonne voie orienter l'organisation compagnie pétrolière vers un syndicalisme combatif, unitaire, classiste et internationaliste, qui d'une part répondait aux revendications concrètes de réforme, et d'autre part préparait dans l'exercice de confrontation la grève insurrectionnelle pour la révolution brésilienne. En fait, les deux formes de réformes et de révolutions se sont affrontées, l'une l'emportant sur l'autre, de temps en temps, mais on peut dire que si la forme communiste a prévalu dans l'organisation des travailleurs du pétrole, elles n'ont jamais cessé de poursuivre la politique brésilienne. révolution.

En ce sens, la récupération de la forme organisationnelle communiste dans son sens organisationnel classique signifie récupérer une culture d'excellence, basée sur l'avant-garde pétrolière à partir de cadres spécialisés. Ces cadres faisant partie de la masse générale, à partir de la base organisée territorialement est la voie classique du processus organisationnel à récupérer, adapter, développer au 21<sup>ème</sup> siècle.

Des catégories stratégiques « créant un raccourci » vers la grève générale et agissant de manière opérationnelle dans la chaîne logistique du système pour fonder sa mondialisation dans son attaque contre le monde du travail : Mais comment s'organise concrètement le pétrolier classique et qu'elle est sa contribution au XXI<sup>e</sup> siècle ? Premièrement, la forme d'organisation marxiste-léniniste classique, où les meilleurs cadres assumeront la tâche par eux-mêmes, avec des cadres extérieurs pour l'assistance, et cherchant à préparer la construction d'une avant-garde pétrolière doit être considérée dans la construction du renouveau syndical, comme nous l'avons vu dans le processus historique, mais aussi dans la construction des conseils par la base. En ce sens, le secrétariat de la cellule embryonnaire de l'organisation est constitué, avec un secrétaire, un trésorier et un animateur. Nous ne pouvons manquer d'observer que la plus grande caractéristique a toujours été de prendre soin de l'unité, mais de comprendre la centralité et les secteurs les plus dynamiques et stratégiques.

La première tâche est donc la lecture en mode classique effectuée à partir d'images, ou au moins avoir un copain en charge ou regarder la cellule. Dans un deuxième temps, un comité ouvrier est formé qui est responsable de l'ensemble de la place de l'organisation, ce comité ouvrier remplira un rôle de confrontation, d'organisation et de négociations avec l'employeur. En troisième place vient la CIPA, la commission sanitaire, qui s'occupe de contrôler le recrutement des ouvriers pour combattre et de composer les commissions. Vient ensuite le délégué syndical, qui soutiendra la direction de la cellule et lorsque le syndicat deviendra un outil pour la classe ouvrière, il sera aussi le lien entre la base organisée et la structure syndicale.

La seconde est conditionnée à une structure centralisée de support et de référence : L'organisation politique des cadres découle de l'unité, de la centralité structurée pour le soutien, donc beaucoup plus de soutien, plus de structures, plus de capacités à atteindre la masse périphérique : avec un travail déjà structuré sur une base territoriale formé : par l'avant-garde externe et interne, par le CIPA, par les comités ouvriers, et par le délégué syndical, il est désormais possible de gravir un nouveau palier :



La construction d'un comité d'entreprise qui est à la fois professionnelle, mais surtout politique ; l'adhésion de tous les conseils et commissions ouvriers, ainsi que des commissions et délégués de santé CIPAS, et l'avant-garde dans un conseil ouvrier, qui fonctionne comme un organe de délibération populaire organisé. Et pour finir la pleine récupération de la structure syndicale pour la classe, pour devenir une structure de référence ou parapluie pour la classe ouvrière. En réalité, nous avons observé que dans les voies classiques des années 1950 et 1960, plus de comités se formaient, le processus de renouvellement syndical était plus important, et cela influence directement le nombre et la qualité des cadres d'une part, mais aussi le nombre de syndicats. membres et la base organisée dans son sens le plus participatif de l'autre. Dans le cas des travailleurs du pétrole, une base organisée sait comment « expliquer la campagne pétrolière ».

La formation des structures d'avant-garde : Cellule, direction syndicale, conseil professionnel, s'appuie sur la base organisée représentée par le corps de la structure organisationnelle : commissions ouvrières, CIPAS, conseil. Enfin, nous avons une politique des cadres, qui est capable de comprendre une centralité dans « plusieurs centralités », de faire une analyse critique du néolibéralisme, de faire une critique des carences de l'unité, une critique de l'action critique. L'avant-garde, le mouvement de masse dans son ensemble, la base syndicale et la base générale, qui désigne la classe ouvrière dans son ensemble dans les lieux de travail et de logement en contact avec tous les travailleurs du pétrole.

La base générale non syndiquée, chaque travailleur de la structure organisationnelle répond à une logique territoriale d'organisation, une raffinerie, une plateforme, une structure de recherche ou administrative, et une structure d'appui. Dans celle-ci, la formule d'organisation territoriale s'applique, chaque travailleur organisé et syndiqué. Les travailleurs retraités, les jeunes et les chômeurs sont également inclus, et enfin les travailleurs qui composent le mouvement populaire et la jeunesse en dehors de la structure organisationnelle révolutionnaire.

La structure classique révolutionnaire en forme de cellule sélectionne les meilleurs cadres de toute la structure organisationnelle pour composer la structure d'avant-garde. L'excellence de cette forme organisationnelle des années 50 et 60 du 20e siècle peut être adaptée au 21e siècle, en notant que : l'organisation communiste classique comptait 200 cadres à son apogée, jusqu'à 40 cadres, une moyenne de 20 cadres dans les années 70 ; années 80 et 20 avec une moyenne de 10 images aujourd'hui.

La vraie clé réside dans la création de l'avant-garde syndicale qui, une fois préparée, atteint les bords du parti, ou fait partie du front de masse, ayant les meilleurs cadres incorporés dans le parti, non pas parce qu'ils sont de grands théoriciens de Marx, Engels, Lénine, mais parce qu'ils sont les organisateurs les plus dévoués et les plus disciplinés.

Dans une base avec des raffineries, des plateformes, des structures administratives, de recherche, on peut dire que : il y a un énorme potentiel organisationnel territorial de masse, dont le corps est une avant-garde syndicale et un front de masse de classe ; et d'avant-garde dont l'objectif peut récupérer le nombre des meilleurs tableaux, une action quantitative et qualitative à la fois. Une recherche diligente et organisationnelle peut servir la cartographie horizontale de chaque ouvrier, mais elle peut aussi préparer la jonction de la fine fleur des cadres comme avant-garde syndicale, classiste et révolutionnaire brésilienne. *La création du raccourci, l'action sur le goulot d'étranglement, l'enracinement, part d'une centralité et construit un mouvement politique de masse à partir de son secteur le plus stratégique :*

La technique majeure consiste à séparer l'objectif quantitatif de recherche, d'organisation et de formation des comités ouvrière, du CIPAS, des délégués syndicaux et du conseil, de la syndicalisation, de la base générale et de l'ensemble de la classe ouvrière du pétrole en les lieux de travail et de logement; de l'objectif qualitatif de recherche, d'organisation et de formation de la cellule du parti dans les travailleurs du pétrole, du conseil politique professionnel du pétrole, de la direction syndicale préparée comme avant-garde syndicale et de classe, et enfin du personnel d'assistance du mouvement ou du parti pour l'ensemble de cette opération, qui couvrira également les retraités, les jeunes et les chômeurs.

Ici on peut facilement, de cette façon, couvrir vingt, trente mille travailleurs du pétrole, mais chaque partie doit être considérée individuellement dans son ensemble, car chaque emplacement doit être adapté à chaque besoin spécifique, vous ne pouvez pas rester coincé dans la formule, puisque certains lieux auront plus de facilité à former délégués et directeurs syndicaux, d'autres commissions et conseils, d'autres encore juste la syndicalisation et l'aide syndicale classique : droits, santé et loisirs, mais on ne peut pas perdre de vue l'objectif de mettre la structure au service dès l'ensemble de la classe syndicale dans ses objectifs spécifiques et historiques.

La structure syndicale du pétrole comme structure de référence historique. La structure syndicale du pétrole dans les différentes instances d'un mouvement de luttes d'avant-garde qui parvient à faire pénétrer son message dans toute la nation : « la campagne du pétrole » ; la structure sert d'espace de débat et de discussion des luttes générales de la société, qui finissent par renforcer la campagne pétrolière ; et enfin la structure des ouvriers du pétrole finance les luttes de classes. C'est l'objectif principal, en plus de l'organisation pétrolière révolutionnaire, de servir de miroir aux autres structures syndicales stratégiques et à la classe ouvrière dans son ensemble.

Le mouvement qui a débattu de la révolution brésilienne, qui a organisé les cadres d'excellence dans la cellule du parti, jusqu'à devenir une formation regroupant 200 cadres communistes pleinement engagés, disciplinés et studieux de la profession pétrolière et de son organisation, peut aujourd'hui former une formation classiste et syndicale avant-garde pétrolière aux marges de ce mouvement et parti, formant un bureau syndical engagé dans la révolution brésilienne, avec ses délégués syndicaux insérés dans la base organisée, avec des conseils politiques professionnels, des commissions ouvrières, des CIPAS, des conseils ; désignant la base syndicale, la base générale, les retraités, les jeunes, les chômeurs, la communauté où vivent les travailleurs du pétrole, le mouvement populaire et la classe ouvrière dans son ensemble qui est en contact avec le message du pouvoir populaire à travers les travailleurs du pétrole ; c'est aujourd'hui un mouvement qui peut construire 200 cadres ou plus dans l'ensemble du militantisme de l'ensemble des partis, des forces politiques tant qu'il y a unité et non autophagie.

Il est important que pour chaque tâche organisationnelle, ce soit pour la formation d'une structure d'avant-garde qui soit large et ne se limite pas à exister de manière traditionnelle> Leader, délégué de base et syndiqué.

Mais la construction de tous ces éléments, plus : les cellules du parti, le conseil politique professionnel, la direction syndicale, les délégués de base, l'action d'un cadre politique, d'un cadre adjoint et d'un cadre de l'avant-garde pétrolière, tous deux issus du syndicat et qui sait et peut agir dans d'autres catégories, en ce sens un cadre de classe. La même chose serait idéale pour le travail de masse : dans la formation des commissions de base, dans l'élection du CIPA, dans la construction des conseils comme base pour les assemblées syndicales, pour la base syndicale et pour la base générale.

Enfin, le même modus operandi serait idéal pour l'organisation des retraités comme réserve historique et culturelle, des jeunes comme potentiel d'entrée dans la classe, des chômeurs comme aide et piquet, du mouvement populaire comme allié, ainsi que des jeunes hors de la catégorie, et enfin aux lieux où les travailleurs du pétrole vivent et travaillent en contact avec leur famille pour la culture et l'histoire des pétroliers, ainsi que le message du pouvoir populaire sous la forme de la campagne pétrolière.

Les anciens cadres n'avaient pas une grande connaissance des classiques du marxisme-léninisme, mais ils avaient une connaissance professionnelle et organisationnelle, ils avaient aussi un grand esprit collectif, loyauté et discipline, mettant le parti et la révolution brésilienne à une place prépondérante dans la direction syndicale et de la classe ouvrière, la question syndicale ne serait en rien supérieure aux questions historiques de la révolution brésilienne, cela ne veut pas dire que les besoins concrets des travailleurs étaient placés au second plan, mais que les deux des choses étaient combinées.

Il appartient aux cadres de leur temps, communistes, socialistes d'aujourd'hui, de retrouver l'excellence organisationnelle, et d'ajouter de nouveaux éléments pour couvrir d'excellente organisation par un travail de base critique, territorial, d'agitation et de propagande l'ensemble de la classe ouvrière, d'un révolutionnaire d'avant-garde et du pétrole, une avant-garde politique dans la mesure où professionnelle pour la révolution brésilienne, classiste comme étant prête à surmonter l'agenda pétrolier et à le marier avec d'autres agendas stratégiques de la classe, et un syndicat pétrolier pour répondre aux besoins fondamentaux des travailleurs du pétrole sans secondaire à leurs besoins de construction d'un pouvoir direct, parallèle et populaire.

Nous observons à partir de l'expérience pétrolière dans l'« expérience pétrolière » que le degré d'unité et de structure finit par influencer les paramètres objectifs du déficit organisationnel et nous devons évaluer cela selon une méthode : une méthode qui combine analyse critique, théorie, unité et 'centralité dans centralités'. Dans le chapitre suivant, nous nous consacrerons précisément à cette méthode d'organisation. Ainsi, du plus complexe au plus simple et du plus simple au plus complexe, ce mouvement micro et macro organise l'avant-garde syndicale, de classe et politique et l'ensemble des travailleurs dans la base organisée au sens de leur politique, de classe et la formation syndicale, et au syndicat pour contribuer à la cause organisationnelle et dans la base générale de la lutte concrète et générale, dans la classe ouvrière dans son ensemble.

« Chaque fois que je suis ému de me souvenir de notre lutte et de nos camarades et camarades, qui ont construit de grandes luttes, fait de grandes actions, pour leur génération et les générations futures, je suis proche de cette histoire et maintenant je salue la jeunesse qui vient nous remplacer dans cette grande tâche, qui est de débattre du pétrole sous le débat de la révolution brésilienne <sup>125</sup>»

La mission pétrolière, si elle est politique dans son sens révolutionnaire, si elle est classiste dans le sens de ses structures de classe au service de la classe ouvrière, si elle est syndicale dans le sens d'être une référence pour l'ensemble de la classe, peut inspirer l'espoir et la lutte, à travers la campagne pétrolière, les ressources, la structure, les luttes pour un Brésil pour la classe ouvrière brésilienne, dire que tout le pétrole doit être à nous, signifie la jonction de l'ancienne campagne pétrolière avec les travailleurs du pétrole du 21e siècle comme avant-garde stratégique en soi et pour la révolution brésilienne. Mais pour cela il devra inclure le peuple, les absents, la classe ouvrière dans sa voie de producteur, de gestionnaire et de protagoniste dans la construction critique de l'organisation et du pouvoir populaire.

« Le pétrole est à nous ! » Sans aucun doute, dans les pages de l'histoire brésilienne. L'analyse des causes et l'intensité du mouvement qui en résulte, les persécutions des patriotes, les arrestations et assassinats des membres de la campagne, l'évolution de la lutte et ses victoires... du pétrole, conquis par l'unité du peuple brésilien, ce qui justifie pleinement l'appel à poursuivre la lutte. Nous continuons à souscrire à la phrase ; 'que le peuple se mobilise et s'organise pour reconquérir, consolider et obtenir de nouvelles victoires, dans un climat de liberté, visant à une véritable émancipation nationale <sup>126</sup>»  
Amiral Alfredo Moraes Filho

---

<sup>125</sup> Le dirigeant du syndicat pétrolier Dinarco Reis lors d'un entretien à son domicile en 2019

<sup>126</sup> TIBIRIÇA MIRANDA, Maria Augusta, O petróleo é nosso, IPSIS, 2004, São Paulo, p 22

## Conclusion du sixième chapitre

L'élément galvanisant de la campagne pétrolière a permis de constituer une structure centrale et de référence pour les forces stratégiques, qui agissent au cœur du mode de production et de circulation capitaliste globale et principalement locale. En ce sens, à travers l'unité, le syndicalisme unitaire et l'unicité, il est possible de construire l'attaque nécessaire pour ancrer l'ennemi, et construire une politique de masse basée sur la politique des cadres. Le pétrole a été l'élément galvanisant et au 20ème siècle, il faut maintenant dans la situation actuelle en observant les spécificités nationales, locales et régionales chercher une nouvelle centralité stratégique, un nouvel élément galvanisant et à partir d'exemples concrets de nouvelles références. Pendant une courte période, et sur le territoire spécifique de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, la structure pétrolière Sindipetro RJ a réussi à devenir une structure faîtière entre les années 2012 et 2017, mais sans répéter sa capacité à créer un mouvement de masse, basé sur une politique de cadres politiques dans une campagne pétrolière. Nous analysons s'il existe un élément galvanisant autour des structures pétrolières et de leur campagne au 21e siècle. Quand on pense aux travailleurs du pétrole à Rio de Janeiro entre 2012 - 2017, il faut expliquer un grand exploit : pendant ce court il y avait la possibilité de construire une structure de référence pour la classe ouvrière dans tout l'État de Rio, et il a été possible de faire ceci en rassemblant la plupart des catégories stratégiques, la plupart des catégories précaires avec le pouvoir de devenir un mouvement populaire massif, et il a même été possible de débattre à travers la campagne pétrolière (possible) avec les secteurs les plus difficiles à organiser de la classe ouvrière. Il était aussi possible de rejoindre des catégories stratégiques sans distinction de parti ou de drapeau politique, de rassembler la crème du mouvement populaire combatif et la jeunesse.

Nous avons prouvé et démontré que cela n'arrive pas par hasard, les travailleurs du pétrole ont une grande culture, une histoire, une lutte, mais surtout une campagne historique qui, en plus d'inclure toute la société, a été le plus grand mouvement sous la forme 'd'une campagne made in Brazil' - la campagne pour la fondation et la défense de Petrobrás - elle a réuni de la partie la plus difficile à organiser de la classe ouvrière, les militaires, aux catégories les plus stratégiques, la partie la plus précaire, périphérique de la classe, y compris les mouvements populaires et de jeunesse, les secteurs des travailleurs de l'industrie navale et pétrolière offshore, et cela sont faits avec une excellente campagne de communication. En ce sens, il y avait un passé insurmontable.

Après avoir interrogé de grands cadres du secteur, nous avons pu apprécier les différences d'organisation en trois générations, la période dorée dont l'apogée fut 1964, les années 1980 et les années 2000. Montrant comment le débat de la révolution brésilienne a été un facteur fondamental pour le développement des victoires passées et même dans la période 2012 - 2017. Malheureusement, la fragmentation de la représentation pétrolière, seulement surmontée dans cette courte période entre 2012 - 2017, peut surmonter une réalité permanente dans le secteur.

*La formation d'un front populaire aux limites de la classe ouvrière, pour débattre autour de la défense des « fruits du pétrole » pour les travailleurs brésiliens, a réuni des forces politiques de toutes sortes : des « démocrates » et sociaux-démocrates aux partis politiques les plus radicales forces pour débattre du fascisme, de l'impérialisme et du capitalisme. En ce sens, le débat sur la citoyenneté a rencontré le débat sur la révolution brésilienne sous la forme d'un débat citoyen.*

À partir de là, un deuxième front populaire s'est formé, juste pour débattre du socialisme, et le débat s'est très bien déroulé, avec des conférences et de nombreux débats qui ont combiné la question concrète et pratique avec ce que nous considérons comme le plus important, comment vraiment bloquer la voie du capitalisme la production et la circulation, et placent ainsi le débat « le pétrole est à nous » au centre de la lutte des classes, en débattant de la lutte basée sur la théorie de la révolution brésilienne.

Puis un dernier front s'est formé, plus petit et plus compact, composé de catégories capables d'arrêter localement le système global. Le débat sur la manière d'arrêter "le système global" en se concentrant sur ses endroits les plus sensibles a atteint des proportions importantes, et il a été possible de développer des luttes communes comme celles que nous avons décrites avec les aériens, mais aussi les ports et les marins. Afin de parvenir à la construction d'une grève politique dans toute la mesure comprise par la classe ouvrière, il est nécessaire de comprendre une politique d'unité pour l'unité pétrolière. L'« expérience pétrolière » a démontré et prouvé que sans l'unité des pétroliers et avec la classe, chaque grève juste du pétrole sera vaincu et la grève politique de masse sera impossible. Enfin, nous avons pu observer, démontrer et prouver, que le développement de ces luttes nous a conduits à l'idée d'un 'raccourci pétrolier' sur l'off shore.

Cela peut ajouter toutes les catégories stratégiques, plus la partie la plus précaire et périphérique de la classe, y compris en obtenant le soutien des secteurs conservateurs, pour transformer une grève dont le potentiel maximum ne peut être atteint qu'en 15 jours, s'il est mené à bien en surmontant l'interne divisions des travailleurs du pétrole, pendant 3 jours avec les marins et les travailleurs des voies navigables de l'off shore, 2 jours avec les travailleurs stratégiques et la partie la plus précaire de la classe, et un jour seulement avec la grève générale menée par les chauffeurs de bus, dans chaque région métropolitaine, et chaque ville moyenne et grand dans le pays. Et nous définissons cela comme l'effort de construire un "raccourci" pour construire une grève politique de masse, en partant des secteurs les plus stratégiques organisés dans le goulot d'étranglement logistique où, grâce à la politique de masse et aux cadres, l'ennemi capitaliste mondial peut être ancré localement.

L'étude des syndicats de référence à partir de l'expérience des travailleurs du pétrole dans RJ en tant que syndicat faïtier. Pour chercher le raccourci de la grande maison structurelle, le parapluie, pour le débarquement de l'ennemi. C'est le travail du front opérationnel sur le front social. Unir le plus stratégique et le plus nécessaire, organiser la politique de masse sur la base de la structure qui rend possible la politique des cadres. Et enfin, de manière générale, aider à construire la tâche la plus difficile, construire la visibilité des travailleurs informés et sans voix. Visibilité, respect, organisation, une unité qui permet d'atteindre les lieux de résidence, d'organiser le travail dans les lieux de résidence depuis la structure de référence.

Seule une structure de référence, qui doit être bien étudiée dans sa capacité structurelle faïtière, peut permettre, par la solidarité, d'atteindre les périphéries, les syndicats les plus faibles, les associations, le travail précaire, les devoirs, et d'augmenter la visibilité, l'organisation, le respect, la construction d'identité et une histoire, une culture et une pratique de lutte pour ces travailleurs. L'organisation des travailleurs à partir de leurs lieux de travail et de résidence est une tâche pour les structures les plus fortes et les plus capables de la classe ouvrière à son autre fin, plus précaire, et impliquer tout le monde dans le grand mouvement de masse de la classe ouvrière dans son défi révolutionnaire historique



## Chapitre VII

# Étude des méthodes et des modes d'organisation chez les marins

### Un modèle de méthode à suivre

Dans le septième chapitre de cette deuxième partie nous consacrons à la question du mode d'organisation à partir de la riche expérience des gens de mer, dans leur ancienne « force de proue » sous la forme d'un force d'avant-garde populaire dans les chantiers navals des gens de mer. Nous démontrerons comment le système capitaliste a dû utiliser toutes ses ressources théoriques et politiques pour affronter ces travailleurs, et comment ils ont répondu en créant un mouvement micro et macro de pouvoir populaire avec des paramètres objectifs, qui peuvent être étudiés de manière comparative aux travailleurs conducteurs de bus et les autres étudiés dans ce chapitre, ainsi que dans le chapitre suivant. Les paramètres d'excellence, considérés par nous dans cette étude, deviennent donc une contribution unique à l'investigation de ce chapitre, ainsi qu'à l'étude de cette thèse, dans la construction de la lutte entre un syndicat renouvelé contre un syndicat conservateur ; dans la lutte pour le développement de la construction d'une organisation politique des cadres, et dans la construction de conseils ouvriers sur les lieux de travail, dans les lieux de résidence, sur les places et dans les rues. Ce que nous exemplifions en tant que méthode d'excellence est une méthode que nous avons décidé de suivre dans l'analyse critique contemporaine.

Dans notre dernière analyse critique dans cette partie de notre enquête, nous étudions le problème de la méthode d'organisation, à partir de ses paramètres les plus objectifs, chez les travailleurs maritimes, des travailleurs des chantiers navals, en étudiant sa montée, sa plénitude et sa chute, comme méthode de création d'un mouvement ouvrier général et massif, dans son sens le plus populaire. Et nous le faisons en le combinant avec l'étude contemporaine du mouvement d'organisation et de renforcement des travailleurs offshore dans les activités fluviales, où la fédération unitaire du secteur vise à organiser 22 000 travailleurs, en se concentrant initialement sur l'organisation de 12 000 travailleurs dans les points les plus sensibles de la côte brésilienne (off – shore) .

Ici notre analyse critique est complétée par la défense d'une méthode qui rejoint : l'analyse critique, avec la défense critique d'une théorie, avec une unité stratégique, dans la méthode de construction politique du pouvoir populaire. Nous présentons une analyse critique de l'expérience historique, culturelle et de lutte, des modes et méthodes d'organisation des travailleurs maritimes comme modèle à suivre. Nous combinons l'étude de la critique de l'économie politique, l'étude de la méthode chez Marx, l'étude de la création et de la défense du pouvoir populaire, l'étude de la défense critique de toute l'histoire des luttes populaires et du socialisme, et enfin l'étude de mouvement des luttes, de la culture et de l'histoire dans le microlocal et le macro-global des travailleurs maritimes brésiliens dans le contexte latino-américain.

Un étude mariée à l'étude des travailleurs des secteurs des transports et des travailleurs stratégiques, faisant ainsi le complément et l'adhésion l'étude a commencé avec les chauffeurs de bus, l'étude des catégories dans ce chapitre et s'apprête à, dans la suite de l'étude du micro et du macro, poursuivre l'étude de la critique dans le chapitre suivant. Nous avons développé une étude permanente au sein de la CONTTMAF<sup>127</sup> et de la FNTTAA, à la fois fédération et confédération unitaire du secteur, et les conclusions de cette étude reposent sur les hypothèses émises, qu'une grande partie de l'excellence de la « méthode maritime » repose, tout au long de sa riche histoire, la culture et les luttes, dans la capacité de construire des alliances au-delà de leur catégorie, dans la capacité d'intégrer des secteurs stratégiques dans les luttes, en particulier les "gens de la mer", et dans la capacité de permettre aux nouvelles générations d'étudier et d'illustrer leur leadership et leurs cadres . En ce sens, l'expérience vécue au sein de la fédération maritime devient l'une des trois expériences les plus importantes de cette enquête en matière de volume et de qualité des informations accumulées.

L'expérience du chercheur au sein de la fédération maritime FNTTAA<sup>128</sup> a été décisive, en tant qu'expérience de recherche participative et de militantisme actif avec son président Ricardo Ponzi, Luciano Ponce, dans l'étude de leaders historique, tels que Emílio Bonfante de Maria, Irineu de Souza, Severino Almeida, et la rénovation Carlos Miller. Une collecte de données de source primaire, caractérisant l'une des expériences plus robustes au sens de l'enquête de cette thèse.

---

<sup>127</sup> Confédération nationale des travailleurs des transports fluviaux et aériens, de la pêche et des ports

<sup>128</sup> Fédération Nationale des Travailleurs de la Voie Navigable et assimilés, fédération unitaire du secteur

« Bien que nous ayons été grandement lésés par l'avènement de la réforme du code du travail et des syndicats à partir de 2017, nous avons travaillé durs pour sensibiliser les travailleurs du mérite, les travailleurs de la voie navigable, opérant au large et les travailleurs de la mer en général. Nous avons pleinement la contribution que notre contribution à travers des cours et des séminaires peut contribuer à la transformation de ces travailleurs. Depuis au moins six ans nous avons fait des efforts, et même si ces dernières années ont été très difficiles, nous obligeant à réduire le nombre de séminaires, dès que possible nous reprendrons de plein fouet. La conscience est ce qui différencie le travailleur, c'est ce qui peut le rendre collectivement capable de mieux travailler son pouvoir. L'être humain sans conscience n'est rien et le travailleur sans conscience ne peut pas grand- chose. <sup>129</sup>»

Notre hypothèse est que le problème du mode d'organisation dans son micro et macro mouvement peut être bien étudié à travers les ouvriers maritimes, les ouvriers de la voie d'eau, et surtout à propos du « temps des ouvriers navals ». Nous étudierons une stratégie pour le développement des forces productives et de la conscience de classe en tant que construction du pouvoir populaire au Brésil, comprenant des concepts tels que « la continuité du leadership », « l'unité dans la lutte » et la « méthode objective d'organisation des travailleurs » . Nous discuterons de l'importance du contrôle stratégique des forces productives des travailleurs stratégiques, dans le mode d'organisation des gens de mer, afin de rechercher des aspects comparatifs avec notre étude réalisée jusqu'à présent centrée sur les chauffeurs de bus.

« Silence dans les navires, vibration dans les syndicats ». Tel que rapporté par le journal «A Voz Operária»<sup>130</sup> lors de la grande grève des cent mille marins de 1953. La période entre 1953 et 1964 est la plus importante pour comparer les "modes d'organisation" avec la période entre 2012 et 2017, à la tête des "travailleurs de la mer" et aux côtés des ouvriers navals, qui a commencé « l'ère des ouvriers des chantiers navals » », son chef de file Irineu José de Souza à la tête du syndicat SONRJ des travailleurs des chantiers navals de Rio de Janeiro.

---

<sup>129</sup> Ricardo Ponzi, président de la fédération des travailleurs maritimes FNTTAA dans une interview à TABA TV en 2022 <https://www.youtube.com/watch?v=NvUsvxFNSZ8>

<sup>130</sup> 'A Voz Operária' 1953 Grève des gens de mer <https://pcb.org.br/portal2/25594>

Le Syndicat des travailleurs des chantiers navals de Rio de Janeiro; a commencé une série d'administrations combatives sous influence communiste, mais avec la participation des socialistes et des travailleurs qui les conduiraient à une «confrontation différenciée et classiste» jusqu'au coup d'État de 1964. Le commandant Bonfante Demaria et l'ouvrier naval Irineu José de Souza étaient les dirigeants d'une époque, et tous deux constituaient une avant-garde faisant partie d'une classe en expansion. Cette expansion, dont la force collective et le mode d'organisation des luttes immédiates, mais aussi des politiques générales, doivent être étudiés par tous ceux qui s'attachent à comprendre les stratégies de construction du pouvoir managérial direct et populaire de la classe ouvrière. Nous évoquons cet élargissement en analysant le concept de « centralité » dans les trois premiers chapitres étudiant les métallurgistes avec Lowy dans les années 1970, et nous proposons une étude des chauffeurs de bus au présent. Nous comprenons qu'il y a eu une centralité maritime entre 1953 et 1964, et c'est dans ce sens que nous menons notre enquête.

« Les marins étaient stratégiquement placés dans le mode de production et de circulation capitaliste à cette époque, ce qui signifiait que nous ne nous limitions pas à lutter pour les salaires et les conditions de travail, quand on nous demandait si nous étions au gouvernement, nous répondions que nous étions au pouvoir, avec la conscience qu'il s'agissait d'un processus. Il y avait le respect des lois qui fournissaient nos emplois, mais pas seulement cela, nous voulions inclure à ce moment-là dans notre secteur et dans notre travail, en fonction du pouvoir que nous avions en tant que marin et à travers notre unité construite. En tant que travailleurs, nous étions conscients que le secteur des transports était fondamental pour le Brésil, et nous avons exercé notre pouvoir à travers cette prise de conscience. <sup>131</sup>»

À cette époque, l'ouvrier de la marine maritime et le matelot étaient comme des éléments chauds dans la forge de la lutte des classes des années 50 et 60 ; dans les cadres de l'industrie lourde et de la logistique du pays, généralement étatiques, qui constituaient le noyau du syndicalisme dit ancien. Les travailleurs maritimes nautiques étaient et continuent d'être stratégiques, dans les artères du système mondial et dans les chemins et les veines du Brésil. Mais malheureusement aujourd'hui les navires exploités au Brésil dans ces secteurs sont tous étrangers.

---

<sup>131</sup> Ricardo Ponzi, président de la fédération des travailleurs maritimes FNTTAA dans une interview dans la fédération en 2019

« Il y avait six mille ouvriers et ce sont eux qui m'ont fait chef, j'ai été emmené directement par eux à la présidence du syndicat ». Quand Irineu prend la tête du syndicat, celui-ci devient un instrument de lutte, un outil unitaire et participatif du marin face à l'ensemble de la classe. « J'ai cherché l'unité, et la grève de 1953 était belle pour l'unité qu'elle avait, tout le monde dans le secteur dans le même mouvement. Nous savions qu'il y avait déjà un combat devant nous, mais l'objectif était de construire une confrontation plus importante que celle de 1935 dans le secteur, et c'est ce que nous avons fait<sup>132</sup> »

Lors de la grève de 1953, le commandant Bonfante a assumé le rôle d'avant-garde dans le commandement de la grève générale des 100 000 marins. Pour comprendre l'importance de son héritage à quai, qui inspira force et courage dans l'action collective des ouvriers de l'époque, mais aussi des nouvelles générations de marins, écoutons le bilan de Severino Almeida, actuel président de la Confédération du secteur : « Bonfante c'était un leadership fort reconnu par tous, y compris ceux qui avaient une idéologie divergente. Il a imposé le respect par l'exemple de la façon dont il s'est comporté dans le monde réel. Bonfante résume lui-même les raisons de la grande grève : « la grève a éclaté parce que l'accord n'a pas été respecté » pour « le journal de dernière minute » du 16 octobre 1953. « Le peuple proteste contre la vie chère » et « les travailleurs marins ont repris la grève<sup>133</sup> », », c'était le mélange explosif de l'époque.

Les gens de mer transportent traditionnellement tout ce à quoi nous pouvons penser dans le transport long-courrier. Dans le Brésil plus moderne, elles se concentrent dans le secteur offshore lié à l'industrie pétrolière, dans le transport de marchandises, de passagers en navigation intérieure et sur les grands fleuves du pays ; et dans les grandes zones métropolitaines, comme le transport en commun entre Rio de Janeiro et Niterói. Pour penser historiquement le travailleur maritime, il faut penser à ceux qui réparent, fabriquent et conduisent leur instrument de travail. Ouvriers et conducteurs du monde aquatique dans la chaîne de production et de circulation, de contrôle et de développement des forces productives ; dans l'organisation du secteur, dans l'infrastructure dans le cadre de l'unité de la classe ouvrière.

---

<sup>132</sup> Irineu e Emílio em entrevistas concedidas aos jornais da época em 1953, <https://pcb.org.br/porta12/25594>

<sup>133</sup> <https://pcb.org.br/porta12/25594>

Au cœur des secteurs stratégiques se trouve la possibilité d'un débat sur la fabrication, mais surtout sur son transport par des routes intercontinentales, océaniques, en connexion avec le monde ; et dans sa redistribution vers le centre de notre pays.

Ce secteur est fondamental pour le fonctionnement de la chaîne logistique globale du système capitaliste, qui peut être développé, contestée et paralysée localement. Chaque machine, produit de production et marchandise passe par un port et, de là, par les routes, les chemins de fer, le transport routier lourd et les eaux intérieures. Penser le Brésil à partir de l'intégration des modes de transport et des travailleurs stratégiques, c'est penser l'union de toute la classe ouvrière, à partir de l'union des travailleurs stratégiques. Maîtriser ce processus, de la fabrication à la circulation des biens et des personnes ; et sa distribution interne par voies navigables, chemins de fer et autoroutes, est au cœur du problème de la construction et de l'exercice du pouvoir populaire au Brésil, pour la révolution brésilienne.

Mais quelle serait la puissance des travailleurs maritime dans le contexte des travailleurs stratégiques historiquement organisés ? Il est important de ne pas oublier que ces travailleurs s'étaient organisés depuis des temps immémoriaux, avant même que le Brésil n'existe ; luttant pour un salaire équitable, la fin des châtiments corporels à bord, pour atteindre leur destination et retourner dans leurs familles. Ils ont été des pionniers dans le monde : dans la fondation de la fédération internationale des travailleurs des transports, l'ITF ; dans la fédération syndicale mondiale, la FSM ; construction de mécanismes de législation mondiale et de lutte contre la précarité du travail sur les navires battant pavillon de complaisance, les FOC. Au Brésil, elles passent par différentes synthèses et formes d'organisation : la corporation militaire, le mutualisme, l'anarchisme, l'anarcho-syndicalisme, jusqu'en 1953 sous l'influence de la gauche ouvrière, socialistes en général et surtout communistes, se disputant le contrôle de la stratégie de développement du pays. propre bon sens.

« Lorsque l'organisation internationale du travail de l'OIT a été créée, la plupart des lois qu'elle a créées étaient sous la pression des travailleurs maritimes, la pression organisée des travailleurs stratégiques a servi à baliser de nombreux droits, qui ne seraient étendus qu'aux autres travailleurs, à travers les normes de l'OIT beaucoup plus tard <sup>134</sup>»

---

<sup>134</sup> Ricardo Ponzi, président de la fédération des travailleurs maritimes FNTTAA dans une interview à TABA TV en 2022 <https://www.youtube.com/watch?v=NVuSVxFNSZ8>

Toutes ses formes d'organisation créent une accumulation organisationnelle classique dans les catégories de transport. Les travailleurs maritimes, portuaires et ferroviaires, après une longue préparation, ont rassemblé leurs forces pour une confrontation directe, massive et complète.

Cette confrontation et cette accumulation s'expriment dans l'action organisationnelle des cadres du secteur, mais pas seulement à travers eux, il y a eu une accumulation organisationnelle objective dans la structure syndicale, et aussi dans les structures parallèles au syndicat.

À partir des années 1950, le patronat et les gouvernements vont assister à des grèves massives dans le secteur, osant ainsi cesser totalement d'approvisionner le pays. Une telle confrontation génère un effet pédagogique dans les rangs de la classe ouvrière, dans la base organisée, affine la révolte et la compréhension du rôle de ces travailleurs comme vital dans le fonctionnement de la chaîne productive. Les capitalistes essaient de supprimer le travail, les revenus et l'espace de pouvoir de la classe, avec de forts impacts locaux sur la vie de chacun ; mais la conscience du positionnement vital contre l'attaque et l'exploitation permanente dans les structures mondiales du système, renforce la conscience de la création du pouvoir direct dans le secteur qui meurt le monde.

La catégorie s'est progressivement préparée, consciente de sa position, de sa « centralité » et de sa « culture » accumulée parce que historiquement elle s'est toujours organisée et affronte patiemment le pouvoir privé de contrôle des moyens de production de la bourgeoisie, de ses gouvernements, de ses forces de sécurité, et forces armées cherchant à diviser ce bloc. Profitant des moments d'expansion logistique des gouvernements les plus nationalistes, accumulant des expériences d'organisation et de cohésion stratégique.

Les capitalistes ont toujours cherché à briser l'exercice du pouvoir, le lien entre la construction navale et la connaissance logistique du secteur, les liens historiques de camaraderie, l'assimilation critique dans la lutte des classes, l'union du nationalisme de gauche aux forces armées, le taux élevé de syndicalisation, soutien populaire dans la société, unité dans la lutte ouvrière, continuité. Cela s'est produit de deux manières : par des gouvernements plus progressistes qui ont cherché à opérer « de l'intérieur », apportant un certain contrôle au gouvernement ; ou avec des gouvernements plus libéraux « à l'extérieur » par le biais d'une confrontation ouverte, cherchant à détruire le secteur.

La rupture du coup d'État de 1964 a été très profonde, mais les combats ne se sont pas arrêtés. Les marins ont cherché à combler l'espace générationnel entre l'âge d'or et la nouvelle réalité concrète avec de nouvelles perspectives, cherchant un sens organisationnel dans leur propre tradition face à la dictature. Les patrons voulaient détruire l'identité professionnelle et politique des marins, qui répondaient par leur tradition classiste.

Mais à partir de 1968, le régime se durcit, et même la syndicalisation de fait est interdite jusqu'en 1977. Parallèlement, les plans successifs de construction navale visent à « moderniser les relations de travail » en s'éloignant de la « formation de maître et contremaître » vers la formation commerciale. Même avec l'automatisation, à la fin des années 70, les chantiers navals comptaient plus de 40 000 ouvriers, avec un nouveau profil, mais malheureusement plus des marins, car ils étaient devenus des métallurgistes. La catégorie a été scindée en deux et un gouffre s'est créé entre eux. D'un côté les marins et de l'autre les métallurgistes. Cette séparation était un projet opéré de force par l'organisation patronale-militaire, qui voulait mettre fin à l'influence qu'exerçait sur la société ce « syndicalisme d'extérieur », avec les conseils ouvriers, opérant dans les lieux de résidence, au travail et dans la rue. La « méthode d'organisation maritime » dérangeait beaucoup la bourgeoisie.

En ce sens, la tradition maritime était fondamentale pour continuer à influencer le secteur dans son ensemble, l'objectif des travailleurs était de « raconter le pouvoir », raconter leur histoire, leur culture et leur lutte, garder la mémoire vivante. Et d'autre part, l'objectif des patrons était de « couper l'histoire » en mettant fin à la mémoire, à la culture, à l'histoire et à la lutte collective.

Comment tout a commencé par la grève de masse des 300 000 à São Paulo, influençant sa grève des 100 000 en 1953 ; les grèves économiques et politiques, pour assermenter le président de la République, la grève paritaire de 1960 pour égaliser le salaire des civils avec les militaires dont le salaire était beaucoup plus élevé, qui avait le soutien des fonctionnaires, mais aussi des policiers ; le président était Juscelino Kubitschek et quatre ou cinq ministres sont tombés à cause de la grève, comme en témoigne le commandant Bonfante. Des grèves pour influencer la logistique du pays, pour des réformes structurelles fondamentales de la société brésilienne, la grève des 700 000 en 1963, et pour résister au coup d'État de 1964.



L'apprentissage, où il est resté fort, a été « appris des plus anciens ». Le travail de masse de la vieille garde renforce le lien générationnel et la tradition dans le cœur des jeunes marins, préparant la grande grève à venir.

Aux yeux du commandant Bonfante, la raison pour laquelle il n'y a plus de mobilisations expressives comme celles des années 50 et 60 : « C'est que la montée des grèves a été stagnée par le militarisme. Le mouvement de grève ne s'est pas arrêté jusqu'au coup d'État de 1964, qui, à mon avis, a été déclenché précisément à cause de cela, pour arrêter l'avancée de l'organisation et de la lutte des travailleurs brésiliens ». Le putsch, patronal et militaire, est fortement soutenu par la classe moyenne.

« Je pense que c'était un coup d'État promu par la bourgeoisie brésilienne, qui, ayant épuisé son leadership, ses méthodes d'action politiques, a fait appel à son bras armé, qui sont les forces armées.<sup>135</sup>».

D'autre part, il est enregistré qu'il y avait une possible union civique-militaire avant 1964, à travers le témoignage du propre exemple du commandant Bonfante, qui rapporte ce bel épisode : « J'ai été emprisonné au Centre d'armement de la Marine (CAM), à Niterói. De la fenêtre de la cellule, j'ai vu l'amiral Frazão, alors commandant adjoint du corps des fusiliers marins, qui avait été détenu après avoir refusé de prendre la place du commandant, qui avait également été arrêté. Frazão se dirigeait vers une chaloupe, accompagné d'un officier. Arrivé au bout du quai, il a fait demi-tour et s'est dirigé vers ma cellule. Il s'est présenté, a salué et juré ma liberté. Il m'a dit : « J'ai été emprisonné ici et je vais être libéré de force par le tribunal militaire supérieur, alors je vous souhaite la même chose. Puissiez-vous être libéré dans ces quelques jours. L'officier qui l'accompagnait resta bouche bée. Quant à moi, je me suis senti très honoré et très réconforté de recevoir ce genre de solidarité <sup>136</sup>».

Emilio Bonfante Demaria était un agitateur de bonnes causes et fidèle à ses pairs. Dans deux des nombreuses fois où il a été arrêté, il a avalé les listes avec les noms d'autres militants avant d'être emmené par la police. Pendant les années du régime militaire, jusqu'à l'amnistie en 1979, il a été arrêté et torturé à quatre reprises, s'est vu retirer son immatriculation professionnelle et a été privé de vie familiale lors de son exil en Russie.

---

<sup>135</sup> Emílio Bonfante Demaria dans le témoignage et la mémoire et la collection de SINDMAR Syndicat nationale des officiers de la marine marchande DVD 4 volumes.

<sup>136</sup> Ibidem Ibidem Emílio Bonfante Demaria dans le témoignage et la mémoire et la collection de SINDMAR

Après qu'une autre génération de combattants se soit forgée, elle verrait la crise du secteur dans les années 80 et 90. Et les deux communistes, l'ouvrier Irineu et le commandant Bonfante dans le discours ci-dessous, expriment la nécessité de "passer le relais" pour que la lutte perpétuelle, était cultivée de génération en génération. « Maintenant, nous, les personnes âgées, devons donner de l'espace, laisser la place aux jeunes. C'est pourquoi je suis très fier de l'investiture du camarade Severino au conseil d'administration de notre Union. Moi, en sa possession, j'ai dit que j'avais été élu en 1954 et que je n'avais pas pris mes fonctions, mais j'ai pris mes fonctions lorsque Severino est entré en fonction... Dans les années 1980, la grève de 1987 est une référence dans le secteur maritime, et dans la classe dans son ensemble, l'une des grèves les plus retentissantes après la fin de la dictature.

« Cette grève a été menée par Areias, Severino et le camarade Ponce, un opérateur radio. Cette grève, qui a formé à mon avis une unité très solide parmi les officiers de la marine marchande, est une grève historique. C'était la grève la plus importante qui ait eu lieu avec la redémocratisation du pays <sup>137</sup>», a déclaré le commandant Bonfante. Dans les années 1980, la protection de la marine marchande brésilienne, l'influence des travailleurs du secteur, avec la garantie des marins nationaux dans notre cabotage, était une réalisation de la Constitution de 88. Mais l'arrivée du FHC Cardoso au pouvoir entame un processus de destruction sans précédent, par des changements au Congrès national, par l'amendement constitutionnel n° 7.

Dans le même temps, la crise toucherait très durement l'industrie navale et avec elle l'ensemble du secteur. Les 40 000 travailleurs des années 1970 sont passés à 2 000 à la fin des années 1990. Ce nombre augmentera à nouveau dans les années 2000. On sait que là où il n'y a pas de logistique, il n'y a ni travail ni possibilités de pouvoir. Au cœur du secteur naval, la grève des marins victorieux de 1987, répète en quelque sorte la grève de 1953, fédérant ce qui reste du secteur autour de revendications concrètes après des années de dictature.

La lutte était pour le salaire et les droits, pour le travail, pour l'estime de soi et pour maintenir la production brésilienne, le cabotage et la logistique avec la possibilité d'un contrôle direct des travailleurs brésiliens.

---

<sup>137</sup> Emílio Bonfante Demaria dans le témoignage et la mémoire et la collection de SINDMAR Syndicat nationale des officiers de la marine marchande DVD 4 volumes.

Lorsque le gouvernement FHC a retiré les garanties de 1988, il y a eu beaucoup de luttes et d'efforts pour que ces garanties reviennent partiellement avec la loi 9432/1997 garantissant que sur les navires battant notre pavillon, le capitaine, le chef mécanicien et les 2/3 de l'équipage doivent être ressortissants. . La RN 72/2006 du Conseil national de l'immigration (transformée en RN 6 en 2017) a établi l'emploi de marins brésiliens sur des navires étrangers en cabotage, cependant, en quantité inférieure à 2/3 des Brésiliens dans une partie des navires autorisés à opérer dans nos eaux. Un effort institutionnel, une action internationale et une lutte syndicale contre les patrons.

Les marins continuent dans cette contestation parce qu'ils combinent une stratégie de pouvoir direct avec des luttes institutionnelles et internationales ; dans le même temps, les métallurgistes navals « d'aujourd'hui » avaient fait des gains substantiels dans les années 2000, mais c'est perdu, la stratégie des marins s'est avérée supérieure sur le long terme, le nouveau syndicalisme métallurgiste dans le secteur a été plus immédiat. C'est dans ce scénario que des dirigeants tels que les commandants Areias et Severino Almeida ont réinventé la lutte.

Le secteur subit une succession de coups qui accompagnent les coups d'État dans le pays ; dans le passé, le présent et le futur sont les mêmes, contre la structure logistique et contre l'organisation ouvrière. Pour les libéraux de tout acabit, aux méthodes fascistes, il a souvent fallu en finir avec la force stratégique des travailleurs stratégiques, mettre fin à leur travail, à leur syndicalisation, à la lutte des classes, à la possibilité de participation et de gestion directe dans les forces de production et de logistique dans les pays. Détruire la capacité logistique en tant que projet de destruction en soi.

Cette nouvelle génération de marins était liée à l'ancienne, dans laquelle la lutte pour le grand objectif spécifique est lié au grand objectif général, qui conteste les structures productives dans le cadre de la lutte des classes, cherche à s'insérer au bon moment de maturation de la conscience des travailleurs, il protège le financement universel, l'unité et travaille sur la prise de conscience de l'autofinancement, les liens de solidarité dans le contexte des travailleurs en Amérique latine et dans le monde. Les travailleurs brésiliens n'avaient pas besoin de renoncer, dans le cadre du nouveau syndicalisme, aux formes d'organisation du pouvoir direct, issues de la lutte des classes en pré-64, pré-68, pré-79.

Car cela correspond à un ensemble d'accumulation, qui, une fois désavoué, désavoue aussi la construction de l'identité de classe d'une partie de la classe, niant le pouvoir de la classe.

Les capitalistes visaient à empêcher les ouvriers de pouvoir, même de manière minimale, contrôler les forces productives, "arrêter le Brésil et faire bouger le Brésil" dans le rêve de la CGT commandement général des ouvriers sous la direction des cheminots à la tête de la CGT jusqu'au coup d'État de 1964, arrêtez le secteur lors de la grève de 1987 : arrêtez les travailleurs de s'ingérer dans la ligne logistique de circulation des marchandises et des passagers dans le monde au Brésil, arrêtez le pouvoir. C'est pourquoi il était si important de diviser et de détruire les marins, les ports, les chemins de fer, les compagnies aériennes et les aéronautes, les cinq principaux syndicats de la CGT, et de détruire toute possibilité d'une éventuelle approche de classe avec les soldats de la marine, de l'armée et de l'aviation. À partir de la victoire de 1987, l'objectif des capitalistes sera de détruire là où les mêmes objectifs historiques de la classe persistent encore, chez ceux qui sont mieux placés pour cela.

Détruire le trépied de la stratégie nationale de contrôle stratégique mise en évidence lors de la grève de 1987, car près de la moitié du fret brésilien passait encore par le projet de contrôle direct des travailleurs maritimes :

Marchandises et passagers par Lloyd, une ancienne structure de l'époque de l'Empire brésilien, qui possédait autrefois l'une des plus grandes marines du monde. Des mines par Docenave, pour transporter le minerai et l'acier du Brésil vers le monde. Et pétrole et dérivés par Fronape, puis par Transpetro ; dans la lutte avec les pétroliers pour Petrobras, et pour les techniques d'exploration pétrolière dans le PRE-SAL. Ce qui en 1987 représentait près de la moitié du fret transporté dans le pays, en 2020 il n'atteint pas 3%, la stratégie d'attaque et de destruction par l'exploitation est claire. Nous vivons un moment de défensive parmi les travailleurs, et c'est pourquoi l'effort pour un contrôle plus direct est vital. Les coups d'État bourgeois de Fernando Collor et FHC Cardoso ont détruit une fois pour toute la politique logistique et la souveraineté économique dans le transport de cabotage étranger, avec la destruction de la Lloyd's brésilienne, d'autres entreprises publiques et de la politique de conférence de fret (40/40 / 20, 40% pour les navires brésiliens, le même pourcentage pour les étrangers et le reste pour les navires mixtes). Selon Luciano Ponce, leader historique de la catégorie maritime,

« La destruction du Lloyd brésilien n'était pas seulement une destruction visant le travailleur maritime, mais affectant tous les travailleurs brésiliens <sup>138</sup> ». Chaque travailleur sent le coût du fret dans sa poche.

Après la grève de 1987, les capitalistes, suivant une tendance mondiale, cherchent à vaincre le système maritime lui-même, avec ses règles d'approvisionnement, de fret national et de contrôle ouvrier. La privatisation de la société Vale do Rio Doce détruit Docenave dans le gouvernement de Fernando Henrique Cardoso. Les chantiers navals, comme mentionné, comptaient autrefois 40 000 travailleurs, sont passés à 2 000 et n'ont atteint que 100 000 sous les gouvernements Lula et Dilma. Cela met en évidence la nécessité d'une stratégie de dispute sur la production, la génération du travail de base et le pouvoir populaire ; s'ils atteignaient 100 000, imaginez combien ils n'atteindraient pas si les trois secteurs : biens généraux, minéraux et pétrole étaient sous le contrôle des travailleurs. L'association permanente de l'impérialisme avec la bourgeoisie nationale des pays périphériques pour leur pouvoir est également claire à long terme : Aujourd'hui, il y a moins d'ouvriers dans l'industrie navale qu'à l'époque de la FHC.

Les projets de pouvoir des marins et de la bourgeoisie nationale se sont avérés incompatibles. L'anéantissement de la possibilité d'une politique de connexion stratégique avec le monde, et dans ce cadre, la destruction même de l'industrie navale fait partie du projet impérialiste opéré par la bourgeoisie nationale.

La bourgeoisie nationale telle qu'elle est prouvée aujourd'hui n'a pas besoin d'une marine marchande, son projet dépendant n'a pas de place pour les navires brésiliens. Le pouvoir des travailleurs de ce secteur est perçu comme une menace, l'existence de travailleurs nationaux aussi. Ni l'industrie, ni le contrôle, encore moins le pouvoir des travailleurs ne peuvent s'exercer dans la chaîne de production du secteur car il ne peut y avoir de secteur en tant que secteur, seulement en tant que fragment. Toutes les possibilités de réduire et d'optimiser le fret des marchandises, ou de relier la navigation intérieure, bien moins cher ; ou avoir une politique fluviale, avec des compagnies de cabotage intérieur à partir de grandes distances ; ou même les chemins de fer ; ou même les routes complétant le système sont épuisées dans le découpage, la privatisation et la destruction subséquente du système. La fragmentation des travailleurs est également un facteur très important dans ce jeu meurtrier.

---

<sup>138</sup> Luciano Ponce dans une interview à la FNTTAA en 2019

Le découpage et la destruction du système logistique national par une violence extrême obligent les travailleurs maritimes à se regrouper et à se réinventer dans le secteur qui reste, le secteur pétrolier. La nouvelle stratégie serait d'intensifier l'unité des travailleurs dans le secteur, de sauvegarder ce qui restait de contrôle ouvrier dans ce système. La construction du syndicalisme unitaire se fait autour d'une fédération unique, la FNTTAA, et d'une confédération du secteur mer, ports et aéroports, CONTTMAF, dans l'espoir que les autres secteurs fassent de même : adhérer quelles que soient les divisions. Il a réussi à lier lutte concrète à luttes de classes, alternant grèves, négociations et travaux institutionnels. En 2017, trente ans après la grande grève de 1987 et plus de 60 ans après la grève historique de 1953, les travailleurs maritimes atteignent l'un de leurs plus grands objectifs : un par un (1×1). Travailler 28 jours et prendre 28 jours de repos, ce qui serait comparé à un travailleur ordinaire, comme s'il ne travaillait que quinze jours par mois. Un combat qui a commencé avec FHC et qui ne s'est terminé qu'avec le président Temer.

« Le nouveau BR de la mer » ne vise pas seulement à retirer les garanties conquises dans le secteur et à dégrader la législation, en utilisant une interprétation erronée de la convention internationale MLC 2006 des gens de mer de l'OIT récemment ratifiée par le congrès brésilien ; il vise à « livrer aux requins » tout ce qui entre et sort du Brésil ; BR do mar est un "cadeau grec" pour chaque travailleur brésilien. Les nations ne doivent pas renoncer à une marine marchande nationale forte et représentative, qui puisse contribuer à garantir la sécurité logistique, commerciale et alimentaire de leur population en temps de paix comme en temps de conflit. La nouvelle attaque et le nouveau coup d'État passent par le gouvernement Bolsonaro qui tente de « moderniser » le cabotage au Brésil, avec de lourdes pertes pour le travailleur brésilien. Comme le « BR de la mer ». « Le rêve de l'employeur est de mettre fin au cabotage brésilien, de mettre fin à la possibilité pour les travailleurs brésiliens d'exercer un pouvoir sur la logistique brésilienne.

Une radiographie des transports montre : 60 % de routes contre 16 % de voies navigables (10 % cabotages et 6 % voies navigables) ; donc « moderniser » signifie initiative privée par le bouche-à-oreille. Les géants du transport maritime forment un oligopole mondial, au Brésil il y a trois compagnies qui dominent 99% du marché.

Le transport maritime par conteneurs dans le monde entier est également un grand « club privé ». Au Brésil, le cabotage est opéré par des oligopoles étrangers ou par des « entreprises brésiliennes » à capitaux étrangers. Et il affirme que seule la lutte construit le destin des travailleurs maritimes : « Elle n'est pas tombée du ciel ni ne nous a été offerte en cadeau, la lutte syndicale est responsable du fait que les marins brésiliens ont atteint un niveau bien au-dessus des conventions de l'OIT.<sup>139</sup>».

À l'attaque permanente s'ajoute la pandémie de Covid 19, qui impacte le secteur fluvial qui représente 95% des marchandises importées et exportées par le Brésil, où les niveaux de travail et les flux de marchandises restent normaux. S'il reste normal, il faut que les salaires restent normaux, car le taux de profit et la plus-value des patrons sont aussi normaux. Mais il y a des armateurs opportunistes qui, s'appuyant sur la loi sur la libre négociation, ont demandé aux travailleurs d'accepter de réduire leur salaire, les syndicats agissent pour freiner cet abus. Il y a des clauses additives signées qui empêchent les patrons opportunistes d'agir, mais profitent de la pandémie, il y a une pression pour conclure des accords individuels qui nuisent aux droits établis. En revanche, si le transport de conteneurs est stable, il y a une diminution du transport de passagers sur les fleuves et dans les transports métropolitains, mais cela n'a pas entraîné jusqu'à présent de baisse des salaires des ouvriers. La priorité est la sécurité car la garantie du travail et 100% du salaire est garantie. Les syndicats demandent des mesures d'évacuation pour les cas graves à bord ; sécurité pour maintenir les niveaux de fonctionnement de l'activité et l'approvisionnement du pays face à la pandémie.

Pour Severino Almeida, les gens de mer ont la responsabilité de penser à ce pays, mais aussi au monde, dans un discours à la fédération internationale ITF il met l'accent sur le pouvoir.

« La marine marchande transporte le monde, les biens du monde, à travers la marine marchande passe le mode de production et de circulation capitaliste de ce siècle. S'il n'y a pas de marine marchande, la moitié du monde mourra de faim et l'autre moitié mourra de froid.<sup>140</sup>» Avec la guerre en Ukraine, nous voyons comment cette réalité devient apparente.

---

<sup>139</sup> Entretien avec Carlos Miller président de CONTTMAF en 2021

<sup>140</sup> Discours prononcé par Severino Almeida au congrès de la fédération internationale des travailleurs des transports ITF au Mexique en 2010.

Un autre grand exemple du contrôle et du pouvoir des gens de mer est l'histoire des travailleurs qui exploitent la liaison dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, qui sont organisés autour d'un des plus anciens syndicats du Brésil, Sindfogo. Ce syndicat a été l'un des protagonistes de la révolte et de la grève des bateaux de 1959 avec les ouvriers de la marine. Il serait également le principal protagoniste de la grève des péniches, dans le cadre de la grève générale de 2017. Trente ans après la grande grève de 1987, les travailleurs maritimes sur les péniches, massacrés par la privatisation et la destruction de leurs droits, se retrouvent dans une impasse. dans la campagne salariale. Le 28 avril 2017, ils ont rejoint la construction de la grève générale, unifiant la lutte concrète à l'agenda politique. Les ferries qui transportent normalement 100 000 personnes à Rio depuis Niterói par jour, n'en ont transporté ce jour-là que 10 000.

La grève de 2017 a également serv à placer au centre de ce débat la question du transport métropolitain comme enjeu d'organisation des travailleurs maritimes. L'histoire de la destruction de CONERJ, une compagnie maritime publique de l'État de Rio de Janeiro, a signifié un coup dur pour ces travailleurs, mais pas seulement pour les marins. La destruction de la navigation métropolitaine « frappe durement » les transports métropolitains. C'est pourquoi les marins en 2017 ont rejoint les mouvements de jeunesse et populaires, et dans leur piquet, ils ont parlé avec la population qui utilise quotidiennement les transports des raisons politiques de cette grève générale. Ce jour-là, il a été possible de combiner politique des transports pour la population, soutien populaire, pouvoir et vitrine de l'action commune et populaire des marins de Rio de Janeiro ; dans le débat sur ce qui pourrait être la connexion fluviale la plus pratique et la plus autonome pour les masses laborieuses, si elle était publique, étatique et ouvrière, et devient le cauchemar quotidien de la gestion privée.

Développer les forces productives avec des possibilités d'exercice de contrôle et d'autogestion par les travailleurs contre le système capitaliste. Le commandant Severino Almeida, alors président de la CONTTMAF, est la phrase la plus importante en ce qui concerne la centralité maritime, ce qu'il a toujours formulé de manière consortiale : « Alors que les patrons n'inventent pas une machine qui fait passer des millions de tonnes de marchandises et de personnes d'un bout à l'autre du monde, nous avons le pouvoir, parce que c'est nous qui portons tout cela, donc c'est nous qui devons exercer ce pouvoir ». Le rôle d'un travailleur stratégiques organisé est absolument nécessaire pour toute la classe.



La manière consortiale dont s'exerce cette centralité est l'un des plus grands défis de compréhension pour le processus de sensibilisation dans l'organisation politique des cadres. Une nouvelle phase s'ouvre : depuis le putsch de 2016, les marins exercent de nouveaux modes de consultation de la catégorie, travaillent la communication virtuelle et institutionnelle, améliorent leur infrastructure organisationnelle et osent aller plus loin : la formation du front des transports à Rio de Janeiro (avec gens de mer, syndicat intersyndical des chauffeurs de bus des dockers, des aériens, des camionneurs, des travailleurs du métro et des cheminots) est né pour construire la grève générale de 2017, sous la forme d'un pacte d'unité et d'action dans le secteur. Le 28 avril 2017, cette unité sera mise à l'épreuve : les ouvriers du port, des bateaux de Niterói et de l'aéroport Santos Dumont « croise les bras » ; mais malheureusement les camionneurs, les chauffeurs de bus, les travailleurs du métro, les cheminots et les aéronautes ne se joignent pas à la grève. L'absence de ces secteurs a été mortelle pour la grève générale de Rio de Janeiro, malgré les barrages de rues, les efforts des autres syndicats, le mouvement populaire, la jeunesse organisée.

Dans ce contentieux, les marins sont l'un des rares à conserver un processus de formation financée de manière autonome, et en même temps, opéré en lien avec la Marine. Cela signifie que pour former les travailleurs, les employeurs ont besoin de l'État et du syndicat, en ce sens, la formation, c'est aussi le pouvoir. Le travail organisationnel et institutionnel revient à la construction de l'union civique-militaire, lorsque des cours et des conférences sur la conjoncture nationale, les études brésiliennes, le développement stratégique dans le secteur dialoguent avec les nationalistes militaires dans la dispute stratégique de la réalité. Un autre lien fort est avec l'académie brésilienne : des intellectuels organiques sont appelés à l'union pour réfléchir sur la réalité brésilienne dans le cadre du contrôle de cette réalité. La même année 2017, lors de la construction de la grève générale, il y a eu une conférence sur la formation stratégique avec Carlos Lessa, José Paulo Netto entre autres penseurs brésiliens au siège de la fédération maritime : réflexion sur l'unité, unitaire, classiste, combative et le syndicalisme internationaliste, créant un espace de réflexion et de lutte pour les travailleurs.

Selon le président de la fédération Ricardo Ponzi, spécialiste de la stratégie des transports en navigation fluviale, fluviale et intérieure, la question du pouvoir qui se pose en ce moment est de savoir comment construire une grève générale d'une telle ampleur qu'elle place le pouvoir au centre, unissant les maritimes et les pétroliers à toute la chaîne pétrolière, qui implique également le port, l'aérien, les camionneurs et les cheminots. La question du pouvoir stratégique pour arrêter la production et la circulation des marchandises est essentielle pour le travailleur maritime, pour les autres travailleurs stratégiques, pour le pétrolier, pour la défense de Petrobras, pour le groupe de travailleurs et l'avenir du Brésil. C'est dans ce sens que les marins travaillent depuis le dernier coup d'État, à la manière de reprendre le grand agenda de la lutte ouvrière dans le pays : de la lutte pour les infrastructures, qui passe par le contrôle de la chaîne pétrolière et de la logistique des biens stratégiques au Brésil.

Alors aujourd'hui, quelles sont les vraies revendications des travailleurs maritimes ? Ils sont bien au-delà des revendications immédiates, ils sont dans la dispute sur la chaîne logistique et en elle, pour le pouvoir direct des ouvriers stratégiques dans le cadre du pouvoir populaire. Après les grandes luttes du passé, l'accumulation restait à réfléchir sur le Brésil ; la construction d'une grande confrontation basée sur la prise de conscience du peuple brésilien sur le PRE-SAL, comme cela a été fait dans le passé par la campagne pétrolière ; et ainsi toute la chaîne de production au Brésil. Le pétrole, qui est devenu un dernier recours pour le travailleur maritime, dans ce long moment de destruction des droits des travailleurs depuis les années 70, peut aussi être la possibilité de la montée des luttes de la classe ouvrière dans les secteurs stratégiques au premier trimestre du siècle XXI. Le contrôle direct est une réelle possibilité.

Outre la stratégie brésilienne, une expérience très importante réunissant mer et pétrole se démarque, c'est le syndicat des travailleurs maritimes du pétrole argentin. Le 'sindicato naviero de hidrocarbonos'. Ce syndicat pratique « el control obrero » : il mène sa politique syndicale en intervenant directement à travers trois structures. Les ouvriers contrôlent une compagnie maritime, une coopérative, et à travers le syndicat lui-même, toute la chaîne de production pétrolière, depuis la fabrication des navires, toute la logistique, jusqu'à l'acheminement du produit à l'autre bout du monde ou jusqu'aux raffineries argentines. Le syndicat, selon Daniel Ocampo, contrôle, en plus de la structure, les salaires, l'embauche et le licenciement des travailleurs.

Un pouvoir d'une telle ampleur est rare, il est unique, et c'est pourquoi il doit être, avec le pouvoir d'intervenir dans le contrôle du secteur, le grand objectif. « Lorsque nous avons récupéré l'entreprise, nous ne savions pas ce qu'était la gestion et le contrôle direct de la production, surtout dans un secteur aussi important, mais nous avons appris à manier le pouvoir à la dure, et je peux vous dire une chose, quand on gère l'entreprise aujourd'hui, une coopérative et le syndicat, le gouvernement et les patrons ne savent pas par où nous attaquer. Nous sommes "un animal très féroce" et notre plus grande arme est notre conscience qui s'exprime dans notre contrôle managérial <sup>141</sup> » comme nous pouvons le voir, des expériences sont en cours. Les expériences doivent être étudiées et encouragées.

La tâche d'étude pour le contrôle de la production depuis la construction du navire jusqu'au fret et sa navigation dans le secteur pétrolier peut être un principe dans l'association stratégique entre marins, pétroliers et autres travailleurs. Les marins nous enseignent que l'exercice du contrôle pour contrôler l'État ouvrier a déjà commencé, il commence maintenant, contre les élites nationales, à travers la contestation politique au sein de l'État bourgeois. Contrôler l'infrastructure, contrôler les travailleurs (travailleurs dans l'exercice de l'autogestion par le contrôle syndical de classe), contrôler par le pouvoir direct, qui est embauché, qui est licencié, combien ils gagnent en fonction de la production, ouvrir tous les livres patronaux est un moyen à l'élimination des patrons par l'exercice d'un contrôle direct et populaire.

Si la lutte prioritaire est pour le travail, et par le travail, pour le contrôle de la chaîne de production brésilienne basée sur la chaîne pétrolière ; à partir de là, il est possible de rivaliser pour reprendre la chaîne du minerai, des céréales et tout le flux de marchandises qui entrent par les importations et sortent par les exportations. La maîtrise de la chaîne de production pétrolière unit les marins, les ouvriers portuaires, les ouvriers du pétrole, les métallurgistes qui fabriquent des navires, les camionneurs et les cheminots, et unit les aviateurs et les ouvriers des compagnies aériennes. Chaque catégorie peut, sur le chemin de la grève de 1953, retrouver son message, son bon sens et construire une conscience de classe.

Pour les marins, "raconter l'histoire du pouvoir" signifie "faire des navires pour naviguer et des plates-formes pour explorer le pétrole", chaque secteur, basé sur la stratégie de construction du pouvoir populaire, peut interférer dans la production :

---

<sup>141</sup> Entretien avec Danel Ocampo au syndicat Hidrocarburos Buenos Aires en 2018

De l'acier, des céréales, de tous les biens du pays. En ce sens, ces efforts se conjuguent avec l'association stratégique avec les autoroutes, les métros, car le contrôle des biens et des marchandises se complètent dans le contrôle de la circulation des voyageurs ; et à travers les mouvements populaires et de jeunesse, bloquer les rues pour protester : c'est le contrôle ouvrier sur la circulation des biens et des marchandises, mais aussi sur les ouvriers eux-mêmes et même sur la circulation des élites.

Il s'agit d'un contrôle qui aboutit à contrôler la ville, les rues, les routes, les transports en commun avec chauffeurs de bus, le transport de marchandises dans les ports, les trains et les camions, et le transport rapide dans les aéroports. Il y a maintenant un débat sur un contrôle d'un nouveau type, anticapitaliste, anti-impérialiste et antifasciste.

Les travailleurs ne doivent pas avoir peur d'annoncer leurs intentions historiques ; l'apprentissage et la maîtrise des politiques publiques en matière de logistique, d'infrastructures, de développement des forces productives, de contrôle direct des moyens de production et de circulation des biens, des marchandises et des personnes. Ce sont les travailleurs, par leur contrôle direct et l'exercice du pouvoir populaire, qui doivent être les protagonistes du lieu de travail, du logement et des politiques qui régissent la commune et la société. Ce pouvoir doit être le pouvoir stratégique de la classe ouvrière, discuté à partir des secteurs stratégiques du travail.

L'histoire de l'organisation communale des quartiers rouges et ouvriers de Niterói, Rio de Janeiro et São Gonçalo a montré cette possibilité. Chaque ouvrier a participé à la construction de sa maison, de son quartier et de la politique publique de la ville en pensant au Brésil. L'orientation politique est cruciale, car sans contrôle de l'État par le pouvoir ouvrier, qui commence par de petites choses, passe par la logistique et la politique, et leur développement ; il ne peut y avoir ni développement des forces productives ni développement socio-économique planifié par la classe pour la classe ouvrière. Grâce à une bonne orientation politique, les travailleurs de la génération 1953, 1987, et pourquoi pas 2017, peuvent et doivent intervenir de manière critique dans ce monde ; la continuité générationnelle des luttes et la tradition des travailleurs maritime doivent être étudiées par la classe ouvrière dans son ensemble. L'histoire de l'opposition de la conscience de classe à l'idéologie capitaliste est l'histoire de l'éducation à l'organisation, à la confrontation, voire à l'insurrection ; elle peut aussi aider à organiser la masse des travailleurs précaires et périphériques.

Et à partir de structures stratégiques, un parapluie de syndicats et de mouvements populaires, un grand forum peut être formé, pour les droits et les garanties démocratiques, pour le travail, pour le logement, pour la santé, pour l'éducation et pour le contrôle stratégique de la logistique et des forces productives . Un forum des syndicats, des mouvements et de la jeunesse. Les travailleurs maritimes ont beaucoup à apporter à cette construction.

L'histoire de la lutte stratégique pour l'exercice du pouvoir populaire par les travailleurs maritimes nous enseigne que : les travailleurs stratégiques dans la lutte pour le contrôle du secteur peuvent apprendre à contester la société ouvrière, la coopérative ouvrière, l'unité unitaire, classiste, combative et syndicalisme ouvrier internationaliste, pour l'exercice du contrôle ouvrier direct, dans, par et pour le dépassement de l'État capitaliste. Dans l'éducation au pouvoir populaire, dans les lieux de résidence et de travail, pour de brefs instants, mais qui peuvent resurgir et débattre au-delà de la question concrète, avec les travailleurs l'ordre du jour minimum et maximum, le contrôle direct des infrastructures, des forces productives, de la technique, de la production et circulation des marchandises. L'exercice de la planification de l'État ouvrier dans le cadre de la lutte pour le contrôle de l'État bourgeois. L'exercice du pouvoir populaire, dans la lutte concrète, dans la lutte des classes, dans le temps de la maturation, l'exercice critique pour la critique du travail de base, de la conscience de classe dans la classe.

En ce sens, le projet de construire une avant-garde historique des travailleurs a eu une grande contribution de l'avant-garde historique des travailleurs maritimes, et une grande partie de l'histoire et du projet des marins est le projet historique de la classe ouvrière. Unifier les travailleurs pour contrôler la structure stratégique du développement, pour exercer un contrôle sur la fabrication et la circulation, afin que chacun ait du travail pour pouvoir rejoindre la lutte par le travail ; et lorsqu'ils sont organisés, s'accumule dans la production et développent les forces productives dans ce processus. Le rêve de faire naviguer des navires peut être la réalité qui entre dans la terre ; des marins aux travailleurs portuaires, en passant par les camionneurs, les travailleurs du pétrole, les métallurgistes, les compagnies aériennes et les aéronautes ; et les travailleurs de la route et du métro, des travailleurs stratégiques aux travailleurs en général, pour la solidarité avec la classe ouvrière, pour avoir du pain, la paix, travail et liberté.

Le plus grand exemple de travailleurs maritimes au milieu des travailleurs stratégiques a été de vivre leur propre histoire en tant que classe opposée à la classe patronale. Sortez de la réflexion individuelle et patronale et créez votre propre sens commun de solidarité et de compréhension du secteur. De cette façon, pour pouvoir développer leurs idées à partir de l'expérience concrète des réflexions et du pouvoir exercé, fruit de la solidarité de classe qu'ils ont construite pour tous les travailleurs ; des idées toujours opposées à l'idéologie patronale, diamétralement opposées aux idées hégémoniques du système. Les marins nous enseignent que la possibilité de dépasser l'idéologie de ce système dans la voie de la construction de la conscience de classe n'est possible qu'avec la contestation et le dépassement des conditions matérielles qui donnent naissance à ces idées dominantes.

C'est pourquoi les marins ont travaillé si durs pour contrôler toute la chaîne de production du secteur et s'associer à d'autres travailleurs pour contrôler les conditions matérielles de production et de circulation des biens et des personnes au Brésil.

Aujourd'hui, le plus grand patrimoine maritime est la mémoire continue. Ici nous faisons un exercice pour tester cette mémoire et au-delà des paramètres objectifs que nous étudions – c'est la méthode – nous voulons mettre l'accent. La plus grande exigence, la plus grande leçon que les travailleurs maritimes peuvent nous donner est d'ouvrir la porte aux possibilités d'organisation de classe à partir de l'organisation des travailleurs stratégiques au sein du système capitaliste. Pour un plus grand contrôle de la production est de la logistique, pour l'exercice de ce pouvoir d'autogestion et directement inséré dans le contrôle des forces productives dans les masses. Lorsque le nombre de travailleurs augmente, le nombre de syndiqués, et proportionnellement le nombre de travailleurs engagés dans la lutte, peut également augmenter, par la critique du travail de terrain. Il est également possible d'augmenter le nombre de travailleurs directement intéressé par un plus grand contrôle de la production et de la logistique sous contrôle ouvrier, comme stratégie de construction du pouvoir populaire. Le grand défi de la construction du pouvoir populaire qu'évoque l'histoire du pouvoir maritime est la possibilité de réfléchir sur la manière de construire le pouvoir managérial, le pouvoir direct, le pouvoir des travailleurs dans ce système, avec une pensée de le dépasser et non de le reproduire. façon de gouverner ce monde.

De l'ouvrier naval Irineu qui est devenu président et leader historique est la phrase: «Voyez ce que l'entraînement et la lutte ont fait pour ce vieux militant, qui n'avait rien à manger et a jeté le cornichon dans le fossé. Aujourd'hui, je regarde en arrière et je peux dire que je suis heureux du combat auquel j'ai participé, je me suis achevé dans le combat pour des jours meilleurs pour notre pays et pour nos enfants ». Du commandant Bonfante : « la lutte des travailleurs pour ne pas être écrasés par le capitalisme est une lutte sans relâche. Je préfère les larmes de la défaite à la honte de ne pas avoir combattu. Aime la vie. C'est le plus grand bien qui soit. L'objectif doit toujours être d'améliorer la vie pour que les gens puissent profiter de ce bien.<sup>142</sup>» L'exemple de la tentative de création du pouvoir des travailleurs maritimes doit atteindre les nouvelles générations, afin qu'elles puissent connaître en conscience les héros de la classe ouvrière.

Pour bien comprendre le mode d'organisation des gens de mer et des ouvriers des chantiers navals, il nous faudra approfondir un peu l'ascension et la chute des métallurgistes d'aujourd'hui, autrefois marins attachés, ouvriers des chantiers navals dans leurs aspects objectifs.

« Le plus grand contingent de travailleurs de la marine était composé de travailleurs chargés des réparations sur les navires de la plus grande compagnie maritime brésilienne, la compagnie maritime brésilienne Loide PN, propriété du patrimoine national, qui entretenait des lignes longue distances et de cabotage. Environ 3 000 ouvriers de la marine travaillaient sur les deux cales sèches et dans les ateliers de l'entreprise. Les ouvriers de la marine des Lois avaient une longue tradition de lutte et étaient très actifs dans la lutte pour leurs intérêts tout au long de l'ère des ouvriers de la marine<sup>143</sup>,»

« La lutte politique des marins lors de la grève de juin s'est déroulée sur plusieurs fronts et a différents niveaux. La lutte contre la grève dans son cours de base était avec les employeurs, y compris le gouvernement lui-même. Cependant, au cours de la grève, il y a eu de sérieuses divergences internes dans les rangs internes des marins entre les positions de la position rénovatrice et celles des ministériels ou pelegos. Avec l'adhésion massive des gens de mer à la grève, une situation entièrement nouvelle se dessine pour la direction naissante. Cent mille marins avaient paralysé leur travail.

---

<sup>142</sup> <https://pcb.org.br/portal2/25594>

<sup>143</sup> (LINHARES BARSTED, Dennis, *Medição de forças*, Ed. Zahar 1981, Rio de Janeiro, pags. 33, 82, 101, 119)

Tous les navires de la marine marchande ont été arrêtés. Un silence presque irréel régnait sur les digues, dans les ruelles et dans les ateliers des chantiers navals, révélant l'absence des ouvriers. La plupart des employés des bureaux des compagnies maritimes et de réparation navale n'étaient pas présents. Même les quelques catégories à bord qui s'étaient tenues à l'écart de la grève, comme les télégraphistes, ont fini par s'y joindre, car leurs camarades qui contrôlaient le mouvement du navire avaient cessé de travailler.

... Pendant tout le reste de la grève de juin, les ouvriers de la marine ont adopté la tactique de fouiller le siège du syndicat. Dans la journée, ils se sont rencontrés au siège du syndicat. Pendant la journée, ils se réunissaient en assemblée ou rendaient visite à leurs familles, et la nuit, ils se concentraient sur l'union. Ils profitent de leurs connaissances militaires pour poster des vigies, effectuer des patrouilles, établir des quarts de surveillance, etc.

Alors que la plupart dormaient, après de longues conversations, une partie prenait le relais. La police est venue, généralement la nuit, pour provoquer et effrayer, en criant des jurons et en proférant des menaces.

À l'intérieur du bâtiment, une foule d'ouvriers navals se sont entassés en silence, tendus par anticipation. Il y avait de l'obscurité, à l'exception d'une faible lumière au milieu de la salle.<sup>144</sup>

... L'institution reconnue par la classe dirigeante est toujours un noyau de pouvoir qui peut être activé dans la lutte politique par quiconque s'en empare. Entre les mains d'une fraction harmonisée avec les intérêts fondamentaux des travailleurs, le syndicat devient un instrument important dans la confrontation quotidienne des travailleurs avec leurs employeurs. La création d'un double pouvoir, un pouvoir autonome de la classe ouvrière, est continuellement entravée, persécutée et anéantie chaque fois qu'elle démontre toute possibilité de remettre en cause le pouvoir constitué.

... Divers conseils étaient apparus sur divers navires. Les conseils syndicaux créés par les ouvriers de la marine sont sortis renforcés de la grève et ont commencé à fonctionner avec plus d'intensité et avec un fort soutien des ouvriers.

---

<sup>144</sup> (LINHARES BARSTED, Dennis, *Medição de forças*, Ed. Zahar 1981, Rio de Janeiro, pags. 124, 125, 178)



... Avec la reprise du travail, les ouvriers de la marine reprennent l'initiative politique et créent à l'intérieur de chaque chantier naval, ou à proximité (en cas d'empêchement), une place de la liberté syndicale, où ils débattent de leurs intérêts à la fin de l'heure du déjeuner. Sur l'Ilha do Mocanguê Pequeno, les ouvriers de la marine de Loide ont appelé le lieu de rencontre Praça da Liberdade. Les ouvriers de la marine de 'Comércio' ont créé la place syndicale de Tora, sur l'île de Caju, et la place de 'Pedra', à côté de l'ancien chantier naval de 'toque-toque'. Réunis quotidiennement à côté d'un grand coffre, les ouvriers de la marine d'Ilha do Caju ont commencé à s'appeler le «syndicat Tora». Ils discutaient des événements, prenaient conscience de leurs intérêts et apportaient des solutions à leurs problèmes. La tenue de ces réunions quotidiennes des travailleurs de la marine, dans plusieurs chantiers navals, a représenté un haut niveau de mobilisation et d'organisation...

Avec le coup d'État de 1964, l'objectif général des militaires et des propriétaires de chantiers navals, à ce stade, semble avoir été d'atteindre le pouvoir généré par les ouvriers de la marine au cours de nombreuses années de lutte ; puissance générée à l'époque des ouvriers de la marine, depuis son émergence dans le mouvement de 1953.

Pour les armateurs, cet objectif n'est pas nouveau : le conflit entre les deux pouvoirs, celui des armateurs et celui des ouvriers de la marine, se développe quotidiennement. La grande différence maintenant est que, compte tenu de la nouvelle situation générale dans le pays, avec l'insurrection du 31 mars, les conditions sont apparues pour un coup plus intense et plus profond au pouvoir des ouvriers de la marine, provoquant un revers stratégique.

... La première cible était la principale base du pouvoir : l'organisation construite par les ouvriers de la marine des différentes institutions existant pour renforcer leur pouvoir. Des membres du conseil d'administration et du conseil de surveillance du syndicat des travailleurs de la marine de Rio de Janeiro ont été arrêtés et/ou licenciés. Les conseils syndicaux ont cessé d'exister. Le rassemblement spontané de petits groupes était interdit. Des enquêtes policières et militaires ont été lancées qui ont répertorié presque tous les ouvriers navals les plus éminents à la direction de la classe. Tout indique que la simple élimination de l'organisation des ouvriers de la marine et l'affaiblissement stratégique de leur pouvoir n'ont pas suffi aux propriétaires des grands chantiers navals privés. L'organisation pourrait renaître de ses cendres comme le phénix mythologique.

Il fallait rendre illégitimes les droits conquis et mettre fin à l'identité d'ouvrier naval. La stratégie menée par les entrepreneurs des grands chantiers navals et leurs alliés était simple. Mettant en œuvre cette stratégie, le 7 juillet 1964, le ministre intérimaire du travail signa l'arrêté ministériel modifiant le « cadre » des ouvriers de la marine, se détachant de la catégorie des ouvriers de la marine et les plaçant dans la catégorie des métallurgistes.<sup>145</sup>».

L'ascension et la chute de ces ouvriers révèlent des points objectifs de l'attaque patronale pour servir notre étude. Sur la base de recherches effectuées dans des livres, des documents, des articles, des vidéos, nous avons observé – la méthode – d'organisation, dont la théorie était la révolution brésilienne. Les ouvriers de la marine avaient : renouveau syndical, conseils ouvriers, formation politique des cadres, ancrés dans une culture, une histoire et une lutte. C'est-à-dire que, parmi les éléments objectifs qui composent la « méthode », la formation des cadres, les conseils et les syndicats renouvelés, il y avait une culture, une lutte et une histoire qui leur donnaient une identité, et il y avait aussi tout le domaine du territoire et le « mouvement ».

Le coup d'État militaire détruit tout cela, un par un, et finalement détruit la mémoire des places principales avec la construction du pont Rio Niterói et le vidage du syndicat, et l'effondrement de la formation d'une génération à l'autre et, enfin, la destruction de l'identité .

La contribution des marins et de leurs ouvriers navals annexes est leur méthode. Ainsi, nous étudions au sein de la fédération la tentative d'organisation des travailleurs de l'offshore fluvial, qui cherche très modestement à réitérer cette organisation et cette méthode, toutes deux fondées sur la théorie de la révolution brésilienne : penser le Brésil, le secteur et le travail. La méthode qui se traduit par la « continuité » des peintures ; s'illustre également dans la « recherche de conscience » que nous essayons souvent de montrer à travers des affrontements avec les gouvernements et les employeurs, comprenant que ces affrontements « nourrissent » la conscience du pouvoir des travailleurs pour le secteur, et de là au Brésil dans le contexte de l'Amérique latine, et de là vers le monde ; mais cette méthode s'exerce dans des aspects concrets : conseils ouvriers, syndicats en renouvellement, organisation politique des cadres.

---

<sup>145</sup> (LINHARES BARSTED, Dennis, *Medição de forças*, Ed. Zahar 1981, Rio de Janeiro, pags. 179, 180, 181)

- De la question de la méthode dans la théorie qui soutient l'organisation en analyse critique.

À travers les éléments suivants avec les marins dans les nombreux séminaires nous avons pu observer les éléments suivants : la critique de l'économie politique pour les ouvriers ; la reproduction idéale du mouvement réel ; la construction du pouvoir populaire ; l'organisation politique des cadres ; la défense intégrale et critique de l'histoire des luttes populaires ; le mouvement micro-macro révolutionnaire en tant que mouvement politique de masse est les éléments pour nous de débattre avec les travailleurs maritimes. Comme nous l'avons évoqué tout au long de cette enquête, la construction du pouvoir populaire, la défense intégrale et critique des luttes populaires ; nous débattons du mouvement micro et macro dans ce chapitre et dans les prochains chapitres nous discuterons de l'organisation politique des cadres, nous nous consacrerons plus souvent à deux points séminaux et importants : la critique de l'économie politique pour les ouvriers ; la reproduction idéale du mouvement réel, car c'est par eux que commence la méthode d'organisation ouvrière, et tous deux sont associés aux premières consciences évoquées dans les premiers chapitres.

Dans un séminaire avec des travailleurs du pétrole avec une forte présence de marins, nous avons identifié que le débat sur la critique de l'économie politique pour les travailleurs dans le cadre du débat sur la révolution brésilienne fait partie de la construction de la culture et de la mémoire des travailleurs maritimes. « Alors le travailleur est fondamental, car, en plus de produire une nouvelle valeur (ajouter de la valeur au produit), c'est lui qui permet d'incorporer les valeurs des machines, des équipements et des matières premières dans le produit qu'il fabrique. Sans le travail de l'ouvrier, les machines et les équipements se détérioreraient, les matières premières se gâteraient et rien de nouveau ne serait produit ; par conséquent, le capitaliste perdrait le capital qu'il a investi dans l'achat de ces objets <sup>146</sup>»

Lors d'un séminaire organisé à la fédération maritime avec une forte présence de travailleurs stratégiques, la nécessité de sensibiliser par l'étude scientifique de la réalité - la réalité doit passer par la tête du travailleur - a été discutée pour qu'elle puisse entrer dans les espaces de sa praxis organisationnelle.

---

<sup>146</sup> MANZANO, Sofia, *Economia política para trabalhadores*, ICP, 2019, São Paulo, p 17, 64

Si la méthode est celle de l'organisation, elle est d'abord de la théorie, et avant celle de la réalité. C'est pourquoi la reproduction du mouvement réel dans le mouvement idéal est à la base du processus de prise de conscience et ferme les trois premières consciences, les consciences de base. Si l'on résume la conscience scientifique à une méthode – maritime – c'est parce que tout au long de l'histoire de cette catégorie l'amour de la science, le besoin d'analyse critique et scientifique ont toujours fait partie de leur quotidien.

« Le problème central de la recherche marxienne est la genèse, la consolidation, le développement et les conditions de crise de la société bourgeoise, fondée sur le mode de production capitaliste... La théorie est, pour Marx, la reproduction idéale du mouvement réel de l'objet à travers le sujet de recherche : en théorie, le sujet reproduit dans sa pensée la structure et la dynamique de l'objet de recherches. Et par la reproduction (qui constitue proprement la connaissance théorique) elle sera d'autant plus correcte et vraie que le sujet sera plus fidèle à l'objet.<sup>147</sup> »

· La question des travailleurs fluviaux sur les ferries

Le problème actuel et historique des travailleurs du transport dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro et le transport fluvial avec un accent sur le transport fluvial et maritime. À Rio de Janeiro, il existe quatre grands modes de transport : le ferry, le train, le métro et le bus. Toutes ont été et continuent d'être privatisées, toutes sont précaires et terribles pour leurs travailleurs et pour les travailleurs qui utilisent les transports en commun. Tous sont chers, avec des tarifs et des tarifs trop chers à payer pour le travailleur, où les investissements et l'argent du tarif ne sont pas inversés en améliorations pour les travailleurs qui utilisent les transports publics, ni en améliorations salariales, les droits et bonnes conditions de travail pour ceux qui conduisent ces modes de transport.

La solution au problème des travailleurs est de construire la force de la catégorie qui anime ces modes de transport, car ce n'est qu'avec des travailleurs avec du pouvoir, organisés, avec de bons salaires, avec plus de droits et de bonnes conditions de travail que nous pouvons avoir un vrai service public .avec des fonctionnaires d'intérêt public et des transports d'Etat sous le contrôle de la classe ouvrière et de la société.

---

<sup>147</sup> NETTO, José Paulo, Introdução ao método de Marx, Expressão Popular, 2011, São Paulo, P 17, 21

Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions planifier ces modes de transport en tenant compte de leur développement, de la génération de travaux de base, avec plus de droits et de bonnes conditions de travail, interconnectés, de bonne qualité, financés par l'intérêt public comme un droit et non comme une denrée pour enrichir un bas des dizaines de bourgeois et patrons qui se fichent de la collectivité ouvrière. «Le transport par eau existe depuis le 18ème siècle et n'a jamais été considéré comme un travailleur. Nous proposons un travailleur fort, pour un mode de transport fort, au service de la classe ouvrière de la région métropolitaine de Rio <sup>148</sup>». Sindfogo est le plus ancien syndicat du secteur – 1903.

C'est pourquoi le plus important dans notre situation est le débat plaçant le travailleur des modes de transport au centre de l'équation de la discussion du ticket, du mode de transport, du salaire et du contrôle managérial par le travailleur et par la communauté / société : bateaux, train, métro et Bus et, dans le cas particulier du transport fluvial, le travail, le salaire, les droits, le mode fluvial et le tarif du travailleur qui utilise le moyen de transport. En ce qui concerne spécifiquement le transport fluvial par bateau, il y a le défi de développer le cabotage au Brésil, sachant que le projet du gouvernement fédéral BR do Mar, qui livre le cabotage au capitalisme international avec ses partenaires nationaux, affaiblit et détruit ce qui reste du cabotage brésilien, le transport par la navigation intérieure, la navigation hauturière et les impacts sur l'absence totale de planification du transport fluvial à Rio.

Il est nécessaire de relier la lutte nationale des travailleurs portuaires à travers la grève nationale des travailleurs portuaires le jour du port, le 28 janvier, et de relier les luttes des travailleurs des transports et des travailleurs stratégiques et de la classe ouvrière en général, en construisant un grand rassemblement autour du débat des transports populaires à travers le front ouvrier organisé du secteur des transports, la construction du front populaire des transports. Une manifestation a été organisée le 25 janvier à 7 heures du matin sur les bateaux de la place Araribóia à Niterói et de 'Central do Brasil' à 16 heures à Rio de Janeiro, pour construire des luttes et des grèves politiques unifiées et nationales,

---

<sup>148</sup> Márcio representante do Sindfogo em entrevista em 2021

C'est pourquoi il faut rappeler le 28 janvier, l'existence d'une grève nationale de 12 heures des dockers contre le gouvernement Bolsonaro, qui veut privatiser les ports, mettre fin à l'autorité publique portuaire et détruire les dockers et dockers en brisant leurs cultures, histoire et pouvoir. L'intention d'unifier les luttes portuaires et maritimes contre les attaques de Bolsonaro contre les ports et BR do Mar doit s'étendre à la lutte pour le travail de la métallurgie navale dans les chantiers navals, pour le développement des transports fluviaux, métro, ferroviaires et routiers. Dans le modal fluvial, nous devons démontrer que le plan du gouvernement Cláudio Castro et de la société privée qui gère les bateaux est de détruire le transport fluvial car il ne génère pas de profit comme ils le pensent !

Nous avons identifié la nécessité d'inverser le débat, de débattre et de discuter des tarifs et des tarifs après avoir discuté de la main-d'œuvre et du contrôle managérial des travailleurs stratégiques et des collectivités et villes où ils opèrent, de discuter du modal de transport et de son développement dans la région métropolitaine, puis discuter avec plus de structures de la nécessité ou non de faire payer les billets et les tarifs, car il faut porter le débat bien au-delà du prix du billet, vers le service de transport comme bien public et universel accessible à la classe ouvrière, afin au service du travail, des loisirs et de la culture.

Selon Emanuel Viegas, ancien directeur du CONERJ, à propos des ferries publics : « Il est très important, quand on pense au système fluvial, de penser au Brésil dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, de réfléchir à la faisabilité du transport fluvial en tant que transport de masse. dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro de Janeiro, et de le faire depuis le travailleur de la voie navigable de la construction navale aux chantiers navals, et de réfléchir stratégiquement à la voie navigable modale, afin de réfléchir ainsi à sa viabilité avec la participation des fluviaux, marins et métallurgistes des navires dans la gestion et les décisions stratégiques <sup>149</sup> ».

Certains problèmes sont posés par les travailleurs de la voie d'eau, leur avant-garde et leur base organisée qui vont au-delà du travail, des salaires et des droits, visant à discuter les modalités et les possibilités de nationalisation et de contrôle managérial direct par le travailleur :

---

<sup>149</sup> Entretien avec Emanuel Viegas, ancien directeur de la CONERJ – Compagnie de navigation de l'État de Rio de Janeiro à l'époque du gouvernement Leonel Brizola. 2022

- 1) Nous devons promouvoir un grand débat autour du développement d'un transport par eau efficace, accessible à la classe ouvrière, écologique et universellement public, qui doit être étatique et sous le contrôle de la classe ouvrière qui exploite ce transport.
- 2) Nous devons faire fonctionner des commissions de base de construction par fonctions, commandants, maîtres, mécaniciens de machines, marins et matelots et agents publics et de sécurité, qui pourraient se transformer en comité d'entreprise pour aider à gérer l'entreprise.
- 3) Nous devons construire un plan de développement en tant que plan de développement de la voie navigable de l'État depuis la construction des barges dans les chantiers navals jusqu'à l'exploitation et la construction de stations à São Gonçalo, Itaboraí, Magé, Caxias, l'aéroport international et Botafogo, avec l'utilisation de la voie navigable modale à Charitas et avec les deux principales jonctions (hubs) au centre de Niterói à Praça Araribóia et au centre de Rio de Janeiro à Praça XV, en plus de promouvoir le développement des transports à Ilha de Paqueta, en Ilha do Governador, Mangaratiba et à Angra dos Reis. Une entreprise qui comptait autrefois 4 000 salariés en compte aujourd'hui 400, et si on ne fait pas ses devoirs d'abord avec les ouvriers maritimes, fluviaux et métallurgistes des navires, ce ne sera pas possible de le faire avec les ouvriers qui utilisent les transports en commun !
- 4) De la même manière que nous avons besoin d'un plan de développement public et étatique sous le contrôle des travailleurs du transport fluvial, nous avons également besoin d'un plan intermodal qui relie tous les transports publics de la région métropolitaine de Rio de Janeiro : Ferry , train, Bus, métro.
- 5) Les transports publics exploités par des capitaux privés à Rio de Janeiro sont inefficaces. Le transport concédé et privatisé est terrible, il coûte cher.
- 6) Les augmentations successives qui placent aujourd'hui le prix à la valeur la plus élevée jamais pratiquée dans l'histoire de ce transport centenaire sont bien supérieures à la valeur pratiquée en 1959, lorsque les bateaux se révoltent, la plus grande manifestation de l'histoire de Niterói.
- 7) Les augmentations successives des transports n'ont pas du tout profité au travailleur qui fait construire et faire fonctionner la péniche, le métro, le bus et le train, encore moins la classe ouvrière qui utilise le système de transport public concédé et privatisé.

Ce manifeste publié à la date de la manifestation illustre le problème central posé : un transport centenaire, fiable, bon marché et ayant pour projet de servir les travailleurs de l'État a tout perdu. Par conséquent, le débat est nécessaire pour faire comprendre que résoudre le problème des travailleurs des transports, dans les modes de transport, résoudra également le problème de la classe ouvrière qui utilise les transports publics dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

« Dans le débat, nous organiserons d'abord le travailleur, puis organiserons le modal sous son contrôle direct, car alors l'intérêt public se réalisera dans le débat de la classe ouvrière dans la société. Si on sort les bourgeois de la gestion du système et qu'on place l'intérêt public par la gestion ouvrière et participative du travailleur qui fait fonctionner le système au centre de l'équation, cela signifiera garantir des transports publics de qualité, sous leur contrôle, du lieu de travail et du logement, dans les villes et les communautés et dans l'État pour assurer des transports publics et d'État efficaces. Il est possible de construire des transports accessibles sous le contrôle des travailleurs et de la société si cela se fait dans l'intérêt commun du pouvoir populaire. <sup>150</sup>».

Tout débat à mener par une représentation syndicale unitaire doit penser à l'histoire, à la culture et à l'accumulation des acquis des gens de mer et des travailleurs de la voie d'eau au fil des ans, qui préservent l'influence des travailleurs organisés depuis des temps immémoriaux. En ce sens, il faut optimiser et retrouver la confiance des travailleurs dans les outils syndicaux afin que les travailleurs resserrent leurs liens et que la fédération en ressorte renforcée.

Il est très important d'avoir une forte motivation dans la formation du personnel, afin qu'il présente le projet stratégique pour le secteur, un projet des travailleurs pour le secteur qui pense le service à partir des intérêts des travailleurs, en recherchant leur participation directe dans la gestion directe de la voie d'eau modale et favorisant la montée en puissance de nouveaux dirigeants préparés, pour renforcer la fédération unitaire. Enfin, il est très important d'avoir des commissions de base pour réfléchir à la stratégie des travailleurs du transport fluvial, notamment sur les bateaux, car c'est une belle vitrine de toute la lutte maritime, reliant de la construction des navires à leur exploitation, avec un politique stratégique du secteur.

---

<sup>150</sup> Entrevues variées avec des représentants de la FNTTAA au sujet des ferries



Les commissions sont le lien entre la direction et la base organisée, fondamentales pour penser le secteur du point de vue du travailleur, fondamentales pour vérifier la conscience de la classe dans le secteur, penser les transports, le Brésil et le monde, comme conseils politiques des travailleurs. La conjonction de ces facteurs : une union combative, classiste, unitaire et internationaliste ; des dirigeants syndicaux préparés dans le cadre d'une politique de développement stratégique et de formation de comités par secteur et par entreprise, est essentielle pour atteindre le niveau d'accumulation des luttes nécessaires pour penser et façonner le secteur en fonction des intérêts du travailleur et le diriger en tant qu'État de transport, au service de l'ensemble de la classe ouvrière, assurant une stratégie de circulation des travailleurs et des biens, avec accessibilité, qualité et durabilité écologique dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

· La grève des marins off shore comme expansion de la classe maritime au Brésil

Le 16 février, éclate la première grève des travailleurs de l'off shore, menée par les travailleurs maritimes de la FNTTAA ou fédération maritime, des travailleurs de la voie d'eau et assimilés et de la CONTTMAF, la confédération des travailleurs maritimes, portuaires et aériens. Les travailleurs de l'off shore n'avaient jusque-là pas eu de couverture syndicale et de classe pour la lutte de la part des travailleurs du pétrole et des travailleurs maritimes. Cela a commencé à être changé par un travail de fond long, patient, diligent et discipliné pour l'organisation des travailleurs maritimes au large, à bord, en haute mer, qui n'étaient pas qualifiés de marins ou de pétroliers.

Les travailleurs offshore sont des travailleurs maritimes. Ils sont les héritiers de toute cette lutte séculaire de travailleurs engagé dans l'effort de connecter le monde avec des passagers et des marchandises, y compris le pétrole. Ce mouvement de représentation se déroule dans le vide de représentation de deux grandes forces organisationnelles et représente une nouvelle forme d'attaque contre les travailleurs typiques de la crise de 2008 sous la forme d'une nouvelle forme de désorganisation des travailleurs et de leur représentation de la lutte syndicale et politique. Organiser les travailleurs non syndiqués, c'est ainsi qu'il faut présenter l'organisation de ces travailleurs stratégiques, ceux capables d'arrêter localement l'économie mondiale.

Il faut d'abord parler d'organisation et après la grève, dans ce sens, le rapprochement de ces travailleurs passe par l'action de l'avant-garde maritime auprès de ces travailleurs.

Cette action comble le vide de la représentation et place le processus de représentation de ces travailleurs sous l'égide de la fédération maritime. Basée sur une stratégie de représentation de tous les travailleurs à bord qui travaillent sur un navire, malgré "l'invention" de la représentation de ces travailleurs par les patrons, qui veulent laisser ces travailleurs dans les limbes. Mais les gens de mer ont une législation internationale, ils ont une avant-garde, ils ont un objectif : représenter tous les travailleurs non représentés par les pétroliers sur les plateformes, est-ce un travailleur off shore à bord d'un navire ? C'est donc maritime.

L'organisation patiente de ces travailleurs sous la houlette de Ricardo Ponzi et Luciano Ponce dirigeants de la fédération est très importante pour organiser l'avant-garde maritime et lui donner une direction classiste. La fédération représente tous les travailleurs non représentés, dans l'exercice de lutte, dans l'exercice, donc, d'apprentissage et d'élévation de la conscience de classe de ces travailleurs qui ont besoin d'absorber et de transformer une théorie critique pour la mettre au service de la classe ouvrière. L'organisation de la fédération sous forme d'avant-garde de la fédération préparera une autre avant-garde pour la création d'un syndicat pour représenter ces travailleurs, sous une direction unitaire, classiste, internationaliste et combative avec un syndicat national, une fédération et une confédération avec une fédération internationale, la FSM.

Dans ce sens de l'action organisationnelle, la manière d'organiser un travailleur offshore est la manière d'organiser un travailleur maritime, un travailleur fluvial, etc. : la mêlée plus l'utilisation de la technique pour organiser les travailleurs.

Les travailleurs embarqués peuvent participer à une assemblée de la manière la plus créative possible. En envoyant des courriels à la fédération, cela signifie une forme de « syndicalisation » dans l'effort d'organisation ; et cette voie innovante est également fondamentale pour la consultation des travailleurs pour une assemblée de concertation de grève.

Plus précisément, une participation des deux quarts des travailleurs de toute entreprise à une réunion de grève est très bonne, et une participation des trois quarts vers le haut est excellente. Surtout dans une pandémie qui a déjà tué plus de 250 000 travailleurs brésiliens.

Cela va dans le sens où, idéalement, soixante-dix pour cent des travailleurs soutiennent avec approbation la représentation de la fédération ; cinquante pour cent soutiennent la représentation des travailleurs par la fédération sous forme écrite, se préparant à l'avenir à financer la lutte de ces travailleurs, l'autofinancement ; et enfin au moins soixante-dix pour cent des travailleurs consultés approuvent la grève.

En ce qui concerne la grève, c'est quelque chose de spectaculaire d'arrêter les quatre navires de la compagnie, la grève a été absolue, elle a couvert cent pour cent des activités de travail, un succès. De cette manière, il met les patrons dans les cordes face à la contre-attaque des ouvriers. Cette victoire est due à l'action de la fédération et de la confédération, mais surtout de l'avant-garde de la représentation et des travailleurs impliqués. On peut dire que sans ces deux facteurs, la grève TECHNIP du 15 février aurait été impossible. Sans une avant-garde travaillant pour cette grève, sans une structure syndicale pour soutenir cette entreprise, la masse de la base ouvrière n'aurait pas été organisée et n'aurait pas été victorieuse.

La grève ouvre la porte à l'organisation de milliers de travailleurs sans organisation, la stratégie est de faire tomber les uns après les autres, toutes les entreprises qui embauchent leurs travailleurs sans leur donner l'occasion d'une représentation syndicale forte et d'une politique de classe, qui conquiert les droits, les conditions de la santé et le travail et le pouvoir. Il y a même des entreprises qui nient la représentation des travailleurs comme avec PETRORIO et d'autres. La représentation des travailleurs maritimes est l'objectif principal de la représentation maritime en matière d'organisation et d'élargissement de la représentation.

L'autre côté du travail est de surmonter notre défi au Sénat avec une action institutionnelle dans le BR do mar qui cherche les garanties nécessaires pour les travailleurs maritimes. Enfin, nous devons agir pour protéger les travailleurs de la voie navigable sur les bateaux de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, qui sont en plein processus de destruction en raison de la précarité totale des transports en commun à Rio de Janeiro. Nous allons maintenant analyser plus en profondeur cette expérience productive qui peut signifier une accumulation pour les travailleurs stratégiques, les transports et pour l'ensemble de la classe ouvrière. Nous allons analyser la conjoncture et le processus de prise de conscience politique à travers la lutte concrète dans la lutte des classes ; nous allons analyser le désarmement de ces travailleurs face à la crise économique et l'attaqucapitaliste contre la crise politique.

Nous analyserons une théorie organisationnelle basée sur la révolution brésilienne, la situation actuelle de la classe maritime stratégique et des travailleurs et l'histoire de la classe; nous allons analyser les possibilités d'alliances de classes et opératives ; nous étudierons une théorie critique de l'action locale et globale, de l'action micro-macro et de la révolution ; étudions le déficit d'avant-garde et de cadres ; critique du travail d'organisation dans le secteur; des cadres qui organisent et dirigent la lutte ; comment ils transforment la théorie critique en pratique ; et comment cette pénurie de cadres rend impossible le travail d'organisation concret et révolutionnaire.

Les travailleurs off shore sont organisés par embarquement ou par plate-forme, qui sont en réalité des navires avec un pavillon, et un gouvernail et même un gouvernail bloqué. Ceci est fait pour que la marine ne qualifie pas ces travailleurs de marins, de voies navigables, de gens de mer, empiétant directement sur leur formation et leur réglementation. Technip est donc partiellement régulé par la marine. L'entreprise compte environ quatre cents travailleurs, sous-traitants de Petrobras ou de grandes compagnies pétrolières étrangères. Avec la criée pétrolière, dès la couche pré-salifère, les grandes compagnies pétrolières embauchent ces travailleurs sans aucune responsabilité vis-à-vis d'eux. Il y a un lien fort entre la lutte pour un salaire, pour les droits, pour l'environnement dans le travail sur les plateformes, et le pouvoir de ces travailleurs d'arrêter la production. Ces travailleurs représentent : la rapidité du système dans la production d'énergie, la précarité du travail, la circulation des biens, l'absence totale de pouvoir organisationnel.

Depuis quarante ans, le capitalisme redessine son mode de production et pointe vers la décentralisation et la flexibilisation du mode productif pour maintenir son hégémonie dans la production et dans la société, dans laquelle le travailleur doit produire plus vite et la circulation doit être plus rapide, la première chose est de caractériser le marin ou le pétrolier comme un travailleur de service, externalisé, sans nom, robotisé et automatisé. D'un autre côté, l'organisation est tombée dans le vide dans le monde néolibéral, avec des objectifs, avec la tête d'un 'manager', la tête du patron, il n'est pas étonnant que le plus grand objectif soit de déréglementer le travail et de faire travailler plus les travailleurs . La formation des travailleurs n'est plus pour la cohésion, la sensibilisation ou la lutte, mais pour répondre en tant que collaborateur, mené par des directions syndicales traîtresses et hideuses qui ont désarmé les travailleurs ces quarante dernières années.

Face au tertiaire 4.0, le travailleur apprivoisé, désarmé ne visualise pas la lutte concrète dans la lutte des classes. À Rio de Janeiro, la classe ouvrière est dans le système de production et de circulation du pétrole comme principale marchandise industrielle, de sorte que sa classe ouvrière, même si elle est éduquée pour le secteur des "services", est en fait en première ligne du secteur maritime et pétrolier. travailleurs. . Ce travailleur externalisé et non caractérisé est pris en charge par l'idéologie patronale, majoritairement âgé de plus de 35 ans, masculin, religieux et conservateur à cause de la classe moyenne.

Travailleurs éduqués pour désarmer la lutte des classes, sans connaître l'histoire de la lutte des travailleurs de la mer et du pétrole dans la construction des droits brésiliens, le pouvoir de ces travailleurs est potentiellement concret. C'est pourquoi il est essentiel de les faire sortir du « mythe de l'entrepreneuriat » et de les faire entrer dans la lutte concrète pour l'exercice et le développement de la conscience de classe. La centralité de la lutte pour le droit, pour le salaire, pour le droit au temps libre. Il faut briser la stratégie d'exploitation patronale et construire la solidarité des travailleurs maritimes à partir de leur histoire et de leur combat.

La théorie critique de l'action des syndicats et des organisations politiques est celle de la construction d'un pouvoir concret sur le lieu de travail, le pouvoir d'améliorer la situation de la classe ouvrière, mais elle doit se connecter à un pouvoir encore plus grand. L'exercice de cette grève annonce de nouvelles possibilités pour confronter une entreprise à une autre. C'est le travail de l'avant-garde de relier une théorie de l'empowerment de classe à partir de l'action concrète à un pouvoir qu'il faut créer pour avancer de plus en plus concrètement, mais aussi en conscience. La construction de la lutte liée, en l'occurrence à la « voie logistique du pétrole », accroît le pouvoir des travailleurs de l'off shore en tant que marins, en lien avec les pétroliers, les compagnies aériennes qui relient les plateformes, les camionneurs et les responsables de la logistique pétrolière, en une force qui défie le système mais qui est opérationnelle avec des ouvriers stratégiques. Le plus grand défi est de révéler comment le système fonctionne pour ces travailleurs. Comment fonctionne le système à partir de la critique de l'économie politique et de la plus-value produite en plus de ces travailleurs. Le développement de la critique de ces travailleurs face à la réalité concrète pour qu'ils perçoivent les rapports d'exploitation là où ils sont insérés : un monde de trillions avec des super exploités, travaillant dur et étant mal payés face à ce qu'ils produisent.

Que les formes organisationnelles exigent des cadres organisationnels professionnels et révolutionnaires pour construire des luttes très difficiles. Que nous avons besoin d'une stratégie pour construire un pouvoir concret, et nous avons besoin de défendre de petites réalisations concrètes. Comprendre toute l'histoire des luttes off shore, maritimes, des transports, stratégiques et ouvrières. Et enfin de relier cette grande lutte avec le secteur au Brésil et dans le monde dans le contexte de l'Amérique latine. Connectez la lutte concrète locale avec la prochaine lutte mondiale, dans l'action micro-macro révolutionnaire et de renforcement du pouvoir.

L'étude du déficit organisationnel signifie affirmer la nécessité d'étudier dont quel niveau d'organisation les forces organisationnelles unitaires, combattives, classistes et internationalistes ont besoin pour développer la lutte concrète dans la lutte des classes des travailleurs off shore. Les patrons veulent augmenter la productivité et diminuer le nombre de travailleurs, en maintenant ou en augmentant leur taux de profit. Les travailleurs doivent évaluer par leur avant-garde le nombre de travailleurs impliqués dans la création de leur syndicat à partir de l'ombrelle de la fédération maritime. Les travailleurs doivent rompre avec « l'entrepreneuriat » et la fragmentation pour se solidariser avec le processus de construction de leur outil, « se syndiquer » dans ce mouvement, donner une légitimité à l'avant-garde et à l'outil. Enfin, il ne suffit pas d'avoir une avant-garde, des cadres, mais aussi de constituer des conseils ouvriers dans chacun de ces navires et sociétés offshore.

Il faut expliquer que ces travailleurs, désarmés que l'avancée de ces entreprises est pour la dévastation des droits, des salaires, de la qualité de vie de ces travailleurs, et d'autre part, avant l'arrivée des marins, le désarmement suit la ligne des quarante dernières années, la ligne syndicale dominante du syndicalisme né combattif, mais rendu conciliant, ou hideux, ou absent, mais jamais classiste et révolutionnaire. Le grand travail de la représentation maritime est de rompre avec cette logique et de contribuer à la lutte concrète des travailleurs de l'off shore pour renforcer la classe stratégique. L'action des cadres organisationnels doit contribuer à une prise de conscience, par un message de pouvoir populaire, contribuant au renforcement de la culture de la classe stratégique, solidaire de la « classe de service » précaire et périphérique alors que l'off shore s'affranchissent d'être. Au final, il faut faire entrer la force de sécurité, les forces armées, la marine dans cette équation, la construction d'une alliance militaire civile sous la direction des ouvriers maritimes.

Il y a une ligne d'action pour la représentation de la fédération qui implique des milliers de travailleurs de l'off shore sur le plateau continental dans l'univers des travailleurs de l'offshore pétrolier, des gens de mer et des gens de mer. Chacune de ces entreprises, comme Technip, doit être soumise à une lutte directe et stratégique face au conflit concret de la lutte des classes. La ligne doit être comprise dans l'espace (navire) dans le temps d'être à bord pour un meilleur salaire, des droits, des conditions de santé, d'éducation et de travail ; ainsi l'éducation et le travail doivent être sous le contrôle des travailleurs pour le respect et le pouvoir. Quelles sont les priorités stratégiques qui peuvent être décisives dans ce conflit ? Et quels sont les soutiens syndicaux et les structures de classe avec leurs cadres respectifs impliqués dans ce processus ? Ces réponses sont cruciales pour faire avancer la stratégie de dédoublement de ces entreprises et d'organisation de ces travailleurs, dans une stratégie de montée en puissance.

Toute cette étude, réflexion, lutte et prise de conscience se font à partir d'une organisation de la classe, de sa base organisée, de l'auto-organisation, de la transformation de la théorie qui sera modifiée par les ouvriers, en leur temps, pouvoir populaire . Il appartient au travailleur de transformer la théorie critique selon son expérience, sa lutte concrète et sa classe. Il faut que l'avant-garde et les cadres comprennent la créativité et la combativité de la classe, son inventivité, sa recherche, sa forme d'affrontement, sa culture de lutte et de politique, et tout le reste.

Il faut relier les histoires de chaque marin hauturier au processus de construction de cette collectivité, sous forme d'exemples concrets d'associations, de conseils, d'association et de légitimation du mouvement de lutte, mais aussi d'optimisation et de récupération de l'outil syndical dans la lutte concrète dans la lutte des classes.

Le problème central ici est que l'avant-garde qui a rendu possible, avec la base organisée et la base générale de l'off shore, la grève du 15 février 2021, n'était pas possible avant, surtout pendant la grève générale de 2017, car il n'y avait pas avant-garde avec suffisamment de cadres pour construire la lutte concrète dans la lutte des classes. Février 2021 était impossible en avril 2017 car il n'y avait pas assez de cadres organisationnels. Par conséquent, la grève était impossible, et elle n'est devenue possible que grâce à l'intervention de l'avant-garde de la fédération, des cadres externes, des travailleurs internes en tant que cadres et d'une base organisée.

Le manque de cadres du fait du manque d'action syndicale pour que l'organisation puisse lutter a été le facteur fondamental de l'impossibilité de construire la grève des marins off shore. Le travail principal des cadres est de démontrer ce processus de construction à partir de la création de la culture de la lutte ouvrière à partir de la culture et de la mémoire maritime.

Nous avons observé à travers l'étude de l'histoire des gens de mer que le déficit d'ouvriers qui organisent les luttes concrètes, mais aussi les luttes historiques, avait un impact direct sur leurs luttes. Et pas seulement l'avant-garde, les outils de soutien, la base organisée, mais l'ensemble, qui comprend les cadres organisationnels comme facteur fondamental d'insertion dans la classe stratégique et de solidarité dans la classe précaire et périphérique. Les travailleurs de l'off shore s'organisent pour quitter « off duty » pour entrer au cœur de l'industrie pétrolière par l'organisation de l'excellence maritime.

La présence de ces cadres et avant-garde a été décisive, elle sera décisive pour l'organisation de la classe et pour la construction de la grève générale, qui se construira par la lutte concrète de ces travailleurs et parallèlement pour l'organisation et la prise de conscience . La grève générale peut trouver son pilier de développement dans le renforcement de l'insertion des cadres organisationnels dans les secteurs stratégiques pour corriger le manque qu'ils ont fait en qualité, quantité, soutien, préparation et révolutionnaires en 2017, mais qui peut être présent dans l'avenir de la construction de la grève politique révolutionnaire générale.

· La stratégie des gens de mer dans l'organisation de l'off shore

→ Ce document discutait des possibilités de la catégorie maritime de s'organiser sous la méthode de la critique de l'économie politique pour les ouvriers, de reproduire le mouvement réel dans le mouvement idéal, de construire l'organisation politique des cadres dans la stratégie de construction du pouvoir populaire, de défendre de manière critique l'histoire des luttes populaires et du socialisme, et enfin aider au débat sur la construction du mouvement micro-macro de la révolution latino-américaine dans la pratique. Débattre de la méthode, c'est débattre de la manière d'organiser la théorie dans la pratique. Les travailleurs maritimes nous aident dans tout ce voyage par la façon dont ils ont été unifiés sous la théorie de la révolution brésilienne depuis la fondation de leur FNM. (trabalhadores marítimos e luta de classes)



L'ancienne fédération nationale des gens de mer FNM, et aujourd'hui FNTTAA, a toujours cultivé un syndicalisme unitaire, classiste, combatif et internationaliste, par les catégories mêmes de la classe maritime et des travailleurs de la mer. À ce moment, l'étude de la méthode, l'étude de la classe et de sa stratégie se mêlent comme une étude des possibilités de la classe maritime de pouvoir mettre en pratique sa stratégie trinitaire : occuper les espaces institutionnels pour la construction d'un projet national pour le secteur sous contrôle de l'État, et des travailleurs, occupe les espaces parlementaires, occupe les espaces de la lutte des classes dans la stratégie de la révolution brésilienne, dont la méthode, dans un mouvement micro et macro viseNT à organiser 23 000 travailleurs maritimes supplémentaires dans l'off shore; en conjonction avec la construction du secteur maritime nautique de cabotage côtier et long-courrier et ouvrier naval avec la reprise des deux, en mettant l'accent sur ce dernier.

Construire un transport fluvial dont le projet fait partie du projet de transport métropolitain de Rio de Janeiro ; et enfin, construire un projet de développement de la navigation intérieure économiquement viable, socialement puissant et écologiquement durable pour le transport fluvial et maritime dans toute l'Amérique latine depuis l'Amérique du Sud.

En ce sens, l'éducation des masses ouvrières à la critique de l'économie politique et à la méthode marxienne de reproduction concrète dans le monde des idées de chaque ouvrier, l'enseignement critique, humaniste et scientifique assume un rôle de premier plan dans la stratégie maritime ; aucune autre classe n'a autant éduqué ses travailleurs avec des dizaines de séminaires construits à travers le pays, dans des cours financés par des conventions collectives ; la construction d'une stratégie de construction du pouvoir populaire par une politique d'organisation des cadres, dans une action conjuguée de la fédération unitaire :

La stratégie de l'action civile publique, alliée à l'assemblage de plus de 100 entreprises dans l'off shore, alliée à la formation d'une élite et d'avant-garde des travailleurs pour la production d'un syndicat national des travailleurs extra-rôle dans l'off shore, est des actions de pourboire dans cette stratégie ; la construction de cours et de séminaires qui impliquent l'excellence dans l'éducation professionnelle, syndicale, de classe et politique renforcent la nécessité d'étudier la culture, l'histoire, la lutte des travailleurs en mer, leur pays et leur projet international sous la révolution brésilienne et mondiale .

· La création du SINDEXTAROLL Syndicat National des Travailleurs Extra-roll des activités fluviales

« Pour attaquer l'organisation du radicalisme écologique il faut faire en même temps et prioriser l'organisation de la misère à travers l'organisation des travailleurs organisés, et son organisation radicalisée, la radicalisation organisée des travailleurs sur les moyens de production et le pouvoir des travailleurs organisés et radicalisés débattront aussi de la radicalité écologique <sup>151</sup>».

Organisation par l'organisation politique des cadres : sensibilité humaniste, amitié dans la gauche anticapitaliste, engagement socialiste, discipline marxiste-léniniste Le travail de la sensibilité humaniste est d'être sur le terrain, 80% du temps dans les lieux de travail et de résidence, et aussi dans la rue où se trouvent les lumpen ; cet acte de sensibilité pour l'humain est la sensibilité qui conditionne, le soin, l'écoute qui crée l'empathie et dispute le travailleur et la classe moyenne à l'extrême droite. L'amitié anticapitaliste, antifasciste et anti-impérialiste est une construction de luttes concrètes, mais il faut séparer les socialistes d'une ligne politique compréhensible ; la discipline marxiste-léniniste est celle qui nous amène à réfléchir sur la centralité du travail qui nous fait rejoindre les rangs du Parti révolutionnaire. Le 10 août 2022, jour de la création du syndicat off shore avec exploitation fluviale, le projet concerne de 12 à 15 mille travailleurs off shore en exploitation fluviale, mais visant à transformer ces travailleurs en fluviaux et peut-être marins, ou 'les gens de la mer' inscrite dans la législation attachée aux marins brésiliens. C'est le pouvoir.

Le jalon historique de la création du syndicat, avec 6 dirigeants de la fédération, et 4 syndicalistes qui, dans un vote à 9 contre 1, ont pris la décision politique et décide pragmatiquement de créer l'entité, dont la légitimité politique sera obtenue aux assemblées de création syndicale . “ Nous voulons créer le syndicat avec les travailleurs de l'ancien siège de la FNTTAA avec des travailleurs présents et participant également virtuellement à l'assemblée, permettant une participation virtuelle, compte tenu de la spécificité de la catégorie qui est à bord, et l'objectif sera : 3600 membres du nouveau syndicat, commissions de base, participation de 1500 travailleurs signant la liste de présence de la création du syndicat, confirmé, très bien rédigé la liste de présence et la syndicalisation, qui doivent être combinées.

---

<sup>151</sup> Frase dita na criação do SINDEXTAROLL na sede da FNTTAA quando da criação do sindicato

Les dirigeants, peu nombreux, doivent « gouverner l'orchestre » et les commissions de base doivent favoriser la syndicalisation et la base organisée, ce qui va "redoubler" les entreprises par la grève jusqu'à la pression pour la signature des accords, dont les bases sont les libérations des dirigeants, CIPAS et délégués syndicaux, et « inspection » de la direction syndicale ; et la plus grande cible avec l'interdiction du harcèlement contre la syndicalisation, et d'autre part, la signature de la clause éducative.

Organisation politique des cadres : formation de la direction.

Renouveau syndical, toute nouvelle direction se représente là où la fédération n'était pas présente.

Pouvoir : à travers les travailleurs offshore il y a une essence de pouvoir pour la construction de la grève générale avec les marins. La grève des pétroliers de 15 jours gagne un "raccourci" avec la force maritime pendant 3 jours.

En dehors de la catégorie il n'y a pas de voie navigable et off shore, sous la fédération elle est maritime. C'est pourquoi il est essentiel d'enseigner « être marin » et vouloir l'être. La loi de 2006, 2019 doit générer de nouvelles lois pour les travailleurs offshore.

Dans l'histoire maritime, il a toujours été question de faire des lois puis de se battre pour qu'elles soient appliquées. Il y a une opportunité pour les ouvriers supplémentaires de devenir le bras fort et frappant des marins, pour remplacer les ouvriers de la marine, appelés marins «attachés».

Le mot extra roll est espoir. Organiser 12 000 travailleurs est un espoir. Syndiquer, organiser, agir pour renforcer ce pouvoir ; et surtout renouveler et former ce renouveau.

Force : nombre d'adhérents, de commissions, de cadres, d'accords avec clauses libératoires et pédagogiques, le programme extra roll, puissance financière mensuelle, gains de salaires, droits, conditions de travail ;

Principaux objectifs : protection de transpetro, fin de BR do mar, fin de BR do Rio, compagnie maritime nationale, programme national des voies navigables et de la navigation intérieure ; barges nationalisées, renforcement de la CONTTMAF et de la FNTTAA, internationalisme par l'ITF, IDC, FSM ; projet de formation au séminaire, mais s'oriente vers un plan national de formation.

Excellence consultative, parlementaire, juridique, et surtout syndicale, consensuelle, internationaliste et populaire avec pouvoir de grève. Débattre du contrôle du pouvoir direct, penser au Brésil, au secteur, au socialisme. Les 4 philosophies : la religion ressemble plus à la cosmogonie ; la dialectique marxiste dans le matérialisme historique et scientifique ; existentialisme et devenir ; et le « hasard » scientifique des atomes et des acides aminés, ou le big bang.

Le grand rôle de la fédération dans le secteur dans l'équilibre des syndicats. La méthode : le besoin, l'organisation et les actes, l'action avant et les actions futures. Renouvellement syndical, commissions et politique du personnel. La direction syndicale renouvelée, les commissions, la formation des directeurs comme cadres, la légitimité politique avec le nombre de membres, l'assemblée syndicale, les accords signés, les directeurs libérés.

La création du syndicat répond aux questions financières de 3600 travailleurs à 90 reals par travailleur au moins, passant de 130 mille reals au moins à 175 mille par mois ; plus accord avec 6 entreprises, accords de libération des dirigeants et accords d'aide à l'éducation. L'émission légale des actions et ne pas renoncer au droit de signer une convention collective et un accord. Les actions civiles publiques sont importantes, principalement par 14 x 14, et cela se poursuit par jonction. Accompagnement juridique pour la création du syndicat. Principale mesure politique, la décision de créer le syndicat.

Les devoirs ont été faits, avec un plan global de construction syndicale, une représentation avec une protection existant de 5 titulaires, et non « naissante » avec une large direction. Étude des entreprises ennemies, étude des opposants syndicaux,

Fédération unitaire, le rôle de Ricardo Ponzi et de la direction, entretenir la critique interne pour préserver l'unité, les syndicats – cousins riches et cousins pauvres – pour éviter la précarité de force interne et renforcer la fédération,

Le syndicalisme classique a créé une « institution » où tous les travailleurs étaient protégés. Le syndicalisme varguista était une ingénierie sociale.

Pour la création du syndicat, une étape importante pour les travailleurs au Brésil.

Lors de la création d'un formulaire qui s'ajoute à la liste de présence, accompagnée d'un formulaire d'affiliation, et autorisation de remise de la valeur libellée.

Une assemblée de 150 personnes en personne pour 12 mille travailleurs sa divulgation.

Une assemblée à grande publicité et avec un conseil d'administration de 7 personnes, avec des suppléants à intégrer dans l'assemblée, mais nous avons déjà les candidats.

Diffusion et renforcement par le biais de commissions

Formation des sept directeurs.

Croire beaucoup au processus de renouvellement, mais accompagner et conseiller dans les domaines politique, éducatif et surtout juridique.

Jonction d'actions civiles, conventions collectives, contestations, etc. Transformation de la convention de 2006, loi sur la voie d'eau dans la détermination de l'autorité maritime, mémorial

Visite au nom de la fédération aux entreprises à leur siège.

Objectifs et programme de lutte du syndicat, un autre bref récit de la grève de Marcos Vinícius

Divulgation pour légitimité, plus d'adhérents, plus de travailleurs à la fondation du syndicat, à l'ancien siège de la fédération avec retransmission en direct, mais le tout filmé et avec notaire officiel, objectif : 4000 travailleurs.

4000 x 90 : 360 000 reais objectif de puissance financière, pour l'union, la fédération et les autres catégories.

Solidarité ferroviaire. Les marins étudient non seulement comment renforcer leur secteur, mais aussi comment créer des ponts avec les cheminots et les camionneurs.

Rechercher chaque entreprise et convenir d'une libération et d'une aide à l'éducation sans perte de droits

Une analyse de la préparation de l'assemblée et du plan d'organisation des travailleurs off shore à l'exploitation fluviale.

Le programme ci-dessus recueilli à partir des différents entretiens et du programme de création syndicale est complété par la stratégie ci-dessous.

. La stratégie du syndicat dans l'off shore

Programme de formation du syndicat national des travailleurs de l'off shore en exploitation fluviale (off shore maritime) le 8 août 2022 a la FNTTAA.

Ce document vise à contribuer modestement à l'organisation de l'ensemble des travailleurs de l'offshore, qui font partie des opérations fluviales sur l'ensemble du territoire national, (la société extérieure les connaîtra comme marins de l'off shore).

En privilégiant ceux qui, pour on peut s'organiser politiquement selon la méthode de l'histoire, de la culture et de la lutte maritime, à partir de sa fédération FNTTAA, successeur de l'historique FNM – Fédération Nationale des gens de Mer (marins).<sup>152</sup>

Cette méthode visait historiquement à rassembler avec une méthodologie objective tous les travailleurs considérés comme « de la mer » et aussi « les gens de la mer » et concernait l'ensemble du secteur maritime, depuis la construction et l'entretien des navires, pour les passagers et le fret, jusqu'à leur exploitation. sur les long-courriers et le cabotage, sur les côtes brésiliennes et dans « l'Amazonie bleue », en navigation off shore, fluviale, et dans le transport métropolitain de passagers par ferries ou ferries. Dans sa période de 1953 à 1964, nous avons eu l'organisation annexe des travailleurs de la marine, bras fort des marins tout au long de leur intervention dans l'histoire brésilienne. C'est dans ce sens que nous essayons aujourd'hui d'organiser les travailleurs de l'off shore, pour qu'ils comblient ce vide économique, social, politique et complètent l'ensemble de notre force organisationnelle dans le secteur maritime et fluvial. La méthode maritime a été développée pendant de nombreuses années, par de grandes figures comme Emilio Bonfante de Maria, Irineu de Souza, Severino Almeida, Ricardo Ponzi, entre autres, et se base sur des facteurs de continuité du travail d'organisation critique, qui se placent basées sur sa phase la plus classique, sur un syndicalisme combatif, classiste, internationaliste et majoritairement unitaire, qui défend l'unité syndicale. En pratique cette méthode est opérée par la construction forte du renouveau syndical ; pour la formation de commissions de base en tant que conseil ouvrier; et pour l'excellence de la formation et de l'organisation politique de son personnel. Cela a longtemps été la pensée des travailleurs maritimes, de contribuer au mieux aux réformes de fond et à la révolution brésilienne où le pouvoir maritime signifie aussi le pouvoir de l'ensemble des travailleurs maritimes, des cheminots et des gens de mer.

---

<sup>152</sup> Document issu de la systématisation des notes et entretiens réalisés le jour de la création du syndicat

C'est pourquoi le 8 août de la réunion au sein de la fédération qui a pris la décision de construire le syndicat national est considéré comme un événement historique, ce syndicat dans sa construction est déjà très important pour toute l'organisation des travailleurs maritimes, fluviaux, de la pêche, fluviaux. ou dans l'exploitation des voies navigables et sa logistique au Brésil.

Notre objectif est d'organiser 25 000 travailleurs offshore dans plus de 100 entreprises, mais en donnant la priorité pour le moment à l'organisation d'environ 12 000 travailleurs dans des entreprises qui ont des navires et du personnel sur des navires en opérations offshore.

Par conséquent, nous travaillerons par étapes dans le processus organisationnel, afin qu'il soit très structuré, bien fait et critique de ses objectifs les plus immédiats et historiques.

La création du syndicat passera par toutes ses démarches organisationnelles, administratives et juridiques. C'est déjà en cours, la décision politique a déjà été prise dans notre fédération par le président, par les travailleurs et sera entérinée en assemblée. La création comporte d'importants éléments de légitimité politique, juridique et économique.

▪ Pour renforcer le volet politique, il est important : que l'invitation à l'assemblée de formation syndicale soit portée à la connaissance du plus grand nombre possible de travailleurs de l'off shore, en expliquant quel sera le processus de priorisation de cette construction, actuellement centrée sur les travailleurs de navires opérant au large. Nous allons commencer avec les 3900 travailleurs enregistrés et augmenter dans la mesure où nous voulons atteindre au moins 12 000 travailleurs à ce moment. L'objectif dans l'assemblée pour le renforcement politique et, par conséquent, juridique et économique du syndicat est que le maximum de travailleurs participe à cette assemblée. Dans cette assemblée avec liste de participation, le travailleur devra : d'abord signer une liste de présence en personne ou virtuellement ou par courriel; adhérer au syndicat; autoriser la remise d'affiliation au syndicat dans la valeur stipulée et approuvée en assemblée. A eleição destes trabalhadores que se tornarão representantes sindicais, todos eleitos em assembleia deve deixar um espaço para sugestões apresentadas na própria assembleia, mas partir de um planejamento dos próprios trabalhadores que estão escolhendo os melhores quadros para participar da eleição. Devemos partir da excelência segundo a tradição marítima, e ao mesmo tempo com ampla democracia e legitimidade.

Tous les syndicalistes élus suivront un processus de formation très important sous forme de cours, de séminaires, etc. pour les préparer à la situation actuelle, à la connaissance de l'histoire, de la culture et de la lutte maritime, afin qu'ils deviennent des syndicats, des classes et des politiciens combattifs.

Cette assemblée/élection pourra se dérouler sous un format hybride : en présentiel, dont le but sera de rassembler 150 travailleurs off shore à l'ancien siège de la fédération, plus 2 000 travailleurs participant en direct, y compris à bord, en envoyant les mails de la liste de présence, et enfin l'assemblée est ouverte jusqu'à ce qu'il soit convenu d'atteindre 6 000 travailleurs, puis continue pour 12 000 travailleurs dans toutes les entreprises enregistrées ; mais au début, il se concentre sur les 3900 travailleurs enregistrés.

Présence de la fédération, la création de ce syndicat est une continuité, notamment juridique, mais aussi politique, le syndicat est déjà affilié à la FNTTAA, d'où l'importance qu'il soit ouvert par le président de la fédération et fermé par le président élu de l'Union.

En ce qui concerne les services juridiques fournis par la fédération, en particulier ceux dirigés par Luciano Ponce, représentent l'accumulation de nombreuses années d'études et de lutte, nous devons huiler les différences et unir nos efforts pour unir nos forces.

L'avis juridique couvrira toutes les actions existant de la fédération par le listiconsortio et fera également une jonction de l'avis syndical de la fédération afin que les futurs accords préservent les droits historiques de la catégorie. Il y a une excellence juridique de la fédération et des actions en cours qu'il faut prioriser.

Deuxièmement, garantir la signature de conventions collectives avec une « aide à l'éducation » ; et principalement la confection de mémoriaux expliquant notre tâche d'organisation basée sur des lois internationales telles que la convention de l'OIT de 2006, la loi de 2021 qui permet notre organisation de ces travailleurs, et enfin la lutte politique pour que l'autorité maritime reconnaisse formellement les travailleurs comme travailleurs de mer.

Il faut construire la médiation des conseils juridiques fédératifs et syndicaux, mais aussi construire les mémoriaux stratégiques et juridiques qui nous permettront de gagner les batailles contre les entreprises locales et mondiales.



Mais il faut encore plus construire un mémorial historique de la jonction de tous les écrits de l'histoire des activités de la FNTTAA dans l'off shore, avec les circulaires, les lois et notre stratégie avec la tactique.

Les conventions collectives avec libération des dirigeants et avec « aide à l'éducation » doivent être cataloguées dans leurs spécificités, afin qu'elles puissent servir à l'avenir de pression et de paramètre pour de nouveaux accords, jusqu'à ce que toutes les entreprises signent une convention collective. En plus des clauses sur les droits, l'aide à l'éducation et la libération des administrateurs, il y aura l'obligation de cipas libres, de comités de travailleurs dans la forme de la loi et conformément au statut, et l'élection d'au moins un délégué syndical . Un registre des entreprises « pliées » par la force, la négociation et la diplomatie et « à faire » doit être organisé.

Le syndicat fournira un panier de services juridiques, médicaux, de loisirs, etc.; dans la construction d'une structure syndicale qui permet la syndicalisation et la « vie syndicale » associative d'environ 12 000 25 000 travailleurs ou plus au Brésil. Renforcer la lutte, la culture et l'histoire et renforcer le processus de prise de conscience.

Les commissions de base ou commissions ouvrières existeront formellement ou informellement dans toutes les sociétés d'exploitation du syndicat afin qu'elles puissent relier la base organisée à la base générale et non organisée ; cet outil de pouvoir direct étant l'un des facteurs fondamentaux d'organisation, de syndicalisation, de mobilisation pour les grèves par entreprise, par segment, par secteur, et pour la grève générale.

C'est l'objectif de ce syndicat de se positionner comme un outil important de la grève maritime et de la grève générale de l'off shore en joignant ses actions à toutes les catégories de travailleurs des transports, et aux travailleurs du pétrole, pour l'élévation et l'éducation avec la sensibilisation des travailleurs de l'off shore à l'exploitation des voies navigables, pour leurs revendications concrètes mais aussi historiques vis-à-vis de la classe ouvrière. Les travailleurs ont le pouvoir d'arrêter la production et la circulation du pétrole et ils doivent exercer ce pouvoir avec sagesse et engagement envers la classe ouvrière.

Ensemble avec la confédération CONTTMAF et la fédération FNTTAA, nous pourrons faire un syndicat capable d'aider d'autres syndicats, dans le sens le plus classiste du terme ; avec un travail de base critique, d'excellents cadres et une direction.

Un syndicalisme renouvelé, fait de ses membres et des commissions de base nous aidera dans l'autonomie financière, dans l'excellence de la confrontation, dans le travail du secteur à Brasilia, l'OIT et dans les fédérations internationales ; les parlements et avec la force de la base, qui répondra à notre appel à lutter pour défendre Petrobras, les entreprises nationales, le projet national, étatique, avec stratégie et contrôle ouvrier.

Un autre travail très important consistera à visiter les sociétés offshore à leur siège social, reliant les normes environnementales, les droits du travail et les droits de l'homme, la responsabilité des entreprises et la diplomatie ; les encadrer à l'origine de leurs erreurs à travers leurs filiales, pour cela nous allons encadrer ces entreprises en cartographiant 'mapping', et 'benchmarking' leurs activités illégales qui seront exposées partout dans le monde, les attaquant financièrement, mais aussi à leur image.

Suivre la méthodologie maritime : il faut répondre au besoin, s'organiser, se préoccuper de l'avant et de l'après des actes de l'organisation, car il y a beaucoup de luttes en cours, selon les mots de notre président de la FNTTAA Ricardo Ponzi : « d'où l'urgence de l'union pour notre catégorie, le secteur et l'ensemble de la classe ouvrière. À l'avenir, nous construirons des actes pour agréger notre catégorie, notre secteur et la classe ouvrière à l'importance de la marine marchande nationale, de l'off shore nationale avec des entreprises brésiliennes sous le contrôle de l'État et des travailleurs, avec discipline et organisation <sup>153</sup>».

Et préparez-vous à la plus grande confrontation, alors que cette union est très forte. Réfléchir à la construction de la responsabilité de construire la grève politique pour construire un nouveau Brésil. La grève générale des pétroliers prend 15 jours pour être effective, celle des travailleurs de l'exploitation des voies navigables off shore 3 jours, celle des autres travailleurs des transports et de la stratégie 2 jours dont les travailleurs des ferries, du métro, des trains et des camionneurs ; mais cela ne prendrait qu'une journée avec les bus dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, réfléchissons à cela. Immédiatement les tâches sont fixées : travailler les cadres de la nouvelle direction pour la grande responsabilité qu'ils auront ; travailler à rassembler le maximum de travailleurs pour l'assemblée à travers les comités afin qu'il y ait beaucoup de participation, qu'elle se poursuive à travers les mails (liste de présence, syndicalisation, autorisation de remise).

---

<sup>153</sup> Entretien avec Ricardo Ponzi à la fédération FNTTAA 2020

Afin qu'il y ait un renouveau syndical à travers une élection la plus représentative et démocratique possible, inviter le ministère du travail, le ministère public, les représentants de toutes les catégories de transport et de pétroliers, en présence d'un notaire trié sur le volet, pour produire un document officiel et historique avec force et représentation.

Pour cela, l'importance que les travailleurs soient conscients qu'ils vont financer la nouvelle entité, que le montage se poursuive dans les aéroports en discutant avec les travailleurs (constituer un groupe de 10 personnels prêts à poursuivre le montage avec des militants associatifs), afin que nous avons plus de signatures et d'e-mails. Ainsi, nous pourrions débattre de tous les grands agendas ouvriers, un salaire minimum de 4 Smic pour le secteur ; 14x14 ; indemnité alimentaire d'au moins un salaire ; et toutes les conditions de travail accumulées par les marins et les travailleurs de la voie navigable au fil des ans, plus les revendications débattues et construites avec les travailleurs.

Débattre aussi d'un projet pour le Brésil dans l'off shore, étatique, public, sous contrôle ouvrier et écologiquement durable, un débat pour la révolution brésilienne. La dernière étape consiste à affronter les boss au mieux de nos capacités et de manière stratégique. Les gens de mer, à travers le processus de sensibilisation, visent et peuvent réussir à conserver leur emploi en étudiant comment contrôler l'industrie offshore dans un "closed shop" syndical ; et contrôler les moyens de production et de circulation par le contrôle direct et le pouvoir direct sous la forme de - pour travailler dans l'off shore on passe par des exigences élémentaires de formation et de préparation de l'État et du syndicat - nous expliquerons cela en détail plus tard, et à l'avenir. Cela doit être fait en même temps que le débat sur l'avenir du travail des gens de mer, car si nous laissons le changement technologique entre les mains des armateurs et des opérateurs offshore, il y aura de plus en plus de chômage.

L'objectif des patrons du transport long distance, mais aussi sur la côte brésilienne, c'est d'utiliser le BR do Mar aux chômeurs et travailleurs précaires, c'est aussi d'utiliser la technique 5G pour avoir des navires et des plateformes sans pétroliers et sans marins. ou des travailleurs en opération "off shore", sans aucune responsabilité vis-à-vis du travailleur offshore et de sa famille, mais également sans responsabilité en matière de sécurité.

« Le patron veut mettre l'ouvrier au chômage dans une exploitation fluviale et il ne peut pas mener ce combat seul ». Avec une lutte unifiée, nous dominerons tout le processus du secteur et transformerons le 'BR de la Mer en BR du travailleur de la Mer'. Dans l'histoire des gens de mer, ils font des lois par des luttes puis se battent pour les faire sortir du papier.

À l'avenir, nous pourrions inscrire ces travailleurs pour de futures réunions, visites, etc.

C'est pourquoi il est nécessaire de débattre du pouvoir et d'utiliser une méthodologie qui élève la conscience maritime dans les sept consciences que nous aborderons plus fréquemment. La tâche n'est pas facile, mais la décision politique a été prise, les actions politiques sont en cours, il ne manque que les mesures opératoires pour construire le syndicat et l'organisation. Les moyens de production aux mains des armateurs et des grands opérateurs offshore signifient l'esclavage sous forme d'exploitation et de domination pour les travailleurs de l'off shore, et le contraire est la lutte organisée par notre fédération et notre syndicat avec toutes les catégories des transports et du pétrole et d'autres travailleurs stratégiques. La mer doit appartenir aux marins et non au capital.

Tâches futures : Aider la FNTTAA à reprendre des séminaires, des voyages et des projets de formation avec la marine brésilienne, construire un espace de mémoire pour l'histoire des travailleurs maritime, nommé d'après les plus grands marins de l'histoire du Brésil : Emílio Bonfante Demaria, Irineu José de Souza , Severino Almeida; et contribuer ensuite à construire la « maison des travailleurs » à Rio de Janeiro avec d'autres syndicats riches, capables et forts, étant reconnus par la classe ouvrière pour leur pouvoir de parapluie pour d'autres syndicats, mouvements populaires et jeunesse. Construisez ceci dans une grande séance plénière avec des travailleurs à Rio de Janeiro.

Enfin, notre objectif : renforcer le processus de sensibilisation, le premier objectif est de renforcer les syndicats qui composent la fédération et la fédération FNTTAA elle-même, par la syndicalisation, en agissant en quantité, mais en privilégiant la qualité, car dans les comités se trouve les réseaux que nous allons prendre les 'cadres', les talents qui composeront les syndicats et, demain, la fédération et la confédération.

À l'avenir, construire un cursus de vulgarisation universitaire sur le modèle de ce qui a été fait avec les ports, pour étudier le Brésil et comprendre le rôle des marins et des travailleurs de la voie navigable et de tous les travailleurs du secteur sur le front des travailleurs des transports, dans une grande réunion de travailleurs de l'État, et pour l'élaboration d'un livret pour penser le Brésil à partir de notre secteur. La méthode que nous utiliserons sera de combattre la façon bureaucratique de faire du syndicalisme et de réfléchir aux défis du 21<sup>e</sup> siècle. Cela se fera en associant « la théorie de la révolution brésilienne » à une « méthodologie qui a suivi toute l'histoire maritime » ; ou la théorie de la révolution brésilienne qui étudie et pense le pouvoir du travailleur inséré dans le pouvoir du secteur, qui est insérée dans le pouvoir national dans le contexte latino-américain et mondial, ajouté à une méthodologie qui travaille pour le renouveau syndical ; construire des commissions de base sous forme de conseils ouvriers ; et travailler pour l'organisation politique des cadres.

Enfin, les travailleurs de la mer pour parvenir à l'élévation de la conscience de catégorie, pour combattre « l'esprit d'entreprise individuel » et le remplacer par « l'esprit associatif collectif » dans l'ensemble de la classe ouvrière. Pour cela, il faudra investir « à contre-courant », et renforcer la catégorie dans cette « mesure de force » avec les grandes compagnies pétrolières, les grands opérateurs, les grands armateurs et leurs lobbies. Agir contre l'intention de la communauté des affaires brésiliennes de contrôler l'ensemble du processus d'extraction pétrolière offshore, et contribuer à aider l'organisation maritime dans le monde, à travers notre intelligence et notre organisation, en remplissant toutes les étapes de conscience dans son élévation, professionnelle, de position, critique et scientifique, syndicale, de classe, politique et organisationnelle; mais aussi pour le contrôle de la modernisation et de la technique dans le mode de production et de circulation capitaliste. La construction d'un futur secteur de l'énergie naît de la bonne utilisation des ressources de l'actuelle parcelle conjoncturelle de pétrole qui doit être utilisé pour éduquer nos travailleurs. Vive la puissance de la mer, de la voie navigable et des travailleurs off shore ! Vive la classe ouvrière, la classe internationale !

De l'importance de la méthode à l'importance des cadres, voici la lettre de la Fédération Syndicale Mondiale de la FSM déplorant la mort de Severino Almeida en 2022

LA FÉDÉRATION UNITAIRE DES TRANSPORTS, DES PORTS, DES PÊCHES ET DES COMMUNICATIONS D'AMÉRIQUE, FUTAC, au nom de la FÉDÉRATION SYNDICALE MONDIALE, FSM regrette profondément le décès du grand combattant brésilien Severino Almeida fils connu comme le plus grand représentant syndical maritime de l'ère moderne. Nous sympathisons également avec la direction de CONTTMAF, où il a été un dirigeant éminent pendant de nombreuses années, et avec la fédération unitaire FNTTAA du secteur fluvial et autres, en plus d'envoyer un maximum de sentiments à la famille et aux amis.

Severino a longtemps été un leader du secteur, au Brésil, en Amérique latine et dans le monde, renforçant le pouvoir des travailleurs maritimes, mais aidant également tous les travailleurs du secteur du transport et de la logistique. Le capitalisme contemporain est très puissant dans le secteur des transports, et il exerce son pouvoir pour faire en sorte que les flux de marchandises et de personnes continuent à circuler sous son contrôle et ne soit jamais sous le contrôle des travailleurs, c'est pourquoi des hommes comme Severino Almeida sont essentiels ; à la fois pour une lutte immédiate, afin que la classe ouvrière dans son ensemble soit renforcée dans son droit au travail, aux salaires et aux droits sociaux, ainsi que pour créer un pouvoir de gestion stratégique dans les endroits dont la classe ouvrière a le plus besoin.

La lutte des classes est féroce dans ces secteurs plus stratégiques, car tant la bourgeoisie que les ouvriers se battent pour le contrôle des moyens de production et de circulation ; et c'est pourquoi des camarades et des camarades comme Severino Almeida sont de plus en plus nécessaires pour changer le système. Nous espérons que son héritage et son exemple fleuriront pour les nouvelles générations, et que la représentation des travailleurs se fera avec les plus hauts préceptes d'une fermeté morale et de discipline, mais aussi de livraison intégrale. C'est pourquoi l'héritage laissé par Severino Almeida ne s'arrête pas à lui seul, mais se poursuivra fermement à travers ceux qui poursuivront cette tâche, pour le renforcement d'un syndicalisme de plus en plus combatif, classiste, unitaire et internationaliste. C'est pourquoi nous saluons camarade et camarade Severino Almeida et pour ne pas oublier nous disons : Severino présent, présent, présent !

Ricardo Maldonado, FUTAC – FSM – TUI Transport »

On peut enfin aborder la fin de la transformation de la conscience, car c'est de cela dont on parle quand on critique l'organisation hégémonique. Une méthode qui s'appuie sur la thèse 11 de Marx, pour changer le monde, pratiquement. Le mouvement de création du syndicat, est le mouvement vertueux de création du mouvement politique de la catégorie maritime et fluviale extra roll dans l'off shore qui place : un germe de conscience robuste au-delà du syndicat chez les travailleurs fondé sur l'appartenance professionnelle ; il a une concrétisation salariale, des accords collectifs avec une « clause pédagogique » et une libération syndicale pour le personnel organisateur, un syndicat fort et riche au sein de la fédération car il repose sur l'affiliation massive de travailleurs. Cela change concrètement la vie de ces travailleurs. Il organise progressivement de 3 à 12 000 travailleurs, et peut plus tard atteindre la construction de l'hégémonie de 30 000 et jusqu'à 100 000 travailleurs dans l'off shore en tant que syndicat « parapluie » d'autres luttes.

Ce qui renforce la stratégie de luttes concrètes de la fédération, dont la redoutée «action civile ouvrière publique» du 14 par 14 off shore, drapeau historique de 50 ans en mer. La fédération unitaire construit, par son action, le « raccourci » de la grève du pétrole à l'off shore, construisant les bases de la grève générale en mer avec les pétroliers, selon les mots des dirigeants maritimes et pétroliers. La création du syndicat national des travailleurs extra-Rool s'inscrit dans le micro et la macro mode d'organisation concrète en gestation au « temps des ouvriers des chantiers navals » et de l'ascension maritime nautique de la grande grève de 1953 et de l'âge d'or de 1953 – 1964. Selon les mots de Carlos Miller : « Le grand Severino Almeida a déclaré : une grève politique et fortement exécutée crée une mémoire de luttes capable de passer la période des luttes de dix ans, de 1964 jusqu'à la grève de 1987 <sup>154</sup>», et on pourrait ajouter que cette hausse de l'offshore avec la grève générale pourrait rejoindre 1987 à 2022 et remporter de grandes victoires pour les travailleurs stratégiques, pas seulement pour les travailleurs de voies navigables dans extra Rool sur l'offshore. Concrètement, nous analysons le lien historique, théorique et concret dans la conjoncture maritime et fluviale, sur l'extra-Rool dans l'off shore comme l'exemple concret de nos thèses de la révolution micro macro, des commissions, de la politique des cadres, du renouveau syndical, et avec les ouvriers la construction du grand rassemblement ouvrier pour la construction de la grève générale comme grève politique.

---

<sup>154</sup> Témoignage du président de CONTTMAF Carlos Miller en 2022

## Conclusion du septième chapitre

Dans le cadre de tout cet apprentissage, par la méthode, il faut aussi renforcer l'histoire des marins, leur continuité aux commandes de la lutte sous la révolution brésilienne, où l'association entre communistes et socialistes s'est extrapolée plusieurs fois à la social-démocratie, par pression forcée si le projet national, et une défense organisée se sont construits. On peut citer les grèves de 1935, 1953, 1962-64, 1987, tout d'un poids énorme dans l'histoire brésilienne ; et si les marins n'étaient pas dans toutes les synthèses du pouvoir populaire tel avec l'intensité des dockers, ceux-ci étaient unitaires et insérés dans le projet national et international de contrôle du pouvoir politique autour d'un projet national sous contrôle étatique et sous contrôle ouvrier ; et on peut dire que les ouvriers du chantier naval étaient conscients qu'en plus de ça, la défense donc critique de toute l'histoire des luttes populaires et du socialisme est la défense de l'histoire de la lutte et de la culture et de l'histoire de la classe maritime.

La défense de la culture, de l'histoire et de la lutte de la classe maritime dans le contexte de la classe ouvrière est la défense critique du pouvoir populaire. Enfin, le projet omniprésent d'arrêter la production et la circulation de l'économie brésilienne via l'arrêt de la circulation des navires, des ports, de l'approvisionnement en énergie et du pétrole, de l'espace aéroportuaire et du transport des marchandises par les cheminots et camionneurs et des conducteurs de bus pour arrêter les travailleurs est au cœur de la stratégie maritime de lutte des classes.

Enfin, l'étude par la méthode du mouvement politique des travailleurs est la continuation de l'étude de l'enracinement objectif de l'ennemi capitaliste mondial localement où la classe maritime assume la pointe de la stratégie de barrer le va-et-vient des biens mondialisés qui accostent dans les ports et les aéroports localement, également pour interdire la stratégie d'internalisation des marchandises par les rails, les routes, en passant par les ports, vers l'intérieur du Brésil et, avec la classe routière, dans plus de 1 000 000 villes de plus de 30 000 habitants la circulation des biens et des personnes à travers la construction de la grève générale. Joindre l'unité pétrolière à l'unité maritime pour produire cette stratégie dans le mouvement micro et macro de la classe ouvrière de la base organisée à la base non organisée et générale, couvrant tous les mouvements stratégiques et ouvriers.



La centralité des chauffeurs de bus, des aériens, des dockers, des pétroliers dans l'unité et le raccourci avec les marins est devenue la grande stratégie de la lutte maritime à travers l'histoire. Tout le mouvement de la micro macro révolution latino-américaine commence en mer et se termine dans la circulation de la classe ouvrière dans les régions métropolitaines des grandes villes, puis à l'intérieur des terres pour chaque ville.

*Quand on pense à la méthode critique d'organisation des travailleurs, il faut partir de la méthode critique de l'analyse théorique. De cette façon, nous partons de la réalité concrète qui fait un mouvement dans notre pensée, une analyse critique de la réalité ; puis on fait une critique de l'économie politique, ou une critique de l'exploitation ; enfin, nous faisons une analyse critique du dépassement, en particulier l'analyse critique de la stratégie du dépassement, et des formes tactiques de ce dépassement.*

Dans un deuxième temps, nous faisons une analyse critique de l'organisation, nous allons partir de l'analyse de la centralité, nous allons analyser de manière critique les conditions des travailleurs au regard des facteurs objectifs de dépassement du mode de production et circulation capitaliste, de renouvellement syndical, de l'organisation politique de cadres et la construction de comités de base en conseils politiques ouvriers.

Enfin, troisièmement, nous analyserons le mouvement micro macro de la théorie de l'organisation à travers la méthode théorique organisationnelle critique, dans le mouvement de conflit entre les forces populaires et bourgeoises, localement et globalement ; deuxièmement, dans le mouvement entre l'analyse et le mouvement de la théorie et la pratique organisationnelle décrit ci-dessus ; ce qui commence en théorie doit aboutir à l'analyse pratique des résultats de l'organisation et vice-versa ; *et enfin, le mouvement politique des cadres et le mouvement politique des masses sur le front social, dans la construction du pouvoir populaire et la micro macro révolution brésilienne dans le contexte de la micro macro révolution latino-américaine.*

*De cette manière, on peut dire que ce qui a commencé dans l'analyse de la centralité routière, l'analyse des éléments concrets de l'organisation, l'analyse de la théorie et de la construction du débat sur la révolution brésilienne, l'analyse des autres formes de centralité des travailleurs stratégiques, de l'unité comme unicité, et la construction d'une méthode théorique et organisationnelle, retrouve chez les gens de mer et les ouvriers des chantiers navals les possibilités classiques et contemporaines d'analyse critique du mouvement micro macro de la théorie de l'organisation.*

Le véritable défi qui se pose est de rendre la formation, l'organisation et la lutte dans le présent, regarder en arrière sans générer de conséquences dans le présent est absolument anodin. Il y a un débat qui parcourt tous les espaces de conscience et s'unit dans les garanties de la classe maritime globale, ce chapitre est complété par une étude du mode d'organisation, car là où 23 mille travailleurs sont organisés en 100 entreprises, plus de 1000 villes sont également organisées avec une organisation routière, avec des centaines d'entreprises et de groupes économiques. Et enfin, plus de 5 mille villes sont organisées avec des travailleurs apparemment atomisés, mais qui peuvent être coopératifs et syndiqués et associés dans cette stratégie de victoire de la révolution brésilienne. L'union des marins et des pétroliers dans l'off shore n'est pas une stratégie de direction maritime mais peut être étudiée sous l'analyse de la méthode de la révolution brésilienne dans le mouvement micro et macro qui aboutit au modèle routier brésilien et latino-américain dans la centralité, la capillarité et l'accessibilité des conducteurs de bus.

Ce chapitre, en poursuivant le débat de la deuxième partie, contribue à continuer à critiquer le travail de terrain (de base), à présenter la théorie de la révolution brésilienne dans le débat des travailleurs des transports, à débattre de l'investigation des fronts populaires, à observer la méthode dans le micro et le mouvement macro des travailleurs dans le mouvement politique de masse, fait également une critique complémentaire au premier chapitre, bien qu'il y ait centralité routière, il est complété dans l'ensemble d'une stratégie de pouvoir populaire; les conducteurs de bus ne peuvent pas arrêter le Brésil sans d'autres catégories stratégiques d'une part ; comme nous l'illustrons ici avec la catégorie des gens de mer, et ils ne peuvent pas arrêter le Brésil non plus sans impliquer et réaliser un mouvement politique de masse. C'est-à-dire aussi organiser ou contribuer à organiser la masse sur la base non organisée et dans la base général, desservie par des chauffeurs de bus. La capillarité et l'accessibilité des chauffeurs de bus sont la pointe de la lance qui entre dans ce Brésil, ce que la classe maritime ne peut pas faire, même si elle peut naviguer à l'intérieur et c'est l'objectif hydrographique.

La centralité des conducteurs de bus n'est pas la classe per se, ni ne se combine tout court avec la catégorie maritime, mais c'est ainsi qu'on l'appelle la construction de ces centralités multiples qui se conjuguent à la centralité maritime. La classe dans le processus de prise de conscience, on passe d'une catégorie (non-classe) à sa perception dans la classe (comme classe) par l'élevation de la conscience organisée.

Pour atteindre la conscience de la classe ouvrière et celle de tous ceux qui vivent de leur travail dans la classe ouvrière, il faut partir de l'accumulation de la culture, de l'histoire et de la lutte combinées dans de multiples expériences, qui viendront par solidarité et se mêler à celles des travailleurs les plus périphériques et les plus précaires. C'est la participation dans la classe elle-même qui conduit à une participation pleine et consciente construisant la classe pour elle-même. Notre conclusion dans cette partie porte un regard objectif sur l'exemple laissé par les grands cadres maritimes et ouvriers navals, présents dans la grève de 1953, d'un excellent impact syndical qui a abouti à la robuste « mesure des forces » paraphrasant la querelle patronale « à l'époque des ouvriers navals », qui a abouti à l'excellente convention collective obtenue avec beaucoup de lutte politique et de classe.

Nous analysons les faits et les facteurs objectifs. La création de conseils politiques de travailleurs, la création d'un mouvement politique de masse dirigé par la catégorie qui a imprimé un rythme fort de renouveau syndical dans la machine syndicale. L'outil syndical visant la lutte des classes. Et les résultats obtenus peuvent être vérifiés dans les conditions concrètes des travailleurs en matière de salaires, de droits et de conditions de travail. Cela s'explique aussi par la quantité et la qualité d'une organisation politique réussie des cadres. Cette combinaison de cadres organisationnels, de récupération et de renouveau syndical et de la construction de commissions de base en tant que conseils politiques ouvriers expliquent la méthode micro et macro de la révolution brésilienne, située dans le mouvement syndical de classe et politique, qui s'illustre dans la théorie de la politique brésilienne. révolution soumise à une pratique organisationnelle réussie.

Du point de vue classique du syndicalisme, *nous présentons un besoin de comprendre la théorie de la révolution brésilienne à partir de l'étude et de l'investigation, nous retrouvons la critique du travail de base comme critique de la théorie de la révolution brésilienne, et nous affirmons une théorie révolutionnaire et pratique comme deuxième condition préalable à l'unité, la première était de construire une unité de base sur les frontières de la classe ouvrière, pour finalement former une unité pour arrêter et ancrer efficacement l'ennemi mondial et local. Dans notre méthode, en tant que méthode classique, qui doit naître de la critique de l'économie politique, de l'analyse concrète que nous devons poser la pierre angulaire de la critique du travail de base, c'est la critique de l'économie politique qui sous-tend la critique du travail de base, c'est l'exploitation, c'est le travail et la révolution.*

D'où l'introduction de la méthode scientifique d'investigation et du matérialisme historique dans le sens de faire une « reproduction idéale du mouvement réel » pour l'action politique, syndicale et de classe. Le travailleur transforme d'abord cette théorie dans sa propre tête, la réalité dans sa propre tête. Il observe et sépare et modifie la théorie de la révolution brésilienne pour son action pratique de transformation du monde. Toute forme organisationnelle et tout conflit naît de cette interaction entre le mouvement du concret et le mouvement idéal, qui pense clairement, pour agir concrètement. On élabore ainsi la concrétude du pouvoir populaire, un ensemble fondé sur le mouvement politique de masse, sur le contrôle politique direct et son appui, avant même d'être un pouvoir hégémonique, mais dans le devenir ou devoir être qui construit le pouvoir d'être et l'être concret. du pouvoir. *Il n'y a pas de pouvoir populaire sans travailleurs et de travailleurs sans base organisée, sans un politique de cadres qui s'exprime concrètement dans les conseils ouvriers.*

*L'importance d'une organisation politique des cadres. Dans la construction de la défense en profondeur, le placement de cadres préparés et en quantité sur le territoire définit le résultat de la lutte des classes dans le conflit des classes.*

*Ces cadres organisationnels doivent avoir le pouvoir de passer par les processus de conscience avec les travailleurs dans leur mouvement micro et macro vers la révolution. Et débattre avant tout pour le ciment de l'unité : la condition ouvrière, la situation ouvrière et la synthèse du pouvoir populaire. D'où l'importance de raconter toutes les synthèses du pouvoir populaire et l'histoire des luttes populaires sans négliger absolument l'estime de soi de la classe, sans dénigrer cette classe, sans « diaboliser » ses dirigeants, sans cesser de les critiquer, sans défendre pleinement l'histoire de ces luttes comme populaires et socialistes. Sans défendre le pouvoir qu'ils ont créé au milieu des succès et des erreurs. Or, si l'objectif est la construction du micro et de la macro dans la révolution latino-américaine, brésilienne, métropolitaine, locale et globale, il faut comprendre ce mouvement local et global, national et régional ; du mouvement politique de masse et de son étude. *Le mouvement micro-macro révolutionnaire est la méthode concrète pour servir notre analyse du béton en mouvement. Le béton pazolana romain qui garde en lui la mémoire de la lave chaude.* La Terre est en mouvement et tout ce qui s'y trouve, c'est de la science. La méthode maritime nous fait voir l'ouvrier, le secteur et la lutte des classes, dans la nécessité d'inclure une triple formation du concret immédiat, de l'anticapitaliste et de anti-fasciste, et de la rupture et du dépassement.*

La politique dans son sens le plus profond de la révolution brésilienne à partir de l'histoire même des gens de mer, des marins et des ouvriers de chantier naval; avec l'union au sein des syndicats dans la structure syndicale, pour un syndicalisme combatif, classiste, internationaliste et unitaire. Alors que dans le présent CONTTMAF réunit projection du secteur du cabotage de longues distances, un document approfondi du secteur et de la stratégie institutionnelle des travailleurs, il nous appartient de réfléchir sur le BR do Mar et l'attaque du gouvernement libéral d'extrême droite de Bolsonaro au nom des armateurs mondiaux; ce même gouvernement gère le BR do Rio pour massacrer les travailleurs fluviaux, les travailleurs du ferry sont passés par une audience publique et la peur de perdre est généralisée.

À l'off shore le registre de la fédération compte plus de 2 500 travailleurs dans un univers de 12 000 travailleurs, dépassant largement les 10 % souhaités pour s'organiser que les communistes et les socialistes pensaient initialement. Voici une parenthèse montrant que socialistes, communistes et sous la lignée politique communiste et socialiste les sociaux-démocrates travaillent le même mode d'organisation : des commissions, une union nationale née forte et capable, et une politique des cadres.

La grande sagesse des conseils d'organisation a été de développer des comités pour toutes les entreprises liées au nautisme, en donnant la priorité à « celles qui ont des navires » et en séparant dans un second temps celles qui n'en ont pas. Cela a stimulé les grèves intégrées dans un effet domino organisationnel, où l'un organise l'autre, et une entreprise vaincue ouvre la voie à la suivante. Nous avons observé qu'il y avait de la syndicalisation de masse dans la fédération, que certaines entreprises étaient pliées, qu'il y avait la bonne volonté politique et la bonne méthode d'organisation. Celle des 100 entreprises initiales, il y a eu une priorisation, il y a eu une priorisation au sein des 30 entreprises choisies pour celles qui ont des navires et celles qui sont vraiment opérationnelles (où la fédération travaille déjà avec d'autres syndicats frères).

Après avoir fait une analyse critique, débattu de la théorie de la révolution brésilienne à travers ses processus de formation, débattu de l'unité pour que l'unité stratégique agisse et frappe le mode de production et de circulation capitaliste, nous pouvons enfin débattre de la méthode et de la forme de cette action à partir de des gens de mer et surtout de l'exemple des ouvriers des chantiers navals.

Comme nous l'avons démontré et put prouver « l'excellence des gens de mer et de leurs annexes ouvrières dans les chantiers navals » s'est opérée de différentes manières, mais principalement à travers la construction d'un mouvement de renouvellement de toute sa structure syndicale. Ce n'était pas un mouvement de fragmentation, mais un mouvement qui a patiemment renouvelé les structures syndicales à la base sans les fragmenter, assurant l'unité syndicale et ce qu'ils maintiennent très habilement jusqu'à ce jour.

Une autre preuve d'excellence peut être vue dans la construction de conseils syndicaux et communautaires et dans les places ouvrières, où l'excellence des ouvriers de chantier naval et de la mer débattait de leur pouvoir sur les places, dans les lieux de résidence et dans les lieux de travail. Cette construction appelée «les carrés de la liberté» traitait de tous les aspects du pouvoir du secteur, depuis les chantiers navals, c'est-à-dire la réparation et la construction navale, mais comme nous l'avons expliqué, elle atteignait également le secteur de la métallurgie et des mines, pour la fabrication de navires, le port, et le cabotage des marchandises et des passagers. Toute la puissance du secteur, le Brésil dans le contexte de l'Amérique latine, la révolution brésilienne a été débattue dans ces conseils et les questions plus concrètes, en 1963, ils ont construit l'une des meilleures conventions collectives du Brésil, ce ne serait pas possible à faire sans aborder les questions de pouvoir historique d'abord plutôt que plus tard.

Enfin, « *l'expérience maritime* » à travers ses grandes toiles, dans la continuité historique, culturelle, de lutte et de mémoire, a nourri un pouvoir de « construction du droit » de la lutte pour ensuite l'enlever du papier. En même temps qu'ils combattaient dans le pouvoir parallèle des conseils, ils combattaient aussi dans les structures du système bourgeois, donc sur deux fronts. La méthode maritime se résume donc à ce combat sur deux fronts de la lutte des classes, l'institutionnel et le révolutionnaire dans l'expérience brésilienne. Cela ne pourrait se faire sans une politique des cadres, avec son avant-garde faisant pression sur les patrons et les gouvernements et constituant la base organisée. L'organisation des cadres a permis de constituer 1500 cadres au plus fort des luttes entre 1953 et 1964, alors que la moyenne des autres catégories était de 200 pour l'ensemble du territoire national, et que les plus forts et les plus répandus au Brésil étaient les cheminots avec 500 cadres nationaux. Les marins avaient 7 fois plus que la moyenne et 3 fois plus que les ouvriers les plus puissants de l'époque. Autre facteur important, la concentration de l'industrie et de la réparation navale à Rio de Janeiro donnait un avantage complété par « l'étendue de la mer » au Brésil et dans le monde ».

Comme nous l'avons expliqué et nous pouvons prouver l'adoption d'un débat complémentaire à celui de la révolution brésilienne, basé sur la critique de l'économie politique pour les travailleurs, dans les conseils ; dans la méthode d'amener le concret à la réflexion de l'individu collectivement dans la lutte des classes (méthode chez Marx) ; comme nous l'avons dit dans la construction du pouvoir populaire par les conseils politiques et le renouveau syndical ; l'excellente politique des cadres, a été complétée par le débat difficile entre ouvriers d'une défense intégrale des luttes populaires et du socialisme par les cadres, le fractionnement politique a été combattu de cette manière - *nous avons une histoire - et enfin une pensée enracinée dans la micro aire métropolitaine de Rio de Janeiro, mais aussi fortement national et régional en Amérique latine, de cette manière profondément internationaliste.*

Nous observons comment cela fonctionne aussi dans le présent, où la formation internationaliste s'est faite à partir d'une pensée nationale à travers le débat de la révolution brésilienne, où le renouvellement, la formation de cadres et la construction de conseils sont recherchées, pour la formation dans le système unitaire fédération FNM/FNTTAA la formation d'un syndicalisme combatif, de classe, unitaire et internationaliste, qui place toute autre représentation sur la sienne.

Nous avons prouvé, aujourd'hui encore, par la formation du nouveau syndicat national des travailleurs extra Roll de l'off shore que cette « expérience maritime » se renouvelle, même après la destruction des travailleurs des chantiers navals, car un nouveau syndicat massif et la force populaire annexée à l'off shore se constitue selon la même méthode et forme de lutte, de culture, de mémoire, d'histoire et de pouvoir des marins, des ouvriers marins et de leurs annexes sous la forme de « peuple de la mer ».

## Conclusion de la deuxième partie

Dans la seconde partie de notre enquête, nous avons tenté de démontrer et de prouver que : il faut entreprendre une étude au-delà des chauffeurs de bus, pour comprendre les notions spécifiques de centralité, d'accessibilité, d'omniprésence des catégories stratégiques. Qu'il faut aller au-delà des 'rodoviários' pour comprendre dans sa centralité spécifique dans le concept complémentaire de travailleurs stratégiques.

C'est pourquoi nous avons entrepris quatre enquêtes pour une analyse critique prenant les aériens comme exemple, pour l'étude du débat de la révolution brésilienne prenant les dockers comme exemple, les pétroliers pour l'étude de l'unité pour l'unicité des travailleurs dans la chaîne d'approvisionnement du mode de production et de la circulation capitaliste, et enfin les marins dans l'étude de la méthode et de la forme organisationnelle dans le mouvement micro et macro de la révolution.

Premièrement, ce n'est pas parce que les aériens ne se battent pas pour le travail et le salaire que cela ne peut pas être inversé et qu'il peut y avoir une éducation pour le débat sur la révolution brésilienne, qui, dans l'approfondissement de ce débat, conduira au débat sur le travail, les salaires et les droits, à travers le développement de la pensée critique. C'est parce qu'il n'y a pas le débat sur la révolution brésilienne, et que la théorie patronale et sociale-démocrate règne qu'il n'y a pas de lutte pour salaire et le travail dans le secteur. C'est pourquoi il est si important de réintroduire le mot révolution et les idées classiques de la révolution brésilienne. La critique du travail de base part de l'analyse critique des aériens dans cette partie dans le contexte des travailleurs stratégiques.

L'analyse critique est donc essentiellement théorique chez les aériens, et nous avons pu montrer qu'il existe une logique d'analyse critique qui part de l'analyse critique des aériens eux-mêmes. Les aériens subissent une double attaque, nous avons prouvé que la baisse de leur pouvoir est due à l'attaque mondiale contre le monde du travail, il s'agit d'une attaque physique et concrète contre le monde du travail mondialisé de l'aviation. Mais il y a aussi une autre attaque, à travers l'action de la théorie patronale néolibérale associée à la théorie sociale-démocrate et sociale-libérale. Le déficit organisationnel des travailleurs des compagnies aériennes représente un déficit d'analyse critique, pour la construction d'un débat autour de la révolution brésilienne, l'unicité dans le secteur, et la méthode organisationnelle basée sur cette théorie. Nous prouvons par les luttes grâce à la centralité de l'opportunité que ce processus peut être inversé.



Le débat parmi les dockers pour le contrôle du travail, pour le contrôle du port et pour la tradition de leur autonomie, comme nous le démontrons et le prouvons, fait partie de l'histoire du débat classique de la révolution brésilienne. La marque structurelle de l'esclavage, présente dans tous les espaces de la vie ouvrière, a été traitée très différemment par les travailleurs portuaires, qui, en plus de participer à toutes les luttes populaires au Brésil, ont repris, à plusieurs reprises, le syndicat, la direction du travail (closed shop), et dans (l'arrimage directe) le chargement et le déchargement des marchandises la gestion du port.

Par conséquent, comme nous l'avons montré, le débat sur la révolution brésilienne est un débat pratique autant que théorique. *L'idée de travailleurs sans patron est une idée présente chez ces travailleurs, pour la construction d'un pouvoir populaire et non patronal pour agir « dans la centralité » du « goulot d'étranglement » du mode de production et de circulation capitaliste.*

À travers les dockers, nous prouvons que c'est sur la culture, l'histoire et les luttes ouvrières que se fondent toutes les théories et pratiques. Dans leur cas, la lutte, l'histoire et la culture de la plage et de la jetée du port (luta da praia e do cais do porto).

En ce sens, nous suivons quatre modalités de ce débat en cours, la première emmenant les travailleurs portuaires à l'université, la seconde les faisant apprendre de leurs pairs dans des séminaires internationaux sur la concrétude locale, mais aussi la réalité de la lutte des classes sur le continent et dans le monde. La conception du port en tant que goulot d'étranglement est débattu et les travailleurs portuaires comprennent leur rôle stratégique dans l'absorption et la réflexion du monde concret individuellement et collectivement. Que la critique de l'économie politique soit débattue par les travailleurs, que les instruments du pouvoir populaire dans le renouveau syndical et dans les conseils « de classe » dans toutes les formes d'organisation du port soient débattue. Qu'on comprenne que le débat sur le port passe aussi par le choix de l'étude des auteurs des révolutions brésiennes et latino-américaine. Le centre (mémoire) emmène l'université dans le syndicat, et l'enseignement EAD à distance prouve qu'il est possible d'échanger avec chaque port sur les spécificités portuaires dans chaque port d'Amérique latine. Enfin, les travailleurs portuaires nous enseignent à travers « leur goulot d'étranglement » en nous prouvant qu'une action de force directe sur le secteur plus sensible du mode de production et de circulation capitaliste peut être atteinte, à travers le débat stratégique de la révolution brésilienne.

Les ouvriers du pétrole nous prouvent qu'il est possible de construire l'unité pour l'unicité de la classe ouvrière à partir d'une catégorie stratégique dans une structure stratégique pour entreprendre les plus grandes luttes, y compris les grandes grèves politiques et même générales. C'est ce qu'ils ont réussi, avec d'autres catégories stratégiques, à construire partialement entre 2012 et 2017 à Rio de Janeiro ; que l'exercice de la centralité à partir d'une structure stratégique pour créer un raccourci de puissance pour débarquer l'ennemi n'est rendu possible que par l'unité vers l'unicité organisationnelle stratégique d'un syndicalisme unitaire pour se positionner comme une référence locale globale.

L'explication réside aussi dans la capacité de ses cadres à travers l'histoire, la qualité des structures syndicales, y compris le processus continu de rénovation, la construction de conseils au temps d'ascension classique ; mais surtout pour sa capacité à entreprendre la plus grande campagne populaire de défense d'un drapeau de l'histoire du Brésil. En ce sens, la campagne pour l'abolition de l'esclavage au XIXe siècle peut être comparée à 'la campagne pour que les ressources pétrolières soient utilisées par le peuple brésilien', si elles sont égales en taille et en importance. C'est la lutte qui a forgé les deux, mais dans le cas de la « lutte pour la création et la défense de Petrobras », l'adhésion de la classe ouvrière a été le résultat d'un processus d'industrialisation et de modernité capitaliste, où ce processus a été discuté à la lumière du débat sur la révolution brésilienne, comme nous l'avons vu.

La fragmentation historique des structures syndicales du pétrole au cours des 40 dernières années a été atténuée entre 2012 et 2017, y compris les syndicats les plus faibles, les mouvements populaires, la jeunesse, c'est-à-dire l'ensemble de la partie la plus précaire et périphérique de la classe ouvrière, y compris les massivement puissants partie de la construction navale moderne qui n'est que l'ombre de son passé. Nous avons prouvé qu'il n'y a pas d'issue sans une construction unitaire minimale pour les pétroliers. À toutes les époques de division locale et nationale, les ouvriers du pétrole ont été faibles et cela nous apprend beaucoup sur l'unité syndicale. Étudier de près les ouvriers du pétrole nous le prouve aussi, dans l'analyse critique de l'unité : il était possible de construire un front citoyen et démocratique pour débattre de la révolution brésilienne à travers la lutte pour la Petrobras, un front pour débattre librement du socialisme comme transition à construire, et principalement un front pour attaquer localement l'ennemi dans la partie la plus vulnérable de la chaîne globale du système.

Enfin, les travailleurs du pétrole nous aident aussi à « concevoir » une autre idée très importante, celle du « raccourci de grève ». Une grève pétrolière de 15 jours, il faut ce temps pour avoir un impact sur le système devient une journée nationale de grève très percutante et reductible si elle est menée avec d'autres catégories stratégiques, notamment avec les marins et les conducteurs de bus. Que l'idée d'un 'raccourci pétrolier' sur l'off shore, avec la « centralité des conducteurs de bus », le « désarmement théorique mais avec les possibilités de la centralité de l'opportunité aérienne », « le goulot d'étranglement stratégique du port » représente l'ensemble des plus grandes contributions des pétroliers à la lutte des classes.

En ce sens, la grande contribution des ouvriers maritimes, surtout « à l'époque des ouvriers des chantiers navals », a été leur méthode et leur mode d'organisation des travailleurs. L'excellence de l'organisation des travailleurs maritimes et annexes est prouvée dans sa longue histoire, mais aussi dans les efforts d'organisation des travailleurs off shore dans les opérations sur la côte au Brésil et navigation régionale et mondiale.

Les travailleurs maritimes ont toujours combattu la fragmentation, ils ont été des pionniers dans la lutte pour un renouveau syndical sans discontinuité historique, préservant toute leur histoire dans le débat ; dès leur plus jeune âge, ils entreprirent le débat sur la critique de l'économie politique parmi leurs ouvriers, furent les plus nombreux dans l'organisation politique des cadres, créèrent des conseils très puissants dans les lieux de travail, les logements et sur les places dans la rue débattant du plus concret au plus révolutionnaire.

Les marins à travers les ouvriers des chantiers navals ont débattu d'une manière unique du pouvoir populaire et de la révolution brésilienne en combinant les intérêts nationaux et internationalistes de la classe. Combinant une action dans le micro et la macro mouvement de la classe ouvrière, transformant l'organisation politique des cadres en une organisation politique populaire massive. C'est pourquoi ils ont été si combattifs, cela prouve que là où les travailleurs, le gouvernement et le patronat se battent, avec une prédominance de travailleurs cherchant un gouvernement ouvrier sans les patrons il y a de la qualité et de l'excellence. L'étude des marins nous montre le chemin de la construction de la force politique, du pouvoir populaire à travers le débat de la révolution brésilienne, se fait donc aussi et parallèlement à la construction de la lutte pour le travail, les salaires, les droits, les conditions et le travail, et pouvoir au niveau micro, local et macro national, régional latino-américain et mondial.

Par leur combinaison de méthode pour créer des lois de défense, plus la méthode de création d'un pouvoir parallèle à la base à travers les conseils ouvriers, plus le renouvellement syndical sans fragmentation, et l'organisation politique des cadres pour la construction de mouvements politiques populaires et massifs prouvent qu'il est possible de construire à partir d'un syndicalisme stratégique un syndicalisme combatif, de classe, unitaire et internationaliste. Analyser concrètement la réalité, critiquer le mode de production et de circulation capitaliste globale locale et construire des voies pour le dépasser ; qui peuvent agir directement contre le déficit organisationnel des cadres, du renouvellement et des conseils, dans le mouvement révolutionnaire micro macro.



Troisième Partie  
Critique de l'action militante et du déficit  
organisationnel

## Introduction

La troisième partie est la dernière partie de notre investigation de thèse, et est consacrée à l'approfondissement de la critique organisationnelle. Cette partie s'intéresse, dans ce chapitre conclusif, à l'investigation des thèses par la critique de la critique d'organisation. Nous voulons démontrer dans les chapitres les lacunes centrales et objectives de l'organisation et de la politique syndicale des travailleurs stratégiques ; et, de cette manière, de pouvoir revenir sur les aspects comparatifs du corps de cette thèse, avec le lien entre centralités stratégiques et déficit organisationnel en cousant tout le corps de notre thèse dans une même critique organisationnelle stratégique :

L'étude de la centralité de la classe ouvrière (dans ce qu'on appelle ceux qui vivent de leur travail au 21ème siècle) à Rio de Janeiro, du point de vue des conducteurs d'autobus (rodoviários) ; et dans l'étude de cette stratégie, une analyse critique, le débat de la théorie de la révolution brésilienne, de la question de l'unité pour faire face à la chaîne logistique du système capitaliste, de la question du mode d'organisation micro-macro de la stratégie travailleurs, en les comparant aux conducteurs d'autobus. Avec les ajouts de la recherche dans ce chapitre de notre enquête :

Par l'étude de l'organisation et des paramètres objectifs du déficit organisationnel des camionneurs ; l'étude de l'incapacité du militantisme à prioriser les actions stratégiques et tactico-organisationnelles de la classe ouvrière, à partir de l'investigation des structures syndicales de référence, des catégories stratégiques, de la partie la plus précaire et périphérique de la classe ouvrière, et de l'incapacité des militants à travailler l'organisation des soldats ouvriers ou travailleurs soldats ; l'étude centrale de l'organisation politique des cadres, dans l'étude de son axe historique fondamental, dans le savoir-faire et dans la culture militante des cheminots.

Par l'étude de la « riposte » organisée de la contre-offensive populaire ouvrière, à la veille de et pendant la grève générale de 2017, basée sur la construction d'une défense profonde du territoire ; de la compréhension de la destruction des travailleurs maritimes / ouvriers de la construction navale, à la constitution et au déclin des métallurgistes navals, à Rio de Janeiro, et enfin, l'étude de la défaite du mouvement de grève générale de 2017, pour l'explication du déficit organisationnel, pour l'étude du déficit de cadres organisationnels, pour le manque de syndicats structurés et rénovés dans la lutte des classes, et pour le manque des conseils ouvriers pour la construction du pouvoir populaire et la révolution brésilienne.

## Chapitre VIII

# Les camionneurs : un exemple de déficit organisationnel

### Analyse de l'échec organisationnel chez les routiers

Dans la première partie du troisième chapitre, nous critiquons l'organisation des camionneurs à partir du caractère concret de leur fragmentation syndicale, de leur faible conscience de classe et du déficit objectif chronique des structures de construction du pouvoir populaire : un syndicalisme renouvelé, une organisation politique pour la formation des cadres, et le déficit dans la construction de conseils ouvriers dans cette grande et importante catégorie. nous démontrerons comment le système capitaliste met l'accent sur l'imposition de la culture néolibérale à ces travailleurs et comment la social-démocratie ne parvient pas à répondre à leurs besoins immédiats et historiques.

Nous montrerons comment, contrairement aux travailleurs des compagnies aériennes, les travailleurs ne peuvent pas s'appuyer pleinement sur la culture, l'histoire organisationnelle et la lutte de leur passé, car ils constituent une catégorie 'jeune' dans la centralité née du déclin du transport routier de marchandises au Brésil, dont le pouvoir stratégique, mais qui ont des syndicats 'jaunes' dans la grande majorité de leurs structures. Afin que notre enquête soit complète, nous avons procédé à une présentation exhaustive de la planification stratégique et organisationnelle, basée sur la construction d'une étude d'investigation 'de l'intérieur de la catégorie', depuis avant la grève de 2017, pour mener plusieurs entretiens avec les représentants les plus importants de la fédération des chauffeurs routiers autonome FECAM de Rio de Janeiro et ses syndicats affiliés, cette organisation et la confédération nationale des travailleurs du transport et de la logistique CNTTL. Nous analyserons les carences structurelles et organisationnelles de la structure et de la formation, en même temps nous discuterons de ce qui a été construit avec ces travailleurs au cours de l'enquête. Nous présentons ici une critique centrale de la planification organisationnelle de ces ouvriers dans leur exemple du plus grand déficit organisationnel proportionnel parmi les ouvriers stratégiques brésiliens, dans l'analyse de leurs défaites successives.



Le chercheur a pris une part active à certaines des initiatives organisationnelles des camionneurs, y compris certaines de leurs grèves nationales, où il a pu rechercher activement et en profondeur les grandes difficultés des routiers à la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

- Critique de l'organisation des camionneurs basée sur la méthode de la révolution brésilienne : renouvellement des syndicats, des conseils et des cadres organisateurs.

- La situation organisationnelle concrète des camionneurs dans la situation actuelle

Le 31 octobre 2022, peu après que Luiz Inácio Lula da Silva ait été proclamé président de la République, un nombre considérable de camionneurs qui soutiennent le président Bolsonaro de tout le pays bloquent, manifeste et arrêtent leurs activités sur les routes à travers le pays. le résultat des élections présidentielles. Certains d'entre eux, dans des attitudes putschistes, demandent aux militaires d'intervenir et de prendre le pouvoir par un coup d'État militaire. Dans le même temps, des camionneurs nationaux issus du champ légaliste font un manifeste et le distribuent à travers la CNTTL, ce manifeste que nous exposons ci-dessous.

#### NOTE OFFICIELLE CNTTL

La CNTTL (Confédération Nationale des Travailleurs du Transport et de la Logistique) défend avant tout la démocratie, c'est-à-dire qu'elle RESPECTE LE RÉSULTAT SOUVERAIN DES RÈGLES. 'Nous vivons une action antidémocratique de la part de certains segments qui ne représentent pas la catégorie des camionneurs autonomes de non-acceptation des résultats des urnes. Nous devons respecter ce que le peuple a décidé lors des urnes : la victoire de Luís Inácio Lula da Silva. Ce projet qui est en train d'être défait hier', souligne le directeur du CNTTL, le chauffeur de camion autonome d'Ijuí-RS, Carlos Alberto Litti Dahmer. Le directeur de la Confédération insiste sur le fait que l'agenda pour la catégorie des camionneurs n'est pas politique, mais économique. 'Les 800 000 routiers indépendants de notre base CNTTL poursuivront le combat pour retourner à la retraite après 25 ans de travail, pour consolider le plancher minimum de fret, pour créer des points d'escale et de repos, pour baisser le prix du carburant et la défense de Petrobras. Ce combat est permanent !'<sup>155</sup>,

---

<sup>155</sup> Note officielle de la confédération CNTTL émise lors des manifestations et des "blocages routiers" du 31/10/22

Le manifeste ne suffit pas à expliquer aux militants de tout le pays comment les travailleurs qui doivent payer les factures à la fin du mois, qui n'ont pour la plupart pas d'argent, c'est-à-dire que s'ils restent deux ou trois mois sans travailler, ils perdent tout ce qu'ils ont et ont faim. Qui consacrent l'essentiel de leur budget et de leurs ressources au paiement des redevances mensuelles des camions, parce que la plupart d'entre eux n'ont pas leur propre outil de travail, et qu'une autre partie considérable des ressources est destinée à payer l'entretien des camions, peuvent défendre les gros transporteurs qui massacrent les camionneurs indépendants, comme les camionneurs défendent leur agenda ou l'agenda du président patronal qui défend ces lignes directrices. Comme en tant que travailleurs qui s'inquiètent du prix du diesel, du prix en général et du pouvoir d'achat, du prix des péages, des indemnités de maladie en cas de maladie ou d'un accident dans la route, ou de la retraite après 25 ans de service, car ces travailleurs qui bloquent et manifestent en soutien au gouvernement d'extrême droite se positionnent ainsi dans le conflit de classes.

– Le sentiment national, capté sur les réseaux sociaux, à travers des interviews, des déclarations de cadres importants, y compris de gauche, est que tous les camionneurs sont réactionnaires – . Seuls les secteurs les plus préparés les voient comme des travailleurs sans conscience qui doivent être organisés, et une partie encore plus petite voit ces travailleurs comme un défi organisationnel à relever, mettant des ressources humaines et logistiques dans cette tâche.

Nous pouvons évoquer de nombreuses raisons mais nous nous en tiendrons aux plus proches de notre analyse. Avant de dire que les conditions subjectives de la conscience des camionneurs n'existent pas, notre hypothèse est que les conditions objectives de leur organisation n'existent pas : les camionneurs n'ont pas les principaux éléments d'organisation pour la révolution brésilienne et la construction du pouvoir populaire, c'est pourquoi, illustre le plus souvent la part de la classe ouvrière incapable de promouvoir une analyse critique de sa réalité concrète. Il n'y a pas de mécanismes actuels capables de promouvoir le débat sur la révolution brésilienne, basé sur la pensée brésilienne, basé sur le débat dans le secteur des transports avec ces travailleurs. Jusqu'à présent, il n'a pas été possible de promouvoir l'unité interne et externe de ces travailleurs, pas même du point de vue de la catégorie, qui est la plus fragmentée au Brésil du point de vue syndical ; et en même temps, il n'y a pas de liens forts et transversaux pour construire des grèves politiques.

Enfin, les forces populaires et progressistes n'ont jusqu'à présent pas réussi à promouvoir un mode d'organisation capable de construire l'organisation de ces travailleurs, les faisant pour la plupart sortir du sommeil de la pensée néolibérale à laquelle ils adhèrent, de l'incapacité à construire les bases de l'organisation, concrètement, sous la forme d'un mouvement de renouveau syndical, partant des États, de leurs propres communautés, qui touchent depuis le syndicat, la coopérative et l'association à la base, jusqu'aux fédérations et confédérations ; qu'elle puisse développer des comités d'entreprise en fonction de son concret au travail (stations-service, aires de repos, péages, clubs de loisirs et d'études, lieux de résidence) ; et enfin une organisation politique cohérente des cadres.

Nous partons des possibilités critiques de l'organisation de ces travailleurs dans le présent. La conscience de ces travailleurs à travers l'histoire a été présente, et ils attendent des espaces et des temps de meilleure qualité, avec une préparation et un travail pour pouvoir se développer.

Nous vous présentons le film : 'Les Fusils', de Ruy Guerra <sup>156</sup> comme une métaphore de la conscience, de ses processus et possibilités d'élever des travailleurs stratégiques et surtout des camionneurs – si les marins et les aériens connaissent le monde, les camionneurs connaissent le Brésil – et les organisateurs doivent lancer le débat sur la révolution brésilienne à partir de là. Le film parle du rôle de l'armée dans l'endiguement social de la misère brésilienne, mais il parle aussi de la prise de conscience d'un camionneur, le « gaucho ». La métamorphose de la conscience de classe de cet ouvrier et son impact sur la conscience des militaires et de la communauté sont au cœur de l'intrigue.

Le chauffeur de camion autrefois distant, individualiste et sceptique qui protégeait la propriété privée est révolté par la misère structurelle d'une communauté du nord-est du pays et regarde le gouvernement envoyer des soldats pour protéger un entrepôt de nourriture, au lieu d'ouvrir ses portes et de distribuer de la nourriture pour les gens affamés. Le paroxysme de la révolte frappe le camionneur alors qu'il observe les travailleurs enterrer leurs enfants affamés sans se révolter, ce qui le pousse à se révolter et à essayer d'organiser les travailleurs pour reprendre l'entrepôt et nourrir leurs enfants.

---

<sup>156</sup> <https://youtu.be/rjb3dHMjOPk> 1964 Os Fuzis de Ruy Guerra

Ce film réalisé à la veille du coup d'État de 1964 ouvre le microcosme d'une catégorie peu étudiée au Brésil, au sein d'un secteur totalement dépourvu de stratégie nationale d'intégration logistique. S'il y a un secteur qui manque à la révolution brésilienne, c'est le secteur des transports. Et en cela, la partie la plus manquante – et potentiellement puissante – de la connaissance et de l'exercice du pouvoir de la classe sont les camionneurs.

Les camionneurs traversent le Brésil du nord au sud et d'est en ouest. Ce n'est pas nouveau. Depuis les années 1960 on voit la croissance exponentielle de cette catégorie et à partir des années 1980, on voit cette catégorie importante, stratégique pour la circulation des marchandises, augmenter encore plus en nombre et diversifier sa composition. Depuis la destruction de la catégorie ferroviaire, dont le coup de grâce est venu à la fin des années 1980, les camionneurs ou camionneurs, les indépendants et les salariés des grandes ou petites entreprises ont assumé l'avant-garde de la stratégie logistique du Brésil.

Mais qui sont les camionneurs ? Les travailleurs de ce secteur stratégique sont mal connus de la plupart des spécialistes du travail organisationnel, qui ignorent également tous les travailleurs des transports. Les centrales syndicales ne les organisent pratiquement pas. Une question de pouvoir négligé par les forces populaires. Les partis révolutionnaires ont un déficit absurde dans l'organisation du secteur routier dans son ensemble.<sup>157</sup>

La catégorie des camionneurs est la catégorie stratégique la plus fragmentée, la moins politisée par les forces populaires, la plus éloignée de l'organisation de classe parmi les travailleurs des transports. Pour vous donner une idée, les travailleurs maritimes ont une seule fédération; le métro aussi un, tous deux puissants. Les cheminots, comme les travailleurs des aéronautes, ont une fédération, dans les deux cas des fédérations ne sont pas très forts. Le cas des aéronautes est un cas intéressant car les travailleurs aéronautes sont plus forts que leur propre fédération. Les travailleurs des compagnies aériennes (aériens) sont divisés en deux fédérations. Les débardeurs et les travailleurs portuaires en ont généralement trois.

---

<sup>157</sup> <https://pcb.org.br/portal2/25338>

Les conducteurs de bus que nous avons déjà beaucoup étudié ont environ 27 fédérations, une par état, quelques tentatives interétatiques. Enfin, les camionneurs comptent, en plus des 27 fédérations, bien d'autres associations. Un gâchis syndical complet. Une confédération pour les indépendants et une autre pour les salariés, la CNTA et la CNTTT. Il y a des tentatives de fragmenter davantage le secteur. Si les travailleurs des transports cherchent à fédérer les secteurs des transports dans une seule fédération ou par secteurs, pour citer la puissante CONTTMAF des gens de mer, des ports et des travailleurs de compagnies aériennes, ou la CNTTL de la CUT, les camionneurs sont désormais complètement dispersés. C'est leur plus grand défi.

Un autre défi est le processus d'organisation à la base, l'organisation critique autour de ses revendications concrètes, dans la lutte des classes et dans le temps de maturation de l'apprentissage politique de son pouvoir. Faire rencontrer la lutte concrète à la lutte historique. Il y a un grand désir de la part des travailleurs du fret routier ou des camionneurs de comprendre et d'exercer leur pouvoir, sous forme de curiosité dans la pensée brésilienne, malheureusement 'cette curiosité' est presque entièrement captée par les structures d'hégémonie néolibérales.

Le problème est qu'il manque des spécialistes pour mener ce débat avec excellence pour la critique du travail de terrain. La gauche ignore généralement les camionneurs. Ainsi, ce désir de connaître et d'exercer le pouvoir de manière collective et de classe se heurte au déficit organisationnel de la classe et, plus précisément, à celui de ce secteur. Les explosions sont diffuses, les dirigeants sont cooptés et instrumentalisés par des pelegos, par des forces de droite pour des actions libérales et fascistes ; le camionneur s'éloigne de sa base en béton pour « demander des baisses d'impôts » et « une intervention militaire », par exemple. Plus elle s'éloigne de sa base concrète, plus elle s'éloigne de la lutte des classes. La droite, les médias et le gouvernement ont déjà compris l'importance de ces travailleurs qui, à partir de 2012, ont répété — mais à partir de 2016-7 ils ont explosé — des revendications de projection nationales.

D'abord, il faut se référer au profil du travailleur autonome, mais, par analogie, d'autres camionneurs. Ce sont des ouvriers avec une charge de travail du début du 20e siècle : en moyenne, ils travaillent 14 heures par jour, certaines 16 heures et d'autres 18 heures.

Au moins 12 heures, dans une grande insécurité sur les routes, avec un soutien logistique faible et atomisé la plupart du temps. Seul. Jusqu'à très récemment, ils étaient littéralement seuls et abandonnés. Cette charge de travail absurde et l'absence totale de stratégie de transport de marchandises et de passagers vers le Brésil leur font parcourir d'énormes distances, et c'est pour cette raison qu'ils continuent à se renseigner sur le Brésil. Eh bien, ils connaissent très bien le Brésil et ses besoins. Ce sont de simples hommes et femmes avec un profil ferroviaire d'avant leur organisation dans les années 1920. Toujours sur cette énorme charge de travail, elle contribue pour un montant illusoire de 10 000 ou 12 000 R\$. 4 000 R\$ sont généralement engagés pour les versements du camion, 3 000 R\$ avec les dépenses courantes et de 2 000 R\$ à 4 000 R\$ pour la maison. Absurde? Ouais. Donc, leurs revendications sont celles de ceux qui travaillent pour manger, et s'ils s'arrêtent, ils ne mangent pas.

Mais alors quelles sont les revendications les plus pressantes et les plus concrètes ? Et quelles seraient les revendications des travailleurs les plus stratégiques de ce secteur stratégique ? Et, en ce sens, en ce moment de pandémie, quelle serait la priorité pour élever le débat de toutes vos revendications ? Nous pourrions tout énumérer, de la sécurité routière aux frais d'expédition. C'est le moment où la santé des travailleurs est la plus menacée, pour que l'économie du pays ne s'arrête pas et que la nourriture arrive chez les gens. Ironiquement, la plupart n'ont pas d'assurance maladie et dépendent donc du secteur public, du système de santé publique SUS, des urgences aux soins de santé des professionnels âgés de plus de 40 ans en moyenne. Aujourd'hui on pourrait dire que si un camionneur attrape le coronavirus, il n'aura ni assistance ni assurance.

Disons plus clairement ces demandes :

→ La santé publique doit fonctionner, en particulier le sauvetage en bordure de route, mais aussi le travail de soins de santé de routine pour ceux qui passent beaucoup de temps assis. Aujourd'hui, avec la pandémie de coronavirus, les mesures sanitaires doivent être extrêmes, avec la fourniture d'EPI et la mesure de la température corporelle sur les routes.

→ Il est nécessaire de fixer immédiatement une valeur compensatoire pour ces travailleurs, au cas où ils tomberaient malades. Le montant de 600 R\$, récemment approuvé pour les travailleurs indépendants, est très faible.

Comme nous l'avons vu plus haut, un montant compris entre 2 000 R\$ et 4 000 R\$ est nécessaire pour maintenir ce travailleur dans ce qui lui est le plus essentiel. (cette demande a été satisfaite pendant la pandémie et même dépassée)

→ Il est nécessaire de revoir immédiatement le financement des camions, l'État prenant en charge les échéances impayées des échéances dues et échues de l'instrument de travail du chauffeur routier.

→ La valeur minimale du fret doit être inscrite dans la loi, même si cette valeur minimale a été atteinte en pratique par les dernières grèves et la menace d'une grève fin 2019. (Cette valeur a été contestée et en pratique n'existe pas. La logique de paiement est perverse et vise à amener un camionneur à entrer en conflit avec un autre).

→ La valeur du diesel, qui est faible en raison de la pandémie, doit être tarifée conformément à la loi au Brésil et le développement d'autres formes de carburant moins cher et plus autonomes (respectueux de l'environnement) doit être une priorité pour les scientifiques brésiliens. rechercher. (La baisse du prix de parité internationale du carburant PPI (prix dollarisé) est devenue le plus grand drapeau des chauffeurs routiers)

→ Le montant du péage doit être subventionné et ce qui est actuellement la politique consistant à ne pas payer un camion vide comme on paie pour un camion plein (« charge à l'essieu ») doit être inscrit dans la loi.

→ Une politique nationale d'intégration multimodale nationale est nécessaire, donnant la priorité aux transport maritime et ferroviaire, mais aussi au fret, et avec d'excellentes infrastructures routières. L'écrasante majorité des routes brésiliennes ne sont pas goudronnées.

→ Reconnaissance des coopératives et leur renforcement avec les associations et les syndicats. Si la création de coopératives sous forme de conseils d'entreprise doit être encouragée, les syndicats doivent également être unifiés.

→ Enfin, à propos des revendications concrètes, le processus d'organisation de classe a besoin du cadre, d'un agent prêt à faire la jonction de celles-ci avec le panorama de la lutte des classes. Les cadres seraient les grands « explicateurs » de la catégorie et de son importance pour les autres travailleurs du Brésil et participeraient en même temps aux aspects de conscientisation de ces travailleurs. Ce n'est qu'à partir de « l'explication de la catégorie et de ses revendications » au reste de la société que ces travailleurs peuvent être sensibilisés dans la pratique. Ainsi, le débat sur la révolution brésilienne peut être mené sur des actions concrètes.

Pour faire ce débat, selon notre enquête, quatre points ont été soulevés : L'utilisation de la technique, pour convoquer des séminaires et des réunions dans les hôtels, les clubs de loisirs et d'études pour débattre de la catégorie ; lieux de repos dans les stations- service; les lieux d'habitation à visiter ; et sur les lieux de travail, le meilleur lieu de travail essentiel pour la base est les postes de péage stratégiques autour des principaux arcs routiers de la ville. Dans le cas de l'État de Rio de Janeiro, à Seropédica. Chaque État en a un. C'est courant dans le secteur des transports, le choix d'un lieu prioritaire d'organisation par le débat qui construit la conscience de classe à partir de la discussion de la demande concrète. Un conseil externe préparé doit rencontrer un conseil interne, et les deux dans ce processus doivent diriger le travail à la fois via une brochure et également via la passerelle des médias sociaux ; mais le travail de fond critique ne se matérialise que par le débat humain, un à un, sur le lieu de travail : restaurants, rendez-vous, péages, réunions, caravanes, etc. Une structure associative minimale dans la structure actuelle doit partir de la demande concrète : une action pour vérifier la santé, une attention juridique en raison de l'énorme quantité d'amendes routières auxquelles ces professionnels sont soumis, etc. rapproche le cadre externe du cadre interne, et ceux-ci de la base organisée. Pour faire du complexe, faites précéder le simple.

Pour la construction du pouvoir populaire, la question du pouvoir d'arrêter la production du système capitaliste doit être au centre de l'agenda sur le pouvoir de la classe ouvrière et, en cela, la question du pouvoir des 'caminhoneiros' (camionneurs) est au centre de l'agenda de la lutte des classes. . Quand on observe leurs grèves depuis 2016, avec un accent à partir de 2018, la non-participation à la grève générale d'avril 2017, l'aveu devant les travailleurs des transports à Rio de Janeiro, on conclut par les possibilités organisationnelles de la catégorie.



Depuis la grève de 2018, les conditions sociales de ces travailleurs se sont détériorées et si le soutien au gouvernement Bolsonaro s'est accru, selon ses représentations fragmentées, l'opposition organisée depuis s'est également accrue, avec la construction de nombreux meetings nationaux. En d'autres termes, il y a eu polarisation au sein de la catégorie, et de plus en plus des travailleurs se battent pour la contestation de la constitutionnalité de la loi n°1. La fin du PPI – 'Import Parity Price Policy' appliqué par Petrobras. Il y a un processus de prise de conscience de la perte de santé et de qualité de vie. Horaires de travail, revendiquant des politiques de respect des horaires de travail réguliers et supplémentaires, ainsi que des heures et de repos et leur impact sur la rémunération. Le retour de la facilitation de la retraite spéciale, qui s'explique par la difficulté actuelle des camionneurs à justifier de 25 ans de travail et de cotisation, raison pour laquelle ils réclament une plus grande simplification pour la retraite. C'est sur ces points principaux que toute stratégie organisationnelle peut être tracée, qui peut ouvrir un dialogue sur le secteur du camionnage, le secteur des transports, le pouvoir de gestion, penser au Brésil, la qualité de vie, les "droits minimaux" pour les indépendants . Et de débattre en profondeur de la révolution brésilienne.

Il ne suffit pas de se solidariser avec la « justesse » des revendications, mais il faut organiser une solution organisationnelle pour les travailleurs avec les travailleurs. L'idéologie néolibérale, l'absence d'une théorie pour débattre du secteur au Brésil pour la révolution brésilienne, la construction de l'unité, l'organisation par la méthode, ne se font que s'il est possible de surmonter le manque de structures syndicales renouvelées, la construction de coopératives et conseils et une véritable politique des cadres.

L'arrêt des camionneurs, sous la forme d'une grève générale des camionneurs le 21 mai 2018, a contribué à rapprocher "l'expérience des camionneurs" des chercheurs, malheureusement cela n'a pas encore été possible dans la mesure où le défi pose pour la compréhension des travailleurs stratégiques. Et principalement pour une meilleure compréhension des chauffeurs routiers. Au cours de ces quatre dernières années, nous avons essayé de contribuer au minimum pour ajouter des éléments à cette enquête.

Le transport de marchandises et de passagers s'effectue, au Brésil, presque entièrement par la route. Les chemins de fer sont rares et le cabotage – le long de la côte – et la navigation fluviale n'ont que peu ou pas de part dans le volume transporté.

« Le transport oligopolistique par camions, effectué par un nombre relativement restreint de grandes entreprises, qui ont embauché des chauffeurs, des travailleurs formels, des travailleurs coopératifs, et par un grand nombre de chauffeurs routiers autonomes dispersés dans tout le Brésil, où l'idéologie bourgeoise est la plus importante. C'est un empêché de comprendre comment il est un travailleur pauvre – qui vit pour payer ses factures – et passe beaucoup de temps loin de sa famille, alors que le véritable bénéficiaire, propriétaire des moyens de production, s'enrichit de la pauvreté et de la mort de ces travailleurs. Il est temps que les forces populaires accordent à ce secteur l'attention qu'il mérite. Nous devons organiser ces millions de travailleurs au Brésil avec une méthode qui puisse faire un débat approfondi sur la catégorie, sur le secteur, sur le pouvoir de la classe ouvrière à partir du pouvoir des camionneurs. <sup>158</sup> »

« Le transport oligopolistique par camions, effectué par un nombre relativement restreint de grandes entreprises, qui ont embauché des chauffeurs, des travailleurs formels, des travailleurs coopératifs, et par un grand nombre de chauffeurs routiers autonomes dispersés dans tout le Brésil, où l'idéologie bourgeoise est la plus importante. C'est un empêché de comprendre comment il est un travailleur pauvre – qui vit pour payer ses factures – et passe beaucoup de temps loin de sa famille, alors que le véritable bénéficiaire, propriétaire des moyens de production, s'enrichit de la pauvreté et de la mort de ces travailleurs. Il est temps que les forces populaires accordent à ce secteur l'attention qu'il mérite. Nous devons organiser ces millions de travailleurs au Brésil avec une méthode qui puisse faire un débat approfondi sur la catégorie, sur le secteur, sur le pouvoir de la classe ouvrière à partir du pouvoir des camionneurs. <sup>159</sup> »

"Le transport oligopolistique par camions, effectué par un nombre relativement restreint de grandes entreprises, qui ont embauché des chauffeurs, des travailleurs formels, des travailleurs coopératifs, et par un grand nombre de chauffeurs routiers autonomes dispersés dans tout le Brésil, où l'idéologie bourgeoise est la plus importante. 'Enrichit de la pauvreté et de la mort de ces travailleurs. Il est temps que les forces populaires accordent à ce secteur l'attention qu'il mérite. on the category, on the secteur, on the power of the class ouvrière from the power des camionneurs.

---

<sup>158</sup> José Carolino Tostes Camionneur interviewé en 2021 leader du secteur depuis les années 1980

<sup>159</sup> Entretien avec José Carolino Tostes en 2020

Décédé en 2022, José Carolino était honoré à l'occasion des 100 ans du parti communiste brésilien PCB, José Geraldo da Costa, dit Geraldinho, son compagnon de lutte et de direction du PCB à Volta Redonda, a parler de lui :

« Le camarade Zé Carolino est l'héritier des meilleures traditions communistes, ferme, généreux et solidaire. Référence à suivre et à admirer. Nous allons beaucoup nous manquer et nous manquerons.<sup>160</sup>»

L'enquête sur les camionneurs et l'étude sur le « thème des camionneurs » se justifie non seulement pour étudier leurs organisateurs, en raison de notre objectif principal : étudier le déficits organisationnelles d'une des catégories les plus stratégiques, une catégorie qu'il a le pouvoir de perturber localement le mode de production et de circulation capitaliste.

Cette étude, comme nous avons pu le présenter ci-dessus, ne commence pas lorsque l'on recherche des chauffeurs routiers depuis leurs premières grèves depuis 2018, déjà dans le gouvernement Bolsonaro, avec la ferme intention d'en faire l'analyse critique suivante, mais elle est l'héritière d'autres études, autres enquêtes : l'existence de l'avant-garde des forces populaires organisant ces travailleurs, leur nombre approximatif et leur qualité dans l'État de Rio de Janeiro. Les premiers contacts avec cette catégorie ont eu lieu en 2017 à la veille de la grève générale d'avril, et il y avait déjà une intention d'étudier la faible participation des camionneurs à la grève générale. Au cours de ces années, cependant, la direction de l'État Nelson Júnior de Barra Mansa, à l'intérieur de l'État de Rio de Janeiro, signe le manifeste du front d'État des travailleurs des transports, y plaçant pour la première fois les objectifs centraux de la catégorie. Lors de ses premières réunions au syndicat des travailleurs du pétrole de Rio de Janeiro, Nelson a déclaré :

« Ce document est une étape importante pour nous, un effort de notre part pour rejoindre des catégories plus organisées, avec plus de pouvoir et de structure, nous arrivons donc ici, pour débattre de nos revendications avec les grandes revendications des travailleurs au Brésil » (Nelson à la veille de la signature du document du front des transports et de la grève générale).

---

<sup>160</sup> <https://pcb.org.br/portal2/28927> ; <https://pcb.org.br/portal2/28608>

Parler des grèves des camionneurs, entre 2018 et 2022 c'est présenter deux critiques centrales, car les camionneurs sont très peu étudiés au Brésil par l'académie, et encore moins connus de l'ensemble des forces populaires et de gauche au Brésil.

'La BR do Mar', drapeau des luttes des marins pour combattre le programme de précarité du travail et de destruction du secteur dans leur stratégie nationale. Ses dirigeants travaillent avec le concept suivant, "la logistique globale impliquant des navires, des ports et des aéroports ne s'arrête pas au port ou à l'aéroport, elle doit être distribuée au Brésil, dans ce que nous appellerons" le transport porte à porte ". Ce transport se fait principalement au Brésil. Nous n'allons pas nous emmêler dans ce genre de recherche approfondie pour répondre à cela, car nous nous concentrons ici sur l'organisation des canons, et d'une certaine manière, nous avons déjà discuté de la centralité des canons à travers l'étude des chauffeurs de bus. Nous voulons nous consacrer à vérifier si le camionneur peut comprendre qu'il exerce un pouvoir dans la chaîne d'approvisionnement globale du système, s'il comprend le « goulot d'étranglement portuaire » dont il fait partie, et le « raccourci pétrolier » vers lequel il fait aussi partie, outre des innombrables spécificités des conducteurs de canon observés au quotidien, dans les grèves et dans leurs manifestations récurrentes.

Comprendre l'importance du secteur du camionnage avec d'autres secteurs est l'importance du processus de sensibilisation. Comprendre la centralité stratégique des camionneurs dans le mode de production et de circulation des marchandises. Dans notre critique, les camionneurs sont au centre du déficit de la révolution brésilienne.

Le camionneur est 'le navigateur maritime des terres du Brésil', quand il est autonome il étudie le Brésil, parcourt le Brésil, 'va dans toutes les parties du Brésil', en ce sens, il navigue au Brésil par les routes, et c'est le défi, la critique que nous faisons de l'organisation.

Ce matériel issu de 2 ans de recherches intensives, au moins 5 ans depuis 2022, qui au cours des 12 derniers mois s'est intensifié, peut s'appeler : 'expérience pétrolière comme expérience routière' pour vérifier les raisons du déficit organisationnel, l'étude de ses facteurs objectifs : cadres formés, conseils, syndicats renouvelés.

Dans le débat BR do mar, les marchandises passent par le port, l'aéroport et atterrissent à l'intérieur des terres, et la critique que nous faisons est que les travailleurs n'interviennent pas dans ce processus. Qu'est-ce qui les a sortis de cette équation de pouvoir, qu'exerçaient autrefois les cheminots, et d'une certaine manière même les camionneurs avec le transport de 'porte à porte'.

Notre mission est donc de connaître cette catégorie afin d'étudier le déficit de son organisation dans le contexte du déficit d'organisation de tous les travailleurs stratégiques et de la classe ouvrière dans son ensemble. Connaître les chauffeurs routiers, c'est connaître leur réalité concrète au sein de la tragédie humaine, et au sein de leur tragédie leur potentiel à devenir une nouvelle avant-garde, mais aussi que l'extrême droite s'est beaucoup investie dans la sensibilisation 'à l'envers' des travailleurs stratégiques. Le travail des cadres est de montrer où est l'ennemi de classe, de montrer où est l'attaque de la bourgeoisie.

Le 21 mai 2018, il y a eu un arrêt sous la forme d'une 'grève des camionneurs' de 10 jours, cette grève n'a pas eu lieu comme un cumul direct des luttes de 2012 - 2017, car les camionneurs n'ont pas directement participé à ces luttes, mais d'autre part servi de cette accumulation des autres travailleurs stratégiques. Il s'agissait d'une étude de la catégorie elle-même, façonnée par la théorie néolibérale en premier lieu, et des sociaux-démocrates, marginalement parlant. Une accumulation déconnectée de la classe ouvrière dans sa conscience mûre, mais au sein de la catégorie et individuellement 'consciente' dans ses réflexions sur son caractère stratégique dans la lutte des classes. Donc, en ce sens, on peut dire que les camionneurs sont conscients de leur métier et a minima de son caractère stratégique pour le système.

Comprendre, étudier, organiser les camionneurs, c'est comprendre ces éléments : un pouvoir conscient, mais pouvoir petit-bourgeois. Comprendre, étudier, organiser les camionneurs, c'est comprendre ces éléments et faire une radiographie de la catégorie. Comprendre les potentialités, le potentiel d'enseignement et comprendre les possibilités d'études et de diplôme de ces travailleurs – beaucoup de temps sur la route = opportunité de sensibilisation.

Camionneurs gagnant 2 000 reais en tant que travailleurs salariés et en moyenne 4 000 comme autonomes, pour ces informations nous avons interviewé des dirigeantes clés, et la recherche future doit être complétée par des nouvelles recherches sur le terrain.

Nous avons fait une étude pour comprendre la radiographie du secteur :

|                                |            |                   |        |                              |                              |
|--------------------------------|------------|-------------------|--------|------------------------------|------------------------------|
| 2 et 4 salaires pour autonomes | 99% hommes | 18 ans de travail | 44 ans | 12, 14, 16 heures de travail | moins de 6 heures de sommeil |
|--------------------------------|------------|-------------------|--------|------------------------------|------------------------------|

161

Le gouvernement travaille toujours contre la grève des camions, les travailleurs ne peuvent être trompés par aucun gouvernement à assumer dans le cadre de la social-démocratie. Dans les mots d'un organisateur de premier plan : « Il faut investir dans la démarche de sensibilisation : 'l'esprit coopératif du camionneur' combattu par la théorie de l'employeur. Renforcer les camionneurs en son pouvoir pour la transformation de sa réalité concrète. Cherchez les meilleurs chauffeurs routiers, augmentez leur pouvoir dans le dialogue sur la révolution brésilienne. Apprenez à connaître le routier. Expliquez la fausse autonomie de ceux qui travaillent toujours pour une seule entreprise. Expliquer la précarité comme autonomie des sans travail, sans droits, sans salaire, sans qualités de vie, sans pouvoir, il ne peut y avoir en elle de véritable autonomie et liberté. Et travailler la conscience dans la lutte contre la PPI – pour une politique nationale sur le carburant, le fret, la retraite, les péages, le paiement de la redevance mensuelle des camions, tout doit être un moteur de conquêtes pour le pouvoir de gestion et de contrôle du marché du travail. Il faut faire face au discours du 'goulot d'étranglement logistique du Brésil' par ceux capables d'influencer le goulot d'étranglement des infrastructures brésiennes, sachant que le nombre de chauffeurs routiers indépendants est énorme 67%. Et parler de droits.

Dans chaque nouvelle grève est une occasion de s'organiser. Étudiez, comprenez chaque grève comme une école pour le travailleur. S'écarter : 2018 n'a pas été un lock-out, c'est une grève des camionneurs avec beaucoup de spontanéité, et une base sans direction syndicale renouvelée. C'est pourquoi il est important de comprendre le camionneur, d'étudier. La conscience des camionneurs n'a pas besoin d'être spontanée. 2018 a montré une capacité éprouvée. – Parar o Brasil (bloquer le Brésil) – nécessite une formation pour l'organisation.

---

<sup>161</sup> Synthèse des enquêtes réalisées entre 2018 et 2022 auprès des camionneurs à Rio de Janeiro

La gauche s'est toujours méfiée du mouvement, et a tardé à agir en 2018 et toujours, la droite a toujours été là, défendant l'agenda d'intervention militaire, la droite et l'extrême droite se disputent en permanence les camionneurs. Tandis que les forces populaires, analysant le camionneur du film "os fusils", ont besoin de comprendre qui est derrière, aux commandes des moyens de production. Dans le débat que nous avons eu sur le film « les fusils », nous nous sommes demandé : à qui appartiennent les moyens de production du secteur ? Qui a frappé le chauffeur du camion ? Est-ce les militaires qui ont fait taire le camionneur par la mort, la révolte qui s'arrête à la balle ? L'élite locale ou nationale a-t-elle appuyé sur la gâchette ?

L'agro-industrie est le principal ennemi des camionneurs. Diversité des charges, des parcours, et de diversité des ingérences dans l'arène politique. Les camionneurs sans s'en rendre compte répètent l'agenda de l'agrobusiness et parlent par la bouche d'un des plus grands patrons du Brésil. C'est pourquoi les principales lignes directrices doivent être apparentes.

Les pétroliers ont tenté de sympathiser avec les camionneurs, sans succès, ils sont arrivés trop tard. Les ouvriers du pétrole de Rio de Janeiro se sont rendu compte que la politique du carburant était préjudiciable aux travailleurs brésiliens, encore plus qu'aux ouvriers du pétrole et aux camionneurs. La montée en puissance des camionneurs entre 2012 - 2017, fait chuter la politique de Pedro Parente ministre d'État à l'énergie, donc en 2018, la grève fait chuter le ministre mais ne change pas la politique.

La critique des camionneurs ou camionneurs n'est pas d'être contre bolsonaro comme en social-démocratie, mais d'être anticapitaliste, de se renforcer à la base, le processus de maturation politique de la base, le camionneur a besoin de temps pour digérer, la théorie doit être soumise avec patience, le processus de maturation est long, la reproduction idéale dans la tête de l'ouvrier est nécessaire dans chacun d'eux prend le temps qu'il faut, la critique de l'économie politique est à la base de la première des critiques, mais elle ne peut reposer que sur la culture même du camionneur. La critique majeure est le manque de débat sur la révolution brésilienne, de son complément dans l'organisation

Sans la construction de l'unité entre les camionneurs et les travailleurs du pétrole et les gens de mer, l'agenda néolibéral prévaudra. Et au lieu de proposer un BR de la mer, les travailleurs doivent proposer un BR de la logistique du pouvoir ouvrier. Les camionneurs naviguent au Brésil, mais comment comprennent-ils le Brésil ?

Si le "BR de la mer" s'opère sans se soucier des ouvriers, les grands patrons entreront dans les transports et se moderniseront, mettant au chômage les marins et les camionneurs. Par conséquent, à travers la méthode, il faut penser au Brésil et à la logistique du Brésil en partant des travailleurs, en pensant au secteur, en pensant à la logistique, tout, en partant du travailleur.

Le leadership patronal fragmente le leadership des camionneurs, il travaille à sa fragmentation, pas à la cohésion de classe, mais c'est l'exercice de la lutte des camionneurs qui permet de débattre de son unité, de son histoire, débattre de la grève de 2018 permet de débattre l'histoire, la grève est l'histoire. La grève est une possibilité de raconter des histoires de grèves passées en racontant une nouvelle histoire de grèves futures. Chaque piquet de grève nous apporte aussi une possibilité de dialogue, nous avons eu l'opportunité d'agir dans un ou plusieurs piquets de grève. Nous avons observé des piquets de grève formés par des camionneurs, d'autres travailleurs et la communauté apportant de l'eau ou du café, et demandant : comment puis-je vous aider en grève ? Il y avait de la sympathie des communautés locales avec la grève. De cette façon, la gauche révolutionnaire doit arriver, et elle doit arriver, car c'est la critique que nous faisons dans ce chapitre, l'éloignement des organisations de gauche et du canon, et l'ensemble des travailleurs stratégiques. C'est l'un des principaux éléments de critique en tant qu'analyse du déficit de la révolution brésilienne ; tant dans ses éléments les plus objectifs : conseils et coopératives, que dans le nombre de cadres impliqués dans l'organisation, comme dans le nombre de syndicats renouvelés impliqués ; mais aussi dans la planification et dans la manière dont l'organisation du camionnage est débattue au Brésil.

Enseigner et apprendre avec le conducteur du camion à diriger son mouvement en faisant une allégorie de la façon dont il conduit son camion, un séminaire pour cela. Et mettre d'un côté les éléments objectifs classistes objectifs (conseils et coopératives, syndicats et écoles du personnel, et les éléments de conscience de l'autre comme éléments de sous-activité de classe. de leur pouvoir ; de leur travail, du secteur et de la classe ouvrière ; comme celui qui débat de l'importance du camionneur, du travailleur des transports, du stratégique et de ceux de toutes les classes.

La grande critique des dirigeants de camion peut être la manière de construire des conseils ouvriers : faire des conseils ouvriers basés sur la construction de coopératives.



« Les coopératives renforcent le pouvoir des travailleurs autonomes du secteur du camionnage. Grâce à elle, il est possible d'optimiser les ressources du secteur, les achats de camions, l'entretien des équipements, d'obtenir une série d'avantages, de santé, d'avocats, de loisirs et d'études ; mais il est aussi possible d'exercer le pouvoir pour assembler et construire des mécanismes parallèles de pouvoir, ce que les syndicats et les associations ne peuvent pas réaliser. Les syndicats ont une représentation de toute la catégorie et c'est très important, les associations peuvent obtenir beaucoup de choses, mais les coopératives nous permettent d'optimiser les ressources matérielles et humaines pour penser une nouvelle réalité de pouvoir local et national.<sup>162</sup>»

« On sait que l'organisation de l'entreprise capitaliste moderne, en plus de fragmenter la production industrielle en d'innombrables parties, cherche à introduire chez les ouvriers une idéologie bourgeoise basée sur la concurrence et la compétition entre ouvriers. La commission d'usine est l'un des instruments les plus efficaces et les plus avancés dont disposent les travailleurs pour répondre à cette situation. Elle est née de l'effort à la recherche d'une véritable unification de la classe ouvrière pour résister et s'opposer à la domination capitaliste.<sup>163</sup>»

Nous comprenons que le débat sur les conseils et les coopératives est un contrepoint à l'idéologie néolibérale et bourgeoise qui est très forte chez les camionneurs. L'idéologie des camionneurs 'est de se considérer comme une entreprise'. Et le contrepoint à cela est de 'se considérer comme un conseil d'entreprise ou une coopérative'. Que ce soit le débat des cadres à développer dans les syndicats dans leur processus de renouvellement. Nous mettons ici du poids sur les trois éléments objectifs à travers l'étude que nous avons faite dans la catégorie, donc le manque de cadres, le manque de conseils et de coopératives déjà attestés par leurs directions, et le manque de syndicats loués est un consensus dans ce dont nous parlons et débat avec les chefs d'État à Rio de Janeiro. De cette façon, le travailleur a transformé la théorie et l'a mise en pratique, et dans cette transformation nous avons observé que les camionneurs communiquent bien, et cela fait partie de leur travail, l'information circule très bien ; c'est ce qu'un projet de formation et d'éducation doit suivre. Par exemple, suivre un cours technique sur l'entretien des moteurs et des camions, une formation humaniste et politique comme l'enseignement à distance.

---

<sup>162</sup> Carlos Littin chauffeur routier dirigeant du CNTTL interviewé en 2019

<sup>163</sup> ANTUNES, Ricardo, NOGUEIRA, Arnaldo, Comissões de fábrica, Brasiliense, 1982, São Paulo, p 8

L'expérience de la grève et du désarmement de la classe, ces 40 dernières années. « Le bolsonarisme ne sera pas démantelé sans le critiquer, mais avec une base de mobilisation et de lutte. Il va falloir se réinventer <sup>164</sup>. Lors de la grève d'Itaboraá du 1er février 2021, la police n'a pas autorisé les piquets de grève et a agi de manière brutale, elle a ordonné que toutes les stations de repos soient évacuées, forçant pratiquement le chauffeur du camion à travailler. Les camionneurs arrêtés sur le bord de la route, une cinquantaine entre 3 et 6 heures du matin ont été contraints d'assurer leur trajet et c'est ainsi que nous avons été vaincus avec une grande violence. Nous devons penser à de nouvelles façons de frapper. Le camionneur a besoin de se voir comme une pointe qui touche le territoire dans l'espace et dans le temps, là où cette pointe le touche, ça touche fort, le reste du temps c'est une très grosse préparation. Nous n'avons pas le droit de nous tromper, il y a beaucoup de familles qui dépendent de nous » Ainsi, la tâche de construire la puissance des camionneurs est bien résumée. Une avant-garde part, dans le cas des cheminots, et l'autre entre, et cela exige une responsabilité. Construire du pouvoir exige de la responsabilité.

Dans le débat avec les camionneurs il faut récupérer la parole des camionneurs CGT, débattant aujourd'hui du salaire des dieese <sup>165</sup>, aujourd'hui octobre 2022, le salaire minimum est de R\$ 1212,00 reais, mais selon le département d'études syndicales du DIEESE, il devrait être de R\$ 6.306,97. Combien de camionneurs reçoivent ce salaire minimum ? le débat de la révolution brésilienne dans la lutte des classes.

Dans ce débat, ce sont les catégories les plus progressistes avec les cadres les plus progressistes qui font entrer les plus arriérés. La critique est que la gauche dans son ensemble ne comprend pas le programme de camionnage, c'est pourquoi il est plus difficile de débattre du programme de la révolution brésilienne ; Donc, il faut aller au lieu de travail et d'habitation, à la praxis du cadre et à la critique du travail de base, dans ce chapitre c'est comprendre les carences objectives et la subjectivité.

---

<sup>164</sup> Témoignage du leadership des chauffeurs routiers d'Isac dans la grève d'Itaboraá en 2021, Isac a été interviewé par nous en tant que président des cominhoneiros d'Itaboraá dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro

<sup>165</sup> <https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html>

« À titre de contribution purement exploratoire au débat en sciences sociales sur le concept de « captation » de la subjectivité du travail, nous entendons discuter le sens de la catégorie de « subjectivité » constituée par les instances psychiques de conscience/préconscience et les inconscients, en plus de traiter les nuances de «capturer» le corps et l'esprit, mettant en évidence la nouvelle implication corporelle qui se manifeste dans la compression psychocorporelle. Comme trace de la désactivation du travail vivant dans le capitalisme flexible, nous traiterons de la maladie universelle du stress... Ainsi, lorsqu'il s'agit de la subjectivité et de sa "capture", nous nous référons non seulement à l'instance de la "conscience", mais aux instances du pré-conscient et de l'inconscient. Les techniques de manipulation utilisées par l'appareil médiatique du système capitaliste cherchent à atteindre le contenu caché du préconscient et de l'inconscient humain, visant à influencer le comportement des individus social. Dans la société bourgeoise, comme l'ont observé Marx et Engels, l'idéologie dominante est l'idéologie de la classe dirigeante qui constitue son appareil de domination hégémonique à travers la manipulation médiatique des instances préconscientes et inconscientes de la psyché humaine. Le capitalisme manipulateur a épuisé les ressources de manipulation des instances intrapsychiques de l'homme, à travers lesquelles se constituent de faux consentements à la domination du capital dans les « sociétés démocratiques ». Le socio métabolisme du capital passe par le trafic de valeurs fétichistes, d'attentes et d'utopies marchandes qui affectent les instances intrapsychiques <sup>166</sup>»

Dans le cas du camionneur, "la capture de la subjectivité" signifie que le travailleur travaille avec l'idéologie néolibérale, le laissant de plus en plus sans droits, précaire, sans 'qualité de vie' et sans pouvoir, au moment où ces valeurs non seulement prendre le contrôle « de l'entreprise » dans laquelle il se trouve, mais de sa propre vie, désormais dirigée par le néolibéralisme.

Ce travail de recherche va de pair avec un important travail de planification et de conception de l'organisation des camionneurs au Brésil, effort des travailleurs eux-mêmes que nous avons produit pour documenter. Nous avons observé une augmentation de cet effort entre 2017 et 2022, un effort croissant, mais qui n'atteint sans doute pas les défis organisationnels de ces travailleurs.

---

<sup>166</sup> ALVES, Giovanni, Trabalho e subjetividade, Boitempo, 2011, São Paulo, p 9, 129

L'un des efforts observés est le travail d'enquête sur le front des travailleurs des transports. Le front remplit le rôle de rassembler les camionneurs depuis 2017, construisant le pont de classe, dans les démarches et les grèves. Mais l'organisation doit travailler pour les camionneurs, rassembler les travailleurs, faire le travail critique, débattre et critiquer le manque d'éléments objectifs.

Étudiez comment les grèves existent. Que faire ? Un jour de grève ? Commencez plus tôt, mais disposez très bien de vos forces dans la journée. Un exercice collectif de sensibilisation. Le bouillon de grève, quelle est la composition des forces populaires au jour de la grève ? De l'ennemi ? du territoire ? Quel est le temps de grève ? Quels sont les scénarios et les tendances ? Dans le territoire où se trouvent les camionneurs ? Le jour de la bataille, comment ou, pourquoi, quand, de quelle manière ? Des travailleurs solidaires, expérimentés, là au quotidien, au moment de l'ascension, visitant la station-service. Il faut démasquer les patrons et les gouvernements le jour de la grève, les mythes comme la question fiscale dans la vie des gens et faire le corrélat de la retraite. Il y a d'excellents sujets pour le débat de 24 heures sur le piquet. La grève est au programme, et elle est liée à la lutte des classes, - le 'fora Bosonaro' - a toujours été loin du camionneur et de la critique, la base organisée, syndiquée, conseils, syndicats renouvelés, coopératives, a vu la lutte des classes renforcée. 'Le fora Bolsonaro' comme discours, slogan et le dialogue qui a lieu dans le piquet.

Une autre occasion de débat est les réunions nationales des travailleurs, qui ont été planifiées par les travailleurs du métro, ou par la CNTTL, dans lesquelles vous pouvez avoir un panel uniquement pour les camionneurs, comme celui dont nous avons été témoins dans le métro en 2019. La CNTTL a tenu quatre des rencontres nationales exclusives pour les camionneurs de 2018.

La critique est le manque de compréhension de l'agenda concret des camionneurs et des chemins de patience pour atteindre l'agenda maximum. Le débat sur la révolution brésilienne, l'accumulation du pouvoir populaire et l'agenda concret des travailleurs ne sont liés que par le débat. La social-démocratie apportée au débat – Fora Bolsonaro – mais cela n'a pas aidé, car elle était déconnectée d'un débat. Le camionneur cherche le leadership, et construit l'arrêt du travail, et ce sont les espaces qui invitent au débat, dans ces espaces le dialogue avec les travailleurs avance.

Il faut affronter le fractionnement dans les débats et le dialogue, tous les outils, coopératives et conseils, formations et cadres, syndicats et fédérations. Les camionneurs ont la capacité d'écrire l'histoire, d'exiger et de débattre de toutes choses à partir de leurs expériences nationales. Si ses représentations sont essentiellement patronales, c'est encore un espace de dialogue de plus.

Pour dépasser la confusion néolibérale, le camionneur est dévoré de l'intérieur, et la plupart de ses représentations syndicales sont le bras de l'employeur, il faut montrer que celui qui parle pour le camionneur est généralement le patron, l'employeur qui parle du le chauffeur du camion. Il n'y a rien de mal à être indépendant. Rechercher un contrôle coopératif de la production. Le problème, c'est la pensée petite-bourgeoise et patronale guidée par les patrons, les forces patronales conservatrices de ce système. Dans le débat sur le 'closed shop' et le contrôle des moyens de production se trouvent les possibilités du débat sur le pouvoir populaire et la révolution brésilienne. C'est pourquoi nous critiquons dans ce chapitre, car nous voyons un très petit nombre de militants organiser ces travailleurs. La praxis de la lutte changeant la conscience parce qu'elle n'est pas là ? La grande critique : pourquoi n'y a-t-il pas un effort des forces de la gauche révolutionnaire pour organiser ces travailleurs ?

« Le débat sur les conseils ouvriers et leurs expériences acquièrent une perspective politique pertinente, à un moment où la question de la contre-révolution passive se présente comme la politique de la bourgeoisie et de ses fractions de classe pour la domination élargie du pouvoir <sup>167</sup> » ; chez les camionneurs, dans leurs endroits les plus avancés et dans les endroits les plus éloignés où la catégorie arrive, il faut débattre des communes et des coopératives. Seuls des cadres préparés peuvent remplir cette tâche, sur la base de structures renouvelées, d'où l'importance des cadres et d'un syndicalisme renouvelé, de sorte que nous puissions voir un changement structurel dans la manière dont l'une des catégories les plus importantes au Brésil est organisée.

· Le poids des coopératives dans la construction des conseils des routiers

Les chauffeurs routiers ont le potentiel de composer, avec d'autres travailleurs, la force et le pouvoir nécessaires pour se concentrer sur :

---

<sup>167</sup> PINHEIRO, Milton, MARTORANO, Luciano, Teoria e prática dos conselhos operários, Expressão popular, 2013, São Paulo, p. 9

Le goulot d'étranglement stratégique du port, agissant sur sa "centralité", contribuant au "raccourci" de l'interruption maritime - pétrolière, abaissant la grève impact général de 3 jours à environ 2 jours son impact complet, de sa propre centralité.

Les camionneurs, ayant résolu les problèmes de la construction des facteurs objectifs de la critique de l'organisation, par la méthode de la révolution brésilienne, des syndicats renouvelés, des conseils ouvriers et de l'organisation politique des cadres, peuvent être directement impliqués dans la construction de la grève politique comme une grève de masse, capable de stopper l'économie du pays, en raison de son poids dans le transport de marchandises et de marchandises.

Et de la centralité des routiers combinée de tous les secteurs stratégiques et de transport, en particulier avec les chauffeurs de bus à l'intérieur des villes et les chauffeurs de camion à l'extérieur des zones métropolitaines, car les travailleurs sont responsables de – porte à porte – ou le transport à domicile du mode de production capitaliste.

Ayant compris l'aspect central de sa capacité centrale à organiser le pays dans le contexte des travailleurs latino-américains, nous passons maintenant à l'étude de son organisation.

Critique de la critique, du travail et de la modification du programme à la base par les travailleurs du territoire, le déficit de cadres comme déficit de la révolution brésilienne réside dans le fait que les camionneurs sont incapables de suivre le chemin de la prise de conscience, mais aussi du militantisme des cadres étant incapable de cheminer avec ces ouvriers, dans les tâches d'organisation, alors nous avons suivi certaines de leurs activités mobilisatrices, en essayant de construire une 'planification en forme de projet' pour l'organisation, ce projet a été soumis aux camionneurs conducteurs de l'État de Rio de Janeiro pour analyse et étude. La critique de ce chapitre réside dans l'incapacité de l'organisation de ces travailleurs à partir d'une analyse critique cohérente de l'organisation de ces travailleurs, d'où l'urgence de promouvoir un « projet » sous forme de planification ; de sorte que la « conception » signifie un changement structurel au fil des ans, dans le nombre de syndicats renouvelés, de conseils / coopératifs, de cadres travaillant dans le secteur. En même temps, la critique à l'intérieur de la manière préjugée qu'une partie de la gauche étudie le camionneur, parlant de "l'impossibilité de son organisation", de ne pas affecter des cadres à son organisation, ou d'affecter les cadres complètement non préparés à son organisation.

« La connaissance que les conseils (les conseils d'ouvriers, de paysans et de soldats) sont le pouvoir de l'État du prolétariat signifie la tentative du prolétariat, en tant que classe dirigeante de la révolution, de faire face au processus de désorganisation <sup>168</sup>»

▪ Programme d'organisation (FECAM) fédération des camionneurs 'autonomes' de Rio de Janeiro discuté avec les travailleurs.

Le 12 août 2022 devient une étape importante dans la lutte des camionneurs au-delà de leur propre catégorie ; cette journée nationale de mobilisation marque le début du programme étatique de syndicalisation des camionneurs. Le projet de la fédération (FECAM) est d'organiser un séminaire afin que tous ces points puissent être débattus et construits collectivement, ouvrant aux camionneurs de pouvoir directement, dans l'utilisation des outils technologiques, influencer la planification, l'exécution, le projet, l'organisation, la construction du pouvoir direct de la catégorie, dans la construction de l'étude du secteur des transports, et du débat de la révolution brésilienne.

Les camionneurs de Rio de Janeiro construisent un programme qui se concentre sur le combat le plus difficile et le plus cohérent dans son sens le plus stratégique : lutter contre le prix de parité international PPI qui dollarise le carburant brésilien, même ceux extraits et raffinés au Brésil. Nous comprenons l'impact des prix du carburant sur les camionneurs, en particulier du diesel, sur les prix du fret. La loi du 12 août 2022 défend la Petrobras et combat directement le prix du carburant dollarisé. L'une des phrases sur les bannières de protestation se lit comme suit : 'savez-vous ce qu'est le PPI ? Le PPI est riche en carburant et moins de nourriture dans les assiettes des gens ! 'Le peuple brésilien marche sur l'or et a faim'. En analysant la contestation, on est amené à penser aux trois points principaux du programme de lutte des camionneurs : la lutte contre le PPI avec la défense d'un Petrobras capable de subventionner le prix du carburant, notamment du Diesel ; le prix minimum du fret du camion, à la fois le prix du carburant et le prix du fret ayant un impact direct sur la valeur du travail du camionneur ; et enfin, le départ à la retraite des chauffeurs routiers à 25 ans sans qu'il soit besoin d'un rapport pour le droit à la retraite, il suffit de présenter la preuve qu'il y a eu 25 ans de travail sur le camion ou son entretien, avec la création de la carte de travail du chauffeur routier pour la sécurité sociale.

---

<sup>168</sup> PINHEIRO, Milton, MARTORANO, Luciano, Teoria e prática dos conselhos operários, Expressão popular, 2013, São Paulo, p. 134

Il y a d'autres objectifs de ce programme de lutte : une ligne de crédit pour l'achat ou le renouvellement de la flotte de camions du Brésil, avec une limite d'endettement et une assurance pour les chauffeurs routiers faite par les banques publiques à des taux d'intérêt bas. Il y aurait le même service pour acquérir le "propre logement". Santé publique de qualité pour les accidents de la route comme (qualité publique et privée) pour les soins ambulatoires et spécialisés. Un service juridique abordable pour les camionneurs de qualité. Formation professionnelle, syndicale et politique dispensée dans les syndicats. Une entraide faite par le mode coopératif. Un panier de services et d'avantages de loisirs fournis par des conventions et des associations, avec des réductions sur les pièces de camion et sur la prise en charge des pannes et des fournitures.

Pour atteindre ces objectifs pour les camionneurs et leurs familles, il sera nécessaire de construire une structure syndicale qui permette la syndicalisation et la 'vie syndicale' associative d'environ 25 000 travailleurs dans l'État de Rio de Janeiro. Les camionneurs ont besoin de renforcer leur lutte, leur culture et leur histoire par des éléments objectifs pour renforcer un processus de sensibilisation.

Pour renforcer le processus de sensibilisation, le premier objectif est de renforcer les 11 syndicats de l'État de Rio de Janeiro ainsi que la fédération nationale des chauffeurs de camions autonomes FECAM, par la syndicalisation, en agissant en quantité. La méthode que nous utiliserons consistera à « échapper » à la méthode bureaucratique traditionnelle des chauffeurs de bus pour surmonter la « résistance syndicale associative » des chauffeurs de camion. Cela se fera en associant « une théorie portuaire » à une « méthodologie maritime » ; ou la théorie de la révolution brésilienne qui étudie et pense le pouvoir du travailleur inséré dans le pouvoir du secteur, qui est inséré dans le pouvoir national dans le contexte latino-américain et mondial, ajouté à une méthodologie qui travaille pour le renouveau syndical ; construire des commissions de base sous forme de conseils ouvriers ; et travailler pour l'organisation politique des cadres.

La première mesure est donc une décision politique du président de la fédération, plus les 11 présidents des syndicats de programmer une plénière d'État sous la forme d'une assemblée de syndicalisation et d'organisation des chauffeurs routiers.



Dans cet événement nous chercherons physiquement, mais aussi en direct et plus tard virtuellement par mail pour associer ces travailleurs organiquement, pour s'associer au syndicat et à la fédération (via la remise sur la fiche de fret). Et enfin, signer l'engagement de financer la lutte de l'outil syndical au montant stipulé en assemblée, ce montant couvre la valeur pour le syndicat (concernant le travail du camionneur), la fédération, et le panier de services. Dans ce cas, nous organiserons le travail de l'association par une assemblée itinérante appelant à la signature du document par courrier électronique ou au siège de l'union et de la fédération, et par des bureaux d'organisation à distance. Valeur proposée : 90 reais

La deuxième étape consiste à poursuivre « l'assemblée itinérante ». Après la constitution de l'assemblée, celle-ci se poursuit par les conseils d'organisation. Ces cadres seront chargés de poursuivre le montage en syndiquant les camionneurs. L'objectif est de créer 10 employés pour opérer dans tout l'État, dans les stations-service et les péages, visiter les maisons des camionneurs, offrir une association et des services aux familles des camionneurs. Les cadres subiraient un processus de formation syndicale, de classe et politique, et seraient commandés par le président de la fédération et par une équipe de syndicalistes sous la forme d'un conseil politique.

Au-dessous du conseil politique et des 10 cadres, il y aurait une commission de base dans chacune des 92 municipalités de l'État de Rio de Janeiro, dans chaque municipalité une commission d'environ 10 travailleurs serait formée pour débattre les problèmes des chauffeurs routiers locaux, dans l'État, au Brésil et en Amérique latine, débattre le problème concret des camionneurs dans la lutte des classes pour conquérir les points choisis dans le programme et les problèmes concrets de l'État. À partir de là, une union des problèmes concrets dans les villes et dans l'État de Rio de Janeiro avec les problèmes nationaux est faite.

La troisième étape consiste à affronter les boss (grands transporteurs). Les camionneurs, à travers le processus de sensibilisation, visent et peuvent réussir à conserver leur emploi en organisant le fret et en travaillant dans un « atelier fermé » syndical ; et le contrôle des moyens de production et de circulation par le contrôle direct et la puissance directe sous forme de - fret routier autonome - nous l'expliquerons en détail plus tard.

De plus en plus, les camionneurs seront menacés de ne pas effectuer de fret longue distance en raison de l'utilisation de la technique et du développement du transport maritime, fluvial, ferroviaire et aérien, et ils transporteront plus sur moins de distance. Le contrôle des travailleurs peut signifier plus de fret sûr de courtes distances jusqu'à 800 km. Gagner plus en travaillant moins avec une journée de 6 heures et du temps avec la famille, les études, les loisirs et la qualité de vie.

L'objectif des grands transporteurs est d'utiliser la technique 5G pour « avoir des camions et ne pas avoir de chauffeurs routiers » sans aucune responsabilité pour le chauffeur routier et sa famille, mais aussi sans responsabilité pour la sécurité. « Le patron veut mettre le camionneur au chômage et il ne peut pas mener cette bataille tout seul ». C'est pourquoi il est nécessaire de débattre du pouvoir et d'utiliser une méthodologie qui élève la conscience du camionneur dans les sept consciences dont nous parlerons plus fréquemment. La tâche n'est pas aisée, mais la décision politique est prise, les actions politiques sont en cours, il ne manque que les mesures organisationnelles opérationnelles. Les moyens de production aux mains des gros transporteurs signifient l'esclavage des camions ; et entre les mains des intermédiaires, cela signifie un trou sans fond dans le prix du fret. Le fret doit être à la charge des camionneurs.

Suivre la méthodologie maritime : il faut répondre au besoin, s'organiser, se préoccuper de l'avant et de l'après des actes de l'organisation, car il y a beaucoup de luttes en cours. Les ennemis des camionneurs détiennent les moyens de production et de circulation dans l'État et au Brésil, il y a donc une stratégie au-delà de l'État de Rio de Janeiro. Il y a nécessité et urgence de l'organisation faite d'actes successifs. Les camionneurs doivent discuter du pouvoir sur le fret. Organiser au sein de l'union et de la fédération la distribution du fret dans une file d'attente réalisée à l'aide de la technique. Et concentrez-vous et répartissez le travail. De cette façon, ils ne seront pas au chômage ou ne perdront pas leur fret avec des intermédiaires, ni ne perdront leurs revenus avec un prix absurde du carburant et un prix insupportable, ni ne travailleront jusqu'à leur mort, ni ne perdront leur camion ou leur maison à la banque pour manque de paiements. Les chauffeurs routiers seront renforcés en contrôlant le fret par le biais de - fret routier autonome - où la valeur du fret, la répartition du travail, le contrôle de la marchandise distribuée seront les travailleurs, et non les entreprises ou les intermédiaires.

Et l'État avec le syndicat et les commissions de base dans chaque municipalité par État procéderont à l'inspection. Le document serait numérique fait à la menthe et serait valable comme document officiel / argent pour la réception du fret. Cela inclurait les impôts, la valeur du bénévolat des syndicats, la valeur des associations, la valeur d'un fonds d'investissementS pour financer la qualité de vie des camionneurs. Le contrôle serait de l'État et des travailleurs à travers les syndicats et la fédération dans l'État.

Rappelons maintenant les points-clés pour que ce projet décolle :

- 1- La décision politique d'organiser les camionneurs dans l'État de Rio de Janeiro et de syndiquer 25 000 travailleurs. Préparation de la lettre du président de la fédération à l'occasion de la grande session plénière/assemblée des camionneurs de l'état avec le programme des luttes contenues dans la lettre.
- 2- La nomination d'une grande session plénière sous forme d'assemblée jusqu'à fin 2022, initiant le plan étatique d'organisation du camionnage. Constituer chacun des 11 syndicats par région : Rio de Janeiro, Niterói, Araruama, Campos, Três Rios, Barra Mansa, Cabo Frio, Caxias, Friburgo, etc. en tant que centres de développement syndical.
- 3- La constitution de 10 cadres organisateurs chargés de mettre en œuvre le plan à la base, financé par les syndicats alliés pour organiser 92 commissions de base (une par commune) et syndiquer 25 mille travailleurs.
- 4- La coordination du président de la fédération et d'un groupe de travail formé par des syndicalistes des 11 syndicats pour coordonner le personnel d'organisation, qui subirait un processus de formation syndicale classiste et politique avec le personnel d'organisation. Les cadres et le groupe de travail suivraient une solide formation politique, et les cadres organisateurs seraient des sensibilisateurs, des organisateurs syndicaux, des acteurs politiques pour le travailleur ; principalement recrutés parmi les camionneurs sans camion ou d'autres personnes prêtes à accomplir la tâche. Il ne suffit pas de se syndiquer, il faudra se préparer à la lutte et reconnaître dans le syndicat et la fédération son outil de lutte. Des brochures de sensibilisation seront préparées sous forme de ficelle facile à lire, et un magazine politique trimestriel sera préparé pour travailler avec le camionneur, en plus d'un bulletin d'informations d'un côté et d'un formulaire desyndicalisation de l'autre.

Il y aura aussi avec l'aide des réseaux sociaux le site internet de la fédération/syndicats avec l'utilisation de tous les réseaux sociaux un journal électronique quotidien, pour aider à s'organiser, mais rien ne remplacerait la visite des lieux de travail et de résidence. À l'avenir, il y aurait la construction d'un espace mémoire pour les camionneurs de l'État.

- 5- La constitution de commissions de base d'environ 10 membres dans chacune des 92 communes, en privilégiant celles qui ont déjà un siège syndical et de plus de 30 mille habitants, ou avec une forte présence de camionneurs qui habitent une commune ; d'enraciner le processus organisationnel en aidant à la syndicalisation. Dans cet espace, le débat politique local et étatique, national sera stimulé dans le contexte latino-américain : Comprendre le rôle des camionneurs sur un front ouvrier du transport, dans une grande réunion des travailleurs de l'État, dans la lutte et la défense de Petrobras avec l'élaboration d'un abécédaire pour le camionneur par les syndicats alliés, et pour la grève générale.
- 6- Développement d'un séminaire d'État pour la formation des chauffeurs routiers et d'un cours de vulgarisation universitaire pour les chauffeurs routiers.
- 7- Constitution d'un plan politique pour que la CNTTL et d'autres organisations de classe alliées interviennent au parlement de Brasilia, à l'assemblée de l'État, auprès du gouvernement de l'État et auprès des institutions internationales : FSM, ITF et OIT.

Dès la décision politique, il faudra organiser le groupe de travail avec le président et les conseillers politiques et juridiques d'une quinzaine de membres (président de la fédération et désigné par les syndicats, plus conseillers pour conduire le projet d'organisation, de syndicalisation et de formation). Enfin, les camionneurs pour atteindre l'élévation de conscience de la catégorie, pour combattre "l'esprit d'entreprise individuel" et le remplacer par "l'esprit associatif collectif" sous la forme du port TPA de ne pas être seulement des travailleurs "autonomes", mais être des « travailleurs sans patrons » avec sa propre culture, son histoire et sa lutte, où la critique, la théorie, l'unité, la méthode et le programme de la révolution brésilienne peuvent être basés sur une stratégie de construction du pouvoir direct et populaire (pouvoir des camionneurs). Pour cela, il faudra investir « à contre-courant », et renforcer la catégorie dans cette « mesure de force » avec les grands transporteurs et leurs lobbies.

Agir contre l'intention de la communauté des affaires brésiliennes de contrôler le commerce des marchandises et des marchandises par l'usage de la violence et de la force, mais aussi par le contrôle de la modernisation et de la technique dans le mode de production et de circulation capitaliste. Là où l'entrepreneur veut nous mettre au chômage, nous exploiter et nous réduire en esclavage, c'est là que nous construirons la puissance du camionnage. Les tâches sont présentées comme objectives : Renouveler les syndicats non préparés à s'associer et organiser la base ; construire 92 commissions de base ; investir massivement dans la formation et l'organisation politique des routiers ; pouvoir comprendre la société capitaliste au Brésil, dans le monde, dans l'État et dans leur communauté à partir de leur syndicat et de leur conseil ouvrier. Pour que la subjectivité puisse être travaillée.

Sensibiliser les camionneurs : premièrement, valoriser et protéger collectivement et non individuellement le métier de camionneur ; deuxièmement, avoir la position d'un travailleur qui adhère au syndicat, s'organise pour lutter et ne pense pas en tant qu'entrepreneur individuel, mais en tant que « travailleur sans patron » ; troisièmement, étudier de manière critique et croire en la science ; quatrièmement, leur faire prendre conscience que le syndicat et la fédération sont leurs outils de lutte concrète dans la lutte des classes ; cinquièmement pour que la lutte des camionneurs devienne une lutte de classes avec les autres travailleurs du transport et de la stratégie et pour la solidarité avec l'ensemble de la classe ouvrière ; sixièmement, pour qu'il y ait une prise de conscience politique du pouvoir populaire et de la révolution brésilienne, c'est-à-dire du pouvoir entre les mains des travailleurs et non des entrepreneurs ; la septième et la dernière, afin que le camionneur ait le temps de s'organiser pour organiser le combat.

L'ensemble des consciences apporte la responsabilité, le camionneur pour le pays, pour les voies de la marchandise qui est vitale pour la vie de la ville dans toutes les villes, le camionneur uni pour le Brésil et uni à la classe ouvrière pour le système capitaliste en là où ça fait plus mal, dans sa fragilité à bouger et tant que le système bouge, le camionneur aura du pouvoir, qu'il utilise le pouvoir avec responsabilité et solidarité.

Le camionneur doit résoudre des problèmes concrets : syndiquer le montant, estimé à 25 mille travailleurs dans l'État, organiser une partie considérable avec qualité pour la lutte ; former 10 cadres dans un premier temps pour aider à la démarche, mais surtout :

travailler par méthode au renouveau syndical ; en construisant des comités de base, un par municipalité, en priorisant où s'organiser en premier, afin qu'ils deviennent des conseils politiques basés sur des camions ; et en investissant massivement dans l'organisation politique des cadres, un groupe de 100 camionneurs prêts à intervenir, bloquer les routes, mener des grèves pacifiques, mais avec énergie, force, précision et pression aux points les plus sensibles du trafic et du système à Rio de Janeiro et Rio de Janeiro. Cela a un objectif concret dans la lutte des classes : le transporteur ne peut pas garder 40 à 50 % du fret, les péages ne peuvent pas garder une partie du fret, le carburant et les intrants coûteux ne peuvent pas garder le reste du fret car le pain sur la table de nos les familles ne peut pas manquer.

Ce n'est qu'ainsi que nous retrouverons cette catégorie qui vit historiquement un processus de fragmentation, d'individualisation, croyant au conte de fées de la droite et de l'extrême droite ; pour un processus de luttes collectives qui améliorent concrètement la vie des camionneurs et de leurs familles ; le secteur du fret routier dans l'État et au Brésil dans le contexte latino-américain ; et pour la classe ouvrière pour l'exemple vertueux combatif, classiste, unitaire et internationaliste. Vive les camionneurs et la lutte internationale. Les camionneurs étudient l'opportunité d'organiser un séminaire pour discuter de l'organisation proposée ci-dessus et pour élaborer un manifeste avec d'autres travailleurs des transports.

#### Manifeste des camionneurs

L'étude approfondie des camionneurs prend du temps pour comprendre leur processus de force et de faiblesse dans la fragmentation de la catégorie, mais aussi dans le manque de connexion de la classe des camionneurs avec les catégories des travailleurs du transport et des travailleurs stratégiques. Pour que les indépendants et les CLT gagnent n'importe quel conflit, comme on a pu le voir lors de la dernière grève nationale des camionneurs, ils ne peuvent plus être seuls.

Il faut un débat national, d'une grande proposition nationale à un grand rassemblement de la classe ouvrière, un ENCLAT / CONCLAT, où la participation des camionneurs sera centrale pour les travailleurs des transports et stratégiques, ceux qui peuvent tout arrêter localement et nationalement dans la grève politique et générale. Les trois revendications principales de la classe des routiers : fin de la parité des prix des carburants, notamment du diesel avec le dollar, le PPI ; le prix fret minimum, et la retraite spéciale à 25 ans, sont liées aux exigences de ces catégories notamment :

Maritimes : renversement de la loi BR do mar, qui retire aux travailleurs maritimes et fluviaux du Brésil le droit au travail des 2/3 des Brésiliens et application des lois nationales pour les armateurs étrangers. L'industrie navale est à relancer car la vocation d'une grande nation passe de son industrie lourde, navale et de pointe à la pleine exploitation du transport longue distance et du cabotage fluvial, côtier et océanique.

Travailleurs portuaires, contre la privatisation des ports et la fin de l'arrimage brésilien, le travailleur indépendant TPA, de l'autorité portuaire publique, de la garde portuaire et de la remise des ports brésiliens aux requins.

Les travailleurs aériens et les aéronautes, le démantèlement complet de la législation protégeant les travailleurs du secteur aérien, la prime de risque, et l'externalisation complète du secteur, qui s'accompagnent de l'aéroport privé et de la logique privée du 'shopping en haut et des quartiers d'esclaves en bas ' avec des conditions de travail et de sécurité terribles.

Les cheminots, la destruction complète de l'aménagement public et la livraison intégrale des chemins de fer au privé comme c'était au 19ème siècle avec la déconnexion et le chaos d'une stratégie nationale de développement public et intégrée dans d'autres modal, il n'y a pas de classe aujourd'hui plus massacrée que les chemins de fer au Brésil. Dans le cas des travailleurs du métro, les gouvernements demandent la fin du service public et de la stratégie publique du transport en métro dans les villes, « l'option pour les rails » appartient aux employeurs.

Les routiers, la lutte contre leur fragmentation, les bas salaires, la tarification et la conduite, les autoroutes sont le complément des camionneurs et une stratégie des travailleurs qui intègre leurs revendications communes telles que la retraite spéciale, etc., doit être construite de toute urgence.

Nous complétons cette réflexion en appelant les camionneurs à une lutte unitaire, combative, classiste et internationaliste, où les travailleurs du pétrole, en défense de Petrobras, Eletrobrás et Correios contre la privatisation, sont fondamentaux.

## Conclusion du huitième chapitre

Nous allons maintenant discuter à l'autre côté des conducteurs de bus sous la forme d'un déficit d'organisation. Analyser principalement les problèmes de critique théoriques et principalement le manque d'éléments objectifs organisationnels avec les camionneurs brésiliens. Le camionneur est l'individu dans son processus de prise de conscience dans la catégorie atomisée dans la classe et c'est ainsi qu'il faut l'étudier : l'antithèse des dockers. Les grands défis de l'étude des camionneurs nous ont fait affronter les principaux aspects objectifs du déficit organisationnels des travailleurs stratégiques. Dans tous les points objectifs investigués, les conseils, les syndicats renouvelés et le nombre de cadres dont les camionneurs ont une carence, cette carence est directement associée au problème « de la subjectivité », où la catégorie subit l'hégémonie néolibérale comme hégémonie de sa théorie et de ses organisations.

La planification, le projet de construction de l'organisation passe par ses aspects les plus concrets, mais aussi les plus historiques. La lutte pour le contrôle de la main-d'œuvre à Rio de Janeiro à titre d'exemple de dockers pour les camionneurs peut sembler un rêve pour beaucoup dans les conditions actuelles, mais nous observons des 'possibilités organisationnelles' qui permettent cette avancée. Il en va de même pour le contrôle des moyens de production et de circulation, qui doit également être étudié comme une possibilité. Le processus de sensibilisation des camionneurs est directement lié à la capacité critique de développer des mécanismes organisationnels objectifs, ainsi qu'à l'effort de leur sensibilisation et du groupe de travailleurs stratégiques de la région métropolitaine de Rio de Janeiro dans le contexte brésilien.

Étudier les camionneurs, c'est faire face à une plus grande fragmentation syndicale parmi les travailleurs stratégiques; c'est tomber sur une puissante théorie patronale de « l'autonomie néolibérale » enracinée chez les travailleurs, dont beaucoup pensent qu'ils sont comme les patrons qui déterminent à la fin le prix du fret, des péages et du carburant dans le pays ; et tout cela c'est faire face à un grand déficit organisationnel. En ce sens, l'autonomie 'néolibérale et patronale' est devenue le problème de 'la subjectivité' de ces travailleurs, mais ce n'est pas irréversible. En ce sens, notre enquête et conclusion prouvent que l'absence de facteurs objectifs dans le déficit organisationnel a un fort impact sur les camionneurs. Leurs structures syndicales ne sont pas renouvelées, les conseils ouvriers sont naissants, à l'exception des expériences de coopératives existant principalement dans le sud du pays, mais très rares à Rio de Janeiro, et d'une grande pénurie de cadres organisationnels dans le secteur.



Cependant, comme notre étude l'a montré, il est possible d'inverser cette situation en investissant dans une planification / conception de l'éducation et de la formation des camionneurs construisent de manière planifiée et disciplinée. En ce sens, à la fois les expériences nationales accumulées d'autres catégories comme les expériences de luttes intersyndicales ; comme les initiatives de planification et de projet future dont nous avons pu être témoins avec les travailleurs. Bien que la tendance soit à l'adhésion à la théorie patronale, nous avons pu prouver à travers l'initiative de la fédération des camionneurs de Rio de Janeiro qu'il est possible d'organiser ces travailleurs.

Dans le cadre de l'enquête et pour prouver que ces travailleurs sont possibles, nous présentons un plan complet soumis et discuté avec la FECAM. Dans l'organisation par le renouveau syndical et les conseils et coopératives, dans la formation de cadres auprès des aviateurs, mais principalement auprès des gens de mer et des ports ; et dans la véritable autonomie résultant du financement syndical volontaire pour la base organisée et obligatoire pour la base non organisée. Une organisation politique correcte des cadres pour enraciner le débat de la révolution brésilienne, en opposition à la théorie patronale qui prévaut chez ces travailleurs. La lutte doit avoir lieu simultanément dans la subjectivité, mais aussi dans l'occupation du territoire avec des instruments concrets d'organisations révolutionnaires, sous la forme de cadres, de renouvellement syndical et de conseils.

Il faut enraciner le débat de la révolution brésilienne, pour combattre les problèmes spécifiques de la catégorie. Notre « expérience avec des chauffeurs routiers » nous met devant le grand déficit organisationnel de la révolution brésilienne. Les routiers ont une histoire, une lutte, et surtout une culture de lutte beaucoup plus récente que les autres ouvriers stratégiques, il devient plus difficile d'établir le débat de la révolution chez ces ouvriers, d'où la nécessité de mieux planifier et « concevoir ».

Enfin, selon notre enquête, nous nous sommes avérés être un processus réversible le déficit organisationnel des camionneurs, si les facteurs objectifs de l'organisation sont confrontés. La raison en est, on peut le dire, que la centralité des chauffeurs de bus étudiée dans la première partie est à bien des égards partagés avec les chauffeurs routiers, qui ont remplacé les cheminots dans la « centralité » du mode de production et de circulation capitaliste. Le pays a une grande vulnérabilité dans le secteur des transports, qui n'est pas seulement dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, mais dans tout le Brésil.

Un autre facteur essentiel est l'accessibilité, qui est aussi grande que celle des conducteurs de bus. Et enfin, les camionneurs sont partout au Brésil, et même atomisés, pris par la théorie patronale, et fragmentés, ils ont les conditions objectives pour qu'il y ait une organisation productive. Dans ce cas, ce sont les conditions objectives dans leur changement qui serviront à changer les conditions objectives.

Nous prouvons que si le manque ou le déficit de facteurs objectifs n'est pas surmonté par la planification ou la « projection » de débat sur la révolution brésilienne ; alors la théorie néolibérale restera au « volant de ce camion » et la théorie social-démocrate « regardant le camion passer ».

## Chapitre IX

### Les militants syndicaux en incapacité de prioriser les enjeux d'organisation des travailleurs

Structuration de l'anticipation organisationnelle pour répondre aux difficultés particulières de certaines catégories de travailleurs.  
(organisation syndicale structurée, travailleurs stratégiques, travailleurs périphériques, travailleurs soldats (militaires))

Dans le neuvième chapitre de la troisième et dernière partie de cette enquête nous traiterons de l'étude critique de l'incapacité du militantisme et des cadres syndicaux et politiques à agir en donnant la priorité à l'organisation stratégique sur le système capitaliste dans les quatre parties les plus importantes de l'organisation dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro: premièrement, pour faire face au déficit de structures syndicales locales de référence ; deuxièmement, organiser les catégories stratégiques en excellence; troisièmement, organiser la classe ouvrière dans ses espaces les plus précaires, informels et périphériques, en faisant bon usage des outils de communication syndicale ; et quatrièmement, organiser les espaces les plus difficiles de la classe ouvrière, ce qui, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, se réfère aux travailleurs soldats.

Notre enquête vise à déterminer les échecs de la priorisation dans ses espaces les plus importants dans le territoire et le temps spécifiques de cette étude. Après avoir pointé les échecs généraux de l'organisation sous la forme de la structure syndicale renouvelée pour les luttes, sous la forme de la formation des cadres pour les luttes, et dans la construction des conseils ouvriers, nous conjuguons l'analyse dans l'incapacité des cadres pour agir dans la structure, dans la partie la plus stratégique, dans la partie la plus générale et dans la partie la plus difficile de la classe ouvrière à organiser, que dans le contexte d'extrême violence à Rio de Janeiro, les militaires dans le cadre des forces de sécurité; démontrant que le système capitaliste mondial ne peut être affronté que localement si nous relevons ces défis.

À travers la critique dans le neuvième chapitre, nous appelons les quatre parties de l'organisation prioritaire ou le 'centre d'incapacité militante' (quadrado) ou quadroprioritaire dans le déficit organisationnel de la région métropolitaine de Rio de Janeiro comme 'place d'investigation prioritaire et stratégique'. La critique que nous ferons cherchera à se concentrer sur la partie la plus difficile de l'organisation : les soldats.

Nous le faisons comme une 'répétition' des processus de priorisation de l'organisation dans les structures syndicales renouvelées, dans l'organisation politique des cadres et dans la construction des conseils ouvriers, en soulignant également les possibilités d'études dans d'autres territoires dans le contexte de l'Amérique latine. Que selon notre hypothèse, dans le cas de Rio de Janeiro, les chauffeurs de bus occupent la place la plus centrale dans la partie la plus stratégique, et la classe ouvrière transportée par eux occupe la base la plus générale, informelle et périphérique pour la construction de la politique de mouvement de masse. Que signifie dans ce cas une réunion des priorités.

Et les militaires occupent aussi la place centrale la plus difficile, et donc, la centralité des chauffeurs de bus, retrouve la centralité de l'ensemble de toutes les catégories stratégiques, qui retrouve la centralité de la part la plus précaire dans son potentiel dynamique à devenir un mouvement politique de masse qui nous étudierons avec les ouvriers des chantiers navals, mais aboutit à la centralité des ouvriers les plus difficiles à organiser, les ouvriers soldats. La centralité des ouvriers soldats est unie dans la difficulté avec les autres dans le déficit organisationnel de la révolution brésilienne.

Notre critique dans cette troisième partie réside dans l'incapacité du militantisme à prioriser ce qui est essentiel pour l'organisation de la construction du pouvoir populaire et de la révolution brésilienne ; et se structure en insuffisance organisationnelle, pour répondre aux enjeux de la structure de référence, de ce qui est le plus central et le plus stratégique, de ce qui est le plus massif et périphérique, et de ce qui présente une plus grande difficulté d'organisation, du fait des particularités des ouvriers militaires au Brésil et en Amérique latine.

En ce qui concerne les structures prioritaires, nous avons déjà beaucoup couvert le sujet et ici nous disons seulement qu'il s'agit d'une priorité organisationnelle dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro : sans structure de référence ou plus d'une, de préférence syndicale, pour les ressources et logistique, les conditions d'organisation des autres priorités deviennent plus difficiles. Nous en avons discuté à partir des pétroliers.

Toute notre étude dans cette thèse fait référence à l'importance prioritaire de l'organisation des catégories stratégiques, avec des métallurgistes dans leur forme classique, avec des chauffeurs de bus ayant un rôle central dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, qui s'exerce encore plus fort dans l'ensemble de toutes les catégories stratégiques; et enfin avoir les métallurgistes navals dans leur potentiel de construction du mouvement politique de masse.

Enfin, en ce qui concerne les couches périphériques, précaires et informelles, nous avons repris l'étude des métallurgistes navals, qui, bien qu'étudiés de plus près dans la dernière partie de cette thèse, servent ici de passerelle pour comprendre les nouvelles formes d'organisation des travailleurs militaire. Nous partons de l'hypothèse qu'une nouvelle matrice organisationnelle pour la formation de la base des forces armées peut être composée de la classe ouvrière issue des périphéries, de la jeunesse et des zones de déclin et d'essor des métallurgistes navals.

Désormais, comprenant la complémentarité des structures et catégories stratégiques et la partie la plus précaire et périphérique de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, nous pouvons nous consacrer au problème de l'organisation des travailleurs militaires. En ce sens, il y a une différenciation. Comprendant qu'il existe un groupe de forces de sécurité et qu'elles correspondent à la même logique étatique, nous ne nous consacrerons pas directement à l'étude de la police et des milices d'extrême droite, mais nous nous concentrerons sur leurs espaces historiques et classiques qui, avec d'autres catégories suivent un modèle d'organisation que nous essayons de maintenir jusqu'à présent : comparer l'organisation classique aux possibilités actuelles.

Pour tous ces formats, notamment avec les travailleurs les plus périphériques, la communication agira comme un facteur très important. En ce sens, je souhaite mettre en lumière deux œuvres, l'une visuelles et l'autre littéraire, qui touchent à ces aspects avant de pouvoir approfondir 'les travaux militaires'. Le livre sur la communication syndicale qui veut aussi dire communication périphérique, où 'la bonne langue' est la plus importante : « Le langage correct est fondamental pour la compréhension du message. Le langage doit être simple et intégrer la manière dont la catégorie communique<sup>169</sup> »

---

<sup>169</sup> COSTA, Claudia, Comunicação sindical no Brasil, breve resgate e desafios, Sudermann, 2010, São Paulo, p 62

Le film de Renato Prata « Vidas entregues » (vies livrées) suit la fraction la plus précaire, informelle et périphérique et, bien que ce ne soit pas l'objet de notre analyse, il est très important pour nous de comprendre la complexité d'une stratégie organisationnelle qui commence dans la partie stratégique la plus centrale mais qui doit aboutir au plus précaire, pour la construction effective du mouvement politique de masse<sup>170</sup>

L'expérience du chercheur et son expérience de travail antérieur dans les bidonvilles (Favelas) de Niterói dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, pour rechercher la partie la plus précaire, périphérique et informelle de la classe ouvrière; avec l'étude des structures et des catégories stratégiques dans le corps de cette thèse ont été, de manière importante, renforcées par le travail de communication syndicale développé au cours de la dernière décennie avec Vito Gianotti et Renato Prata, spécialistes de la communication et du cinéma populaire ; mais aussi, par ce que nous considérons comme le plus difficile : l'entretien avec des soldats des forces armées du Brésil et du Venezuela, dans l'expérience organisationnelle de construction du pouvoir populaire avec des ouvriers soldats. Le chercheur peut également construire cette enquête à partir de son expérience personnelle à ce point important.

- Du choix investigatif chez les ouvriers soldats

La première des priorités, l'organisation des catégories stratégiques, a été bien débattue et investiguée depuis la première partie de ce travail. La deuxième priorité, celle des structures stratégiques, a déjà été abordée dans le chapitre sur les pétroliers, et fera référence en spécificité et dans le temps à celles qui parviennent à être des structures plus capables de galvaniser l'effort de toute la classe, en l'associant aux plus parties stratégiques et capables de générer des dommages plus importants au système capitaliste dans le territoire et le temps spécifiques du combat spécifique de la guerre des classes. La troisième partie, celle des plus précaires et périphériques, est la nécessité d'étudier ce qui peut devenir la partie 'la plus dynamique' de ce qu'il y a de plus précaire, périphérique, informel dans la construction du mouvement politique de masse ; et sera étudié dans le dernier chapitre. Ici, dans ce chapitre, nous devons étudier les plus difficiles à organiser, voire les plus difficiles à étudier. Ouvriers soldats.

---

<sup>170</sup> <https://youtu.be/cT5iAJZ853c> 2019

Dans la spécificité de l'investigation des priorités organisationnelles, ou - cadre des priorités - dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, nous avons recherché les plus difficiles, car comme le plus difficile s'organise, le plus facile peut s'organiser plus facilement.

Nous voulons démontrer le haut degré de participation politique des militaires au Brésil, dans le contexte de l'Amérique latine ; comment cette part est contestée ; et comment il est décisif dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

« En 1971, le magazine péruvien 'Caretas' interviewait trois cadets qui avaient obtenu la première place dans leurs écoles militaires respectives. L'un d'eux, le cadet de cavalerie Carlos Silva Flor – lorsqu'on lui a demandé quelle était sa plus grande aspiration, a répondu avec plus de franchise et de naturel : ' – ma plus grande aspiration est de devenir général de division et, si possible – pourquoi pas – président de la République'. La réponse du jeune Silva Flor reflète, peut-être mieux que de nombreux manuels, le lien étroit qui existe en Amérique latine entre le poste de général de division (dans le cas du Pérou, le plus haut degré de la carrière militaire) et celui de président de la République.<sup>171</sup>».

Nous présentons la partie la plus épineuse et la plus difficile du déficit organisationnel, la question de l'organisation militaire, non pas comme une impossibilité organisationnelle, mais comme une difficulté à surmonter. Nous considérons le problème du déficit organisationnel de la révolution des ouvriers urbains et ruraux, mais aussi des militaires ; des ouvriers stratégiques, de la production, de la circulation et, dans ce contexte, des militaires occupent une place privilégiée dans le système capitaliste, en tant que 'garants' de ce système à son plus haut degré. Le déficit organisationnel renvoie aussi au débat de la révolution brésilienne avec ces travailleurs.

Sans minimiser les autres sujets abordés dans cette thèse, il faut souligner que le chercheur avait une expérience remarquable sur le sujet, ayant été dans l'armée pendant trois ans, et ceci étant son premier métier. Plus l'étude de la formation structurelle et de la participation des militaires et ex-militaires à l'histoire du Brésil dans les lieux de travail et de logement, ainsi que dans la politique institutionnelle soulignant que cette participation a été ininterrompue dans l'histoire brésilienne.

---

<sup>171</sup> ROSSI, Clóvis, *Militarismo na América Latina*, Brasiliense, 1982, São Paulo, p. 7)

· Pensée militaire en politique comme réalité nationale.

"Le livre de Lima Barreto, *Triste fim de Policarpo Quaresma*, traite de l'époque de Floriano Peixoto, deuxième président de la République brésilienne, un militaire. Un extrait du livre mérite d'être rappelé : "les militaires étaient heureux ; à la plus grande satisfaction vint la conviction qu'ils allaient étendre leur autorité sur le peloton et la compagnie, à tout ce troupeau de civils ». La phrase est assez heureuse, tant dans l'observation du temps que dans le choix des mots (troupeau, par exemple). Les idéaux étaient les mêmes : autorité, ordre sur un troupeau <sup>172</sup>»

Le travail militaire est un travail qui, historiquement, était sous et sous un certain concept d'autorité, mais aussi de commandement, de cette manière nous l'illustrons à travers le passage biblique de Jésus et du centurion ; là où Jésus exalte la foi du centurion, elle est directement basée sur son autorité et sur son commandement.

“Lorsque Jésus entra à Capharnaüm, un centurion vint à lui, lui demandant de l'aide. Seigneur, mon serviteur est chez lui, paralysé, dans de terribles souffrances. Jésus lui dit : ‘Je le guérirai’. Le centurion répondit : Seigneur, je ne suis pas digne de t'avoir sous mon toit. Mais dites simplement un mot, et mon serviteur sera guéri. Car moi aussi je suis un homme sous autorité et avec des soldats sous mes ordres. Je dis à l'un : va, et il s'en va ; et à un autre : Viens, et il vient. Je dis à mon serviteur : faites ceci, et il le fera. Lorsque Jésus entendit cela, il fut stupéfait et dit à ceux qui le suivaient : Je vous le dis en vérité, je n'ai trouvé personne en Israël avec une si grande foi. <sup>173</sup> ». L'autorité et le commandement militaires ont des origines précapitalistes et, comme le travail, ils obéissent à des arrangements et à des expériences historiques immémoriaux. La guerre, et en elle l'autorité et le commandement font partie de l'histoire de l'humanité, et en cela nous pouvons souligner la discipline militaire. Dans l'histoire de la lutte des classes l'histoire de la guerre est dans la perspective: entre patriciens et plébéiens, entre seigneurs et serfs, entre ouvriers et capitalistes, il y a toujours eu des soldats combattants des deux côtés. Bien qu'il n'y ait pas d'approche militaire individuelle, penser la formation des soldats du point de vue de leur organisation revient à penser la dialectique la plus difficile entre la stratégie organisationnelle et la bonne politique des cadres.

---

<sup>172</sup> TREVISAN, Leonardo, *O pensamento militar brasileiro*, global, 1987, São Paulo, P 18

<sup>173</sup> Mateus 8, 5 – 13, Nova versão internacional - PT



Il est très important que nous disions qu'il est important d'étudier les travailleurs militaires et leur organisation. La discipline qui découle de l'optimisation et de la rareté est également le moteur de l'organisation des soldats, nous nous sommes demandé si cette discipline pouvait exister dans un environnement de débat qui équilibre le commandement et l'autorité avec la possibilité de développer un débat franc et direct. Le travail militaire a des possibilités prouvées dans l'histoire, de la construction de routes aux ponts, de la sécurité à l'agriculture, d'être reversé à la classe ouvrière dans son ensemble. On ne travaille pas avec l'hypothèse déterministe que le militaire est contre le travailleur, mais avec la possibilité pour le travailleur de faire travailler pour lui l'institution des forces armées, et c'est l'expression soldat du peuple ou armée populaire. Une armée qui a sa première place d'autorité et de fibre morale dans le peuple, et ne peut donc pas lui faire de mal ni lui nuire. Ce sont des valeurs de citoyenneté, d'une part, mais aussi le développement de valeurs au service de l'humanité, dans la lutte des classes concrètes dans la lutte des classes générales.

De cette façon, nous entrons dans les voies de la révolution brésilienne en nous demandant s'il serait possible de débattre dans les écoles du rôle de l'armée dans la social-démocratie et le socialisme. Débattre de la formation militaire avec les jeunes et la citoyenneté, où il y aurait un choix civil et militaire dans la formation et la prestation de services au Brésil. L'enseignement des classiques avec l'enseignement des luttes populaires. Les écrits de guerre dans Sun Tzu, Alexandre, Hannibal et César dans Plutarque, l'enseignement de Machiavel, Clausewitz, Tuissant L'Ouverture dans les batailles d'Haïti, Simon Rodrigues, Simon Bolivar, San Martin en Amérique Latine, dans Brasil les 'Sabinos', les 'Balaios', les 'Cabanos', les 'Farrapos', avec les écrits militaires de Marx, Engels et Lénine, des guerres de religion en Europe aux barricades de 1830, 1848, de la Commune de Paris, dans les luttes à Cuba de José Martí, dans les luttes au Mexique de la révolution mexicaine aux luttes populaires.

De la citoyenneté en Grèce, des royaumes d'Afrique, des guerres en Chine, des Védas en Inde, des dispositions des Incas, enseignant à nos jeunes l'histoire militaire populaire dans la formation de la légion romaine ou de la phalange grecque ou les 'tercios' espagnoles. Au XXe siècle, débattre de chaque invasion impérialiste jusqu'à la Première Guerre mondiale et de la montée fasciste jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Que les jeunes débattent comme si les casernes étaient des écoles.

Enfin, débattre de la guerre populaire de Giap, de la grande marche de Mao Tse Tung, de Prestes, de Fidel, des soviets de soldats dans la révolution russe. S'il est possible d'avoir une éducation populaire comme une éducation militaire, comment peut-on intervenir dans les deux ? Les militaires font également partie de l'arrangement productif et de l'attaque contre le monde du travail dans le nouvel arrangement des forces productives au XXIe siècle. Nous réfléchissons à la manière dont il est possible de débattre des transformations émotionnelles, physiques et intellectuelles de ces travailleurs dans la transformation de ce siècle, si les militaires sont 'condamnés' à remplir la même tâche du XXe siècle, c'est-à-dire diriger un monde des conflits et de la guerre dans le micro et la macro, au niveau régional, mondial, mais surtout national et local ; ou s'il existe un autre modèle populaire où ces travailleurs peuvent être insérés. Si tous les éléments qui ont constitué la guerre froide sont encore valables en Amérique latine pour empêcher l'armée populaire de faire fructifier l'organisation ouvrière, paysanne et militaire.

Si une alternative est possible, elle passe par la stratégie d'une organisation politique des cadres, des conseils des travailleurs, et de l'agencement des assemblées dans les casernes au service d'une majorité, transformant la société brésilienne en une société de prospérité. La construction de l'organisation politique des cadres est le principal outil pour vaincre l'idéologie de 'la sécurité nationale' et de 'l'ennemi intérieur'<sup>174</sup>. Une politique de cadres correcte, pour renforcer la stratégie du pouvoir populaire avec une formation martiale et militaire d'un nouveau type. Si les militaires peuvent choisir le terrain de la démocratie (démocratie sociale) entre le fascisme et le néolibéralisme, c'est à nous d'ajouter le socialisme à ce menu, en étudiant les possibilités. Créer des mécanismes pour construire le pouvoir militaire en tant que pouvoir populaire, à travers le débat sur la révolution brésilienne. Récupérez Nelson Werneck Sodré dans chaque caserne et expliquez, regardez l'exemple du militaire qui étudie, qui réfléchit et qui transforme le Brésil. De cette façon, abandonner dans le débat la violence utilisée par l'ennemi dans son attaque contre le monde du travail et contre le peuple brésilien. L'une des plus grandes contributions de Werneck est de dire que l'armée est classe moyenne et doit être 'organisée' en tant que telle. Nous avons réfléchi aux possibilités de transformer la base en 'apportant plus d'éléments périphériques', et ainsi de les organiser dans les casernes et aussi dans les lieux d'habitation.

---

<sup>174</sup> Doctrines apportées par les États-Unis à l'armée latino-américaine dans la période de la guerre froide

Il y a eu un moment où l'entraînement militaire a rejoint les aspirations des travailleurs, ce moment a été le résultat d'une grande mobilisation nationale qui a conduit à la formation de la FEB : le corps expéditionnaire brésilien. Dès le début, les soi-disant 'expéditionnaires' (praçinhas) ont été pris par un grand sentiment et un grand objectif de construire quelque chose de grand ; conscients qu'ils luttent au Brésil et à l'étranger contre le fascisme. Ces Brésiliens étaient déterminés à rendre leur vie plus grande qu'eux-mêmes. Il y avait une conception civilo-militaire et populaire en cours.

Il existe de nombreux autres exemples dans l'histoire du Brésil. « Les esclaves ont commencé à fuir depuis 1887, des plantations de café vers la côte. L'armée a été appelée pour les arrêter. L'armée, qui aurait les moyens nécessaires pour le faire, a refusé d'exécuter l'ordre. Le club militaire sous la présidence de Deodoro lors d'une réunion historique, a refusé d'être 'capitães do mato' (chasseurs d'esclaves)<sup>175</sup>».

Il y a tellement d'autres participations importantes dans l'histoire brésilienne où les forces armées se sont placées du côté des aspirations populaires, et il y a certainement eu un prix à payer pour cela, car les élites brésiliennes ont toujours compris les moyens de contrôler les forces militaires, soit par la formation de 'leurs propres milices', d'autres par le contrôle indirect ou même direct de l'appareil d'État d'autorité' et de commandement national.

« La guerre est différente de la paix, dans laquelle officiers, sergents et soldats partagent le moment décisif de la mort ; ainsi les officiers opérationnels deviennent amis avec les sergents et ces derniers avec les soldats, parce que tout le monde sentait qu'ils partageaient la vie et la mort, dans la guerre nous réalisons notre égalité » Virgílio de Almeida, un expéditionnaire de la FEB.<sup>176</sup>

Selon le témoignage de nombreux soldats, la guerre est un effort physique extraordinaire, pour la plupart elle ne peut être surmontée et conclue qu'avec un amour supérieur même à celui de leurs familles, même s'ils sont dans leurs familles et les sentiments les plus proches qu'ils ont. dans les moments les plus difficiles.

---

<sup>175</sup> TREVISAN, Leonardo, O pensamento militar brasileiro, global, 1987, São Paulo, P 16

<sup>176</sup> <https://chicomiranda.wordpress.com/2011/07/27/memorias-de-um-soldado-da-feb-parte-i/>

Il y avait un rêve constructif de connexion avec la patrie qui ne se limitait pas aux couleurs du drapeau ou à la grâce des insignes, mais l'amour patriotique était transféré au peuple, afin que chacun ait sa maison, son éducation, sa santé ; pour que chacun travaille dignement, la soi-disant lutte pour la liberté était liée à la lutte pour la démocratie des richesses de la terre pour tous.

Lors d'un entretien avec un sergent de l'armée en temps de guerre, il m'a informé de la lettre qu'il a faite à l'armée, cette lettre a été envoyée au haut commandement de l'armée, avec des suggestions pour mener à bien les chemins de fer et les autoroutes dans tout le Brésil ; la construction de barrages pour lutter contre la sécheresse, la construction d'hôpitaux, d'écoles où la construction civique-militaire et populaire constituait un grand plan national de travail et de formation pour des millions de travailleurs. Faisant un pont, une maison, aidant dans des drames, au travail, l'ouvrier s'insère dans la mission populaire.

L'explication du pouvoir militaire comme pouvoir des milices au pays de l'oligarchie, héritée de l'époque coloniale où les forces populaires et les esclaves constituaient la plus grande force militaire, les milices de la garde nationale. Sans eux, ni les Portugais, ni l'empire, ni l'ancienne république naissante ne pourraient conduire la bureaucratie dans l'ordre du système. Cette petite oligarchie se sentait intégrée à l'armée en souvenir d'une époque où l'armée brésilienne elle-même était la troisième force derrière la milice et la marine. Ces milices conservatrices, issues du 'coronelato' (milices privées) et des agrégats de l'intérieur profond du Brésil, ont longtemps été l'exécutif, le législatif, le judiciaire et l'application de la loi dans le pays.

“Historiquement, l'intervention des militaires dans la politique brésilienne s'est manifestée sous des formes et à des degrés divers tout au long du XXe siècle, souvent une présence déplacée de partis politiques, ou diamétralement éloignée des dirigeants civils, bien qu'elle se soit également produite à travers eux, ou associée à des partis politiques. de la société sur la scène nationale. Dans d'autres situations, l'expression de cette intervention s'est reflétée dans l'histoire - de manière contradictoire -, soit dite en passant - avec une position politique et idéologique<sup>177</sup>”.

---

<sup>177</sup> RIBEIRO DA CUNHA, Paulo, Militares e militância, UNESP, 2013, São Paulo, p 24

En ce sens, nous sommes mieux à même de comprendre la constitution des forces armées brésiliennes, l'armée, la petite et la grande bourgeoisie et leurs rapports de forces. Des forces armées qui participent de l'intérieur et de l'extérieur des niveaux de pouvoir au Brésil, où, selon les enseignements du professeur Paulo Cunha, il y a toujours eu une sorte de participation de gauche. "Le manifeste aux Brésiliens, ainsi que les manifestations liées à l'amnistie, comme la lettre de Rio de Janeiro, apparaissent à un moment où les mouvements de gauche dans les forces armées étaient déjà sur la scène, visant à intervenir dans les institutions, les démocratiser.<sup>178</sup>".

Dans ce sens également, nous voulons proposer que l'espace de l'organisation, permanent d'action de gauche, social-démocrate et légaliste, qui s'est déroulé tout au long de l'histoire des forces armées au Brésil, puisse également être considéré comme un espace de contestation pour le débat de la révolution brésilienne. , même si selon l'aspect mis en évidence, le débat idéologique a moins de marge de manœuvre. Dans ce qui nous intéresse à débattre et d'enquêter, les formes et les espaces non hégémonisés par la droite néolibérale et l'extrême droite sont ouverts à une dispute pour le débat de la révolution brésilienne.

L'armée brésilienne dans sa forme populaire remonte à l'invasion hollandaise et à la guerre des Guararapes, et même plus tôt à la résistance indigène à l'invasion portugaise. Utilisés pour réprimer les soulèvements populaires, les ouvriers soldats s'organisent dans la guerre du Paraguay, dans les cercles positivistes qui refusent de persécuter les esclaves en fuite et dans le débat républicain. « C'est dans les révoltes des sergents en 1915 que les idées socialistes sont apparues pour la première fois à la base, et dans la tentative d'organisation avec les anarchistes lors de la grève générale de 1917 avec l'insurrection qui a immédiatement suivi où le problème d'organisation des ouvriers soldats a été débattu ; pour refléter la hiérarchie et la discipline imposées par leurs commandants, qui trompent le peuple, que les soldats doivent faire la «grève des soldats» et aider à libérer les exploités, que la plupart d'entre eux faisaient partie de cette classe », donc, socialistes, anarchistes, communistes défiées la pensée positiviste libérale.

---

<sup>178</sup> RIBEIRO DA CUNHA, Paulo, Militares e militância, UNESP, 2013, São Paulo, p 24 ibden ibden

Dans la période qui suivit, hégémonisée par les communistes, les socialistes et les ouvriers de gauche, il y eut, sur proposition du PCB les communistes, la nécessité pour les ouvriers et les paysans de s'allier aux lieutenants révoltés, et avant cela, le commandement des communistes a décidé de chercher 'le chevalier de l'espoir', le capitaine Luiz Carlos Prestes. La tâche d'allier la stratégie du pouvoir populaire avec l'organisation, la logistique, le savoir militaire de la petite bourgeoisie du lieutenant, qualifie le contact avec la masse des soldats par l'intermédiaire des lieutenants.

La nouvelle tentative d'organisation des soldats combinait la stratégie de briser la partie la plus progressiste des lieutenants révoltés de l'ancienne république, et continuait les tâches que les anarchistes n'avaient pas réussi à terminer avec le déclin de leur hégémonie organisationnelle. L'addition apportée par les militaires à l'organisation communiste signifie le complément d'une stratégie : organiser le prolétariat, la paysannerie et les soldats. L'avènement de la révolution russe montre que la discipline, l'étude et la prestation intégrale peuvent également être travaillées dans les casernes en raison des similitudes concrètes de la formation ouvrière et militaire.

L'organisation des ouvriers soldats doit contribuer à surmonter l'attaque du capital sur toutes les forces de travail, l'armée est très utile dans la ligne de conflit, dans l'espace et le temps de la guerre des classes. Dans les 60 années suivantes, entre 1920 et 1980, mais plus fortement dans l'entre-deux-guerres, jusqu'au coup d'État de 1964, deux grandes idéologies s'affrontent : celle de la construction des ouvriers soldats comme frères ouvriers du prolétariat, de la paysannerie, la contribution à la révolution de libération nationale dans le cadre de la révolution brésilienne en tant que révolution socialiste ; et de l'autre côté, l'idéologie de la 'sécurité nationale' et de 'l'ennemi intérieur'.

Pour les réactionnaires et les conservateurs, les travailleurs brésiliens deviendraient leur plus grand ennemi. Et d'autre part, à la suite de l'essor construit depuis les années 1920, mais évolué dans les années 1930 et renforcé entre les années 1940 et 1960, ils placent le Brésil dans la Seconde Guerre mondiale contre le nazisme, construisent des campagnes nationalistes, Petrobras, sont présents dans l'industrie de la construction au Brésil ; et au final ils produisent une fraction importante pour soutenir la légalité de la constitution de 1946, et plus profondément pour soutenir les réformes structurelles de base en alliance avec le mouvement syndical et populaire brésilien.

On peut aussi dire que la formation des expéditionnaires et ‘pracinhas’ de la FEB est un point hors de la courbe, au regard des persécutions et tortures de l’État Nouveau, et à l’opposé de la formation des militaires du poste 64, formés à l’ESG École supérieure de guerre de la bourgeoisie et des militaires, dans les programmes des écoles normales d’officiers et de militaires ; lorsque l’anticommunisme atteint son paroxysme, avec des tortures généralisées, y compris des enfants ; exécutions de jeunes, de femmes, de personnes âgées, de prisonniers sans défense. Malgré l’apparente distension observée au début et au milieu de la nouvelle république, l’extrême droite fera éclore l’œuf de serpent de la manière la plus réactionnaire au XXI<sup>e</sup> siècle.

Nous travaillons avec l’hypothèse des forces armées en conflit : si elles étaient présentes dans la politique nationale, de différentes manières, dans différentes actions. Sous contrôle direct ou contrôle partagé dans la colonie. Sous contrôle strict dans l’empire et sous la ‘tutelle de l’impérialisme’. Dans le cadre d’une action partagée avec la bourgeoisie dans la première république. Et très activement entre la période de 1930 et 1964, il n’est pas surprenant qu’il y en ait eu aussi entre 1964 et aujourd’hui, même avec le président Bolsonaro ayant de nombreux militaires désireux de participer à son gouvernement. Ce n’est pas une surprise.

La majorité des forces armées brésiliennes ne cessent pas d’être un corps extérieur, dans la mesure où elles opèrent dans leurs dômes, détournées par l’impérialisme anglais, l’école française ‘l’organise’, l’impérialisme yankee hérite du ‘chien de guerre’ de « l’arrière-cour » (pastio trasero) de l’hémisphère selon la doctrine Monroe : ‘L’Amérique pour les Nord-Américains’. Du coup, malgré la résistance de la fraction non alignée, patriotique, nationaliste, plus socialiste et communiste, il n’était pas encore vain pour le pragmatisme libéral bourgeois de ‘l’École des Amériques’ Nord-Américaine, qui forme et équipe des assassins et des fascistes pour enseigner la réaction des connaissances grâce à l’opération condor’ pour toute l’Amérique latine.

L’objectif principal du coup d’État était, tout d’abord, de retirer le pouvoir aux travailleurs, ce qui était très important avant 1964 ; mais il y avait un autre objectif parmi les putschistes : ne pas laisser les militaires organiser dans le sens de la pensée nationale, le débat sur la révolution brésilienne et la création du pouvoir populaire, ce qui dans l’armée signifie la politique civile et militaire. L’union civique-militaire.

La réalité objective dans laquelle se trouve le Brésil dans le premier quart du 21<sup>e</sup> siècle est la mort de près de 700 000 décès dus à l'épidémie de covid 19 ; Jacarezinho : un autre grand massacre dans une communauté urbaine de Rio de Janeiro a tué 28 personnes en une journée, et des études montrent qu'entre 2007 et 2020 seulement 1,7 % des opérations policières ont été efficaces (Gina/UFF), soit au contraire 98,3 % ; 19 millions de personnes souffrent de la faim au Brésil ; le chômage atteint son plus haut niveau historique : 14,2 % (IBGE) ; le personnel militaire du gouvernement fédéral totalise 6 157 dans des rôles civils; objectivement, les militaires sont devenus partenaires du projet du gouvernement d'extrême droite et ont formé une majorité de premier plan dans l'institution <sup>179</sup> . Le gouvernement Bolsonaro se termine ainsi.

Aujourd'hui, nous pouvons dire que nous sommes conscients des limites organisationnelles de la caserne et que nous ne nous faisons aucune illusion avec les phalanges petites-bourgeoises des officiers moyens, qui, loin des idéaux socialistes, communistes, voire nationalistes et lieutenants, ont un fort aspect doctrinal de « l'ennemi intérieur » allié à la « doctrine de la sécurité nationale », des hommes de troupe aux plus hauts gradés. Même ainsi, la tâche d'étudier la nouvelle formation militaire et la tâche de fractionner les forces armées pour chercher dans leurs rangs les futurs participant à la stratégie du pouvoir populaire pour la révolution brésilienne se posent.

---

<sup>179</sup> <https://www.conjur.com.br/2020-jul-17/mil-militares-exercem-funcoes-civis-governo-federal>; <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2021/05/09/brasil-registra-media-de-2092-mortes-por-covid-total-de-obitos-vai-a-422-mil.ghtml#:~:text=Pa%C3%ADs%20contabiliza%20422.418%20mortes%20e,informa%C3%A7%C3%B5es%20das%20secretarias%20de%20Sa%C3%BAde.&text=O%20Brasil%20registrou%20934%20mortes,desde%20o%20in%C3%ADcio%20da%20pandemia>; <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/30391-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-14-2-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-29-0-no-trimestre-encerrado-em-janeiro-de-2021>; <https://brasil.estadao.com.br/noticias/rio-de-janeiro,apenas-1-7-das-operacoes-policiais-em-favelas-do-rio-sao-eficientes-diz-estudo,-70003685791>; <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-04/pesquisa-revela-que-19-milhoes-passaram-fome-no-brasil-no-fim-de-2020>



Récupérer la thèse de Sodré sur la nature de l'armée comme force armée démocratique et populaire, pour un débat démocratique et national. Le club militaire qui gère aujourd'hui les coups d'État a géré autrefois la création de Petrobras. Les militaires ont pensé au présel (pré sal) national avant même qu'il n'existe, et ils ont été un mur contre l'impérialisme, les grands domaines et le coup d'État ; ils n'ont jamais été isolés du processus politique brésilien dont l'objectif est la construction du projet national.

Des études montrent qu'aujourd'hui la composition de l'armée c'est de plus en plus populaire et non petite-bourgeoise, mais sous hégémonie bourgeoise ; d'où l'importance organisationnelle pour la nouvelle génération, de ne pas être tutoré par l'extrême droite et de faire partie de quelque chose de nouveau. Les militaires sont insérés dans la société et en reçoivent des influences et sont influencés par elle, ils s'expriment historiquement dans le processus politique à travers l'intervention de l'institution militaire ou par des groupes, dont beaucoup sont nationalistes, certains de gauche. "Nous ne pouvons pas oublier que la partie la plus touchée par les actes discrétionnaires, les actes institutionnels des gouvernements militaires dictatoriaux après le coup d'État de 1964, environ 6 500 exclus du service actif", dans le témoignage du général Bolivar.<sup>180</sup>

Il y avait un secteur militaire communiste lié au PCB et fondé en 1929 qui a fonctionné jusqu'en 1992. Comme le démontre Marly Viana, après 1935, il est devenu un grand risque d'être de gauche dans les forces armées, avec un nationalisme anti-impérialiste et un légalisme anti-gouvernemental. plus courant. Comme dit, 'il y a là une piste de recherche investigatrice, précisant où était et est la gauche militaire, dans les participations de 1915 et 16, dans la révolte des sergents, dans les insurrections anarchistes de 1917 et 19 ; dans la presse militaire insurrectionnelle du PCB dans les années 1930, dans le journal nationaliste du PCB et dans Le journal 'Patriota' sous Apolônio de Carvalho, le mouvement des années 1950 était insurrectionnel chez les sergents d'une part, légaliste démocrate de l'autre, contre le coup d'état d'extrême droite jusqu'en 1964<sup>181</sup>.

---

<sup>180</sup> Entretien avec le général Bolivar Meirelles en 2019

<sup>181</sup> VIANNA, Marly – Militares e política no Brasil – Expressão popular, 2018, São Paulo, p 58

Nous réitérons qu'il y a des difficultés croissantes à organiser les militaires à gauche après 1935, plus les années 1946, 1964, 2018 ; mais qu'aujourd'hui encore, il n'y a pas une impossibilité d'organisation, mais une difficulté d'organisation.

Le coup d'État militaire de 1964 n'a pas seulement signifié une coupure dans l'ascension organisationnelle des ouvriers urbains et ruraux, mais aussi des ouvriers soldats, le bras de fer entre les deux formes d'organisation a été remporté par le côté réactionnaire en 1964, mais cela n'a pas signifié une défaite finale. Au Brésil, la tâche continue. Il y a ceux qui croient que la perte de la bataille organisationnelle lors du coup d'État militaire bourgeois de 1964 signifiait la fin de la guerre pour l'organisation des ouvriers et des soldats, mais c'est une erreur. Les tâches organisationnelles restent encore plus urgentes aujourd'hui avec la montée des fascistes.

“Quartim de Moraes suggère que la Gauche militaire peut être appréhendée comme une catégorie analytique, et, d'autre part, comme un paramètre politique, dans la mesure où l'existence de ce groupe de soldats de gauche dans les forces armées brésiliennes est récupérée, la auteur problématisant son intervention politique et théorique dans l'histoire républicaine, la plupart du temps, clandestine. Et, en cela, on peut voir qu'il existe un programme d'intervention politique proposé et également différencié. Pour Paulo Ribeiro da Cunha, « l'esprit pionnier de ce concept et la réflexion sur le thème en rapport avec cette catégorie sociale – les militaires – est avant tout un concept séminal, mais aussi projectif ; car il reste encore beaucoup à explorer et à développer théoriquement et, plus encore, à appréhender et détailler les agendas politiques qu'il convient de particulariser <sup>182</sup>”

Les idées de Sodré rendent la caserne à la « gauche militaire » nationale ; "non seulement pour la densité des thèses qui y sont proposées, mais aussi pour l'engagement dans la transformation sociale, pour l'inclusion du peuple comme sujet dans l'histoire.<sup>183</sup>”

---

<sup>182</sup> QUARTIM DE MORAES, João – A esquerda militar no Brasil – Exp popular, 2006, São Paulo, p 33

<sup>183</sup> WERNECK SODRÉ, Nelson – História militar do Brasil, Expressão popular, 2010 São Paulo, p 25

S'il y a des lecteurs même timides, il peut y avoir des possibilités d'une faction militaire populaire. Selon Paulo Ribeiro da Cunha, il y aurait encore un jeune militaire encore inexploré non organisé : “De telles questions ne sont pas concluantes et sont ouvertes, et n'ont pas encore reçu de réponse, mais la polémique proposée par cette ligne d'investigation et ce concept – Gauche Militaire – est un point de réflexion et d'analyse stimulant. ”

L'extrême droite au service de la bourgeoisie, utilisant la partie la plus extrême des forces armées, soucieuse de les utiliser, a approfondi l'accumulation du capital depuis le coup d'État de 2016 et pendant la phase la plus aiguë de la pandémie de covid 19 ; le pouvoir politique a un agenda politique et fait un usage politique partisan des forces armées pour sa candidature. Mais si l'extrême droite considère l'ensemble des forces armées comme entièrement siennes, elle commet une erreur, que commet aussi la social-démocratie, qui la considère comme totalement légaliste. La chose fondamentale, ce sont les forces armées avec les forces populaires de la révolution, cela ne sera possible qu'à travers la découverte de la fraction populaire des forces armées.

Les putschistes militaires veulent que le peuple descende dans la rue pour qu'il puisse intervenir légitimement, cela s'est répété partout en Amérique latine, en ce sens à la fois un mouvement organisé sert à légitimer l'extrême droite et à l'affronter, ce qui nous amène à réfléchir sur notre déficit d'organisation militaire. Un déficit organisationnel du mouvement et de l'organisation que les forces progressistes peuvent construire pour la révolution brésilienne, comprenant la guerre des classes et la tâche de s'y positionner adéquatement. Pour le fasciste, l'usage de la force doit être fait avec le soutien populaire, et pour une stratégie de renforcement du pouvoir populaire, le pouvoir populaire est le pouvoir militaire.

“J'ai participé à beaucoup d'entraînements à l'embarquement, nous sommes allés sur les quais du port et sommes revenus, j'ai perdu et combattu beaucoup les soi-disant cinquièmes colonnes à l'époque, le fascisme que nous allions combattre en Europe nous étions combattant déjà ici au Brésil”. Témoignage de la place expéditionnaire de FEB Alberto Pessoa. Marly Vianna défend la thèse selon laquelle le coup d'État intégriste de 1938 était plus militaire que celui de l'extrême droite, que la composition des forces armées avait beaucoup d'intégralisme, au point d'être considérée comme une force.

Il y a un pont de continuité des luttes populaires depuis la bataille de Guararapes jusqu'à nos jours ; quelque chose qui était présent dans l'histoire des luttes populaires auxquelles ont participé les carrés expéditionnaires de la FEB, et qui conjuguent leur pérennité avec les spécificités d'aujourd'hui. Mais il faut aussi comprendre son contraire si l'on veut le transformer : « au lieu de pointer les différences entre 1889, 1930, 1937, 1945 et 1964, on peut pointer leurs similitudes. Une fois la monarchie; dans une autre république truquée ; dans un autre l'ennemi interne, rouge, et l'ennemi externe, global ; puis les rouges à nouveau, en interne et dans le monde ; les militaires ont toujours été présents pour la réorganisation nécessaire face à un nouveau paradigme, parfois national, parfois mondial, parfois les deux ».

La structure putschiste est bien gérée par la bourgeoisie, qui utilise les militaires, et le vernis populaire est bien géré par les élites brésiliennes qui utilisent l'ascension populaire et extrême droite au pouvoir par le vote : « les élites ont jusqu'à présent une préférence pour les apparences démocratiques. ... pourquoi commencer à recourir à la voie autoritaire ?

Parce que c'est comme ça qu'il l'a dans sa manche – ou dans ses bottes.<sup>184</sup>

Ils préparent le terrain au cas où quelque chose tournerait mal lors des élections, ou, plus probablement, après celles-ci.

Si, d'une part, le prochain président aura le manteau de la légitimité en sa faveur, ce qui lui donnera une fenêtre de temps pour agir au début de son mandat, d'autre part, il devra appliquer un programme impopulaire . Un jour ou l'autre, la liane reviendra sur le dos de celui qui l'a ordonnée. Le secteur militaire est au centre de la crise brésilienne et y a sa part ; mais si la voie de la bourgeoisie est de régler préférentiellement la crise par le haut, les militaires sont d'accord là-dessus. Mais surtout, nous ne partons pas de l'hypothèse où les militaires s'organisent 'dans leur propre parti' détaché de la bourgeoisie au Brésil, mais avec elle la plupart du temps, et contre elle la plupart du temps.

---

<sup>184</sup> MARIN – Pedro, ORTEGA, André, Carta no coturno, Baioneta, 2019, São Paulo, p 21

Face à la composition des forces armées brésiliennes dans le cadre de la société brésilienne, la question qui se pose est de savoir comment organiser ses fractions populaires pour la révolution brésilienne dans la stratégie du pouvoir populaire. Ceci nous amène à notre troisième partie de cette étude, la confrontation directe du problème organisationnel de la révolution brésilienne en ce qui concerne l'organisation des travailleurs militaires. L'organisation des ouvriers militaires, en gardant leurs spécificités, porte la logique organisationnelle des ouvriers urbains et ruraux, dans le cadre de l'organisation de la lutte des classes.

Nous étudierons le mode d'organisation de la guerre, en même temps nous étudierons la construction d'une défense organisée, sous forme de défense profonde pour faire avancer l'ennemi, en recherchant le meilleur endroit et le meilleur moment pour contre-attaquer, pour retirer l'initiative offensive de l'ennemi ; puis chercher au meilleur endroit et au meilleur moment le choc stratégique et de masse pour ôter la capacité défensive locale de l'ennemi global ; puis essayer plus tard de contourner les obstacles et d'avancer vers l'objectif final, qui consiste à vaincre l'ennemi impérialiste sur le territoire brésilien et en Amérique latine. 'Lorsque la politique atteint un certain stade au-delà duquel elle ne peut plus avancer avec les moyens habituels, la guerre éclate pour lever les obstacles de la route politique... Lorsque les obstacles sont levés et l'objectif politique atteint, la guerre prend fin. Mais si les obstacles ne sont pas complètement levés, la guerre doit encore continuer, jusqu'à ce que le but soit pleinement atteint... On peut donc dire que la politique est une guerre sans sang, et la guerre, une politique sanglante.<sup>185</sup>'

On peut donc dire que Mao Tse Tung résume bien la relation entre la politique, guerre et lutte des classes en imposant la réorganisation du système politique. Le professeur Hector Saint Pierre résume bien le problème d'organisation de ceux qui préparent patiemment la construction d'une défense organisée face à une attaque supérieure. Transformer la résistance en défense profonde, dont nous parlerons plus tard, est résumé dans cette phrase : « l'un des plus gros problèmes d'une guerre prolongée et d'une retraite stratégique est logistique, c'est-à-dire maintenir l'armée armée, nourrie et informée sous la pression ennemie.<sup>186</sup>'

---

<sup>185</sup> TSE TUNG, Mao, *Sobre a guerra prolongada*, Baioneta, 2019, São Paulo, p. 54

<sup>186</sup> TSE TUNG, Mao, *Sobre a guerra prolongada*, Baioneta, 2019, São Paulo, p. 17

Il y a quelques piliers organisationnels de l'organisation de la lutte des classes : le premier, à travers la stratégie de construction du pouvoir populaire, patiemment menée avec les ouvriers soldats ; et le second, comme le principal, le changement des travailleurs dans l'ensemble du changement de la société pour un changement effectif des forces armées. La troisième dans le mouvement organisationnel centre-périphérie et travail / logement.

Dans le premier pilier, *il faut organiser le peuple pour que le peuple fasse obéir les forces armées au peuple ; élever notre peuple, organiser notre peuple, connecter notre peuple avec l'armée* ; le chemin est de faire prendre place à la table de la nation la partie la plus conséquente des forces armées, non plus à la tribune d'honneur, mais dans le travail quotidien de construction de la révolution brésilienne et du pouvoir populaire, pour cela il faudra revenir aux notions de cohésion, de hiérarchie, de discipline. En ce sens, les forces populaires sont confrontées au défi de trouver dans les forces armées la division des forces militaires populaires, même infime, c'est cette force armée interne qui se tiendra aux côtés des forces populaires sur le front social pour qu'elle peut être affronté, surmonté.

Le deuxième point est important, pour préserver les expériences des anciens généraux et carrés nationalistes et communistes. Raconter leurs histoires et en faire le pilier de l'histoire des luttes populaires parce qu'ils en font partie. C'est à travers l'histoire de ces soldats que nous démontrerons qu'une autre armée vraiment nationale et populaire est possible, une armée peut-être même internationaliste. Nous ne pouvons pas oublier que le Brésil a reçu la reddition d'une division nazie en Italie et que le Brésil a dans la mémoire de la FEB et d'autres la raison pour laquelle l'histoire peut être racontée d'une autre manière. Le sauvetage des luttes populaires signifie sauver la mémoire de ceux qui ont fait face à la pensée dominante non nationale et populaire des forces armées aujourd'hui.

Le troisième point encore plus important est l'effort pour changer la société, 'changer la société pour changer les forces armées', cette phrase du général de brigade de l'armée dans la réserve Bolívar Meireles est très importante, elle apporte avec elle le changement dont nous avons besoin à faire : organiser le peuple pour changer le Brésil et, par conséquent, les forces armées.

D'autre part, comprendre comment l'extrême droite agit dans les forces armées, légitimée par le discours populaire « les forces armées n'agiront pas sans que le peuple demande <sup>187</sup>». Isso serve para o passado, para todos os golpes militares no Brasil, onde coesão e disciplina com construção de apoio popular significam a estratégia do neofascismo hoje.

Le 1er mai 2021, l'extrême droite, pas encore complètement organisée dans les moules classiques du fascisme « parti/mouvement de masse », parvient à mettre plus de gens dans la rue en pervertissant le 1er mai ouvrier. Malgré la présence physique héroïque de milliers de militants antifascistes, le message de l'extrême droite sous forme de « peuple » à l'extrême droite militaire est donnée « sous forme d'autorisation » pour le coup d'État.

D'autre part, les forces populaires, sous peine d'être vaincues, ont besoin de comprendre les limites de leur action dans le cadre de leurs conditions objectives et subjectives, l'organisation précède l'action et se déroule dialectiquement en même temps que la lutte. Il y a une dialectique organisationnelle entre avant et après dans le pendant organisationnel. Dans les mots d'Anita Prestes :

« C'est dans la lutte elle-même, quand il y a des conditions objectives pour celle-ci, qu'émergent les cadres qui deviendront les leaders et les futurs cadres révolutionnaires capables de diriger le mouvement. Il existe une interaction dialectique entre ces deux pôles. <sup>188</sup>».

La lutte pour l'amélioration de la société appartient à chaque Brésilien et est partagée par chaque rêve individuel qui doit être relié au rêve d'inventer ce pays selon les mots de Darcy Ribeiro et de lui donner un but. C'est là que réside le facteur de cohésion et de mobilisation populaire. L'armée travaille parce qu'elle est solidaire et qu'elle a peur de la perdre.

---

<sup>187</sup> Entretien avec le général Bolivar Meirelles accordé en 2019

<sup>188</sup> Entretien avec Anita Prestes accordé en 2020

La façon de changer au Brésil est de changer cette cohésion, de changer cette discipline, de changer cette construction populaire de la manœuvre capitaliste, pas pour le vernis de la participation populaire, la discipline et la cohésion de la destruction fasciste, libérale ou impérialiste, ce qu'elles signifient au fond capitalisme; mais afin de construire la partie populaire des forces armées de la manière suivante :

à terme, placer la jeunesse dans les académies et les écoles des places, dans la sélection des militaires comme des patriotes, des humanistes et des socialistes. Faire parler nos généraux, nos officiers, nos soldats de réserve d'expériences patriotiques et nationales, humanistes et socialistes progressistes dans la nouvelle société, que le peuple soit des soldats et que les soldats soient des travailleurs. Enfin, un travail de fond critique qui change la société dans la stratégie du pouvoir populaire ; la société change avec les forces armées qui changent la société, et avec la société qui change les forces armées, d'où la nécessité de former des cadres patriotiques, humanistes, socialistes dans les forces armées hors de la société.

En même temps, former des conseils ouvriers qui ont la formation et la disposition stratégique pour assumer le statut de conseils ouvriers de soldats. Il y a possibilité, dans le cadre d'un gouvernement libéral, social-démocrate et même d'extrême droite, de former des conseils d'ouvriers, de communes et de soldats, à partir de simples commissions. Lorsque ces conseils acquièrent une maturité historique, un haut niveau de préparation politique des cadres, ils peuvent être éduqués comme forces actives contre l'extrême droite, alliées aux forces populaires et à la fraction militaires populaire.

En ce sens, nous défendons l'organisation d'un groupe de travailleurs des conseils et des communes comme force d'avant-garde antifasciste dans l'affrontement de l'extrême droite dans les forces armées.

On se souvient de l'expérience, bien que timide, des mesures de sécurité antifascistes des journées de juin 2013. Même si l'on sait que la montée populaire a été faible et qu'elles ont été largement utilisées par les forces réactionnaires. Enfin, la politique de cadre. À ce stade, nous revenons à la construction suivante : la difficulté d'organiser, même beaucoup de communistes pensent que c'est impossible, mais la possibilité existe de surmonter les difficultés objectives et subjectives par l'organisation populaire.



Assurez-vous que les militaires qui travaillent aujourd'hui sous une hégémonie de droite peuvent, dans des conditions idéales, agir de manière neutre et par pression pour adhérer et obéir à la volonté populaire. Construire un mouvement de gauche organisé dans le monde du travail et de l'habitat qui oblige la majorité de l'armée à accompagner sa fraction populaire, pour la préservation de la mémoire des cadres militaires nationalistes et socialistes pour les nouvelles générations ; enfin, après avoir disputé la structure, et disputé la conscience ; l'institution des conseils ouvriers et dans les communes comme structure parallèle pour organiser le pouvoir antifasciste, armer la critique et s'organiser pour armer le peuple organisé.

Conscients que la politique correcte des cadres peut très bien accomplir ces tâches, passons ensuite aux propositions visant à préparer « les cadres » à l'accomplissement de la tâche la plus grande et la plus difficile, qui est d'organiser les travailleurs pour faire pression sur les soldats. Organiser les travailleurs en racontant l'histoire militaire de l'histoire des luttes populaires et de leurs combattants, et enfin organiser les travailleurs et les communes en parallèle pour défendre et construire le pouvoir populaire face aux assauts fascistes, impérialistes et capitalistes. L'extrême droite ne nie pas la guerre des classes, elle veut gagner cette guerre. La victoire de l'extrême gauche a besoin de la conscience historique du prolétariat, stratégique et périphérique, informelle et précaire tant qu'elle n'est pas organisée et en dehors du centre du pouvoir du travail contre le capital pour s'emparer du pouvoir. Organiser, disputer, conquérir pour intervenir en politique ; de la périphérie au centre, dans le mouvement micro-macro communal et ouvrier, local et global, stratégique et de masse.

La politique de classe de l'extrême droite sous le capitalisme est son opération de lutte des classes par d'autres moyens. En face, ce qui est perçu est un discours pour désarmer la classe ouvrière au service de la bourgeoisie libérale ; la politique de paix, de dialogue et de consensus avec les chiens de la bourgeoisie, ses tortionnaires, ses assassins, les criminels de l'humanité désarment la pensée critique des masses et délivrent les travailleurs désarmés des moyens subjectifs et objectifs d'affronter l'extrême droite, mais aussi les libéraux.

La politique de construction de l'hégémonie de la classe ouvrière se construit dans ses espaces les plus stratégiques, parmi eux dans les casernes, dans l'histoire et dans la culture militaire pour le peuple, dans la formation des conseils ouvriers et dans les communes, la construction de la capacité armée de résister au néo-fascisme, en tant que conseils de la lutte immédiate, mais aussi antifascistes armés de critiques anti-impérialistes, et anticapitalistes dans le processus permanent d'armement des travailleurs, une stratégie avec une tactique adéquate pour la défense et construction du pouvoir populaire sur la base d'un pouvoir para-étatique parallèle.

Concordance, mobilisation populaire et temps consacré à un « travail de fond critique » patient, diligent et discipliné ; vaincre l'extrême droite nécessite de s'étendre et de s'enraciner dans les fondations physiques. Cela ne se fait pas en voiture, à vélo, et dans les hamacs, cela se fait en mettant l'accent sur les semelles de chaussures et le dialogue dans les yeux et prend du temps ; et comprend le potentiel de la violence révolutionnaire dans la violence de la périphérie et dans les lieux de travail périphériques organisés stratégiques et précaires. Dans l'histoire des luttes militaires comme histoire populaire, l'effort ne s'achève qu'avec l'occupation du territoire par l'infanterie, l'infanterie c'est le peuple, nous enseigne Machiavel dans la quantité et la qualité de l'art de la guerre.

Concordance et mobilisation populaire pour raconter les histoires des luttes populaires avec leurs protagonistes militaires populaires dans les milieux populaires dans le patient travail de construction du pouvoir populaire. Organisation populaire pour changer les forces armées pour changer les forces populaires dans la dialectique du mouvement micro-macro des travailleurs organisés dans les lieux de travail, les logements et les casernes. Alors que se construit le grand rassemblement de la classe ouvrière et la grève générale, on ne peut échapper au débat de l'union civique-militaire, des milices populaires, des conseils et du message populaire. Le message populaire qui raconte les possibilités de révolte, d'insurrection, de technique depuis son secteur le plus marginalisé, périphérique, massacré. Nous évoquons l'expérience des leaders de la révolte de 'l'Armada' (marine de guerre), où João Cândido, « l'amiral noir », ainsi que d'autres leaders populaires ont pu organiser, mobiliser, affronter et négocier la fin des châtiments corporels, qui étaient théoriquement interdits, mais une lettre morte en pratique ; lorsque le coup de fouet se fait sentir dans la chair, l'effet pédagogique devient plus fort.

Cette histoire et d'autres peuvent être racontées dans chaque favela, périphérie, mouvement populaire, syndicat, caserne. Et de démontrer comment les leaders populaires sont capables de manœuvrer techniquement les navires les plus modernes du monde, de combattre et de négocier avec le pouvoir politique sans officiers traditionnels, d'être des stratèges pratiques et politiques au sens le plus profond. João Cândido, un survivant, héros ouvrier persécuté serait présent ; inspiration et référence pour la révolte et le soulèvement des marins en 1963-64.

La défaite du fascisme, du néo-fascisme ou de l'extrême droite brésilienne nécessite un travail de fond critique pour établir et briser le front social des forces du capital et du travail. Vaincre l'extrême droite demande une force supérieure à celle des forces populaires d'aujourd'hui, une force supérieure à celle de l'ennemi de classe et de ses chiens à la porte ; cette organisation supérieure basée sur la stratégie correcte de construction du pouvoir populaire, la révolution brésilienne, le parti de la révolution brésilienne, et le mouvement qui regroupera les masses autour de ce parti à travers la ligne politique stratégique correcte. Cela implique également une politique correcte des cadres organisationnels ainsi que la question de l'organisation militaire, pour son affectation pratique au conseil d'administration du conflit de classes de la guerre de classe. Ne pas chercher à comprendre comment fonctionne l'organisation des ouvriers-soldats, c'est sortir du débat organisationnel dans son ensemble, et renoncer à comprendre et à intervenir sur la façon dont la bourgeoisie agit pour empêcher l'organisation populaire de mettre son pouvoir en péril.

Compréhension d'intervenir dans la construction d'entente et de mobilisation à contre-courant du système. La pédagogie classiste, la formation et la politique correcte des cadres sont des défis majeurs pour la révolution brésilienne dans les secteurs stratégiques et militaire. Le parti d'avant-garde inséré dans les masses gagnantes de la révolution devra se structurer sur les faisceaux de ses cadres, carrés et soldats, ainsi que sur les ouvriers d'usine, les ouvriers stratégiques des transports, de l'énergie et de la logistique. Mais aussi dans la structuration des communes en périphéries organisées, et du mouvement de l'intérieur vers l'extérieur et de l'extérieur vers le centre, débordent et s'emparent du centre métropolitain économique et politique.

Le parti de la révolution se structurera dans ses rayons et dans le mouvement mobile de ses cadres dans les officiers inférieurs lorsque les conditions objectives et subjectives le permettront ; l'effort populaire de l'extérieur vers l'intérieur peut accélérer ce processus et même atteindre le plus haut niveau officiel, dans la mesure où le processus de prise de conscience et de luttes concrètes progresse de la classe organisée vers la classe dans son ensemble.

La caserne n'est pas en dehors du véritable processus d'entraînement au combat, qui doit être bien suivi et bien fait. Si l'extrême droite parie sur les milices du crime organisé et la police d'État, il faut des milices populaires, et plus encore pour puiser dans la police et les forces armées en fonction de leur composante populaire. Il est essentiel de ne pas fuir, ni de se cacher sous le manteau légal de l'État. Une action renouvelée dans l'organisation militaire populaire pour renforcer les cadres organisationnels générés dans le propre mouvement de l'organisation.

Sur les possibilités controversées de dialoguer avec l'armée parallèle armée dans les périphéries et de construire des convergences. De la même manière que nous avons étudié les possibilités de construire des commissions et des conseils d'ouvriers sur les lieux de travail, et une fraction populaire dans les forces armées ; il faut étudier les possibilités concrètes de construire une commune dans chaque périphérie, favela et appréhender son expérience de pouvoir populaire armé. Il faut penser à contester les jeunes armés dans les communautés sous la forme de la commune populaire ; construire chaque rêve individuel dans la commune connectée dans le contexte du rêve brésilien, et étudier la relation de ces communautés comme un espace possible pour l'individu et le pays. L'enjeu organisationnel de ces communautés va au-delà de la communauté, c'est une commune militaire populaire participative pour générer le rêve d'une nation individuelle et collective.

Chaque commune peut faire son modèle d'État parallèle à partir de sa réalité concrète, il n'y a pas de modèle de cette autonomie coordonnée. Les erreurs et les succès doivent être traités par l'effort d'une avant-garde qui est là pour se former et rester 24 heures sur 24 dans les masses les plus précaires et périphériques, découvrant dans leur culture les réponses pratiques et politiques pour la société socialiste.

Ces exemples sont issus des expériences des quartiers de la Commune de Paris, en tant que la partie la plus nombreuse et périphérique, aux abords de chaque grande métropole du Brésil.

Construisez des ouvriers, des bataillons communaux, rejoignez les militaires, les ouvriers, la communauté dans la force du travail de base critique et de la mobilisation. Il faut réfléchir à la construction de conseils ouvriers basés sur l'habitat périphérique, précaire et informel en situation de conflit, où domine le trafic de drogue ; et d'étudier les possibilités d'échanger ce pouvoir armé du commerce de la drogue contre le pouvoir populaire militaire communal.

Il s'agit d'un ouvrage de sensibilisation qui entend expliquer les objectifs du pouvoir ouvrier à des jeunes hommes armés impliqués dans le business du crime, et présenter les possibilités pour ces jeunes d'être préparés dans la science de la classe ouvrière pour prendre en main leurs communautés et le pouvoir politique de leurs villes de leur implication engagée dans la révolution brésilienne. Le marxisme-léninisme dans son essence est une dispute, un engagement, une conquête organisationnelle.

La formation de l'armée populaire sur le lieu de travail se complète également avec le pouvoir populaire dans les lieux de résidence ; le pouvoir de la coopérative, de l'association, du quartier, de la ville, de l'état et du pays ; un pouvoir populaire qui combine les formes de l'économie, de la politique, des militaires et de la justice ouvrière. Administration socialiste du travail et gestion de la production et de la circulation des biens et des personnes. Il y a un pouvoir militaire potentiel dans la périphérie, dans la jeunesse, dans les cadres armés plus expérimentés des conseils communaux. Objectivement, il existe un potentiel pour construire un pouvoir parallèle en renforçant les syndicats en appui aux comités d'entreprise et aux communautés périphériques. C'est soit ça, soit succombait à ce qu'Hitler a lancé en prenant le pouvoir au centre du monde, sans parler de l'Amérique latine : il a encerclé tous les syndicats et lieux de résistance avec l'armée. L'armée populaire formée par les jeunes de la périphérie et les ouvriers des communes que ne sont pas pressés de s'organiser, par milliers/millions peut être l'avant-garde s'il y a un travail critique de terrain (de base). Il existe des similitudes dans l'organisation des lieux de travail et des logements armés dans les conseils ouvriers et du logement par la vraie milice populaire.

Il existe également des expériences en Amérique latine et elles doivent être étudiées plus avant. Au Brésil, il y a un pays à voir avec la construction de maisons, d'hôpitaux, d'écoles, de transports, de sécurité, de loisirs, de culture et d'environnement équitable. Ces jeunes, une fois armés, préparés et sensibilisés, pourraient garantir l'accès à chacune de ces choses à tous les travailleurs brésiliens ; des communautés les plus périphériques en tant que « comuneros », travailleurs communautaires et communistes, soldats, en tant que milices populaires organisées en culture et histoire, culture et histoire militaire par le pouvoir populaire.

Il faut réfléchir aux formes d'empowerment des jeunes de la périphérie, non pas sous la farce du libéralisme social, mais de sa pleine puissance à travers la révolution socialiste, qui fait la rupture définitive entre périphérie et centre à travers la destruction de la ville ségrégué par la révolution urbaine selon Henri Lefebvre.

La jeunesse périphérique, armée ou non, est la base des grandes métropoles, ses pieds et mains ouvriers sont la base de l'armée brésilienne et peuvent aussi être la base révolutionnaire de la commune et de la masse dans les régions métropolitaines. En fin de compte, l'assaut final contre les commandements de l'armée réactionnaire à l'est doit être mené de la périphérie vers le centre à travers les conseils des ouvriers militaires populaires et les communes populaires en coordination avec la fraction populaire des forces armées. La révolution haïtienne, la guerre populaire, l'équation militaire populaire.

Les dirigeants travaillent sur un travail de base critique patient et quotidien et déplacent les forces populaires à travers la modification, la maturation et l'élévation de la conscience. Ce mouvement des forces populaires, des cadres et des masses elles-mêmes renforcera à son tour de nouveaux processus de sensibilisation, pour la formation d'un Parti révolutionnaire, découlant de l'ensemble des stratégies pour la révolution brésilienne et de l'ensemble de l'organisation des forces qui construisent cette révolution ; ses forces sont aussi militaires et leur fraction révolutionnaire constitue le Parti révolutionnaire. Cette organisation et mobilisation ne peuvent pas se faire dans l'urgence, elle demande beaucoup de patience, elle ne s'organise pas uniquement pour résister, mais pour défendre, combattre et avancer.

L'objectif est d'avancer, de vaincre avec robustesse, organisation ; persistance à avancer dans le travail, la commune et la caserne. En ce sens, l'organisation pour changer la société est la même organisation pour changer les forces armées et vice-versa. Avancer dans l'agitation et la propagande des masses militaires populaires alors que nous avançons dans le travail critique de base des travailleurs. Combattre ceux qui ont de l'influence et contrôlent les médias, qui contrôlent les travailleurs et les jeunes, le retard culturel, dénoncé par Luiz Carlos Prestes, qui rend ce processus encore plus difficile, mais il est lui-même nécessaire et doit être fait. Étudier le marxisme comme science de la classe ouvrière et étudier le Brésil, disait Prestes en prison, la conviction scientifique de la justesse de la cause pour laquelle on se bat, même concrètement quand on participe à la lutte. Car c'est au conseil d'administration de discuter collectivement où, participation, et d'étudier le secteur militaire ; la force, le lieu, la manière d'organiser.

La conduite de la question militaire, y compris la formation de la fraction, doit obéir à la logique de l'organisation révolutionnaire ; pas de compromis avec les programmes à service de coups d'État, qui placent l'armée au service de l'impérialisme.

Les alliances se construisent avec les bases de masse, s'il n'y a pas de base de masse, il ne devrait pas y avoir d'alliance, mais les énergies doivent être dirigées pour organiser la masse à partir de ses secteurs les plus stratégiques. Le message du pouvoir populaire invite chacun à ajouter, mais le programme de la révolution brésilienne n'est débattu qu'à partir des cadres de la masse, pour y être opéré à partir de ses bases organisées. L'organisation n'est pas différente dans la caserne, la commune et le travail.

L'action sur les fronts populaires doit pointer vers l'alliance socialiste, y compris pour être opérée dans les milieux militaires ; les cadres du milieu militaire opéreront l'action en milieu militaires. D'où l'importance que les ouvriers et les cadres communaux soient des cadres militaires et que les cadres militaires soient des ouvriers et des cadres communaux organisés en conseils. Des cadres politiques prêts à défendre le pouvoir populaire auprès des conseils sur les lieux de travail, des communes, des casernes et dans les masses. Il ne s'agit pas seulement d'une stratégie pour changer la composition des forces armées à travers la stratégie de la faction, mais théorie et pratique pour changer l'ensemble des forces armées à partir des ouvriers et des communes.

Seule la victoire finale change la caserne et son programme d'enseignement pour qu'ils soient nationalistes et socialistes, et des changements profonds sont nécessaires dans la structure du pays ; un changement profond dans la société à un changement profond dans l'armée.

C'est pourquoi l'histoire des luttes populaires et du socialisme doit être racontée là où c'est possible. Là où il y a des travailleurs, dans les communes et dans les espaces militaires dans la mesure de chaque possibilité. Dans l'histoire de la guerre totale pour raconter l'histoire de la guerre impérialiste de la Seconde Guerre mondiale, à la fois du peuple chinois contre le fascisme japonais et du peuple soviétique contre sa propre extermination par le troisième « reich » en Europe de l'Est. Les leçons de l'organisation militaire populaire sont des leçons historiques et actuelles sur la façon de frapper les bases du capitalisme en frappant l'avancée du fascisme avec les bases organisées ; résister, organiser une défense en profondeur par l'accumulation patiente, l'accumulation pour un moment précis d'une contre-attaque insurrectionnelle, et le 'sale combat de maison en maison où l'ennemi paie le prix fort, la guérilla urbaine qui vise l'objectif final.

L'organisation qui a empêché les villes d'être rayée de la carte pendant la Seconde Guerre mondiale est la même organisation que nous devons utiliser contre le néofascisme au 21e siècle. Avec un parti révolutionnaire, avec un programme révolutionnaire, avec une transformation sociale profonde qui se dirige vers le socialisme, comme une rupture violente, qui s'est manifestée dans le grand sacrifice de Leningrad, Moscou et Stalingrad, et ils servent de modèle pour l'organisation, si nous les combinons avec un travail de fond critique local et latino-américain.

Le choc de masse qui dans nos recherches dans cette ligne «jukovienne» implique la participation de la société dans son ensemble, car lorsque la capacité offensive est supprimée, il faut également supprimer la capacité défensive de l'ennemi. Une organisation des cadres révolutionnaire et des cadres opérationnels doit chercher à rassembler le maximum de force et de pouvoir populaire pour l'affrontement massif, massif, direct et concret comme cela a été fait dans la bataille de Koursk, où chaque camp met tout ce qu'il a.



C'est pourquoi la lutte des classes en tant que guerre de classe amène la lutte des 'noirs', des femmes, de l'environnement, etc. « La division de l'espace dans les tranchées transforme les priorités ».

Les priorités organisationnelles des cadres sont : le travail d'organisation des ouvriers manufacturiers, des ouvriers stratégiques, des transports, de l'énergie, de la logistique, des soldats. Le potentiel organisationnel dans l'organisation communautaire, 'comunera', communiste dans la communauté, par l'aspect communautaire spatial périphérique, par la stratégie de prendre le centre et de commander l'avancée périphérique vers le centre, se matérialise dans les travailleurs qui peuvent assumer leur condition de pouvoir sur les lieux de travail en tant que les conseils armés antifascistes. Travail au travail, dans les casernes et dans les communes enrichies par la jeunesse militaire communale armée, préparée comme avant-garde dans la mission de construction de l'armée civile et non bourgeoise, renforcée par l'élément de masse. Ces possibilités peuvent être étudiées comme des possibilités concrètes dans la stratégie de construction du pouvoir populaire, sous la forme d'un travail de fond critique, dans l'action opératoire pratique théorique de la révolution brésilienne.

Du cœur de l'organisation politique des cadres : étudier, discuter et débattre des idées, faire preuve d'équité, dans un travail critique et une présence à la base ; préparer les forces politiques à la montée, par des avant-gardes et des cadres en petits détachements ; organiser, accumuler, jusqu'à arriver à l'assemblée générale, la grève générale insurrectionnelle.

De la même manière, des conseils sont construits, des histoires de luttes militaires populaires sont racontées et des résumés du pouvoir populaire dans son ensemble sont racontés. Déplacer le centre militaire vers des formes périphériques nationales et humanistes, avec pour mission de préparer la gauche socialiste. On parle du possible temps nécessaire dans l'urgence du temps. L'importance séminale, nucléaire, organisationnelle dans la base organisée et générale se trouve dans le cadre organisationnel syndical, communautaire, militaire, populaire de la révolution brésilienne dans le contexte latino-américain.

Du cœur de l'organisation politique des cadres : étudier, discuter et débattre des idées, faire preuve d'équité, dans un travail critique et une présence à la base ; préparer les forces politiques à la montée, par des avant-gardes et des cadres en petits détachements ; organisateur, accumulateur, jusqu'à arriver à l'assemblée générale, la grève générale insurrectionnelle.

De la même manière, des conseils sont construits, des histoires de luttes militaires populaires sont racontées et des résumés du pouvoir populaire dans son ensemble sont racontés. Déplacer le centre militaire vers des formes périphériques nationales et humanistes, avec pour mission de préparer la gauche socialiste. On parle du temps possible nécessaire dans l'urgence du temps. Le séminaire, nucléaire, organisationnelle dans la base organisée et générale a précédé l'organisation syndicale cadre, communautaire, militaire, populaire de la révolution brésilienne dans le contexte latino-américain.

Le travail d'organisation politique en tant que politique correcte des cadres militaires est construite avec une connaissance approfondie du Brésil, du marxisme, de l'histoire de l'humanité et de la réalité concrète des travailleurs dans la lutte de la lutte concrète. L'habileté pour connaître la caserne est la même pour connaître le Brésil, la science de la classe ouvrière et tout ce qui est humainement humain ; pour combattre les phalanges des corps d'officiers, les généraux et tous ceux qui croient à une "bouteille à bite", nient le vaccin ou occupent par opportunisme des milliers de postes dans le gouvernement d'extrême droite.

Le travail d'organisation politique en tant que politique correcte des cadres militaires est construite avec une connaissance approfondie du Brésil, du marxisme, de l'histoire de l'humanité et de la réalité concrète des travailleurs dans la lutte des classes concrète. L'habileté pour connaître la caserne est la même pour connaître le Brésil, la science de la classe ouvrière et tout ce qui est humain ; pour combattre les phalanges des corps d'officiers, les généraux et tous ceux qui croient à une « bouteille à bite », nient le vaccin ou occupent par opportunisme des milliers de postes dans le gouvernement d'extrême droite pour diviser la force populaire.

La conjoncture doit être comprise dans la structure et l'histoire de l'armée au Brésil dans le contexte de l'Amérique latine. Ce qu'il faut faire fait partie du contexte de la révolution brésilienne dans le contexte de la révolution latino-américaine. Ce qu'il faut faire aujourd'hui est placé comme une tâche générale dans le cadre de ce qu'il faut faire dans l'organisation militaire de la lutte des classes brésiliennes.

Le travail de formation relie les travailleurs dans leur culture et leur histoire immédiate à l'histoire et à la culture de la classe, et aide à mieux outiller les cadres organisationnels dans le mouvement critique de leur praxis organisationnelle. Il ne suffit pas de mieux armer les ouvriers, les communes et les soldats, mais il faut apprendre à tirer et enrichir le processus culturel historique, militaire et populaire dans les mêmes processus d'organisation de la lutte syndicale, populaire et communautaire.

La construction d'une union civique, militaire et populaire nécessite un processus de changement sociétal qui ne s'achève que dans le changement de la société socialiste. Changer profondément l'armée signifie changer profondément la société, mais dans le processus de changement de société, il est nécessaire de "faire bouger les forces populaires", y compris dans les casernes, pour une stratégie et une politique correctes des cadres avec l'armée basée sur le mouvement ouvrier. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un changement total de la société modifie l'armée, mais agir dans une pratique organisationnelle générale, centrée sur l'organisation militaire.

Là où il est le plus difficile pour l'organisation de la révolution brésilienne dans la société, c'est ce qui semble être le plus difficile pour le personnel organisateur dans le travail d'organisation de la stratégie de création du pouvoir populaire. Il s'agit d'un travail à développer de manière critique avec la jeunesse périphérique en raison de sa condition stratégique dans le changement de composition de la base militaire ; il s'agit d'un travail de construction des histoires des vétérans en tant que représentants de l'histoire militaire populaire ; et essentiellement c'est un travail professionnel qui devra entrer, s'infiltrer et vivre la caserne 24 heures sur 24. Le processus critique de travail préparatoire n'est efficace que s'il est mené par des professionnels de l'organisation dans les casernes, dans les lieux de travail stratégiques et dans les espaces de vie communautaires. Les forces conservatrices de flanc produisent même une infime fraction de professionnels militaires nationalistes, démocrates, populaires et socialistes.

La spécialisation du travail du cadre organisationnel révolutionnaire sur le lieu de travail, dans les communes et dans les casernes est la tâche d'étudier la science de l'organisation politique des cadres. L'étude spécifique dans le mouvement général du processus d'organisation de la commune, du secteur de la production, du transport, de l'énergie et de la logistique, également dans le secteur militaire, par l'étude de l'organisation politique des cadres organisateurs. L'étude de l'outil organisationnel, une étude de prise de conscience, de construction de conseils de soldats.

La même étude développée dans le lieu de travail et dans la commune géographiquement positionnée dans le même espace-temps politique organisationnel ; une caserne, un lieu de travail, une commune se profilent devant. Par exemple : la caserne aéronautique à côté de l'aéroport international et le village militaire d'Ilha do Governador à Rio de Janeiro est entourée de communautés, de favelas et de travailleurs des compagnies aériennes organisées en syndicats. En ce sens, l'étude spatiale organisationnelle et l'étude du processus de formalisation et du lien organisationnel de la révolution brésilienne sont ajoutés.

Enfin, nous passons à l'étude du cadre d'organisation militaire pour l'organisation des liens de caserne : cohésion, discipline éthique et professionnelle qui renvoient aux liens associatifs dans le milieu de travail militaire et militaire populaire ; les liens associatifs dans les lieux communaux de la jeunesse périphérique avec la même logique du lieu associatif communal militaire ; relations de travail sous la forme de conseils ouvriers antifascistes. En parallèle étudier les liens associatifs de la prise de conscience et de la formation des conseils dans le processus. Étudier la stratégie de construction organisationnelle spatiale combinant caserne, syndicat et commune, avec des cellules séparées et connectées. Et, enfin, la construction du lien avec le mouvement de la révolution brésilienne, la reconnaissance de la structure organisationnelle, de son soutien formel, du lien des luttes et de la conscience collective de construction du programme de la révolution brésilienne.

Le processus politique, économique, socio-environnemental de formation des cadres militaires dans les bases organisées par les cadres organisationnels, se matérialise dans l'éducation au-delà de la formation.

Le processus politique que cherche une formation au-delà de l'information, des études dans le développement de la formation et de l'éducation du soldat travailleur la capacité de penser. Capacité à réfléchir sur le fonctionnement de la société, à développer une théorie transformatrice de l'environnement militaire, communautaire, national dans le contexte latino-américain, antifasciste, anti-impérialiste et anticapitaliste; de la connaissance à l'action, de proposer des choses et non d'accomplir des tâches comme quelqu'un qui suit des ordres. Sous une nouvelle discipline populaire, humaniste et socialiste pour comprendre la hiérarchie comme une tâche pour ceux qui l'exécutent. La manière d'agir, de convoquer, de planifier, de diriger en soldat ouvrier toute mission présentée collectivement, pour servir la commune, les travailleurs et l'humanité.

Un soldat avec un sentiment ouvrier et une inquiétude révolutionnaire peut combiner la pensée collective et individuelle dans le mouvement internationaliste national. Un travailleur qui explique la situation à un autre travailleur. Qui a la sensibilité de comprendre que la guerre révolutionnaire et la rupture sont des tâches du socialisme, et que le socialisme s'effondre sur le front social. Ce front social se construit à travers la critique du travail de base et de l'action pratique dans les lieux de travail organisés, les communes et les casernes.

Comprendre l'histoire du socialisme comme une victoire contre les forces capitalistes, sans le fausset de la démocratie bourgeoise chanté par le ténor payé par la bourgeoisie. Sensibilité pour comprendre que la solution des problèmes est dans la praxis, dans la base organisée et dans le respect du temps/espace de maturation et d'élévation de conscience pour agir en lutte des classes dans la ligne de guerre de classe. On ne peut pas parler de conseils dans son sens le plus large et le plus large de construction du pouvoir sans ouvriers, soldats et communes armées ; des soldats organisés avec la classe ouvrière. Comprendre le caractère d'une mégalopole métropolitaine, mais sans renier pour armer le terrain. Le mouvement urbain métropolitain est complété lorsqu'il rejoint le mouvement rural. Même si plus de 80% de la population brésilienne vit dans les villes, il y a une tâche à la campagne. La transformation de toute théorie dans la pratique dans son sens le plus large en tant que théorie et pratique dans les casernes ne peuvent être effectives qu'avec la victoire finale du socialisme, mais la combinaison théorique et pratique dans la stratégie de construction du pouvoir populaire sont des tâches en suspens de construction socialiste dans les casernes.

Et dans son processus d'accompagnement à l'extérieur de la caserne. Le socialisme commence une nouvelle histoire de casernes populaires avec des forces populaires à la tête, qui ne sont plus dirigées par le capital. Une politique de cadre correcte soumettra la théorie au soldat-ouvrier sur les opportunités acquises pour une telle action. Il prendra la théorie critique et cherchera à affronter le problème concret pour sa transformation et son dépassement ; aidera à construire une base organisée avec ceux qui partagent le chemin, en aidant la transformation théorique et pratique en un travail de base critique. Le document presque inconnu du bilan de l'ALN, conservé dans une archive à Milan, document de la tendance léniniste de l'alliance de libération nationale ; une autocritique nécessaire qui détermine les leçons de la défaite de l'ALN en regardant l'équilibre historique du PCB, et avant les communistes comme un cumul de toute la lutte armée et non armée au Brésil.

Le dernier congrès du Parti communiste cubain PCC inspire la politique des cadres organisationnels des conseils ouvriers, des commissions ouvrières, des communes et des soldats. Les ouvriers, les 'comuneros', les militaires quand ils connaissent le processus de construction des conseils, constitués d'amis, de cousins et de frères ouvriers, les reconnaissent comme quelque chose de proche. Modestes et humbles devant leurs pairs, reconnus dans la base populaire organisée par les qualités et vertus efficaces pour vaincre le capitalisme. « Superposer le collectif sur soi » ; la qualité des forces collectives comme forces militaires.

Ténacité et fermeté face à l'ennemi, ténacité aussi à surmonter les défauts, à assimiler toutes les grandes maximes de la doctrine de la cohésion et de la discipline militaire. Changez tout ce qui doit être changé, construisez des ponts, des chemins de fer, des autoroutes, des ports, des maisons, des hôpitaux, des écoles, travaillez pour le peuple. La capacité d'agir dans des conditions défavorables doit servir à surmonter les conditions défavorables dans lesquelles vivent les travailleurs. Sa mission peut faire que l'armée se reconnaisse dans le peuple depuis des temps immémoriaux. Ce qui a commencé par une analyse de l'essence militaire se termine par une analyse militaire populaire<sup>189</sup>.

---

<sup>189</sup> <https://pt.granma.cu/cuba/2021-04-17/relatorio-central-ao-8o-congresso-do-partido-comunista-de-cuba>

Posséder un soutien logistique et des conditions autonomes pour comprendre et accomplir la tâche. Volonté d'écouter, prendre le temps d'écouter les autres et d'être sage, absorber pour vraiment débattre en écoutant d'abord, cultiver la capacité de construire un consensus et d'analyser la conjoncture, la situation concrète.

Voter après pouvoir s'entendre et écouter, ce qui fait le travailleur dans la société fait aussi le soldat. Chaque soldat et ouvrier a besoin de l'école de la diplomatie, même pour briser la diplomatie de la bourgeoisie, il faut l'étudier et la vaincre.

La science de la guerre de classe ouvrière peut être un sujet dans la formation des ouvriers soldats à la diplomatie de guerre de classe.

La possibilité de demander des conseils pour améliorer ce que je ne sais pas et savoir ce que je ne savais pas fait partie intégrante de la formation militaire, en apprenant des plus anciens, et peut être pratique dans les conseils ouvriers, communaux et militaires. Étudiez, étudiez la science, étudiez la science du travail et étudiez la science militaire. Savoir penser, et encore une fois ne pas s'atteler à la tâche en toute connaissance de cause, agir collectivement, il n'y a pas d'individu avec une vérité absolue, nous apprend le milieu militaire, être une culture communale et ouvrière.

L'armée travaille déjà dans un grand conseil ouvrier. Apprenons cela. En ce sens, profitez de l'apport de chacun, non pas comme une masse amorphe, mais organisée et vivante dans la solution du problème. Avant d'exercer le poids de la masse, exercez le poids de la conscience. Stimulez une volonté et une passion pour vous préparer constamment, pour remettre en question le monde et vous-même et vous préparer. Le savoir militaire populaire peut être amené à se questionner collectivement sans rompre la discipline.

Pour diriger et être dirigé, le processus d'apprentissage est constant, on n'arrête jamais d'apprendre, des connaissances que vous pensiez être utilisées d'une manière seront désormais utilisées d'une autre manière. Il y a des leçons permanentes dans l'histoire militaire et populaire : après l'affrontement de masse sur la « ligne joukovienne », nous pouvons déjà contourner les poches de résistance et « aller à Berlin ». La victoire soviétique de l'Armée rouge nécessite une solide formation politique supérieure.

La voie finale de la révolution brésilienne saura contourner les obstacles avec polyvalence. Sur le chemin, il y a beaucoup d'obstacles, plus à surmonter qu'à surmonter, et cela montre qu'il a fallu apprendre à se battre d'une manière différente de la défense du système. L'enjeu de savoir qui se défend contre le système est de cerner l'objectif, et qui attaque pour le dépasser. Par conséquent, la connaissance organisationnelle de ceux qui attaquent le système avec les masses est simplifiée, et ce qui était utilisé auparavant pour défendre, sera désormais utilisée par les travailleurs pour attaquer, l'image bouge plus facilement.

Le savoir traverse la masse organisée plus facilement pour attaquer que pour défendre, et plus facilement pour défendre que pour résister. L'énergie de la victoire est plus facilement divisée que la construction de la défense sur une longue distance en profondeur jusqu'à la contre-attaque sur la « ligne Jukovienne ». Le savoir est partagé par les cadres, par la base organisée et inséré dans les masses. Dans l'attaque, la connaissance coule, l'image de l'objectif coule. En défense, il y a un long travail d'organisation critique contre le système. L'objectif est la stratégie organisationnelle dans la politique correcte des cadres à soutenir, à agir dans les moyens militaires conscients du 'terrain miné' que le spécialiste peut parcourir.

Si tout le monde est un cadre de cadres, ce sont des cadres pour former des cadres, le faisant avec une grande responsabilité. « Nous sommes des cadres qui formons des cadres ». Un cadre qui ne forme pas de réserve pour prendre sa place dans la mission n'a pas été préparé comme cadre, car il ne peut être indispensable à l'accomplissement de la mission, qui est collectif. Le milieu militaire est collectif, « nous espérons avoir des camarades meilleurs que nous pour réussir dans le plein exercice de cette action ». Plus que jamais, le formateur et éducateur, le cadre organisationnel dans le milieu militaire n'a pas les connaissances conservées et non le pain, les restes ne sont pas partagés si l'objectif est de diviser le monde, les militaires qui aspirent à contribuer avec une humanité qui les surmonte vont aussi surmonter le capitalisme.



L'armée se surmonte lorsqu'elle comprend mieux la tâche d'organisation dans l'endroit le plus difficile, le message organisationnel devient plus facile en comprenant la pensée militaire de surmonter pour appliquer cette stratégie. Si nous défendons, accumulons et avançons, nous nous améliorons, et si nous nous contentons de battre en retraite et de résister, sans construire une stratégie de défense profonde, nous serons vaincus et anéantis dans l'avancée ennemie.

Nous vivons une situation de désarmement organisationnel militaire avec le virage à droite des militaires qui précèdent la période de désarmement organisationnel des 40 dernières années. La tâche continue pour les cadres opérationnels de la révolution brésilienne qui, une fois préparée, agissent dans la juste stratégie du mouvement syndical structurel pour la commune et la caserne. La centralité est le travail, agissant dans la lutte de masse, aidant à élever la conscience des travailleurs.

Ce mouvement ne se produit que lorsque les cadres sont dans les luttes concrètes, contribuant à transformer la base générale en une base qualifiée et organisée. Cela n'est possible qu'avec un travail de base critique permanent, patient, diligent, il n'y a pas de temps pour ce travail, surtout dans l'armée ; mais la préparation en action. Les parapluies syndicaux de classe, les cadres, le programme organisationnel sont des pépinières communales et militaires, dont le message est de construire la souveraineté et l'autodétermination.

Une armée nationale populaire avec des principes de souveraineté et d'autodétermination : le néo-fascisme et les libéraux ne peuvent échapper à cette maxime sans renier le simulacre de ce qu'ils prétendent défendre. En ce sens mise à part, la fraction populaire s'arme d'une vérité de souveraineté et d'autodétermination avant de s'armer d'humanisme et de socialisme, et apporte quelque chose de plus immédiat au peuple. Il y a la possibilité de l'immédiat populaire et de l'objectif historique avec la médiation de l'autodétermination nationale ; ainsi se trouve le principe de la recherche de la fraction militaire populaire. À leurs côtés, il y a la préparation de l'ouvrier, il y a la défense de l'histoire militaire comme histoire populaire, et il y a la construction des conseils et des communes dans la construction du pouvoir stratégique. Le cadre organisationnel fonctionne avec la pratique d'idées qui s'affrontent à la base ; il y a un espace d'intimité silencieuse dans la caserne propice au débat approfondi des idées.

L'organisation de la stratégie militaire populaire depuis le cadre organisationnel jusqu'à la base organisée, partie du programme en marche pour attaquer le pouvoir, pour fusionner avec le peuple. La structure, le cadre, le mouvement local en Amérique latine doit provenir de la partie la plus avancée du mouvement populaire et agir comme la partie la plus avancée.

Puisse son action s'opérer entre le néant où beaucoup disent aujourd'hui qu'il est impossible d'agir, l'organisation militaire, passer par l'organisation syndicale, populaire, et atteindre la commune révolutionnaire pour flanquer la pensée militaire conservatrice unique. L'organisation syndicale de classe populaire, les partis et le parti de la révolution ; dans le mouvement populaire révolutionnaire et la structure comme parapluie révolutionnaire. Ce parapluie abrite également l'organisation militaire, les mouvements, la commune et d'autres syndicats.

Le mouvement révolutionnaire est la révolution micro-macro lorsqu'elle est comprise et opérée sur le lieu de travail, dans les communes et dans les casernes. Le parapluie de classe révolutionnaire doit inclure l'organisation militaire révolutionnaire nationale classiste et micro macro-révolutionnaire latino-américaine, car elle détient l'objectif national immédiat dans le contexte régional ; et de cette manière, il peut échapper à la boîte impérialiste et produire une révolution brésilienne dans le contexte latino-américain à partir d'une action organisationnelle locale.

En 2019, nous sommes allés au Venezuela pour interviewer des militaires de carrière et des miliciens. Certaines observations sont valables à cet égard. D'abord : la distance entre les milices populaires et les institutions des forces armées était la plus petite possible, comme si nous vivions au temps des soviets de soldats dans la révolution post-russe. Deuxièmement, les « miliciens » du point de vue syndical, communautaire et militaire tous confondus, ils savaient le but de ce qu'ils faisaient. Enfin, l'humanisme du général deux étoiles que nous avons interrogés, reçut un groupe de syndicalistes, passé une journée avec nous, montré des installations militaires, mangé avec nous, parlé du peuple en homme du peuple. Pour ceux qui sont habitués aux forces armées brésiliennes, ce comportement est quelque chose de très différent de ce à quoi nous sommes habitués.

« Je suis un représentant du peuple. En tant que général de l'armée bolivarienne du Venezuela, mon travail consiste à construire des milices populaires capables d'organiser l'infrastructure du pays en cas de guerre, de préparer ce corps auxiliaire à la lutte contre l'envahisseur extérieur ennemi et, en temps de paix, de rendre l'ensemble des forces armées et des milices pour coopérer au développement du pays, en agissant là où l'infrastructure est faible et en servant notre peuple là où cette structure est la plus fragile<sup>190</sup>»

« Je suis syndicaliste et milicien. Au sein du syndicat, mon travail est l'organisation des travailleurs du secteur des transports. Dans la milice, c'est organiser les ouvriers d'un point de vue militaire. Dans les deux, il y a un but. Dans les deux cas, nous construisons en temps de paix et nous nous préparons à accomplir ce que le président Chavez nous a demandé de faire, la défense de la révolution de notre peuple <sup>191</sup>»

« J'appartiens à la communauté. Il n'y avait rien, pas d'eau, pas de nourriture, pas de citoyenneté. La milice nous a donné l'occasion de garantir tout cela, les biens de la citoyenneté et les biens du pouvoir populaire. Nous avons dans chaque communauté le germe d'une commune qui est habitée par des milliers de miliciens. Et ainsi nous construirons un nouveau Venezuela <sup>192</sup>»

---

<sup>190</sup> Entretien numéro 1 avec un général 2 étoiles en juin 2019 caracas

<sup>191</sup> Entretien numéro 2 avec le syndicaliste du secteur des transports (chauffeur de camion) et membre de la milice bolivarienne en juin 2019 caracas

<sup>192</sup> Entretien numéro 3 avec le leader de l'association des habitants d'une des favelas de Caracas et membre de la milice bolivarienne en juin 2019 caracas

## Conclusion du neuvième chapitre

Dans ce chapitre, la critique la plus importante est le fait d'une politique de priorisation de la part des militants les plus qualifiés, sur le territoire/temps, qui sont incapables de tourner leurs forces collectives vers le côté le plus important avant, après, et surtout sur ce qui est le plus important pour la classe ouvrière à Rio de Janeiro aujourd'hui : dans les structures les plus stratégiques des catégories les plus stratégiques, et d'autre part dans les périphéries de la classe où se trouvent les travailleurs massifs les plus précaires, à l'exception de la tâche la plus importante d'organiser la place la plus difficile dans l'organisation des travailleurs urbains et ruraux et des soldats. Il n'y a rien à dire sur l'impossibilité d'organiser les ouvriers militaires, mais sur la difficulté. Cette difficulté se résume à la construction du pouvoir populaire, sous la forme de la construction du pouvoir civique militaire. notre défi dans cette enquête était très grand dans la mesure où nous devions chercher à interviewer des soldats capables de parler de la révolution brésilienne et de la révolution latino-américaine, sans renoncer à parler des problèmes concrets de ces ouvriers. Et cela n'a été possible que parce que nous avons cherché des expériences cubaines et vénézuéliennes, d'où l'importance du contexte latino-américain.

Après toute l'investigation de le début, en étudiant la centralité et en faisant également une analyse critique de l'organisation existante, nous sommes en mesure de prouver qu'il existe des facteurs prioritaires « critiques » de l'organisation à Rio de Janeiro. En réalité, il y a quatre priorités spécifiques pour la région métropolitaine et dans chaque territoire et chaque période, cela peut être différent, mais dans la montée de luttes de la région métropolitaine de Rio de Janeiro entre 2012 et 2017, il y a quatre priorités organisationnelles « quadri prioritaire » : les structures de référence où se trouvent les travailleurs les plus stratégiques ; des travailleurs dont la centralité stratégique est aussi spécifiquement métropolitaine à Rio de Janeiro; les travailleurs et la masse précaire de la périphérie ; et enfin les soldats dans le cadre des forces de sécurité. Les catégories stratégiques, principalement dans le secteur des transports et dans celles-ci, les chauffeurs de bus sont les priorités de l'organisation stratégique. Les structures syndicales stratégiques, avec travailleurs fortes et stratégiques, non financées par les employeurs ou les gouvernements, renforcées par leurs bases sont celles qui ont une priorité dans l'organisation, pour leur caractère de référence pour d'autres catégories stratégiques, et servent de parapluie pour les plus faibles et les moins conscients de la classe ouvrière dans sa périphérie, la précarité et l'informalité.

La troisième priorité, comme nous avons pu le prouver avec les "études pétrolières", est justement d'utiliser la structure de référence pour abriter et protéger, en organisant les syndicats les plus fragiles, les mouvements populaires, la jeunesse, et la partie la plus détruite par le système, mais qui recèle un potentiel d'explosion populaire et massive. La construction d'une armée de plus en plus populaire ne peut pas manquer d'une stratégie d'une structure pour le pouvoir populaire. L'enjeu de la révolution brésilienne face à la question militaire est aussi de penser un pouvoir militaire populaire, qui s'unisse au pouvoir populaire des usines, des lieux de travail, des communes et des lieux de résidence, et du pouvoir populaire lui-même en tant que concept.

La société, les communistes et les socialistes ne veulent pas débattre de la révolution brésilienne dans la caserne parce qu'ils pensent que c'est une pièce sombre et ont peur d'y aller, car la pièce est vraiment sombre et ils sont armés. Les forces armées réactionnaires de plus en plus impopulaires dominent cet espace et blâment la gauche, qui s'aliène de plus en plus de cet espace ; la gauche doit approcher l'institution en remettant en cause sa ligne politique putschiste et impopulaire des militaires qui le dirigent. Étudier davantage le militaire, c'est un enjeu central du débat sur la révolution brésilienne. Les thèses militaires classiques de Lénine, de Werneck et d'autres sur la dispute entre des militaires à la base, dans les casernes et dans la société sont toujours valables. Les principes de guerre populaire et de guerre de mouvement de la colonne Prestes qui ont inspiré Mao Tse Toung et Fidel Castro, dans le génie de la guerre prolongée de Mao et de la guerre populaire de Castro, restent valables ; les principes de Mariguela sur la nécessité de la guerre urbaine sont également toujours valables, et tant dans l'approfondissement de la politique des cadres que dans la politique de masse.

La quête d'une puissance militaire populaire commune doit être étudiée à la fois dans les grandes expériences populaires mondiales depuis le printemps des peuples en 1848, en passant par la Commune de Paris, les révolutions russes, chinoises, coréenne, cubaine et vietnamienne ; comme dans les expériences inachevées au monde, ainsi que dans les expériences brésilliennes de lutte populaire depuis les grandes révoltes de l'Empire aux 19<sup>me</sup> jusqu'à nos jours dans les conflits micro macro dans les favelas et les périphéries comme dans la lutte pour la terre au Brésil, tout cela est populaire dans l'éducation populaire pour la construction du pouvoir populaire qui est aussi militaire, ouvrier, paysan et communale, une armée populaire formée à la fin par les jeunes de la périphérie et les ouvriers des communes.

Les milices de gauche combattaient déjà les milices de droite dans les années 1930 au Brésil. Il existe des similitudes dans l'organisation des lieux de travail et des logements armés dans les conseils ouvriers et du logement par la vraie milice populaire. Les expériences de guerre en profondeur dans la construction de la défense profonde cristallisées dans la défense, la contre-attaque et le dépassement soviétique dans la Seconde Guerre mondiale, les expériences de mélange des syndicats, d'associations, de communes et militaires dans la construction de milices populaires vénézuéliennes, les comités militaires civils CDR cubains sont des apports d'expériences théoriques et pratiques qui doivent nous servir à étudier la question militaire dans la révolution brésilienne. La question militaire doit être débattue dans les conseils, dans le renouveau syndical comme expérience parapluie et principalement dans la politique des cadres.

Enfin, toujours selon « l'expérience pétrolière », entreprendre un projet d'organisation pour la partie encore plus difficile de la classe ouvrière, les soldats. Notre étude prouve que pour changer substantiellement l'armée, il faut changer la société, mais en même temps, on ne peut pas changer la société sans changer les militaires, et avec eux les forces de sécurité, notamment à Rio de Janeiro. Nous comprenons la difficulté d'organisation du 'cadre prioritaire', mais comme le démontre notre enquête, il y a des époques historiques et des territoires en ébullition où cela a été possible. Dans notre conclusion, prioriser c'est organiser, c'est agir, et agir en priorisant l'organisation en ce qui est le plus important pour l'organisation à Rio de Janeiro est déjà une étape organisationnelle importante. Notre expérience a également prouvé que plus les aspects objectifs sont abordés dans les catégories les plus stratégiques, par la structure de référence, plus il y a de chance d'organiser une action organisationnelle compacte, qui couvre du plus fort au plus faible, du point de vue organisationnel, la classe ouvrière la plus périphérique et la plus dure. Les quatre priorités s'organisent les unes les autres, pour qu'elles soient quatre et en même temps une.

Dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, le cadre des priorités 'quadri-priorités' organisationnelles sont basées sur l'agencement des forces populaires contre les forces patronales sur le territoire et dans le temps, où les quatre priorités peuvent être testées, à la fois, dans la lutte quotidienne et historique. Dans ce que représente pour nous la priorisation de l'organisation des militaires comme le lieu le plus difficile à organiser. La première conclusion est qu'on ne peut pas être absent de ce débat ou de cette contestation : l'organisation des soldats.

La seconde est la difficulté de l'organisation dans ce conflit. Et le troisième, ce sont les possibilités de cette organisation, qui, combinées aux trois autres, ouvrent de nouvelles possibilités organisationnelles : dans les périphéries se trouvent les foyers pour composer de nouvelles possibilités dans les forces armées, il y a beaucoup de nouvelles recrues potentielles dans les périphéries qui pourraient composer la fraction de classe populaire pour aider à l'organisation et aussi d'être des soldats. Nous travaillons avec des possibilités plutôt qu'avec des impossibilités. Mais garder le message toujours vivant que les militaires ne peuvent pas être changés sans changer la société, mais la société ne peut pas être changée sans faire une dispute critique, d'où notre critique de ceux qui refusent de contester l'armée avec les néolibéraux et les fascistes.

*Il faut organiser le peuple pour que le peuple fasse respecter les forces armées au peuple. Il faut prendre en compte les enjeux du problème organisationnel dans les endroits les plus difficiles. Changer la société pour changer l'armée et changer l'armée pour changer la société. L'organisation précède l'action, et se déploie en même temps et dialectiquement que la lutte, l'organisation et la lutte fourniront les cadres, les commissions et tout type de rénovation nécessaires, y compris militaire, de rechercher la fraction militaire légaliste, et principalement la fraction populaire, la fraction pour le pouvoir populaire si l'organisation précède l'action. L'incapacité des cadres, y compris les meilleurs pour faire la couverture organisationnelle et collective correcte des spécificités métropolitaines, qui sont les catégories et les structures stratégiques en priorité, et les périphéries de classes et géographiques; combattre l'incapacité organisationnelle qui n'est pas spécifique, mais c'est général, et cela se traduit par le manque d'organisation, aussi sur le plus difficile. Et plus c'est difficile à organiser, plus c'est exposé, c'est aussi pourquoi l'organisation des militaires dérange tellement ceux-là, que même ce qui pourrait être censé d'être le plus facile est si loin d'être organisé. Les priorités de temps, de préparation et de formation, de discipline et de priorisation des principaux cadres de Rio de Janeiro sont toujours complètement distinctes des priorités répertoriées comme les plus importantes et stratégiques pour la révolution brésilienne. Mais, la transformation de toute théorie dans la pratique dans son sens le plus large en tant que théorie et pratique dans les casernes ne peuvent être efficace qu'avec la victoire finale du socialisme, où la combinaison théorique et pratique dans la stratégie de construction du pouvoir populaire sont des tâches en suspens de construction socialiste toujours dans les casernes, en périphérie, dans les structures stratégiques et les ouvriers, mais surtout avec les militaires, les plus difficiles à organiser.*

## Chapitre X

### La disparition progressive d'une culture syndicale, d'un savoir-faire militant et d'une politique des cadres à travers l'exemple des cheminots

#### Organisation de la formation de la politique de cadres : un enjeu fondamental

Dans le dixième chapitre, le troisième de cette dernière partie, notre préoccupation centrale se situe dans l'investigation de l'organisation politique des cadres. Nous démontrerons comment « l'attaque » capitaliste a contribué à la disparition d'une importante culture, histoire et tradition des luttes ferroviaires. Notre étude correspondrait dans la situation actuelle à l'étude des chauffeurs d'autobus, du fait de la centralité stratégique qu'exerçaient ces travailleurs cheminots, et ils représentent aujourd'hui l'ombre de ce qu'ils étaient autrefois. Nous montrerons comment la disparition progressive de son organisation, de ses cadres, de la force et de la structure de ses syndicats, dans le contexte de la disparité des « savoirs organisationnels ferroviaires », a contribué au changement d'axe stratégique au cours des quarante dernières années, et à l'affaiblissement de la classe ouvrière dans son ensemble.

Dans notre hypothèse centrale de la critique de l'organisation, l'organisation d'une politique concrète des cadres est la partie la plus importante de l'organisation, dans laquelle une construction permanente du renouveau syndical est possible, et la construction de conseils syndicaux, communautaires et politiques des travailleurs, par c'est pourquoi l'investigation des cheminots, dans leur histoire, leur culture et leur lutte occupent une place très importante dans cette thèse et dans ce chapitre qui traite de 'la critique de la critique de l'organisation'. L'axe critique fondamental de ce chapitre est le manque absolu d'une politique organisationnelle de cadres organisationnels, en quantité et en qualité, pour répondre aux défis d'organisation de la construction du pouvoir populaire et de la révolution brésilienne.



Nous admettons l'hypothèse et nous pourrions développer dans l'aspect comparatif avec les chauffeurs de bus, que la disparition de 'l'hégémonie ferroviaire' a des enseignements importants pour l'étude de 'l'hégémonie des ouvriers chauffeurs de bus' dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, au Brésil et en Amérique latine.

Tout comme les cheminots étaient le corps organisationnel, d'avant-garde et de masse, avec centralité, accessibilité et omniprésence sur le territoire brésilien dans le contexte des principales métropoles latino-américaines, et en particulier dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, comme nous pouvions observer au début du premier chapitre - la structure des conducteurs de bus a été construite sur les ruines des cheminots - . Et ceux qui dirigeaient autrefois le groupe de travailleurs stratégiques dans l'analyse critique, la théorie, l'unité et la méthode, aujourd'hui 'peuvent être étudiés' dans les possibilités des chauffeurs de bus. Quand on étudie les cheminots comme grands 'régents' du commandement général des travailleurs CGT, dans le passé, on fait aussi une comparaison stratégique avec le présent ; parce que nous projetons les possibilités de construire 'cette régence' pour les chauffeurs de bus au 21ème siècle, à la fois dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro et sur le territoire brésilien dans le contexte latino-américain, si et seulement s'il y a la construction de l'organisation politique des cadres, pour la construction d'une culture, d'une histoire et d'une lutte de première ligne, où elle puisse procéder à la construction du renouveau syndical nécessaire, à la construction de conseils et à l'organisation politique plus que nécessaire des cadres. En étudiant 'à l'ombre du chemin de fer avec l'histoire des cheminots', nous attirons l'attention sur la 'lumière des chauffeurs de bus'.

Nous partons de l'hypothèse que l'éducation est le résultat de l'organisation politique des cadres, au point de dire : là où il y a formation, organisation, éducateur ouvrier, il y a éducation syndicale, ouvrière et populaire ; et on peut en dire autant de l'absence, car là où il n'y a pas de cadres dans la tâche pédagogique de débattre avec les masses, il n'y a pas non plus d'éducation pour la révolution. Nous partons de l'hypothèse que le manque de cadres détermine le manque d'éducation politique.

Le chercheur a eu une expérience courte mais très remarquable et significative avec le plus grand cheminot de l'histoire du Brésil : Raphael Martinelli, avec l'étude détaillée de sa biographie, à travers leur vaste expérience personnelle et collective, nous pouvons suivre la saga de ces travailleurs dans l'histoire de ces travailleurs

À travers les cheminots au Brésil, nous avons pu expérimenter le parcours d'un exemple d'organisation politique des cadres dans sa centralité, son accessibilité et son omniprésence dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

▪ La 'grève de la parité' comme politique des cadres : culture, unité et référence syndicale

« Pendant trois jours, entre le 8 et le 10 novembre 1960, environ 300 000 cheminots, marins et travailleurs portuaires de tout le Brésil ont croisé les bras. Sa revendication centrale était à la fonction publique du même taux de réajustement appliqué aux salaires des militaires en juillet de cette année. La parité salariale entre les fonctionnaires municipaux et les militaires est un principe respecté depuis 1936. Si le respect de l'exigence de parité touche un ensemble beaucoup plus large de fonctionnaires, des chemins de fer, des ports et ports maritimes, ils ont une plus grande tradition de luttes, ce qui leur permet pour représenter la demande plus large. Dès 1957, les trois catégories s'opposent à la transformation des ports et des compagnies maritimes publiques en sociétés à capitaux mixtes. Dans un manifeste publié en août de la même année, ils divulguent leur unité, 'dans le but d'empêcher qu'il en soit de même des marins et des travailleurs portuaires et, en même temps, de forcer le recul des cheminots, nous maritimes, travailleurs des ports et des chemins de fer, ont signé un 'pacte d'action commune' PAC. En août 1959, les journaux rapportent le front d'une intersyndicale, entre marins, cheminots, ouvriers portuaires et débardeurs (dockers).<sup>193</sup>»

Nous avons déjà discuté de la suffisance et étudié les questions d'unité parmi les travailleurs stratégiques au chapitre VI. Mais nous avons manqué de souligner ce que nous considérons comme le facteur le plus important de la critique de cette construction : la question de l'organisation politique des cadres évaluée à la loupe de notre enquête, comme l'élément principal du déficit organisationnel de la révolution brésilienne. Quand on observe la période classique, on observe les pas de ces cadres par centaines et par milliers dans la 'couture' entre ces catégories stratégiques dans leurs premiers objectifs politiques, de l'intersyndicale des catégories ou de la classe, et de l'union société, dans l'intérêt de leur propre catégorie.

---

<sup>193</sup> BADARÓ MATTOS, Marcelo, MEDEIROS DE FREITAS, Francisco Josué, MONERAT BARBOSA, Juliana, LOMBARDO COSTA PEREIRA, Luciana, TENÓRIO DE ABREU, Paulo, greves e repressão policial ao sindicalismo carioca, 1945 64, Faperj, 2003, Rio de Janeiro, p. 132

Dans l'organisation politique des cadres, comme nous le verrons, l'organisation politique la plus difficile précède l'organisation syndicale de base. La stratégie de construction – la parité de fait – entre civils et militaires va au-delà de la lutte pour une augmentation des salaires, pour une augmentation du nombre de salaires minima et équivaut à un salaire beaucoup plus élevé, dans le cas du Brésil, dans le contexte du continent latino-américain, le salaire d'excellence avec le salaire de nécessité. De plus, il crée des liens de débats et des possibilités de co-construction d'augmentations salariales pour deux secteurs stratégiques.

Les travailleurs des transports et les travailleurs stratégiques comme les soldats s'unissent pour exiger des salaires plus élevés. Ceci est présenté comme une action possible à débattre et à construire, compte tenu des conditions de travail et des infrastructures civiles et militaires nationales, ce qui conduit à la question de la souveraineté dans le secteur militaire et des transports, qui conduit à la pensée brésilienne et à la révolution brésilienne. Par conséquent, il ne s'agit pas seulement d'égaliser les salaires, mais d'assimiler les projets à la pensée de la révolution brésilienne. Pour citer, juste une planification prévisionnelle de construction nationale de navires civils et militaires, de chemins de fer et de ports, d'infrastructures de ponts et de routes sous les bataillons ferroviaires de l'armée dans les chemins de fer et les autoroutes, sans oublier dans les aéroports et l'aviation, ou dans les ports et les voies navigables nationales, tous interconnectés, suffiraient à une planification centenaire, où des générations de cheminots, de marins, de travailleurs portuaires, de travailleurs des compagnies aériennes et de soldats bénéficieraient d'une stabilité d'emploi, de salaires, de conditions de travail et d'une qualité de vie compatible pour toute la famille, avec pour principal, le débat politique sur le contrôle direct des décisions dans la communauté et au Brésil. Unifier le débat dans les milieux civils et militaires pour débattre du Brésil.

Tout cela ne peut se construire sans des cadres dignes de cet objectif. Personnel capable de débattre ou non avec ses pairs militaires ; des cadres qui peuvent débattre à égalité avec la bourgeoisie, avec les juges, les représentants politiques au plus haut degré, et avec le président de la République, sans perdre l'humilité de débattre avec le travailleur de la base organisée ou non.

Il n'y a pas de plus grandes satisfactions dans ce travail de recherche que de pouvoir, donc, étudier ceux qui étaient les plus enracinés dans ce Brésil, qui se sont battus sur chaque pouce de territoire avec la bourgeoisie pour un projet Brésil pour les ouvriers que les cheminots. À travers les témoignages recueillis, on estime que dans le seul parti communiste, le PCB, il y avait environ 500 cadres qualifiés.

« Ma vie a été d'organiser le chemin de fer au niveau national. Des grèves de toutes sortes partout. Nous avons pris une fédération perçue comme bureaucratifiée et policière et nous en avons fait une entité combative. Les circonstances font les hommes, comme elles font les circonstances, et après un an et demi de direction de la fédération, travaillant comme une fourmi, est venue la première grande occasion d'apprendre et d'enseigner comment se font les politiques syndicales et comment allumer la lanterne de lutte des classes. Lors de la proclamation du manifeste, Martinelli a beaucoup transpiré sous la chaleur insupportable de la salle de concerts et a produit un geste fort et intrusif avec ses mains - des manières de chemin de fer. Leadership incontesté, il lui appartenait de faire passer, sous les projecteurs politiques du théâtre, la confiance et la fermeté pour mener à bien les tâches et réaliser des conquêtes contre le mécénat étatique. Sous le regard attentif de ses compagnons, tantôt il serre le poing avec le geste très italien de lever et baisser les bras à chaque phrase prononcée, comme s'ils étaient martelés pour établir la force des mots, tantôt il lit, docilement et lentement, concepts subjectifs, formant des idées objectives. Et il clôt le manifeste, qui encadre à la fois les problèmes immédiats et d'autres de la conjoncture générale elle-même - projetant ainsi un syndicalisme vivant dans l'esprit des masses, à travers un lourd arsenal d'armes politiques, à la lumière de l'idéologie du prolétariat et des expériences. <sup>194</sup>»

J'ai pu interviewer de son plus grand représentant, jusqu'aux cadres les plus humbles, qui ne figuraient même pas dans la liste de ces 500 ci-dessus, les soi-disant «cadres moyens discrets», qui au plus fort de l'hégémonie ferroviaire existaient dans les dizaines de milliers. Cadres impliqués dans la construction et l'exécution de la grève paritaire.

« Les journaux ont publié une note du président de la République Juscelino Kubitschek, dans laquelle la grève était qualifiée d'illégale et, selon les anciens termes de la guerre froide, de 'manifeste subversif'. Selon la note de JK : <sup>195</sup>

---

<sup>194</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, *Estações de ferro*, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 184, 185

<sup>195</sup> BADARÓ MATTOS, Marcelo, *Faberj*, 2003, Rio de Janeiro, p. 132, 133, 144

‘Un rapide examen de la situation suffit à faire comprendre que les grèves tendant à léser les nerfs de l'organisme national, du système de transport et d'autres secteurs liés aux besoins les plus directs de la population obéissent à un plan général appauvrir le pays, affecter le coût de la vie et de l'approvisionnement, faciliter l'attaque contre les institutions démocratiques ». La réponse syndicale serait publiée rapidement et non seulement démentaient les accusations, mais critiquaient aussi la direction de l'entreprise publique, faisant preuve de maîtrise du langage pour interpeller le président. Demísthocles Baptista – Batistinha, président du syndicat Leopoldina – a signé la réponse à JK :

... Le syndicat des travailleurs des compagnies ferroviaires de Rio de Janeiro, défendant les intérêts de sa classe, est moralement et politiquement en mesure de repousser, comme il le fait actuellement, les qualifications injustes attribuées à ses associés par Votre Excellence, puisque les cheminots ils ne sont ni agitateurs ni subversifs. La constitution fédérale garantit le plein exercice de la grève, que les cheminots utilisent de manière pacifique et ordonnée, prétendant éliminer les anomalies actuelles d'une politique dépassée et rétrograde qui a imprimé au chemin de fer Leopoldina subvertissant les mérites fonctionnels et atrophiant les valeurs morales, contribuant ainsi à une augmentation toujours plus importante du solde déficitaire de l'entreprise, générant un discrédit public qui qualifie mal le concept de la politique étatique de relance des chemins de fer nationaux et qui n'intéresse pas les cheminots en le courant »

Le choc des propositions entre les cheminots et le président dans son projet de « modernisation du Brésil » sous la forme de « 50 ans en 5 » montre le degré de préparation des cadres des chemins de fer. Le projet de « modernisation » a finalement représenté la destruction complète de la puissance des chemins de fer, de la destruction de leur travail, et de leur secteur, le secteur le plus important pour l'intégration de ce pays continent, dans le transport de marchandises et de passagers. Seules une culture, une histoire et une lutte avancées pourraient générer des cadres politiques, dirigeants et organisationnels de haut niveau et qualifiés pour être les meilleurs représentants des cheminots. L'excellence des cadres qui ont rendu à la catégorie et à la classe ouvrière leur meilleure qualité et leur meilleure quantité, n'a malheureusement pas réussi à fédérer les forces de la société brésilienne pour éviter la destruction du secteur ferroviaire brésilien qui avait des ennemis de toutes parts : libéraux, de droites nationalistes, mais surtout l'impérialisme et le capitalisme.

« La construction de la grève paritaire a pris quelques mois. Le mouvement a été décidé lors d'une assemblée conjointe des trois catégories, tenue au Théâtre João Caetano, en septembre. Une autre assemblée devait se tenir en octobre et de grands rassemblements rendirent public le mouvement. L'assemblée de novembre était prévue au théâtre.

... À l'intérieur, 5 000 travailleurs se sont réunis, en une assemblée à laquelle assistait le ministre du Travail, qui a déclaré que le gouvernement ne permettrait pas la « coercition » et qu'il avait la force de la « réprimer ». Le ministre a été hué par l'assemblée, qui a rejeté la proposition du gouvernement et a approuvé une grève immédiate. Après le déclenchement, le succès de la grève dépendait d'un très haut degré d'organisation. De la documentation de la police politique, nous avons appris l'existence de trois commandos et de quatre commissions de grève, dont les quartiers généraux étaient répartis dans les différents syndicats des catégories concernées. Des circulaires distribuées par le commandement général aux grévistes indiquaient les procédures à suivre. L'un d'eux contient des instructions pour les grévistes, de ne pas se rendre sur le lieu de travail, d'expliquer le pourquoi de la grève paritaire, d'aller au syndicat, de constituer des comités syndicaux pour passer par des assemblées en quête de solidarité, d'envoyer des membres du commandement à Brasília lors du congrès, de désigner des camarades pour rencontrer le ministre du Travail, appelant les autorités à respecter le droit de grève, appelant les chauffeurs de bus à suspendre les transports, exprimant leur solidarité avec les autres catégories en lutte. Enfin, la note recommandait : « Proclamer la parfaite articulation du commandement de la grève générale et le contrôle total du mouvement, par le même, comme esquissée précédemment, qui préfigure déjà la victoire complète de nos revendications justes et humaines, donc que les grévistes soient cohérents, disciplinés, mais fermes et inébranlables dans leurs objectifs, une situation qui doit rester jusqu'à la victoire finale' <sup>196</sup>»

Ce document historique d'une grève historique démontre l'excellence de la direction de cette grève, on constate que chaque aspect de la grève a été méticuleusement planifié, organisé et exécuté. Les cadres organisateurs sous la forme de cadres politiques issus d'une politique de cadres - les meilleurs cadres - disponibles pour la tâche 'd'égalité des salaires' avec ce qui était, est et dans les conditions actuelles du Brésil dans le contexte latino-américain, reste un niveau d'excellence pour tous les travailleurs au Brésil.

---

<sup>196</sup> BADARÓ MATTOS, Marcelo, Faberj, 2003, Rio de Janeiro, p. 134, 135

L'armée représente la formation professionnelle, la discipline, la planification, la formation et l'éducation, la stabilité, la retraite anticipée pour compenser une vie de rigueur physique et mentale et des salaires à la mesure de la profession. C'est pourquoi les meilleurs cadres de ce pays ont cherché à assimiler salaires, droits, mais surtout à profiter de ce débat avec la classe ouvrière pour penser au Brésil. Lorsque les cheminots planifient cette grève politique, on pense à leur organisation.

L'organisation de l'excellence doit être pensée par nous aujourd'hui, en ramenant les aspects classiques aux aspects contemporains, et en regardant ce document ci-dessus, nous pouvons voir que chaque point des activités ci-dessus dépendait des cadres à opérer. Seuls des cadres en nombre suffisant et de qualité pouvaient opérer une telle grève face à une telle répression. Selon ce même document, environ « 15 000 hommes parmi la police, les marines et les troupes de l'armée ont été détachés à « l'opération paritaire menée pour réprimer la grève ». Notre premier constat est que l'organisation politique des cadres est très importante pour la construction de toute analyse critique, ce qui permet de s'opposer à un président de la République, considéré comme l'un des meilleurs de l'histoire du pays.

Dans la construction de l'unité, comme on a pu le constater dans la construction de l'unité, rien ne pouvait se faire sans une politique du personnel qui la matérialise dans la pratique. Et pour la méthode d'organisation, nous observons la politique des cadres comme la politique du mouvement pédagogique, le mouvement de transformation de la théorie, le mouvement de construction de l'organisation, observant que sans les cadres il n'est pas possible de construire, par la méthode de la révolution brésilienne, l'organisation. Cela dépend des conseils d'organisation. Ce chapitre, qui s'ouvre sur l'exemple de la construction de la grève politique fondée sur l'excellence organisationnelle, sera développé à travers l'étude du personnel ferroviaire, et à travers le processus pédagogique d'enseignement et d'apprentissage dans le mouvement de construction de l'organisation politique des cadres, à travers la critique de l'organisation déficitaire de la révolution brésilienne.

Il est très important dans cette enquête d'associer l'observation de luttes concrètes sous forme de grèves marquées par une implication politique supérieure, à une culture politique et organisationnelle, à un processus d'éducation et d'organisation politique des cadres.

La politique des cadres, fondée sur leur culture politique, leur a permis 'd'étudier le Brésil', d'étudier le secteur des transports et de la stratégie, d'étudier le monde du travail à travers l'étude du pouvoir, à travers l'étude de la révolution brésilienne. Des milliers et des milliers de travailleurs ont étudié la transformation radicale du Brésil à travers le développement d'une théorie dérivée de l'investigation des plus grands spécialistes des sciences sociales de leur temps.

« Le niveau d'organisation et la volonté de lutte dont ont fait preuve les grévistes étaient suffisamment larges pour déterminer une réponse immédiate du congrès, qui a voté la loi institutionnalisant la parité après une journée de grève. <sup>197</sup> »

· Le document illustre le point d'organisation maximale de la période classique. L'organisation politique efficace des cadres détermine l'ampleur de l'impact sur le territoire et l'économie, force une réponse gouvernementale sous forme de loi, en grève courte.

« Lors d'une assemblée tenue au siège du syndicat des métallurgistes à Rio de Janeiro, dans la nuit du 10 novembre, tenue sous un prétendu siège policier, la grève s'est terminée, avec un bilan de la victoire du mouvement. Le commandement de la grève générale n'a pas démobilisé. Il tient des réunions périodiques dans les semaines qui suivent, préparant l'émergence d'une organisation syndicale héritière de l'expérience du Pacte d'action commune et du front d'unité intersyndicale : le Pacte d'unité et d'action – Pua. Initialement formé par les travailleurs des chemins de fer, de la mer et du port, le PUA recevra plus tard l'adhésion des travailleurs du transport aérien et sera évalué comme un embryon du commandement général de Grève, fondé l'année suivante, dans le but d'unifier les luttes des classes ouvrières et préparant le terrain pour la création d'une centrale syndicale dans le pays. La grève paritaire, par l'ampleur de la conflictualité et le type d'organisation qu'elle engendre, finit par marquer l'ouverture d'une autre phase dans les mobilisations syndicales de l'époque, où les grèves à motivation explicitement économique s'ajoutent aux mouvements et les priorités signalant un nouveau niveau de luttes <sup>198</sup>»

---

<sup>197</sup> BADARÓ MATTOS, Marcelo, Faberj, 2003, Rio de Janeiro, p. 136

<sup>198</sup> BADARÓ MATTOS, Marcelo, Faberj, 2003, Rio de Janeiro, p. 136, 137



« Depuis 1964, la défense de l'extinction des chemins de fer est courante, au motif qu'ils sont déficitaires. Il suffit de permettre aux cheminots et aux usagers, parmi d'autres segments de la société civile, de participer au débat sur les solutions de transport. Il y aura certainement des solutions simples et astucieuses, et qui sait ? Moins cher que si on apportait des projets ferroviaires préparés à l'intérieur des bureaux officiels. Parmi les solutions figure l'amélioration des conditions de vie et de travail des cheminots <sup>199</sup>». Le projet politique de détruire les chemins de fer n'était pas seulement l'extinction physique des rails et des gares, mais l'extinction du pouvoir, de l'histoire, de la culture et de la fibre morale des cheminots. En étudiant la perte d'une « culture » ferroviaire, nous étudions les paramètres d'une culture, d'une histoire et d'un combat de référents d'une époque où les cheminots pointaient déjà dans leur pacte d'unité pour la participation des chauffeurs de bus bien avant la « centralité » qu'ils acquerront plus tard dans les régions métropolitaines. En étudiant l'histoire de la construction de cette "grève d'unité politique", nous étudions également la montée et la perte d'une "culture politique" pour l'ensemble des travailleurs, c'est pourquoi l'étude des cheminots et la pédagogie de l'organisation politique des cadres sont si importantes.

Sans une politique du personnel correcte, il n'y aurait pas d'action à large couverture en matière d'impact sur le territoire et sur l'économie ; il n'y aurait pas de réponse sous forme de victoire inscrite dans la loi ; il n'y aurait pas d'action équilibrée dans le temps ; sans parler du pouvoir de gérer tous ces facteurs ainsi que les cadres existants.

- La culture, la lutte, l'histoire des cheminots pour l'étude des conducteurs d'autobus.

La nature du travail ferroviaire détermine son organisation politique et syndicale « Au fil du temps, il se crée un solide prestige parmi les cheminots, connaît plus à fond le fonctionnement du chemin de fer, des lignes, des itinéraires et des gares ; ainsi que les machinistes, chauffeurs, menuisiers, contrôleurs de wagons et autres collègues de travail. Il a suivi de près la façon dont ces travailleurs s'organisaient. Et il comprit bientôt que la nature du « travail ferroviaire détermine la forme d'organisation syndicale, sa démocratie interne.<sup>200</sup>

---

<sup>199</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 455

<sup>200</sup> [https://www.youtube.com/watch?v=1\\_DEboax47k](https://www.youtube.com/watch?v=1_DEboax47k) programme de provocations 2012. Abujanra interview Raphael Martinelli

... À ce stade, le parti accordait une réelle attention à la question de l'éducation révolutionnaire de ses cadres, en particulier des plus jeunes et de ceux qui faisaient preuve de talents et de capacité politique, qui seraient polis pour devenir des dirigeants dans divers secteurs sociaux. L'un des cadres responsables de ce domaine était Apolônio de Carvalho, qui a profité de sa formation militaire acquise dans les brigades internationalistes qu'il a formé au secours de la République espagnole pendant la guerre civile.<sup>201</sup> »

·La trajectoire des luttes comme trajectoire des cadres et l'éducation centrée sur le travail

« En janvier 1949, la 'grève de 52 jours' est déclenchée par les cheminots. Bien que l'arrêt ait indéniablement un caractère économe et immédiat (selon la conception théorique de Lénine), l'arrière-plan du mouvement c'est d'ordre politico-idéologique » Les communistes entrent dans les syndicats des cheminots, Martinelli cite Staline. « Les syndicats sont l'école du communisme. Ils sélectionnent parmi eux les meilleurs hommes pour le travail de direction dans toutes les branches de l'administration, ils servent de lien entre les éléments avancés et les éléments en retard au sein de la classe ouvrière. Ils unissent les masses ouvrières à l'avant-garde de la classe ouvrière. Le parti exerce la dictature du prolétariat, mais il ne l'exerce pas directement, mais avec l'aide des syndicats, à travers les soviets (conseils ouvriers) et leurs ramifications.<sup>202</sup> » Cette phrase résume notre proposition d'étude organisationnelle des cheminots, en mettant l'accent sur l'étude de leur cadre organisateur.

Quand nous voyons des noms de rues, de places, d'avenues, de belles statues, nous demandons : Où sont les ouvriers ? Voici comment nous présentons ces travailleurs : Raphael Martinelli, Demístocles Batistinha, Claudino Silva et Valdomiro da Igrejinha.

Nous étudions des travailleurs qui ont étudié, vécu, se sont consacrés, pour revenir plus tard aux couches d'oubli que la bourgeoisie place au-dessus de chaque génération de travailleurs qui tombent dans leur lutte collective contre elle. La mémoire n'est pas autorisée. Lorsque nous étudions les possibilités de construire le centre de la mémoire des travailleurs portuaires, cela signifie que jusqu'au dernier moment, il faut lutter pour la mémoire, et quand cela vient des travailleurs eux-mêmes, il faut le mettre en lumière.

---

<sup>201</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 103

<sup>202</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p.110

« Vous rejoignez le parti communiste parce que vous croyez que c'est ce qui transformera, mettra fin à l'exploitation. Et quand l'ouvrier adhère, il agit réellement, l'intellectuel non. Les cadres suivaient des cours. Le cadre communiste devait être le meilleur ouvrier, il devait avoir la stature morale pour diriger ; il devait être un bon mari et un bon fils ; une image devait donner l'exemple. Le camarade plonge plus profondément dans le marxisme-léninisme pour mieux servir la classe ouvrière et notre syndicat dans les futurs affrontements contre les patrons <sup>203</sup> »

Au cœur de toutes les luttes des cheminots jusqu'à la perte totale de leur hégémonie en tant que catégorie stratégique se trouvait la pleine compréhension des enjeux centraux qui accompagnent les travailleurs, leur position stratégique de centralité, leur capacité à s'immiscer directement dans les « goulots d'étranglement stratégiques de chaînes mondiales' et lieux d'approvisionnement', de construire des 'raccourcis' dans la construction des grandes grèves et dans les affrontements du gouvernement, et enfin de sa capacité à répondre aux attaques du système, non seulement dans sa catégorie, mais comme une réponse de la classe ouvrière basée sur un mouvement politique de masse.

« Stratégiquement placés à la pointe du développement technologique et économique brésilien, les cheminots ont vu de nombreuses revendications qui n'ont été étendues que plus tard à la majorité des travailleurs industriels du pays : aide maladie pour les soins de santé, assistance médicale pour le salarié et sa famille, retraite complémentaire et pension, journée de travail de huit heures, congé hebdomadaire, rémunération des heures supplémentaires, etc. Pour que ces acquis se concrétisent, de nombreuses mobilisations ont cependant été nécessaires. <sup>204</sup> »

Dans notre entretien avec cet ancien cheminot, l'éducation du soi-disant M. Valdomiro était quelque chose de très remarquable, son discours serein, à la voix douce et très lente était médiatisée par des moments de grand enthousiasme. Et il nous a été présenté comme un leader communautaire, et il nous a vite fait comprendre qu'il avait aussi une éducation politique sans pareille. En plus de bien connaître la communauté 'Igrejinha' dans Niterói, sa formation était largement basée sur le monde du travail. Dans chaque phrase, c'était l'œuvre qui ressortait, et lorsqu'il parlait de la puissance de l'œuvre, sa voix se faisait plus forte et ses yeux pétillaient.

---

<sup>203</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 113, 183

<sup>204</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 47

« Quand il y a eu le putsch militaire en 1964, j'ai été arrêté à la gare maritime, je répondais à l'appel de la grève générale et j'allais aux piquets. Ils m'ont demandé ce que j'étais, et j'ai répondu que j'étais cheminot, ils m'ont dit qu'ils savaient le reconnaître à notre regard, et j'ai tout de suite répondu, je suis cheminot et je suis communiste. Je ne pouvais pas le nier, ni avec des mots ni avec des actes. Je suis cheminot, tout ce que j'ai appris viennent de mes collègues de travail dans cette vie, je suis formé dans de nombreuses sciences de la philosophie, de la politique et de l'économie, de l'histoire, du droit, et personne ne pourrait dire qu'un Favelado peut parler de ces choses, mais on a enseigné toutes ces choses à un cheminot, on a discuté de tout sur le chemin de fer dans des cercles d'études, j'ai lu de Machado de Assis à Dostoïevski. Moi qui suis allé très peu à l'école, j'ai beaucoup fréquenté notre syndicat et il y avait des livres qui n'ont jamais fini pour ceux qui voulaient étudier et beaucoup pour enseigner. J'ai donc lu Marx, Engels et Lénine, j'ai beaucoup appris sur la science de la classe ouvrière, tout en étudiant le chemin de fer et son importance pour le Brésil et notre peuple. À l'époque des cheminots, j'avais un but plus élevé dans cette vie, qui était de penser au Brésil et au monde, je pouvais servir le peuple brésilien, alors j'ai appris à avoir un but dans cette vie. Mais aujourd'hui je ne peux pas le regretter, car je suis en bonne santé et je continue à penser à notre communauté, ma nouvelle bataille est là et je continue à penser à ce monde, en voyant cette jeunesse, qui n'a malheureusement pas eu l'opportunité d'acquérir toute une gamme de lectures, de camaraderie, d'amis bien éduqués qui sont venus vous enseigner, comme Batistinha, des leaders bien préparés comme Martinelli, entre autres. Ce jeune a à qui parler, et tant que je suis là, ce n'est pas fini. Je les appelle pour un café et un gâteau et leur parle du chemin de fer. Je parle du travail, je parle du pays, de cette communauté. Je dis que cette nation sera comme le phénix du travail et que les chemins de fer traverseront à nouveau ce pays transportant des passagers et des marchandises. Et je dis qu'ils verront des choses encore meilleures que moi. J'ai plus de 80 ans, mais je ne suis pas un habitant de bidonville résigné, je suis un soldat de la classe ouvrière et je suis un cheminot plein d'espoir <sup>205</sup>».

Un autre cheminot très important pour notre recherche, également habitant de Niterói, fut le premier parlementaire fédéral des chemins de fer, ouvrier et noir, Claudino Silva représente pour nous un travail inlassable d'organisation, sous forme d'effort militant organisé, de ces cadres qui sont disparus par centaines de milliers à la base.

---

<sup>205</sup> Témoignages avec le cheminot Valdomiro en 2007 et 2018 dans la communauté d'Igrejinha Niterói.

Claudino José da Silva, née à Natividade (MG) et résident de Morro do Estado à Niterói, était un ouvrier du bâtiment, charpentier et cheminot, était un syndicaliste et un organisateur unique, a travaillé avec des cheminots et des paysans.

« Claudino était la seule parlementaire noir de l'Assemblée constituante (1946). Se différenciant des autres principalement par l'origine sociale de ses membres, le banc communiste a apporté des éléments et des pratiques d'orientation politique, auxquelles les arrangements parlementaires des élites étaient peu ou pas du tout habitués. Ce genre de malaise est apparu, bien que subtilement, à l'intérieur et à l'extérieur de l'Assemblée.<sup>206</sup>

Le journal 'O Estado de São Paulo' du 14/02/1946, par exemple, a utilisé les termes suivants pour décrire le discours du député Claudino José da Silva :

'L'orateur occupait la tribune trop longtemps, et lisait imperturbablement, se confondait dans sa lecture, faisait des syllabes tout le temps. (...) L'orateur communiste, authentique populaire et créole (noir), a rempli jusqu'au bout son devoir partisan, malgré les trébuchements de la lecture, dont le texte rébarbatif, même pour les gens instruits, tel était le jargon dans lequel il était rédigé'.

Il a concentré son travail parlementaire sur la dénonciation de la pratique des préjugés raciaux au Brésil et la défense des anciens combattants de la FEB en situation de difficultés économiques, après la fin de la guerre. Il a participé aux débats sur le problème de la discrimination raciale, déclarant son soutien à l'amendement d'Hamilton Nogueira (UDN/DF), qui déclarait l'égalité de tous devant la loi 'sans distinction de race' et punissait la pratique du racisme sur le territoire national.

Il a exprimé son soutien à la réalisation immédiate d'une réforme agraire dans le pays et à l'extinction des forces de police politique restante de l'Estado Novo.

En janvier 1948, son mandat de député est révoqué, ainsi que les autres parlementaires communistes, victimes de la vague répressive issue de la guerre froide et du « terrorisme d'État » du gouvernement du général Eurico Gaspar Dutra contre le mouvement démocratique et populaire.

---

<sup>206</sup> <https://mamapress.wordpress.com/2014/09/22/claudio-jose-da-silva-filho-um-negro-do-morro-do-estado-niteroi-na-constituante-de-1946>

Luiz Carlos Prestes, à son retour d'exil en 1979, a recherché ses anciens camarades du PCB. Parmi eux, Claudino José da Silva. Il a vécu dans l'État de Rio, vieux, malade et abandonné. Prestes a été admis à la Casa São Luiz, une institution dédiée à la soi-disant «vieillesse sans défense». Claudino a commencé à recevoir un traitement adéquat, ce qui lui a permis de vivre dignement pendant quelques années. Il est décédé en février 1985, à l'âge de 82 ans. Sur les conseils de Prestes, il a été voilé dans le hall de l'Assemblée législative de l'État de Rio de Janeiro, où il avait été député communiste dans les années 1946-47 »

L'abondance et le manque de cadres dans la direction et dans l'organisation semblent déterminer le degré de confrontation, de construction du « marché » avec les forces capitalistes, déterminant également le degré de défense concrète sous forme de travail, de droits, etc. ; et principalement dans le degré de formation dans les innombrables débats qui ont lieu dans la base organisée et non organisée. L'absence de cadres est la principale cause du déclin du processus pédagogique. Cela finit par influencer le manque d'engagement, de fermeté et d'organisation selon les propres mots de Martinelli. « Le capitalisme ne nous donne pas de répit, des milliards sont investis pour détruire l'édifice socialiste <sup>207</sup>» Martinelli fait référence à l'organisation, mais aussi aux investissements réalisés dans les chemins de fer dans ses ressources humaines dans l'ex-URSS, et fait une comparaison avec le Brésil, où même les ingénieurs des chemins de fer étaient « empruntés » à d'autres régions, comme les ingénieurs civils par exemple.

« La plupart des compagnies ferroviaires publiques en URSS étaient des ingénieurs ferroviaires. « C'est un pays qui privilégie le transport ferroviaire. Il existe une formation supérieure en ingénierie ferroviaire, qui forme des professionnels qualifiés pour travailler dans ce secteur. Il n'y a pas de cours de ce genre au Brésil. <sup>208</sup>»

Avec Martinelli nous avons pu débattre de la pratique, mais aussi de la théorie de la révolution brésilienne. Il souligne qu'avant 1954, l'investissement dans la formation des cadres du Parti communiste était plus simplifié et beaucoup plus important. Que les auteurs de la révolution brésilienne débattaient, mais il dit aussi que celle-ci est restée encore très forte jusqu'en 1964, et que l'ensemble des forces de gauche qui ont mené à bien la formation socialiste a continué à le faire jusqu'à la fin.

---

<sup>207</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 452

<sup>208</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 177

« La théorie de la révolution brésilienne est la science de la classe ouvrière au Brésil et suit sa réflexion sur le lieu de travail et à la maison. Je ne pense pas qu'il soit juste de dire qu'il n'y avait pas de travail d'organisation solide parmi les travailleurs les plus stratégiques avant 1964. Nous pouvons nous référer à ce que nous avons fait dans les assemblées comme la pratique de la révolution brésilienne ; dans les conseils ouvriers ; dans lequel je débattais souvent avec d'autres catégories, dans les innombrables cercles de débats et d'étude ; il y avait des centaines de cadres, il y avait nos adjoints qui étaient les meilleurs chefs du mouvement syndical à l'époque ; il y avait des opérationnels dans la catégorie (interne) et hors catégorie (externe) ; il y en avait des milliers d'autres dans la base organisée répartie dans les gares du Brésil, il y avait des dizaines de milliers de cadres syndicaux. Enfin, notre attente était de relier la base organisée à la base générale des travailleurs, ce qui dans la périphérie signifiait des millions. Malheureusement ce travail a été abandonné. Nous rêvions d'un Brésil du pouvoir pour la classe ouvrière avec les cheminots bras dessus bras dessous, tous deux forts, mais ce n'était pas le plan de la bourgeoisie, alors elle a tout fait pour nous plier et nous détruire. <sup>209</sup>»

Raphael Martinelli, était président de la fédération nationale des cheminots FNF, et dirigeant historique du CGT, à la direction des cadres, il a pu arrêter 150 mille cheminots au Brésil, où il a exercé cette direction à plusieurs reprises, les grèves visaient à agendassyndicaux; agendas de classe pour s'allier à d'autres catégories ; et des agendas politiques qui avaient le pouvoir de changer le cours des événements dans le pays. Il a participé à plusieurs campagnes qui dépassaient largement sa catégorie, comme la campagne pétrolière. Sur l'organisation et l'accent mis sur la formation : « l'éducation révolutionnaire comme fondement de la construction du révolutionnaire » : « ce qui détermine la solidité du mouvement ouvrier, c'est le degré de conscience politique de la classe ouvrière en accord avec son avant-garde » ou avec les cadres organisateurs dans les bases organisées, pour effectuer des tâches devant d'autres catégories, et pour exercer le pouvoir direct et politique sous la délégation ou le « rappel » des travailleurs. Et l'homme qui a représenté les travailleurs au congrès mondial de la FSM à Moscou le résume : ma vie a été d'organiser les cheminots au niveau national. Des grèves de toutes sortes partout. Nous avons pris une fédération qui était considérée comme 'un syndicat pelego' et un policier et l'avons transformée en une entité combative'.

---

<sup>209</sup> À travers témoignage de Raphael Martinelli en 2019

« Le socialisme devrait (ou devrait) être, dans ce cas, un système avec des tâches particulières d'autocorrection et d'auto-ajustement - tout au long du processus de construction de son cheminement vers le communisme - en réponse à l'homme socialiste lui-même. <sup>210</sup>»

Lors de son deuxième voyage à Moscou, Raphael Martinelli s'est entretenu avec le futur secrétaire Leonid Brejnev, dans cette conversation, les deux ont pu parler de la montée populaire au Brésil et de la révolution brésilienne, cette conversation - entre deux cadres - d'origines et d'horizons différents peut, de notre part, pour démontrer à quel point les cadres brésiliens étaient préparés, qui n'étaient redevables à aucun cadre mondial dans la préparation et la détermination, mais ont pu dialoguer sur les aspects les plus profonds du débat de la révolution en termes de temps de l'organisation.

« Mon intervention au XIIIe congrès des syndicats de l'URSS était celle d'un représentant du CGT. J'ai parlé de l'importance d'améliorer les travailleurs du monde guidés par l'esprit de paix et de solidarité. J'ai fait un croquis des avancées de la classe ouvrière brésilienne ces dernières années, clin d'œil à des réformes réelles et responsables dans les campagnes et dans les villes ; l'opportunité d'agir politiquement sur le territoire de la démocratie bourgeoise et les obstacles et défis auxquels sont confrontés les communistes au Brésil – avec la perspective d'un changement qualitatif vers la révolution. Finalement, j'ai traversé les somptueuses salles du Kremlin, monté et descendu des escaliers dans ce labyrinthe médiéval. Un officier m'a fait ouvrir une porte massive et m'a laissé entrer. Un interprète m'a conduit au camarade Brejnev. Martinelli était chargé de transmettre les rapports de Luiz Carlos Prestes. Un rapport froid et objectif. Les deux restèrent debout et le Russe, qui sait avec une froide ironie ou un véritable intérêt politique, demanda : 'Tovarish Martinelli, quand ferez-vous la révolution au Brésil ?' Quelle question ! Du coup comme ça !? Martinelli a été surpris par l'objectivité du camarade soviétique. Dans ces circonstances et dans cet environnement où la révolution d'Octobre respirait encore. Et il était affirmatif : « Je vais répondre avec mon évaluation personnelle, camarade, qui ne représente pas du tout la position du parti – il a pris une profonde inspiration et a continué. – <sup>211</sup>

---

<sup>210</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 178, 179

<sup>211</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 263-265



... Si nous continuons à traiter les questions politiques comme nous les traitons actuellement, je crois que la révolution brésilienne prendra du temps, du moins une révolution du type classique, avec la prise du pouvoir par le prolétariat et l'insurrection de la paysannerie contre les grands latifundia. Dans ce gouvernement actuel, nous avons même un espace politique, nous avons fait des pas importants dans le domaine syndical. D'autre part, les secteurs conservateurs, et notamment ceux liés au capital international, maintiennent une surveillance permanente sur nos mouvements populaires. Vous ne pouvez pas être trop optimiste. L'opinion publique en général et la classe moyenne en particulier sont essentiellement anticomunistes. Une énorme quantité d'éducation idéologique est nécessaire. Dans le monde rural, je vois aussi des avancées, mais les grands domaines ne dorment pas, surtout dans la région du nord-est. Il y a un autre problème : la révolution cubaine, en même temps qu'elle apportait la lumière et l'espoir aux peuples opprimés d'Amérique latine, a également allumé un signal d'alarme dans les bureaux du gouvernement américain et dans les salles de réunion des grands monopoles impérialistes. Et ils sont plus que jamais attentifs aux activités de gauche sur le continent. Alors, camarade, je ne crois pas particulièrement à la révolution à court ou dans un moyen terme dans notre pays'. Brejnev hochla la tête lentement et silencieusement, donnant la compréhension qu'il comprenait. Ils se dirent au revoir et Martinelli revint par les mêmes couloirs, silencieux et égocentrique. »

Ensuite, nous avons organisé une série de débats avec des travailleurs stratégiques pendant la pandémie où nous avons mis la phrase en dessous de Raphaël Martinelli, sans dire son nom, nous l'avons présentée comme : 'la construction de la révolution brésilienne dans les mots d'un ouvrier' ; comme une phrase à placer sous une statue d'un héros de la classe ouvrière, et nous avons fait un exercice duquel ce serait, de quelle catégorie ce serait, quand ils vivaient, là où ils vivaient, et nous avons aussi fait l'exercice d'imaginer où cela statue serait placée.

« À l'avenir, j'espère que les gens seront plus proches les uns des autres, pensant plus à la convivialité fraternelle qu'à acheter des choses et à se disputer les espaces. Je souhaite que les enfants puissent grandir dans un pays où l'éducation est de qualité et égale pour tous et qu'ils puissent choisir leur métier, dans un pays où les personnes âgées sont respectées et admirées.

... J'espère que les travailleurs au Brésil – et dans le monde – pourront travailler moins, passer plus de temps avec leur famille et leurs amis ; et qu'ils peuvent aller au théâtre, au cinéma, qu'ils peuvent écouter de la bonne musique, qu'ils peuvent sortir de chez eux pour travailler sans craindre la violence et revenir sans craindre la misère. J'espère qu'un jour il n'y aura plus de frontières entre les pays, et que les gens pourront se déplacer librement où ils veulent, sans barrières, sans préjugés de race, de classe sociale, de religion, sans discrimination d'aucune sorte. J'espère vraiment que notre combat n'a pas été vain <sup>212</sup>»

L'organisation, selon les mots de ces cadres, 'vise à réduire les écarts entre le top management et la base générale' ; l'instrument le plus efficace trouvé, comme nous l'avons déjà décrit dans les autres chapitres, était les cadres comme colonne centrale de cette structure dans les syndicats, qui subiraient un processus de renouvellement ; les conseils dynamisés par la performance des cadres ; et les cadres eux-mêmes séparaient en différentes formes d'avant-garde : de direction, de base organisée, et de prospection dans la base générale, complétée par les conseils.

On accuse beaucoup d'être 'bureaucratique' toute organisation basée sur des cadres, qu'un jour ils dormaient sous le 'communisme' où chaque cadre savait quoi faire, et le lendemain il n'y avait rien d'autre. Mais il ne faut pas travailler avec cette hypothèse, un au minimum de bureaucratie existait dans toutes les formes d'organisation au Brésil et dans le monde, y compris chez les anarchistes et les anarcho-syndicalistes. Cette analyse de 'la tendance naturelle à la bureaucratie dans les formes de pouvoir' ne fait pas partie de cette étude. Mais il est important de noter que, dans tout ce travail, des cadres préparés ont travaillé, dans des structures consolidées, appuyées en nombre suffisant, cherchant à agir sur les 'goulots d'étranglement stratégiques' aux points les plus sensibles de la logistique du système. Où il y a eu la construction d'une unité autour de la grève générale, avec la création d'un 'raccourci' pour agir dans des espaces stratégiques ; où une 'réponse' s'est construite sous la forme d'une action d'avant-garde et principalement d'un mouvement politique de masse, à partir d'une activité stratégique ; cela s'est produit parce qu'il y avait des cadres qui organisaient ces espaces, pour le travail et le logement, dans les rues et sur les places ; grâce à des conseils et des syndicats renouvelés.

---

<sup>212</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 469

Et toute la trajectoire de ces cadres prouve qu'un militantisme construit au XXe siècle, classique, peut être étudié au XXIe siècle, à partir de la centralité du travail, dans le débat de la révolution brésilienne, dans l'expérience du débat sur l'exploitation autour du salaire, pour un saut qualitatif dans le débat autour du pouvoir de gestion.

Il s'agit d'un article du 'magazine Cruzeiro', le magazine le plus important du Brésil à l'époque, et il parle de deux militants cheminots, Raphael Martinalli et Demístocles Batistinha sous le titre : 'ces hommes peuvent faire arrêter le pays', déjà du titre on voit l'importance de l'organisation politique des cadres, mais en même temps que la bourgeoisie, à travers ses structures, cherche à « individualiser » les luttes collectives en « nommant » ceux qui ne sont que les instruments de l'organisation de la classe ouvrière dans la construction du pouvoir populaire. Tout au long du rapport, il y a une intention claire de jouer un rôle de la classe ouvrière contre l'autre. Mais les dirigeants du rapport soulignent habilement le caractère de 'lutte contre la famine' et le pouvoir d'achat des travailleurs comme base de toute grève ; une façon de traiter avec la presse bourgeoise.

« 'Le commerçant rentre chez lui et, dans la rue, apprend la nouvelle : il n'y a pas de transport. Les cheminots sont en grève. Le matin la ménagère va à l'entrepôt pour acheter du lait et il n'y a pas de lait : il y a une grève dans l'industrie du froid. Ainsi, des centaines de petits éléments de preuve incluent des grèves dans la vie quotidienne à travers le pays. Maintenant, il n'y a plus d'avions, plus de bateaux, plus de viande, plus de trams en circulation, plus d'écoles ouvertes, plus de services médicaux qui fonctionnent. En 1960, au Brésil, il y avait des villes où toutes les activités s'arrêtaient et où rien ne pouvait se faire pendant quelques jours. Le peuple prend alors conscience que telle ou telle classe de travailleurs mène un mouvement de grève. Pourquoi ? De manière générale, les grèves de 1960 avaient pour but de réajuster les salaires et traitements en fonction du coût de la vie toujours plus élevé. Bien que ces mouvements aient politiquement perturbé la fin de l'administration Kubitschek, ils n'ont pas été motivés par des raisons politiques, comme certaines des dernières grèves argentines. Ce sont les budgets familiaux qui explosent avec l'augmentation constante des services publics et c'est la matrice permanente des revendications formulées à travers le remède extrême de la grève.<sup>213</sup>

---

<sup>213</sup> GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo, p. 505

... Au milieu de tout cela, on peut identifier l'intérêt de certains politiques à créer un climat de désordre dans le pays. Ces politiques en ont profité pour peindre des couleurs étranges «l'impulsion naturelle à se battre pour plus de pain sur la table» qui a rassemblé les travailleurs. Mais, les grévistes eux-mêmes se sont chargés de faire les couleurs exactes de leurs mouvements et, ayant atteint les objectifs, ils ont repris leurs activités normales. C'est la grève. C'est ce qui a fait que, parfois, il n'y avait pas de trains dans les gares, de lait dans les entrepôts, de viande dans les réfrigérateurs, d'avions dans les airs et de navires dans les mers. Une classe luttait pour atténuer ses propres difficultés et, ce faisant, créait temporairement des difficultés pour les autres classes. C'est le mécanisme de la grève'

Toujours dans le rapport, les deux sont présentés : « Raphael Martinelli président de la fédération des cheminots FNF couvrant toutes les grèves commandées par Demístocles Batistinha à travers le pays. Il est venu arrêter plus de 100 000 cheminots. Dans la grève paritaire, il était à la tête de sa classe et coordonnait le mouvement.

... Demístocles Batistinha, président des cheminots de Leopoldina à Rio de Janeiro, à l'âge de 16 ans devient cheminot, diplômé en droit. En 1960, il a fait plus de 10 grèves arrêtant la capitale, l'État de Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo et Espírito Santo. Il considère comme une victoire de faire plier le chemin de fer et de le forcer à se conformer à la loi et à faire payer les salaires qu'il doit. Au début de sa carrière syndicale, il était considéré comme le plus jeune syndicaliste à exercer une influence sur les travailleurs, ce qu'il maintient encore aujourd'hui »

Batistinha s'impose sur la scène syndicale, en tant que leader de masse dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, dont sa place la plus forte est l'ancienne capitale du pays, étant en même temps un leader national, mais son travail principal était d'être un 'cadre intermédiaire', celui qui organise la base organisée, composée de cadres, parmi ces quelque '500 cadres brésiliens formés' cheminots, et des milliers de 'cadres sympathiques', la plupart d'entre eux avaient une relation directe avec Batistinha, faisant de lui le dirigeant le plus important de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, la phrase la plus célèbre des cheminots est la sienne : « Lorsque les mains l'horloge central do Brasil atteindront minuit, les cheminots s'arrêteront ». Batistinha a été arrêté plusieurs fois, et chaque fois cela a servi à augmenter la puissance de la grève. Tout était très bienorganisé, planifié et calculé.

Au début des années 1990, son meurtre dans des circonstances mystérieuses, avec le caractère d'« exécution », ne fait que prouver l'importance de débattre de cette situation importante. « Demistóclides Baptista, dit Batistinha, est né à Cachoeiro de Itapemirim (ES) le 18 octobre 1925. Son père était cheminot, occupant le poste d'assistant de gare aux chemins de fer Leopoldina, exerçant la même profession que son grand-père. Il a commencé sa carrière de cheminot dans sa ville natale à l'âge de 16 en 1953, il est élu président de l'Union brésilienne des étudiants du secondaire (UBES), poste qu'il occupe jusqu'à l'année suivante. En 1954, il rejoint le Parti communiste brésilien (PCB), et est élu pour la première fois président du Syndicat des cheminots du chemin de fer Leopoldina, s'installant au siège du syndicat à Rio de Janeiro. En 1958, il obtient un diplôme d'avocat à la Faculté de droit de l'Université fédérale d'Espírito Santo (UFES), spécialisé dans le domaine du travail. L'année suivante, il est élu pour la deuxième fois président du Syndicat des cheminots du chemin de fer Leopoldina, puis s'installe à nouveau à Rio de Janeiro. Lors de la grève paritaire victorieuse, en novembre 1960, qui réclamait l'égalité de rémunération des marins, des cheminots et des travailleurs portuaires avec les militaires, et à laquelle participaient 1,6 million de travailleurs, il fut arrêté au sein du Syndicat des marins. En 1961, il s'est fait connaître comme le conducteur du soi-disant train de la légalité, une composition des chemins de fer fédéraux qui a dirigé environ cinq mille cheminots qui ont fait une grève de 12 jours - la soi-disant grève de la légalité - pour la défense de João Goulart. Membre du Pacte d'unité et d'action (PUA) et du commandement général des travailleurs (CGT), il est élu député fédéral aux élections d'octobre 1962, pour Rio de Janeiro. Il était le troisième candidat le plus voté de l'État, avec 38 000 voix. Il a assumé un siège à l'Assemblée Nationale (câmara de deputados) en février 1963. Mais le 10 avril 1964, il a été destitué et ses droits politiques ont été suspendus pour dix ans, en vertu de la loi organique n° 1 (AI-1), publié la veille à la suite du mouvement politico-militaire du 31 mars qui a renversé le président João Goulart (1961-1964). Devant quitter le pays, Batistinha se réfugie en Uruguay. Il rentre clandestinement au Brésil en 1966, et il est arrêté en 1967.

<sup>214</sup> Avec la promulgation de l'AI-5 le 13 décembre 1968, Batistinha a été soumis à la loi sur la sécurité nationale (LSN) et condamné à deux ans de prison, qu'il a purgée à Ilha Grande. Il a été assassiné à Rio de Janeiro le 5 juillet 1993, à son domicile, dans des circonstances peu claires ».

---

<sup>214</sup> <https://www18.fgv.br//cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/batista-demistocliedes>

L'importance de récupérer la mémoire des travailleurs dans tous les débats que nous avons pu avoir avec les travailleurs nous fait vérifier que cela peut être la base de la culture des torabaldadores - une association entre cultures, histoire et lutte - que nous avons déjà vérifiée dans dockers est directement lié à la mémoire de ces travailleurs, principalement en ce qui concerne les espaces de débats de la révolution brésilienne, aux expériences de montage, principalement en ce qui concerne les conseils ouvriers ; le processus de lutte interne pour le renouveau syndical; les luttes contre les patrons dans l'exercice des grèves ; et le travail laborieux d'éducation des cadres, sous la forme d'une organisation politique des cadres. Les cheminots ont commencé à percevoir le déclin de leur activité économique, tant en matière de fret que de passagers, et ont pu entreprendre une lutte consciente, mais l'attaque s'est avérée non seulement d'une ampleur supérieure, mais aussi en tant que projet adopté par les élites brésiliennes. La fin du chemin de fera été directement coordonnée avec la théorie néolibérale et individualiste, qui d'une part 'donne la liberté à la classe moyenne de se déplacer en voiture', et d'autre part massacre la classe ouvrière dans des bus insuffisants qui effectuent un trajet de 50 kilomètres dans la région métropolitaine de près de 6 heures du travail au domicile.

Importance du transport ferroviaire dans la ville de Rio de Janeiro. Rappelant que les effectifs métropolitains sont plus élevés sur les trains, sur les ferries (sans liaisons municipales), sur les bus et les voitures, et que les bus ont supplanté les trains dans la région métropolitaine déjà dans les années 1970, et les tramways ont disparu à la fin des années 1960.<sup>215</sup>

| Modèle de transports | 1930 - RJ | 1940 - RJ    | 1950 - RJ | 1960 - RJ | 1970 - RJ |
|----------------------|-----------|--------------|-----------|-----------|-----------|
| Tramways             | 76, 7%    | 71, 9%       | 56,5%     | 33, 2%    | -         |
| Trains               | 17, 8%    | 14,6%        | 17,9%     | 21,8%     | 7,7%      |
| Bus                  | 5,5%      | 13,5%        | 19,1%     | 33,6%     | 69,2%     |
| L'automobile         | 0%        | Non déclarée | 6,5%      | 11,4%     | 23,1%     |
| Ferry-boat           | -         | -            | -         | -         | -         |

<sup>215</sup> BADARÓ MATTOS, Marcelo, Faberj, 2003, Rio de Janeiro, p. 116, Fonte Barat R op cit 192

« Comme disait Engels : le développement politique, juridique, religieux, littéraire, artistique, etc. Il est basé sur le développement économique. Mais ces éléments interagissent entre eux et réagissent aussi sur la base économique. – on peut dire que nous vivons, depuis quelques décennies maintenant, un changement profond jamais vu dans l'histoire de l'humanité, à la base de la structure productive. Les changements structurels sont passés à la base économique et productive, à travers la centralisation du capital, l'introduction de nouvelles technologies qui permettent d'accélérer la productivité de nouveaux biens, d'épuiser encore plus la richesse naturelle, de désorganiser le monde du travail classique et d'amener comme conséquence la dispersion et affaiblissement de l'organisation des catégories de travailleurs qui avaient, par leurs instruments et leurs luttes constantes, la capacité de tenir tête au capital dans la lutte des classes pour inverser le rapport de forces défavorables aux travailleurs <sup>216</sup>».

En ce sens, nous nous concentrons sur les expériences classiques qui s'appuyaient sur des conseils, mais aussi sur des cadres et une avant-garde préparée, ce mouvement entre la base organisée créant un pouvoir parallèle et populaire, en même temps qu'institutionnel, dans l'exercice de l'apprentissage ouvrier se mêle à la puissance de la construction de l'individuel dans le collectif et inversement. « La révolution russe y contribue avec l'alerte qu'il faut défendre et organiser toutes les formes possibles de lutte, encourager toutes les formes d'organisation qui impliquent les masses, qui peuvent aussi être en détachements de 3, 10, 30 hommes ou plus... L'héritage marxiste-léniniste ne signifie pas copier ses formulations, mais l'imiter dans sa capacité intellectuelle et organisationnelle à répondre aux défis de son temps. En Russie, il y avait une révolution en cours, mais elle manquait de conscience politique. Cette prise de conscience, représentée par des analyses correctes, en élargissant la catégorie à la classe, etc..., avait besoin d'un instrument porteur et de cadres professionnels qui devaient aller partout, en tant que « tribuns », contribuer à l'organisation locale, ce qui démontre que non seulement les cadres du parti avaient de grandes tâches, mais aussi les grandes masses et le peuple en général. Pour Mao Tse Tung : la marche libérait les territoires ; c'était un pouvoir alternatif et parallèle à l'État officiel. Les masses paysannes s'organisent en communes et expérimentent des formes simples de coopération.

---

<sup>216</sup> BOGO, Ademar, Organização política e política de quadros, Expressão popular, 2011, São Paulo, p. 35, 36

Pour Gramsci : « la politique est une action permanente et donne lieu à des organisations permanentes... donc ne pas dogmatiser les formes d'organisation permet de toujours tenir à jour les instruments. Il y aura des vertus et des défauts dans les deux propositions si nous y regardons de près, mais il faut considérer que c'est la nature des tactiques que nous utilisons pour combattre les ennemis de la révolution qui détermine, au total, la structure que l'organisation doit avoir . L'action et la pensée révolutionnaire sont combinées dans le même processus d'organisation : toutes deux nécessitent une structure capable de remplir toutes les tâches pour mener la révolution à triompher de la classe dirigeante et continuer, de manière révolutionnaire, dans l'organisation de la société socialiste. Ce sont les conditions matérielles qui définissent les tâches et révèlent si elles conviennent ou non à cette période. Bien sûr, les circonstances ouvrent et ferment toujours de multiples possibilités, et il appartient à ceux qui s'intéressent à l'histoire de choisir des tactiques pour influencer la période et la conduire dans le sens d'objectifs stratégiques.<sup>217</sup> ».

La ronde de débats que nous avons eue avec les travailleurs pendant la pandémie a mis cette question sur la table : « Serait-ce la tactique qui déterminerait l'organisation ou serait-ce la stratégie ? Ou serait-ce les deux ? En ce sens, comment pourrions-nous faire cela avec des travailleurs analphabètes ? Analphabètes fonctionnels qui ne savent pas interpréter un texte ou qui ne peuvent pas organiser ce qui se passe dans le monde concret et le mettre scientifiquement dans leur tête pour réfléchir. Ce que disait Raphaël Martinelli, avoir le temps d'étudier, de réfléchir à transformer ce monde qui nous entoure. Par conséquent, le rôle de la formation et de l'éducation des cadres devient encore plus important comme nous le soulignerons dans l'organisation policière des cadres. Lorsque dans le deuxième chapitre nous défendons une méthode d'organisation, c'est parce qu'il s'agissait d'une théorie qui débattait de la réalité brésilienne, à partir d'une analyse critique, faite dans l'unité du collectif, mais qui était soumise au débat avec les travailleurs, à travers un mouvement de contradictions, que nous appelons micro et macro. Le mode d'organisation que nous avons exploré est fondamentalement centré sur l'action politique du personnel de l'organisation, et c'est ainsi que nous avons pu discuter des opportunités dans lesquelles la plupart des travailleurs étaient stratégiques, sous la forme d'une politique de cadres pour l'organisation stratégique.

---

<sup>217</sup> BOGO, Ademar, Organização política e política de quadros, Expressão popular, 2011, São Paulo, p 59, 84, 85



« C'est le mouvement des contradictions réel qui dicte le rythme du changement, et, autant que les circonstances permettent des avancées, elles ne s'harmonisent pas toujours. Parfois, en avançant trop lentement, les forces dirigeantes sont retardées et le moment des solutions passe ; ainsi, les problèmes sont amplifiés avec un poids insupportable pour ceux qui ont perdu l'occasion. D'autres fois, en allant trop vite, les forces dirigeantes oublient que les classes et les masses ne se sont pas encore fixé les tâches de la transformation sociale parce qu'elles pensent ne pas pouvoir la résoudre. L'erreur souvent commise dans l'analyse historico-politique est de ne pas savoir trouver le bon rapport entre ce qui est organique et ce qui est occasionnel. Qu'est-ce qui empêche la tactique de devenir une formule ? Intervention dans les changements organiques du processus historique. Ils nous obligent à rechercher la voie de l'accumulation des forces qui s'appuie sur trois piliers d'appui : Mobilisation, organisation et formation de la conscience politique. La tactique doit renforcer l'objectif politique stratégique qui vient toujours en premier : ce qui contribue aux changements structurels ou, dans la conjoncture, représente une accumulation de forces. Marx analysant la valeur excessive que les Allemands donnaient aux élections de 1848 : 'un beau matin, la gauche découvrira que sa victoire parlementaire et sa défaite coïncident'. D'après ce qui a été dit, il faut faire attention aux conditions, observer si elles sont organiques ou conjoncturelles, si les tâches sont justes, etc. Che Guevara demande : Quelles sont les circonstances ? Elles dépendent, subjectivement, de deux facteurs qui se complètent et s'approfondissent au cours de la lutte ; la conscience de la nécessité du changement et la certitude de la possibilité de ce changement révolutionnaire ; de tels facteurs, joints à des conditions objectives... la fermeté de la volonté d'y parvenir et les nouveaux rapports de force dans le monde, conditionnent une manière d'agir. La justice de la tactique est dans la ligne politique et dans la sortie quels points à atteindre. <sup>218</sup>»

Il est très important de comprendre que dans la liberté de ce débat, nous observons souvent la confusion que des concepts aussi avancés ont produite dans l'esprit des travailleurs, et en même temps qu'un processus d'investigation qu'ils ont eux-mêmes fait avec les mots et les concepts a servi à équiper chacun d'eux - eux pour eux-mêmes collectivement - mais en même temps guidé par les cadres les plus anciens et les plus expérimentés. L'éducation prendrait un poids encore plus important à travers les cadres.

---

<sup>218</sup> BOGO, Ademar, Organização política e política de quadros, Expressão popular, 2011, São Paulo, p 86-88

Les conclusions de ce petit cercle de travailleurs suggèrent qu'il peut s'adresser à l'ensemble du groupe de travailleurs. Seuls ceux qui organisent la base générale peuvent avoir la possibilité d'établir une base organisée, et d'y trouver à la fois une organisation de cadres dirigeants et organisateurs. Ce sont les cadres qui débattent 'des révélations', des expériences, des territoires de la révolution et de ses champs de bataille, des forces politiques, de la théorie et de la pensée de la révolution brésilienne et de la construction du pouvoir.

« 'Organiser les révélations' signifie 'découvrir les contradictions existantes' et les présenter sous une forme simplifiée aux masses, en communiquant à travers elles les tâches propres à accomplir. Les expériences servent de référence qui marque des possibilités, mais ne peuvent pas être prises comme des recettes immuables. La révolution est un projet à saisir par les différentes forces politiques, ces forces, selon l'expression de Lénine, doivent être précisées et chacune doit assumer son rôle, que ce soit dans la direction, l'assistance ou l'impulsion constante de la révolution. Chaque révolution choisit son territoire ou son champ de bataille préféré en fonction des contradictions de la réalité sur laquelle les forces agissent ; l'analyse de celle-ci doit être la base fondamentale de la réflexion sur la stratégie de la révolution. Il ne peut y avoir de révolution sans pensée révolutionnaire ; la théorie révolutionnaire s'exprime dans le programme et dans toutes les formulations nécessaires pour que les définitions obligatoires aient leur propre contenu. Bien que la révolution doive être menée par les forces sociales et que beaucoup de choses dans ses processus soient imprévisibles, elle devient impossible sans une force dirigeante organisée pour diriger la construction du pouvoir. S'il est un fait que sans action il n'y a pas d'organisation, sans organisation il n'y a pas de révolution. La conquête du pouvoir doit être physique et intellectuelle. C'est l'action contre la classe qui contrôle les moyens de production, et contre l'État, qui donnera lieu aux conflits et à la guerre révolutionnaire. Dans Rosa Luxemburg : « La lutte syndicale englobe des intérêts immédiats et la lutte politique, des intérêts futurs ». L'importance des luttes sociales réside dans la facilité à mobiliser de larges contingents de masses avec des formules d'organisation simplifiées. L'importance de l'organisation politique réside dans sa capacité à formuler des objectifs et à lier différentes tactiques, développées par différentes formes de lutte, et à les guider vers un but commun. <sup>219</sup> »

Face à notre débat fructueux, qui impliquait surtout des chauffeurs de bus et des dockers, nous avons cherché au sein de l'enquête à faire un autre débat, de cette même profondeur, avec les cheminots, les cadres modernes de cette catégorie, ceux de l'après-massacre au XXI<sup>e</sup> siècle. Et nous avons découvert qu'en raison du manque de « temps » de la part des dirigeants, de l'incapacité de la base à sortir de l'état de besoin, nous n'avancions pas. Les cheminots font partie du front étatique des transports, ils participent aux grands événements, mais d'un autre côté ils vivent dans un éternel "état d'urgence" de lutte après lutte, de défaite en défaite, où le chemin de fer est de plus en plus privatisé, à tout prix transport de marchandises et de passagers, et se présente également comme un instrument d'attaque contre le travail, les droits, la qualité de vie et le pouvoir des travailleurs. Cette dernière est quasi inexistante, c'est comme une trompe l'oeil, une image du passé qui se projette comme une ombre sur le présent.

Donc, malgré nos efforts, le débat n'a pas encore eu lieu. « Nous n'avons pas du tout pu nous unir dans la grève générale d'avril 2017, nous n'avons pas su mobiliser, organiser, sensibiliser la catégorie pour relier la lutte immédiate à une série de problèmes que nous vivons au quotidien sur le chemin de fer avec les grands agendas des travailleurs à l'échelle nationale. Nous regrettons que les marins, les hommes du port et les aviateurs se soient battus sans nous. Nous ne sommes pas en mesure d'affronter les patrons sur le plus concret, encore moins sur l'agenda politique, et nous assistons malheureusement au démantèlement définitif du chemin de fer. Je fais des efforts, mon seul parti est le cheminot, et je voulais construire des formes de lutte commune, mais nous n'avons pas pu sortir de la lutte immédiate sur notre territoire, et nous savons que c'est aussi un facteur de notre faiblesse, et que malheureusement notre combat d'aujourd'hui, aussi grand soit-il, ne contient même pas un millième de ce qu'il était avant, pas si peu de ce que nous étions dans le passé <sup>220</sup>» En septembre 2019, les cheminots ont fait face à VALEC, l'un des plus grands opérateurs de fret privés du pays, qui a refusé d'accorder aux travailleurs une augmentation de salaire à l'inflation. Le communiqué aux travailleurs disait : « Une autre déception s'abat sur les travailleurs de l'ancien réseau ferroviaire fédéral RFFSA, qui se retrouvent lésés par le gouvernement actuel, avec la louable proposition de VALEC – Engenharia.

---

<sup>219</sup> BOGO, Ademar, Organização política e política de quadros, Expressão popular, 2011, São Paulo, p 90, 97, 98, 100, 101, 125

<sup>220</sup> Paulo de Tarso dans une interview accordée en 2019 et 2021 pour le syndicat des travailleurs des entreprises ferroviaires de Rio de Janeiro, affilié à la FNTF fédération nationale des cheminots

Une entreprise éteinte par la non moins infâme action des gouvernements FHC Cardoso et Lula da Silva qui ont décrété la fin de la société RFFSA, en un véritable crime contre la patrie.

« ... Ils ont gardé la même proposition que la dernière réunion à 1,89% et pour la convention collective 2019/2020 où l'inflation était de 5,07%. Les syndicats de base doivent rejeter cette proposition abjecte. Identifiez la source de l'article d'hier, copié du blog: 'ferrovia vez e voz' et envoyez-le par lettres, e-mails, etc. à la maison civile de la présidence de la république, aux ministères de l'Économie et des infrastructures et de l'économie, aux présidences de Valec, au tribunal supérieur du travail, aux députés, sénateurs et gouverneurs de leur État. Quoi qu'il en soit, faisons du bruit avec des actions, des frais de port et des coordonnées intelligents et peu coûteux. Vu le nombre de lecteurs aujourd'hui, il y aura des milliers de messages envoyés à chacune de ces autorités... Luiz Carlos Teixeira Vaz répond (un de ces milliers de messages répond) : « Il y avait un espoir que ce général (du gouvernement Bolsonaro) qui a repris Valec comprendrait le drame des cheminots. Erreur de lecture. Tout reste comme avant... Le Brésil reste le pays du futur qui, apparemment, n'arrivera jamais...<sup>221</sup>»

La réalité concrète de ce que nous débattons et investiguons à la fois dans ce chapitre consacré à la critique de l'organisation nécessite de comprendre ce que Raphaël Martinelli a mis au début de cette partie : « C'est la condition du travail du cheminot qui détermine son organisation », et dans le processus de cette organisation qui fait l'objet d'une enquête, nous comprenons la distance stellaire entre les conditions concrètes du chemin de fer aujourd'hui, qui "pense changer le monde à travers le travail de base" et la praxis de la révolution brésilienne à partir du débat de sa théorie, mais c'est justement parce qu'elle est lointaine, parce qu'elle est difficile, comme c'est un travail patient et long, que nous nous consacrons à son analyse scientifique.

▪De la politique et de la formation de cadres à la formation politique de cadres

« L'organisation révolutionnaire de ce siècle devra considérer les pratiques des mouvements sociaux, les rassembler et en assimiler ce qui a été découvert comment des caractéristiques novatrices, leur donner des contenus d'idées et de principes, pour élever la capacité critique des nouvelles pratiques.

---

<sup>221</sup> Annoncé à la catégorie sous forme de Blog 'Ferrovia Voz et Voz' le 5 septembre 2019, 'Rien n'a changé sur l'infâme proposition de VALEC'.

C'est une tâche prioritaire de l'organisation révolutionnaire de contribuer à la formation et à la préparation des cadres dirigeants des mouvements sociaux qui peuvent produire leurs propres analyses, élaborer leurs méthodes de travail et établir des tactiques de confrontation politique avec les ennemis de classe.

... C'est autour d'idées justes et de pratiques révolutionnaires qu'il faut se rallier, et non s'effondrer autour d'intérêts clivant et sectaires.

... Le concept de cadre trouve son origine, ainsi que les termes théorique et stratégique, dans la théorie militaire.

... Un cadre existe pour les besoins de l'organisation à laquelle il appartient. Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire de définir les tâches qui orientent l'action, avec des méthodes efficaces pour les mener à bien. Par conséquent, on pourrait dire qu'un personnel est celui qui sait définir les tâches, les distribuer et formuler les méthodes pour leur exécution, avec la conscience qu'il atteint les objectifs de l'organisation. Les qualités d'un conseil seront égales aux besoins d'une organisation. Il atteindra le « seuil » défini par le programme de l'organisation et sera professionnel au niveau du caractère et de la nature des tâches. Les cadres se spécialiseront et se comporteront selon la nature des tâches qu'ils accompliront. Si l'organisation a un caractère révolutionnaire, les cadres, en plus de se spécialiser dans divers domaines politiques, philosophiques, historiques, complotites, etc. ils devront accomplir différentes tâches qui leur demanderont d'avoir une qualification supérieure. Ce sont donc les tâches elles-mêmes qui interpellent la qualification du personnel et déterminent son caractère, son style et développent ses compétences et son profil.

... La lutte politique dans le but de conquérir le pouvoir et de transformer la société est bien plus grande et bien plus complexe que la lutte économique des ouvriers contre les patrons et contre le gouvernement, des sans-terre contre les propriétaires terriens, etc. De cette façon, l'organisation politique révolutionnaire doit être constituée avec des caractéristiques différentes de l'organisation de force qui ne luttent que pour des conquêtes immédiates...<sup>222</sup>

---

<sup>222</sup> BOGO, Ademar, Organização política e política de quadros, Expressão popular, 2011, São Paulo, p 126, 129, 130

## · Sensibilisation politique et éducation de cadres

Le travail des cadres est un travail d'éducation, l'éducation des cadres est une éducation de pratique, une pratique d'organisation, une organisation de formation politique ; dans la mobilisation, l'organisation et la formation à la praxis organisationnelle. Le travail des cadres est le 'catalyseur' du travail de sensibilisation politique organisationnelle.

L'homme du futur se forge au quotidien, le dévouement, l'honnêteté, la discipline, l'esprit de sacrifice, selon les mots du Che, mais inspirés par Ademar Bogo, nous avons commencé à réfléchir pour savoir si les problèmes qui se posent peuvent se résumer à l'incapacité de former des cadres qui, dans l'analyse de la première partie de cette enquête, ne peuvent dépasser la conscience syndicale. Dans l'incapacité de faire du débat sur la révolution brésilienne un débat large et démocratique, sans perdre l'excellence du débat des cadres. Dans l'incapacité de former des cadres pour la praxis de la théorie organisationnelle, basée sur l'analyse critique. Dans l'incapacité de former des cadres engagés dans la théorie et la pratique de la révolution brésilienne en quantité et en qualité.

« La conscience politique de la classe ne peut être apportée à l'ouvrier que de l'extérieur, c'est-à-dire de l'extérieur de la lutte économique, de la sphère des relations entre ouvriers et patrons. La seule sphère d'où cette connaissance peut-être extraite est celle des relations de toutes les classes et couches avec l'État et le gouvernement, dans la sphère des relations de toutes les classes entre elles. Lénine considérait les aspects de la totalité de la réalité comme des situations qui devaient être perçues et interconnectées par des luttes de masse. Par conséquent, il valorisait l'expérience comme un stade embryonnaire de la conscience, appris dans la sphère de la lutte localisée comme fondamentale, mais il était nécessaire d'y ajouter des informations et des connaissances scientifiques produites universellement... 'N'ayez pas peur de leur manque de préparation, n'avez pas peur de leur inexpérience et de leur développement insuffisant'. La société offre de nombreux individus à combattre, mais la faiblesse de l'organisation ne peut en profiter. Dans l'organisation politique, la praxis est le lien conscient entre l'individu et la réalité à transformer, ayant comme médiation l'instrument politique, le programme, la tactique et les méthodes. Praxis est une catégorie de référence fondamentale dans la formation du personnel. Sans connaissances scientifiques, il sera impossible de transformer la société et de garantir son amélioration permanente.

Le pouvoir peut-être pris par l'insurrection, mais cela seul ne transforme pas la société. Avec les connaissances scientifiques, la naïveté est éliminée, les mythes sont démantelés et les gens deviennent de plus en plus riches.<sup>223</sup>

José Martí nous guide : Éduquer, c'est déposer en chaque homme l'œuvre humaine qui l'a précédé ; et faire de chaque homme le monde vivant jusqu'au jour où il vivra; c'est la mettre à la hauteur de son temps ; est de vous préparer à la vie. C'est pourquoi il conclura que « le premier devoir d'un homme de nos jours est d'être un homme de son temps ».

... La conscience politique du cadre se formera au cours du processus historique auquel il participe et doit se forger peu à peu dans l'expérience de la lutte des classes, dans l'étude des sciences et dans la recherche constante d'informations nationales et internationales . Par conséquent, l'expérience de la lutte, l'étude de la science et l'information constante sur la réalité locale et universelle sont les trois piliers qui soutiennent la formation de la conception scientifique du monde. La formation doit être au service de cette transformation des savoirs et de la construction du socialisme<sup>224</sup>».

L'enjeu central de la construction du cadre est fondamentalement de chercher une éducation des masses dans l'éducation des cadres, dans l'éducation des bases organisées.

« Nous, les socialistes, sommes plus libres parce que nous sommes plus rassasiés ; nous sommes plus complets parce que nous sommes plus libres. Le squelette de notre complète liberté est formé, la substance protéique et le vêtement manquent; Nous allons les créer. Notre liberté et votre subsistance quotidienne sont couleurs de sang et pleines de sacrifices. Notre sacrifice est conscient : un impôt à payer pour la liberté que nous construisons. La route est longue et en partie inconnue ; Nous connaissons nos limites.

---

<sup>223</sup> BOGO, Ademar, Organização política e política de quadros, Expressão popular, 2011, São Paulo, p 137, 143, 156, 193

<sup>224</sup> BOGO, Ademar, Organização política e política de quadros, Expressão popular, 2011, São Paulo, p 194

Nous ferons l'homme du 21<sup>e</sup> siècle : nous-mêmes. Nous nous forgerons dans l'action quotidienne, créant un homme nouveau avec une nouvelle technique. L'argile fondamentale de notre travail est la jeunesse; en lui nous plaçons notre espoir et le préparons à prendre le drapeau de nos mains<sup>225</sup>».

« Pour le Che, il était impératif qu'une révolution s'opère aussi dans la conscience des gens, afin qu'ils acquièrent une nouvelle conception du monde et de nouvelles valeurs, établissant ainsi de nouveaux rapports sociaux – plus solidaires et avancés du point de vue humaniste. L'homme nouveau et la nouvelle société ne sont pas des produits finis. Ils sont le point de départ du véritable développement du socialisme et de son dépassement par le communisme : la garantie que la révolution permanente perdurera et sera menée dans la bonne direction.<sup>226</sup>»

Entre Che Guevara et la production de l'homme nouveau et Paulo Freire avec une pédagogie de la liberté, de la critique, dans la pédagogie des cadres se trouve la forge de l'éducation des cadres que nous présentons comme un produit des débats que nous avons pu développer sur l'éducation des travailleurs.

« Les hommes interpellés par le drame du temps présent, se posent en problème. Ils découvrent qu'ils en savent peu sur eux-mêmes, sur leur « position dans le cosmos », et ils sont anxieux d'en savoir plus. Personne n'éduque personne, personne ne s'éduque, les hommes s'éduquent, médiatisés par le monde. En effet, il ne serait pas possible que la problématisation de l'éducation, qui rompt avec les schémas verticaux caractéristiques de l'éducation bancaire, soit mené comme une pratique de liberté, sans dépasser la contradiction entre l'éducateur et les élèves. Il ne lui serait pas non plus possible de le faire en dehors du dialogue. C'est par là que s'opère le dépassement, qui aboutit à un nouveau terme : non plus un éducateur de l'élève, non plus un éducateur de l'éducateur, mais un éducateur aussi éduquant avec un éduquant aussi éducateur.<sup>227</sup>»

---

<sup>225</sup> TURNER MARTI, Lidia, *Del pensamiento pedagógico de Ernesto Che Guevara*, 2007, Capitan San Luis, La Habana, p. 21, 22

<sup>226</sup> FERREIRA DA SILVA, Newton, *Leopoldianum*, 2013, Santos, p. 29, 57

<sup>227</sup> FREIRE, Paulo, *Pedagogia do oprimido*, Paz e terra, 2018, São Paulo, p. 39, 95



« Enseigner nécessite une conscience de l'incomplétude. Ma franchise devant les autres et le monde lui-même comme la façon radicale dont je me vis comme un être culturel, historique, inachevé et conscient de l'incomplétude. Nous arrivons ici au point où nous aurions peut-être dû nous arrêter. L'incomplétude de l'être humain. En effet, l'incomplétude de l'être ou son inachèvement est caractéristique de l'expérience vitale. Là où il y a de la vie, il y a de l'incomplétude. Mais ce n'est qu'entre les femmes et les hommes que l'incomplétude est devenue consciente <sup>228</sup>»

L'organisation est l'incomplétude sur le chemin de la révolution. La fusion de l'idée d'un homme nouveau, mais d'une pédagogie critique et dialogique de la liberté, avec une politique de formation des cadres. Si la troisième partie de cet ouvrage est consacrée à la critique de la critique, dans l'organisation politique des cadres, la plus grande critique qu'on puisse faire d'eux-mêmes : aux 'hommes brisés' (homens partidos) comme on appelait les communistes à l'époque classique, il y a aussi leur plus grande vertu au Brésil : Chercher à équilibrer l'immédiat et l'historique, le concret et le dépassement ; la famille et les amis avec un dévouement politique total; la lutte contre le sectarisme, dans la construction de l'unité par la construction de la lutte unitaire. Un syndicalisme combatif, classiste et internationaliste a besoin de son ingrédient unitaire, qui, dans la critique de ce chapitre, reçoit à travers la construction de l'unité une priorité centrale :

Dans la politique des cadres, les syndicats, même s'ils sont dans le marécage, constitue la structure par excellence de l'organisation ouvrière et, par conséquent, ne peut pas être évitée. La centralité du débat sur la révolution brésilienne et la centralité des syndicats et du travail ne sont pas dissociées. Il y a des sagesse diverses et complémentaires dans les bases et dans les avant-gardes qui se sont forgées dans les luttes, l'histoire des cadres communistes et socialistes au Brésil a garanti l'efficacité des formes de confrontation. C'est l'efficacité de l'organisation politique qui a ouvert des espaces, et quand ils n'étaient plus efficaces, ces espaces se sont fermés. L'excellence des cadres opérationnels liés aux bases organisées et de leurs cadres moyens. L'insertion de l'agenda et de la demande historique est la principale caractéristique du cadre politique préparé, qui s'enrichit de l'apprentissage spécifique sans oublier les tâches pédagogiques du débat sur la révolution brésilienne.

---

<sup>228</sup> FREIRE, Paulo, *Pedagogia da autonomia, Paz e terra*, 2009, São Paulo, p. 50

Le pôle le plus dynamique du mouvement syndical a toujours été dans l'histoire brésilienne où il y avait plus de travail critique, plus de cadres en quantité et en qualité, qui, d'une part, suivent les indications qui ont émergé dans la classe ouvrière, mais d'autre part, n'oublions pas leurs tâches historiques d'opposition à l'immédiateté pour la résolution de la construction de la nouvelle société. 'Les indications qui émergent au sein de la classe ne nous font pas perdre de vue les tâches de la révolution brésilienne, et c'est la raison d'être des 'hommes brisés' qui maintiennent leur pertinence et leur pertinence aujourd'hui'. Nous entendons cela à plusieurs reprises dans les entretiens avec les cadres

« Les communistes répondent à la politique antiunitaire par leur politique d'unité, ils tentent d'articuler les deux grandes insertions, liant les destinées de leur pratique dans le milieu syndical aux intentions d'insertion dans le monde de la grande politique, d'être associés à ce qui fut le plus combatif à leur époque. L'intervention de l'emphase dans la vie politique nationale est liée aux actions qui, à chaque instant, représentent le pôle le plus actif de la classe ouvrière, et vocaliste de ses revendications, profitant des lacunes fournies par le système, dans la mission d'amener les travailleurs à la grande politique, sans perdre de vue l'attrait des masses ouvrières pour l'organisation dans leurs syndicats, à la recherche de leurs droits.<sup>229</sup> ».

L'action des travailleurs les plus stratégiques et les plus préparés en quantité suffisante doivent répondre au dynamisme du pôle le plus actif de la classe ouvrière contre le capital, débattre de ce qui constitue le plus dangereux pour les élites bourgeoises du Brésil : la condition, la mémoire, l'histoire, la culture, la lutte, le pouvoir de la classe ouvrière pour participer au débat sur la révolution brésilienne. L'organisation doit permettre la perméabilité du débat et en même temps investir dans la formation de l'excellence. Le débat sur la révolution brésilienne vise à intégrer les apports de la base, et les cadres comme la base constitue la base de la construction du pouvoir populaire. La liaison entre la base organisée, l'équipe dirigeante et un grand nombre d'opérateurs devient alors impérative pour le processus d'éducation des masses, à la base organisée. La connexion entre le cadre exécutif et opérationnel est la vision macro des grands problèmes historiques associée au micro des problèmes les plus immédiats.

---

<sup>229</sup> AURÉLIO SANTANA, Marco, *Homens partidos, comunistas e sindicatos no Brasil*, Boitempo, 2001, São Paulo, p. 11, 256, 292, 296, 297, 299, 300

À travers la politique des cadres, le mouvement politique des masses s'opère dans le micro et la macro mouvement des bases organisé. Le travail syndical correct, augmenté en puissance et en insertion dans le débat formatif de la révolution brésilienne augmentera de manière équivalente dans les secteurs les plus stratégiques au travail politique des cadres dans leur quantité et qualité dans le travail concret et immédiat et vice-versa , parce que le cadre capable fait les deux. Le point de vue général selon lequel il y a peu de cadres capables et en quantité insuffisante qui selon nos observations correspond à une réalité ; ne correspond pas à une situation immobile et impossible à changer, ce point de vue doit être accompagné de l'analyse de la centralité, de l'analyse critique et de 'la critique de la critique' pour son dépassement.

Les cadres opératifs doivent construire, au fur et à mesure de leur progression, un travail pédagogique d'une part, mais aussi des structures mobiles capables d'accompagner des combats où la mobilité et la flexibilité deviennent ce qui prime. Des structures syndicales ouvertes et mobiles engagées dans de grandes luttes sociétales complètent l'objectif unitaire, classiste, combatif et internationaliste. Le renouvellement du cadre opérationnel est fondamental et accompagne la construction des conseils et la lutte pour le renouvellement syndical.

La capacité de direction et d'organisation se combine pour absorber la pression de la base opérative dans la construction du pouvoir populaire. Cohésion, opposition, synthèse dans le mouvement entre la base organisée, la base générale et le travail des cadres. Il faut aussi préserver les cadres moyens, car ils sont les victimes privilégiées du système. Il n'est possible de traverser n'importe quel marais que collectivement en politique, et plus la qualité du groupe est grande, plus la qualité de la traversée est grande.

Ce sera chez les plus intransigeants face au capitalisme que s'effectuera à un niveau supérieur la formation des cadres. Ceux qui sont imprégnés du système ont du mal à en sortir. Les capacités de compacter, coopérer, concilier sont réservées aux plus fragiles, car l'avant-garde a besoin d'intransigeance pour la construction d'un pouvoir parallèle et d'un double pouvoir, élargissant les espaces par l'accumulation des forces et l'éducation aux petites victoires. Les plus durs sont les plus désirés et s'insérer et participer de l'intérieur ne signifie pas immobilisation, mais transformation de l'intérieur, et c'est aussi important que la confrontation directe dans le renouveau syndical.

Le travail du double pouvoir, pouvoir populaire et pouvoir parallèle est encore plus fort dans les espaces de pouvoirs prioritaires et plus stratégiques. Le large spectre de la participation ouvrière est dans le large spectre de la participation des cadres qui avancent et reculent dans les limites du spectre de classe ; plus l'organisation est grande, plus le nombre de cadres est élevé, plus la qualité de la base est également élevée les cadres, et à la fois l'avenir du débat sur la révolution brésilienne dans la société. Le débat sur la révolution brésilienne au XXI<sup>e</sup> siècle représente le plus grand défi de la politique des cadres, qui doivent s'appuyer sur les expériences historiques du passé, mais en même temps planifier pour planifier l'avenir, en complétant avec le travail le plus cohérent d'organisation critique maintenant, équilibrant le maintenant le plus immédiat et le plus historique.

L'avant-garde, sous forme de cadres opératifs, la masse sous forme de base organisée et de base générale, dans les limites de l'action politique dans la société, signifient la matérialisation du travail organisationnel critique, le mouvement politique de masse, qui transforme la théorie, la théorie monotone pour le débat de la révolution brésilienne, dans la réalité vivante reconnue par les travailleurs. Sensibilisation au mouvement des travailleurs stratégiques médiatisée par le travail organisationnel critique et pratique.

« Organisation signifie unité d'action, unité dans les opérations pratiques. Toute action n'a de valeur, bien sûr, que parce que et dans la mesure où elle sert à faire avancer les choses et non à reculer, dans la mesure où elle sert à unir idéologiquement le prolétariat, à l'élever, non à le dégrader, à le corrompre et à l'affaiblir. L'organisation sans principe n'a pas de sens et, dans la pratique, convertit les travailleurs en un misérable appendice de la bourgeoisie dirigeante. Par conséquent, le prolétariat ne reconnaît pas l'unité d'action sans la liberté de discuter et de critiquer <sup>230</sup>».

Dans ce chapitre de la 'perte d'une culture politique', la 'perte' peut aussi signifier une opportunité ou la 'découverte d'une culture politique générale' comme un héritage pour la classe ouvrière dans son ensemble et pour les travailleurs stratégiques dans leur action opérative solidaire. faire le premier combat dans les endroits les plus dommageables pour le système.

---

<sup>230</sup> LANDI, Gabriel, LAZZARI, Gabriel, O centralismo democrático de Lenin, Lavrapalavra, 2021, São PAULO, P. 262

En 2022, lors de la réunion des travailleurs des transports tenue à Association de la presse brésilienne ABI, les cheminots envoient une note regrettant l'impossibilité d'envoyer une délégation : « le travail des chemins de fer, ainsi que tous les frères présents dans cet espace, ont été attaqués. L'exploration nous a mis à la limite de nos forces. L'État n'est pas responsable de ce mode de transport historique devenu une affaire privée pour quelques-uns et un fléau pour les masses qui utilisent quotidiennement le train. La privatisation a aggravé tous les modes de transport dans l'État de Rio de Janeiro. Personne n'a profité de cette privatisation, ni la classe qui utilise le train, ni le chemin de fer, alors nous nous joignons à vous qui représentez ce front et la classe ouvrière dans les transports. C'est pourquoi nous proposons une rencontre plus objective afin que nous puissions passer à la pratique de cette confrontation <sup>231</sup>»

Lorsque nous étudions les cheminots d'hier et d'aujourd'hui, nous pouvons conclure que la perte d'une culture n'est pas définitive si elle se poursuit dans les possibilités de l'ensemble stratégique dans ses espaces les plus dynamiques. La perte d'une culture organisationnelle ne signifie pas une perte permanente dans la mesure où il lui est possible de se maintenir aux endroits les plus stratégiques de la classe, et la faire perdurer est le plus grand défi de l'organisation politique des cadres aujourd'hui.

---

<sup>231</sup> Note envoyée par les cheminots à l'assemblée des travailleurs du transport à l'ABI en 2022

## Conclusion du dixième chapitre

La disparition d'une culture ne signifie pas la disparition de la culture générale des travailleurs stratégiques tant que les cadres stratégiques d'aujourd'hui sont capables d'opérer dans les secteurs les plus dynamiques des systèmes et peuvent débattre de l'ancienne culture dans la nouvelle. Une culture ne dure que si elle est associée à l'autre dans la lutte des classes. Notre analyse de la disparition d'une culture visait à montrer la disparition d'un type d'éducation qui, faute de cadres, ne permet pas de former l'éducateur et l'éducateur éduquant à être protagonistes de ce processus. Et sans ce processus, il n'y a pas de transformation éducative et politique de la société. *Lorsque le cadre organisationnel ne se transforme, ni transforme, le travailleur ne se transforme pas non plus et ne transforme pas la société. L'organisation politique des cadres est l'éducation politique des cadres en ce sens.* Lorsque la mémoire disparaît, l'éducation de la base organisée disparaît également. Des débats de la révolution brésilienne sont les débats sur l'éducation politique des cadres, sur la construction de l'homme et de la femme nouveaux, sur la pédagogie du dialogue, pour le débat critique et scientifique.

La politique de cadres en cette heure sombre du Brésil est le moment du débat scientifique. Sans politique de cadres, il n'y a pas de débat scientifique avec les travailleurs. Sans organisation des cadres, il n'y a pas d'analyse critique, de débat sur la révolution brésilienne, d'unité et de méthode, il n'y a pas d'éléments objectifs ni de priorisation pour organiser les plus difficiles. Sans organisation politique des cadres, pas d'éducation ; C'est à travers la politique des cadres qu'il y a éducation dans les bases organisées pour l'organisation de la grève de masse, la construction du pouvoir populaire. Si on pouvait choisir une priorité des priorités dans la critique des travailleurs stratégiques, ce serait la pénurie de cadres. Le manque de cadres organisationnels dans les endroits les plus importants et stratégiques, et par conséquent dans toute la classe ouvrière dans son ensemble. Comme l'a prouvée notre étude : Il n'y a pas assez de cadres qualitatifs et quantitatifs dans les catégories les plus stratégiques ; dans les structures de référence les plus stratégiques, dans la communication syndicale et politique ; dans le travail d'organisation des périphéries, dans la précarité et la jeunesse, mais surtout en aidant à galvaniser la partie la plus explosive et massive de la classe dans son sens du pouvoir populaire. Et encore moins y a-t-il de cadres dans les casernes organisant les soldats et les forces de sécurité, légales et illégales. Il n'y a pas de cadres s'appuyant sur la nécessité de débattre de la révolution brésilienne.

Comme nous avons pu le prouver, cela n'a pas toujours été le cas, nous avons déjà au

Brésil une catégorie avec un pouvoir stratégique très fort basé sur sa culture, son histoire et sa lutte, comme l'attestent les expériences historiques. Lorsque nous étudions leurs cadres nationaux et de base, nous nous réjouissons de leurs réalisations. Après notre enquête, nous pouvons prouver que là où il y a une politique des cadres, il y a aussi une organisation politique de masse. *Que le constat critique de 'l'expérience ferroviaire' n'est pas sa disparition, mais son exemple d'organisation des cadres à partir de la constitution du travail ferroviaire. La structure solide de l'organisation politique et syndicale des cheminots découlait de la manière dont le travail ferroviaire existait.*

Il n'y avait plus de catégorie omniprésente, accessible et centrale sur le territoire national jusqu'au coup d'État militaire de 1964, et leur contribution à ce travail signifie démontrer une possibilité d'organisation pour l'ensemble des travailleurs stratégiques, et en particulier pour les chauffeurs de bus, qu'avait dans la région métropolitaine son rôle central. L'héritage ferroviaire' constitue un patrimoine culturel précieux à étudier et à reconstruire à l'intérieur et à l'extérieur de la catégorie. Comme nous l'ont appris les cheminots ont investi dans la formation d'une organisation politique des cadres, que signifiait investir dans le renouveau syndical, dans la formation de conseils syndicaux et communaux, et dans l'espace au-delà de la gare, couvrant les rues. *La formation stratégique constitue ce qui éloigne les travailleurs du fascisme et du néolibéralisme d'une part ; mais qui aussi, d'autre part, les rapproche de l'organisation politique des cadres.* En ce sens, nous étudions des cadres qui se sont développés dans le milieu ouvrier et populaire à partir de la condition de travailleurs de base, à travers le travail de base comme stratégie de construction du pouvoir populaire. Lorsque nous nous référons à ces cadres, nous nous référons à la culture qui les a produites, et lorsque nous rapportons la perte de cette culture, nous pensons aussi au manque de ces militants spectaculaires de nos jours ; mais aussi dans la nécessité de retrouver une culture de la rupture et du pouvoir révolutionnaire comme culture du pouvoir populaire.

Dans le passé, les grands objectifs ne se limitaient pas seulement à la politique de parité des salaires avec l'armée, ou au nombre de salaires minima ; mais une combinaison avec des objectifs historiques comme la marque classique de la politique des cadres, d'où la formation pour la construction de grèves politique a fonctionné comme une école pour le débat sur la révolution brésilienne ; dans cette école, nous réitérons la fonction d'éloigner les masses du fascisme et du capitalisme, et de rapprocher leur avant-garde du cœur de la politique des cadres.

La correcte politique de cadres dans la différence entre le travail de base dans la base

générale et dans la base organisée, comme deux fronts de formation sur le front social. L'enjeu du pouvoir révolutionnaire ne s'exerce pas directement, mais à travers les syndicats, les conseils, les cadres et ses propres branches dans la classe ouvrière. Au 21ème siècle comme au 20ème siècle, les mots des cadres classiques sont toujours vivants comme chuchotés à nos oreilles : « il ne suffit pas d'occuper des places dans les syndicats et les gouvernements, devant la majorité de la classe moyenne et la classe ouvrière, majoritairement anticommuniste, une énorme éducation politique idéologique est nécessaire, et de l'autre côté il y a l'impérialisme vigilant de son 'patio trasero' ».

Raphael Martinelli, qui a mené des grèves de 150 000 travailleurs ; Baptistinha qui a dit d'arrêter Rio de Janeiro quand l'horloge centrale sonnait minuit ; Claudino, insulté à l'Assemblée nationale parce qu'il était député, noir et cheminot ; et le vieux cheminot Valdomiro née dans une Favela qui nous a dit dans une interview qu'il avait lu Machado de Assis et Dostoïevski, et « par l'organisation populaire et les grèves nous avons tous contribué à forcer les cheminots dans un espace de pouvoir qui n'était pas le leur », tous ces cheminots comme les hommes de son temps, des exemples pour les cheminots dans la politique des cadres, où le travail des cheminots définissait sa forme d'organisation.

La centralité ferroviaire était bien supérieure à celle des chauffeurs de bus car s'appuyant sur un commandement national, la qualité de ses cadres était également un plus ; l'accessibilité était encore plus grande, car elles opéraient dans le secteur du fret et des passagers, et chaque gare était un 'espace de vie', comme si au lieu de centaines de terminaux, nous en avions des milliers. Et l'omniprésence, aussi bien pour les ouvriers des chantiers navals que maritimes, se projette sur tout le territoire national : chaque personnel des chemins de fer fait un travail syndical, politique, communautaire et de rue. En ce sens, ces cadres, qui occupent des espaces de pression gouvernementaux ou basés sur des conseils, des syndicats renouvelés et leurs cadres étaient les plus grands ennemis de la bourgeoisie.

En ce sens, comme nous avons pu le prouver, l'organisation politique, syndicale, communautaire, et dans la rue, la qualité même de leurs cadres de commandement et ceux de l'organisation, a donné une portée politique à ces cadres très difficilement rivalisables en leur apogée, et nous laisse un héritage à étudier, comprendre et gérer par les travailleurs les plus forts et les plus stratégiques d'aujourd'hui.



## Chapitre XI

### L'état des lieux des forces syndicales et patronales à l'aube du mouvement de grève générale et la critique de l'échec du mouvement de grève générale en 28 avril 2017

« 6h30 je travaillais déjà et toute cette bande se réveillait pour faire ce bordel dans la ville de São Paulo... (Maire João Dória de São Paulo)

... Aujourd'hui, nous avons réussi à faire ensemble la plus grande grève dans ce pays au cours des 30 dernières années (Guilherme Boulos leader national du mouvement des sans-abri MTST) <sup>232</sup>»

Juste avant le mouvement de grève générale d'avril 2017, tout semblait indiquer, dans le temps et sur le territoire, que les forces populaires avaient atteint leur plus grand moment de force depuis 2012. Si la grève générale représente pour les salariés et les syndicalistes une impression d'aboutissement, de réussite voire de victoire, l'exemple de la grève générale de 2017 au Brésil vient contredire cette impression.

La crise du capital a stimulé un ensemble de mesures qui sont utilisées par la bourgeoisie dans la perspective de trouver des moyens, des moyens et des moyens plus rapides de pratiquer des expropriations dans le but de résoudre les problèmes de réévaluation du capital avec l'extraction conséquente de plus-value. C'est, pour les capitalistes, le seul moyen de résoudre la crise du caractère systémique dans laquelle se trouve englouti le capitalisme. Les mouvements prolétariens et les luttes populaires qui ont eu lieu dans les rues du Brésil en juin 2013, et qui se poursuivent, avec moins d'intensité par d'autres moyens, ont ému la politique brésilienne. <sup>233</sup> ...

---

<sup>232</sup> Journée nationale de grève avec les déclarations du maire de São Paulo et du leader national du MTST, La grève générale qui a paralysé le Brésil dans plus de 130 grandes et moyennes villes a eu lieu le 28 avril 2017 <https://www.youtube.com/watch?v=w8ECvzI3Ws>

<sup>233</sup> (PINHEIRO, Milton, ORLANDA PARISI, Maria, IASI, mauro, FIORI ARANTES, Pedro, DE ARRUDA SAMPAIO JÚNIOR, Plínio, ANTUNES, Ricardo, BRAGA, Ruy, Jornadas de Junho, le soulèvement populaire en débat, ICP, 2014, São Paulo, P 109, 112)

Cette conjoncture de crise inquiète ce gouvernement passif, burgo-PT, et met en malaise les affaires de la bourgeoisie intérieure en ce qui concerne, principalement, l'équipement de la coupe du monde 2014, les jeux olympiques JO 2016 et les concessions pour explorer les services publics de transport. »

Dans la quatrième et dernière partie du dernier chapitre, nous nous consacrons à la critique de la disposition des forces populaires sur le territoire. La dernière partie du dernier chapitre commence par l'étude de l'état des forces du système capitaliste face aux forces populaires à la veille de la grève générale de 2017, dans l'étude de la construction de la grève plus large, la grève politique. Et il fait une « critique de la grève des mouvements sociaux » en tant que grève générale des travailleurs au Brésil. Nous avons déterminé comme centrale dans cette partie l'étude de la « riposte » de la classe ouvrière à la grève générale construite autour des ouvriers de la métallurgie navale, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Par conséquent, il ne nous suffit pas d'étudier ceux qui pourraient être le fer de lance du mouvement de rupture lors d'une grève générale à Rio de Janeiro ; pour nous, maintenant : il est essentiel de connecter l'étude de chaque catégorie stratégique pour participer à cette grève générale, en connectant tous ces travailleurs d'avant-garde à la force populaire maximale, et au cœur de notre enquête, les chauffeurs de bus. Et pour mieux comprendre les derniers instants de cette ultime ascension de la période 2012 – 2017, il faut l'étudier dans son ensemble. Nous devons étudier l'ensemble des travailleurs stratégiques, l'ensemble des forces populaires, dans sa partie précaire, pour ensuite étudier l'ensemble de la classe ouvrière sur ce qui a été le jour le plus important de l'ascension entre 2012 - 2017

« 3h00 Première action de la grève générale. Paralysie qui s'emparera du Brésil contre la réforme des retraites et la réforme du travail. Aujourd'hui, nous avons bloqué Hélio Schmidt ici, qui est l'accès à l'aéroport de Guarulhos, comme première action. (Josué Rocha leader national du mouvement des sans-abri MTST. <sup>234</sup>) » Sans minimiser l'action très bien planifiée. Le reproche que nous faisons est que l'action du plus grand jour de la plus grande ascension populaire n'a pas été menée par le mouvement syndical, dans cet exemple comme première cible la grève et pour compléter, le blocage de l'accès.

---

<sup>234</sup> Hélio Schmidt L'avenue qui donne accès à l'aéroport international de Guarulhos est le plus grand aéroport international d'Amérique latine. Le MTST a choisi cet aéroport et a préparé la plus grande action de « blocage » du mouvement populaire pour ce jour.

Dans la dernière partie de la thèse, nous nous consacrons aussi à la critique du déficit de l'organisation de la révolution brésilienne, dans l'hypothèse centrale du déficit organisationnel sur le jour de la grève générale du 28 avril 2017 au Brésil, en nous consacrant à l'étude du jour de la grève générale comme l'exemple d'une journée importante pour la construction du pouvoir populaire et la journée la plus pertinente pour notre étude de notre enquête dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro dans le contexte brésilien.

« Je suis une femme noire, ouvrière, pauvre, 'favelada', et de la petite ville de Miracema. Mais quand je suis devenu soudeur et métallurgiste, j'ai appris un peu l'histoire de ce métier. Je me sentais puissant dans mon travail et j'ai prospéré pendant que j'avais du travail. Je dois tout à mon métier et j'ai conscience que même au chômage, je reste le même professionnel. Mais je me suis rendu compte que beaucoup n'étaient pas conscients de l'importance de ce métier. Mais quand ils ont manqué de travail, ils en ont pris conscience. Beaucoup se sont suicidés sans travail. Le travail était aussi tout pour eux. La plus grande contribution que je pouvais apporter en tant que métallurgiste était de sensibiliser les autres travailleurs. Et j'en ai payé le prix fort. <sup>235</sup>» (Rita Metalúrgica 15 ans d'expérience)

L'étude de la construction de 'la grève magna comme grève politique', dans la période 2012 – 2017 représente que l'étude est conclue pour l'analyse conjointe des axes principaux et fondamentaux de notre enquête. Et cherche à expliquer pourquoi ce mouvement a été vaincu. Notre analyse est simplifiée dans l'explication des forces populaires battues par les forces capitalistes pour la critique de leur organisation.

Si jusqu'à présent, tout au long de notre étude, nous avons priorisé l'étude des forces stratégiques comme forces principales de notre enquête, à ce stade, nous ferons une première hiérarchisation de celles qui ont le potentiel de combiner leurs forces stratégiques avec le maximum de 'force de masse' comme force populaire. La 'masse' quantifiée en force populaire avec les métallurgistes qui travaillent dans les chantiers navals. L'étude des échecs dans l'occupation du territoire, dans le déficit de « la riposte collective dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ».

---

<sup>235</sup> Rita Ferreira, soudeuse métallurgiste navale, faisait partie des centaines de milliers de travailleurs périphériques qui sont touchés par le chômage, directement par la fin "du complexe pétrochimique Comperj d'Itaboraí RJ" en 2016, et avec la fermeture des chantiers navals de la même période ; et pour continuer à syndiquer ces travailleurs alors même qu'ils étaient au chômage, ce qui est arrivé : elle a été placée sur la 'liste noire' des patrons et empêchée de reprendre le travail.

Dans le dernier chapitre, nous avons étudié déjà la question du mode d'organisation à partir de la riche expérience des gens de mer, dans leur ancienne « force de proue » ou force d'avant-garde populaire chez les ouvriers des chantiers navals. Nous démontrerons comment le système capitaliste a dû utiliser toutes ses ressources théoriques et politiques pour affronter ces travailleurs, et comment ils ont répondu en créant un mouvement micro et macro de pouvoir populaire avec des paramètres objectifs, qui peuvent être étudiés de manière comparative aux travailleurs chauffeurs de bus et les autres travailleurs étudiés dans ce chapitre, étudiant ensemble la disposition des forces néolibérales et populaires sur le territoire de la lutte des classes, ainsi que la conjoncture du territoire, la critique de l'organisation (crítica do trabalho de base) des travailleurs des transports, et stratégiques par rapport aux conducteurs de bus conclut à l'analyse de la disposition des forces populaires dans le territoire.

« Le jour de la grève générale, le syndicat était complètement paralysé à l'intérieur, seule une minorité connaissait l'importance de ce jour comme le plus important de nos vies ces dernières années ; et nous qui avons lutté et qui étions conscients étions presque désespérés de voir que nous étions si peu nombreux face à une si grande tâche. C'était très triste de voir que face à la catégorie la plus forte de la plus grande grève générale du Brésil, nous contribuions très peu ou presque dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro. C'était moi et très peu de conducteurs de bus confrontés au plus grand défi politique de nos vies jusqu'à ce jour. (Ricardo Wagner, délégué syndical du syndicat des conducteurs de bus de Rio de Janeiro) <sup>236</sup>»

La préparation de notre conclusion de thèse signifie une « réduction sociologique », car l'objet de notre étude n'est jamais détaché de son contexte : l'organisation critique de la construction du pouvoir populaire au Brésil. Une « réduction », mais sans perdre son ampleur d'analyse critique dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, pour montrer la situation des catégories les plus fortes et les plus stratégiques, et aussi les potentiellement les plus massives et populaires, dans le mouvement micro et macro d'affrontement, dans le maximum et grand conflit de la grève générale au Brésil.

---

<sup>236</sup> Ricardo Wagner et certains de ses compagnons étaient minoritaires ce jour-là. Le jour de la grève générale d'avril 2017, les chauffeurs de bus de Rio de Janeiro, contrairement à leurs collègues de São Paulo, n'ont pas arrêté le travail, aucun des 4 syndicats de chauffeurs de bus de la région métropolitaine de Rio de Janeiro n'a fait grève sur cette journée. Ce qui a rendu la grève presque mort-née (natimorta)

Ce qui passe nécessairement par l'étude des forces syndicales les plus stratégiques au jour le plus important, dans l'histoire de leur préparation et « après-combat », mais aussi pour leur complémentarité populaire et stratégique. L'exemple des conducteurs de bus jusqu'à l'exemple des métallurgistes navals illustre et donne un contenu à l'image de la défaite.

« Nous avons pu tenir de grandes assemblées et faire pression sur des gouvernements puissants, pour réfléchir à tout ce que ces travailleurs ont fait pour le Brésil, pour découvrir plus tard que nous n'étions rien. Rien, parce que nous n'avions pas de travail, et je ne parle pas de jours, ou d'un mois, je parle des années, essayez d'être sans travail pendant des années, car tout se retournera contre vous, votre partenaire à l'intérieur de votre maison, votre famille, tes amis, tu commences à croire que Dieu n'existe pas, et malheureusement même tes amis de travail se retournent contre toi, mais pas comment les condamner non plus, car ils n'ont pas non plus 'mis du pain sur la table à la maison'. Des centaines de milliers d'hommes et de femmes au chômage, et tous contre vous. Sans travail nous ne sommes rien. À cause de notre leadership, mais surtout à cause du manque de notre conscience qui s'est perdue quelque part, nous sommes arrivés à ce lieu de défaite politique. Maintenant, pour s'en sortir, il va falloir tout remettre à plat et garantir, avant tout, notre travail de retour » (Lourdinha 30 ans de métallurgiste).<sup>237</sup> »

La préparation de notre conclusion de thèse signifie une « réduction sociologique », car l'objet de notre étude n'est jamais détaché de son contexte : l'organisation critique de la construction du pouvoir populaire au Brésil. Une « réduction », mais sans perdre son ampleur d'analyse critique dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, pour montrer la situation des catégories les plus fortes et les plus stratégiques, et aussi les potentiellement les plus massives et populaires, dans le mouvement micro et macro d'affrontement, dans le maximum et grand conflit de la grève générale au Brésil.

Ce qui passe nécessairement par l'étude des forces syndicales les plus stratégiques au jour le plus important, dans l'histoire de leur préparation et « l'après-combat de la grève », mais aussi pour leur action de complémentarité populaire et stratégique. L'exemple des conducteurs de bus jusqu'à l'exemple des métallurgistes navals illustre et donne un contenu à l'image de la défaite.

---

<sup>237</sup> Lourdinha ex-directrice syndicale. Dans l'interview de 2018, elle a raconté les nombreuses grèves et luttes de la période récente, l'une des dernières étant l'occupation de la plus grande avenue de Niterói à la région métropolitaine de Rio, pour faire payer les salaires impayés des chantiers navals fermés.

Nous allons étudier les travailleurs ayant le potentiel de construire la "riposte" de la classe ouvrière, dans la critique comparée des marins et ouvriers des chantiers navals et des chauffeurs de bus, en tant que travailleurs réduits au chômage, 'aujourd'hui les métallurgistes navals' à la perte de leur culture et, en tant que travailleurs réduits à la faim, conséquence du chômage. Nous étudions comment le chômage et la faim de ces travailleurs font partie du projet néolibéral de réduire les possibilités de construction du pouvoir populaire à sa place stratégique et populaire, et à la perte de la culture, de l'histoire et de la lutte, pour la réduction de ces travailleurs à l'état de nécessité. Dans la construction du projet néolibéral, - la destruction des ouvriers navals et le déclin des métallurgistes navals font partie d'un même projet - .

« Nous ne serons rien sans notre pouvoir de retour. Ils nous ont enlevé notre travail et nous n'avons presque rien fait pour l'empêcher, mais en même temps nous avons fait tout ce que nous pouvions faire, et ce n'était pas suffisant. Les chantiers navals se sont arrêtés parce que nos dirigeants syndicaux et gouvernementaux ont mis notre travail au second plan avant d'autres intérêts et cela n'aurait jamais dû arriver. Le pouvoir n'était pas entre nos mains et nous n'aurions jamais dû les laisser diriger nos vies. Je suis le fondateur de CUT dans l'État de Rio de Janeiro et je vous assure qu'à cette époque, je n'aurais jamais pu imaginer ce que nous traversons aujourd'hui. Nous avec la main tendue pour mourir de faim, notre classe dans la misère. Notre plus grande défaite est de devoir tout recommencer, mais cela peut aussi être « notre réponse ». S'ils ont détruit notre travail, ils ne l'ont pas fait seul, car à cause de la façon dont nous apprenons à nous battre, nous fragmentons également le secteur, oublions les leçons de nos ancêtres, 'les ouvriers de chantiers navals', et oublions le combat et la théorie de la révolution brésilienne, je peux dire que beaucoup d'entre nous ne savent même pas ce que c'est. 'Les patrons ont détruit les travailleurs des chantiers navals à l'extérieur, mais ils nous ont détruits à l'intérieur'. Parce que j'ai vu et vécu avec une majorité qui pensait comme eux. C'est pourquoi ils ne se sont pas soumis, ils avaient une culture et une histoire très solides, donc les capitalistes ont été forcés de les détruire physiquement, après le coup d'État militaire, ils nous ont inoculés avec du poison néolibéral avant même le coup d'État parlementaire de 2016. <sup>238</sup>

---

<sup>238</sup> Aldair China est le métallurgiste naval le plus expérimenté et vétéran des luttes métallurgiques navales que nous avons interviewé, il nous a accordé plusieurs interviews soulignant la misère physique, émotionnelle, intellectuelle et spirituelle des métallurgistes ces dernières années.

Et quand ces représentants politiques qui sont les nôtres ont ‘vendu nos emplois’ avec nos représentants syndicaux, nous n'avons jamais cru que cela nous arriverait parce que notre conscience de tout en tant que classe était très faible. ‘Avant de prendre notre travail, ils ont pris notre pouvoir, et avant de prendre notre pouvoir, ils ont pris notre conscience’. Si tel était leur projet pour nous, alors nous ne pouvons pas suivre le même chemin qu'eux. Si on ne respecte pas le temps de faire pression sur notre gouvernement, surtout nos dirigeants syndicaux, cela ne peut plus se répéter comme cela a été fait. Aujourd'hui tout a tellement mal tourné, et je dis que parce que je connais ce secteur, je suis de l'époque où il y avait du boulot pour un professionnel et on était respecté, mais aujourd'hui tout a tellement mal tourné, qu'on veut que la social-démocratie revienne, donc on ne peut avoir que du travail, et de la dignité. Je sais que ce n'est pas peu, mais c'est loin d'avoir le pouvoir de tout changer à l'envers. Je veux qu'elle revienne du travail pour avoir un peu d'espoir. Je travaillerai pour que notre conscience et notre pouvoir ne reprennent pas le même chemin qu'on nous a dit de parcourir, pour ensuite perdre tout notre travail. Je chercherai à contribuer à récupérer ce que nos héros du passé ont fait et le nom de cela est la conscience, pour avoir ensuite le pouvoir, et ils ne reprendront plus jamais notre travail. Nous devons prendre conscience en étudiant et en luttant, en réfléchissant à la réalité de notre travail, dans notre classe, et au sein de la réalité brésilienne » (Aldair Chine 40 ans d'expérience dans la métallurgie navale).

Les métallurgistes navals « sont hors-jeu », ils ne peuvent pas être en avance sur ce jeu. Le moment est venu de compléter la « centralité des chauffeurs de bus » par la « riposte métallurgique navale », de l'intérieur des majorités des sans emploi, périphériques, massacrées et précaires et informelles des favelas, des ghettos, quartiers populaires devant des chantiers navals fermés pour occuper les sites de « grève » paralysés et bloqué les rues. Il faut relier une histoire à l'autre, la lisière de l'avant-garde à la lisière de la « masse » dans la ligne du conflit de classes dans la guerre de classe.

Le chercheur peut approfondir ses recherches auprès des ouvriers de la métallurgie navale, les interroger, participer à leurs rassemblements, grèves, occupations, les visiter à domicile, pour vérifier leur déclin, ainsi que leur potentiel de construction d'un mouvement politique de masse. Parallèlement, le chercheur a mené une enquête participative et militante à son plus haut niveau le jour de la grève générale, avec un souci d'investigation, au sens d'enquêter sur chaque instant de cette journée, mais de pouvoir conjuguer ses précédentes constructions et les événements qui ont suivi.

« Lorsque nous avons ‘fermé le pont Rio Niterói et bloqué l'avenue qui menait à son début’, nous avons essayé d'attirer l'attention sur notre état de misère totale. Le chômage absolu de la plus grande catégorie de cet état dans le présent et dans le passé que nous réduit à la misère. Notre intention était de marcher le long du pont avec des dizaines et des centaines de milliers de personnes, mais il n'y avait aucun moyen de mobiliser toutes ces personnes. Nous avons donc choisi de bloquer le pont avec nos voitures et nous l'avons fait. Nous avons atteint "la travée centrale du pont" et avons cassé notre clé de voiture pendant que d'autres la jetaient à la mer. Un énorme embouteillage s'est formé, car nous avons choisi de le faire au moment du pic de trafic, et nous l'avons fait, car nous avons également eu d'autres actions de blocage dans toute la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Ce qui manquait? Plus de temps d'arrêt. Si les chantiers navals étaient déjà arrêtés ce jour-là, nous n'avons pas réussi à arrêter les secteurs les plus stratégiques de l'économie. (Marquinho, présidente du syndicat des métallurgistes de São Gonçalo) <sup>239</sup> ».

Le temps est venu de rassembler toutes les données et entretiens et statistiques et études disponibles avec l'objectif le plus central de comprendre la centralité stratégique, dans l'assistance organisationnelle, dans l'omniprésence potentielle des conducteurs des bus, en comparaison avec une analyse critique, une théorie de la stratégie et des tactiques organisationnelles de la révolution brésilienne, l'unité des forces populaires pour agir dans les parties sensibles de la logistique du système, dans le mouvement micro et macro comme méthode ouvrière. Le moment est venu de comprendre comment les forces populaires fonctionnent dans leur expression maximale sur un même jour et territoire à travers la grève générale comme grève politique, et ainsi de comprendre notre objet qui est de répondre à l'étude de l'organisation radicale et révolutionnaire.

La compréhension des paramètres objectifs du déficit organisationnel, l'incapacité à prioriser l'action de l'organisation, les besoins de la construction de l'organisation politique des cadres, la disposition des forces populaires sur le territoire de leur mission d'interprétation dans la défense profonde; et en ce moment, l'étude du déficit de la révolution brésilienne comme déficit de cadres.

---

<sup>239</sup> Marquinho a mené l'action la plus stratégique des centrales syndicales à la région métropolitaine de Rio de Janeiro sur le pont Rio-Niterói, cette action a été décidée lors d'une réunion au front des syndicats et montre comment l'incapacité syndicale générale force ‘le blocus’ au lieu de favoriser une action pour paralyser les travailleurs, paralyser la production et la circulation de la classe ouvrière dans son noyau central, pour compléter ensuite l'arrêt des « veines des villes et entre les villes »



Après avoir analysé la conjoncture des acteurs les plus importants du mouvement populaire et syndical de ce jour important, nous procéderons à l'analyse : des grèves classiques, des grèves classiques au Brésil, de la « riposte » classique et de la 'riposte' au Brésil, pour dire qu'on ne peut pas analyser cette grève générale comme une grève des 'mouvements populaires' ou comme une grève sans travailleurs organisés, mais en même temps on ne peut pas analyser cette grève comme n'était qu'une grève syndicale sans contenu et action politique.

Notre critique est d'analyser cette grève comme un mouvement et une grève politique de masse, puis de la comparer à la grève d'avril 2017 : D'abord la grève politique de masse classique, puis les expériences d'une grève politique de masse au Brésil, en considérant les deux sous une éventuelle perspective et 'riposte' sous forme de 'défense profonde' à comparer plus tard à la grève générale de 2017, dans le contexte de la révolution brésilienne ; avec plus de témoignages d'autres acteurs syndicaux qui ont réussi à lyser les activités stratégiques ce jour-là. La critique de l'organisation des forces populaires sur le territoire est la critique de la disposition organisée de l'ensemble des travailleurs stratégiques, donc des syndicats renouvelés et bien structurés, des conseils ouvriers et des cadres 'en nombre et en quantité suffisants, capables de construire une 'riposte' dans la forme d'une 'défense profonde'.

Et cela dépend autant d'une avant-garde agissant dans la centralité des chauffeurs de bus, que de l'intervention et de l'enracinement dans la « masse » populaire, potentiellement stratégique dans cette « majorité explosive » comme stratégiquement placée par le système dans des territoires périphériques, précaires, informels. Une défense profonde sera construite à travers la construction du mouvement politique populaire avec la partie la plus massive de la classe ouvrière, dans le mouvement micro-macro de la révolution brésilienne, qui organise, éduque et combat avec ces travailleurs dans les voies du débat et de la praxis de la révolution brésilienne.

▪ Analyser cette grève comme un mouvement et une grève politique de masse : révolution brésilienne ; grève politique de masse ; défense profonde

· Révolution brésilienne dans la grève de masse : « la sociologie, dont l'objectif est de soumettre l'existence sociale à la réflexion, repose sur l'attitude 'de la parenthèse', constitutive de tout ce qui est le plus représentatif des savoirs du XXe siècle.

... Les cercles qui utilisent aujourd'hui l'organisation et ses effets cosmiques, les êtres sociaux et humains ont commencé à avoir la possibilité d'exercer un contrôle illimité sur les événements. La majorité de l'humanité est exclue de ces questions, et dès lors le danger de cette ignorance augmentera... L'inorganisation n'est jamais une issue aux crises sur le plan social. Seule l'organisation corrige les maux d'une organisation illégitime ou périmée. L'homme est condamné à l'organisation... L'organisation a des attributs qui lui sont propres, que ne possèdent pas les isolés. Elle permet la constitution d'un fonds financier, institutionnalise le leadership, donne un caractère systématique à son action, surmonte l'impossibilité d'une action directe des masses. En d'autres termes, livrées à elles-mêmes, les masses sont impuissantes, incapables de prendre des résolutions et de rendre efficace la force politique qu'elles représentent. »<sup>240</sup>

Lorsqu'une grève politique et générale dans la conjoncture contemporaine acquiert un caractère de politique et de pouvoir populaire plus structuré qu'une simple grève générale, on peut constater qu'il y a accumulation de pouvoir populaire pour la construction de la grève politique de masse dans le contexte de la révolution brésilienne.

Et étudier la conscience à partir d'une centralité, et le débat sur la création du pouvoir populaire est dans l'analyse critique, avec une critique plus intense, une aide plus intense dirigée vers ceux qui « s'organisent pour organiser » est la plus importante dans l'étude de la conscience en l'action de créer le pouvoir populaire à travers la grève politique de masse pour la révolution brésilienne.

Nous avons passé ce travail à opposer la théorie patronale et sociale-démocrate à la théorie de la révolution brésilienne qui s'inspire directement des paroles suivantes de Lénine, mais nous ferons quelques critiques en utilisant Guerreiro Ramos et Rosa Luxemburgo, pour attirer l'attention sur ce que nous avons déjà expliqué depuis le début. : une révolution se produit dans le territoire et dans le temps, dans le cas du Brésil, dans sa spécificité, il faut comprendre que ce sera l'étude et l'organisation de la révolution au Brésil dans le contexte de l'Amérique latine qui le réaliser complètement, y compris sa contribution au monde.

---

<sup>240</sup> (GUERREIRO RAMOS, Alberto, Mythe et vérité de la révolution brésilienne, Insular, 2016, Florianópolis p. 206, 218, 223)

Notre critique est qu'il ne s'agit pas seulement du parti, il ne s'agit pas seulement des cadres, ou des cadres du parti, mais certainement de l'absence des meilleurs cadres, de l'écoute, de la centralité, de l'analyse critique, de la théorie elle-même, de l'unité et de la méthode, les instruments objectifs (syndicats, conseils et cadres politiques et syndicaux), la priorité organisationnelle, l'organisation politique des cadres comme excellence parmi les priorités et l'action de terrain/temps, qui place la classe ouvrière en micro et macro mouvement.

« Il ne suffit pas d'être membre du parti, d'adhérer à une idéologie. Il faut donc participer activement à l'organisation et obéir à ses directives. Le parti est une organisation supérieure de la classe ouvrière. « Dans la lutte pour le pouvoir, le prolétariat n'a d'autre arme que l'organisation », dit Lénine. Il conçoit le parti comme une minorité des plus sélectionnés, des plus conscients, des plus décisifs, des plus désintéressés et des plus avancés qui, ensemble, constituent la partie de la classe ouvrière, investie de fonctions dirigeantes et pédagogiques. Le parti est une élite ouvrière. Lénine l'admet clairement et reconnaît l'existence de divers degrés de conscience dans la classe ouvrière. Le parti est l'instance qui représente le plus haut degré de conscience de classe. Par conséquent, en tant qu'avant-garde, il lui incombe « d'instruire, d'éclairer, d'éduquer, d'attirer à une vie nouvelle les couches et les masses les plus arriérées de la classe ouvrière et de la paysannerie <sup>241</sup> ».

Il ne nous est pas possible de travailler, même dans un 'parti de la révolution', sans l'horizontalité de la révolution, sans l'horizontalité dont nous avons débattu dans tout ce travail, et nous ne pensons pas qu'« un parti dirigeant » ; en plus de la nécessité d'un parti dirigeant, un parti organisateur en bas est nécessaire, sinon sa direction sera inefficace. Même avec le centralisme démocratique, le Parti est insuffisant dans la critique que nous ferons, jusqu'à ce qu'elle soit évoquée dans le parti dont le mouvement est la classe ouvrière, et puisse l'inclure, jusque-là l'accent doit être plus organisationnel. Nous voulons simplement critiquer ceux qui pensent qu'être membre ou adhérer à une idéologie, c'est contribuer sans s'impliquer dans l'organisation, « sans organisation pour organisation » ; sans s'impliquer dans l'organisation spécifique, peut être d'une grande valeur pour réduire le déficit de la révolution brésilienne, car tout au long de ce travail nous avons vérifié que le déficit organisationnel est le déficit de cadres au 'niveau base'.

---

<sup>241</sup> GUERREIRO RAMOS, Alberto, Mythe et vérité de la révolution brésilienne, Insular, 2016, Florianópolis p. 227, 228)

Notre critique inclut aussi les cadres du Parti, et ce n'est pas seulement le parti de la révolution. Ce ne sont pas seulement les cadres, ou les cadres du parti, mais certainement l'absence des meilleurs cadres, à l'écoute, plaçant la centralité, l'analyse critique, la théorie elle-même, l'unité et la méthode, les instruments objectifs (syndicats, conseils et politiques et cadres syndicaux), la priorité organisationnelle, l'organisation politique des cadres comme excellence entre priorités et actions de terrain/temps, qui met la classe ouvrière en mouvement micro et macro.

Notre critique inclut aussi les cadres du parti, et ce n'est pas seulement le parti de la révolution. Ce ne sont pas seulement les cadres, ou les cadres du parti, mais certainement l'absence des meilleurs cadres, à l'écoute, plaçant la centralité, l'analyse critique, la théorie elle-même, l'unité et la méthode, les instruments objectifs (syndicats, conseils et politiques et cadres syndicaux), la priorité organisationnelle, l'organisation politique des cadres comme excellence entre priorités et actions de terrain/temps, qui met la classe ouvrière en mouvement micro et macro.

Le parti, même celui de la révolution brésilienne, serait incapable de cette construction organisationnelle seule. Et la plus grande importance des membres du parti et de toutes les forces horizontales est de contribuer à la présentation correcte des forces populaires devant les forces de la bourgeoisie le jour le plus important, dans le maillon le plus important du capital, doté d'une centralité stratégiquement organisée, qui dans le cas de la région métropolitaine de Rio de Janeiro est dans les conducteurs de bus, dans les stratégiques, mais qui est complétée par la base périphérique organisée de la métallurgie navale ; des structures et 'avant le goulot d'étranglement, construisons le raccourci', en utilisant la méthode pour réduire objectivement le déficit de la révolution brésilienne, prioriser et agir sur le plus difficile, effectuer une récupération de mémoire d'une grande image d'une catégorie stratégique, et arriver préparé le jour de la grève par l'organisation qui s'est faite « en s'organisant pour s'organiser ». Il ne suffit pas d'être un cadre du parti s'il n'y a pas des dizaines de milliers ou même des centaines dans le cas des cadres organisationnels brésiliens capables d'agir dans ses espaces les plus stratégiques.

Il ne peut y avoir de pensée monolithique, pas même avec ceux qui servent de théorie et d'inspiration, et une réduction investigatrice doit le faire, non pas pour nier les espaces les plus avancés de la classe, mais pour affirmer qu'ils ne sont pas absolus, et qu'ils besoin de descendre à l'organisation pratique en permanence.

Pour parler de la spécificité et de l'unicité de la révolution brésilienne dans le contexte de la révolution mondiale et de ce qui se passe dans d'autres pays, Guerreiro Ramos fait une critique en utilisant les mots de Rosa Luxemburgo ; « le danger - se référant aux soviets - ne commence que lorsqu'ils font de nécessité vertu et veulent convertir en un système théorique complet toutes les tactiques auxquelles ils sont contraints par des circonstances fatales et veulent les recommander au prolétariat international comme modèle de tactique socialiste <sup>242</sup> ».

La révolution au Brésil ne peut pas être juste une idée – force, mais selon les mots de Guerreiro Ramos, elle doit être un « processus politique organique <sup>243</sup> ». Et notre travail n'a pas pu être conclu correctement dans la construction de notre enquête : si nous enquêtons une centralité pour nous de découvrir comment mieux l'organiser, si nous faisons une analyse critique pour combattre la théorie des patrons et « leurs consorts » en désarmant le travailleur en proposant théorie, unité et méthode. Si nous investiguons des facteurs objectifs de déficit organisationnel, de priorisation, de politique des cadres, c'est pour que dans notre critique nous puissions vérifier les contributions - qui seront nécessairement modifiées par les travailleurs, pour vaincre les forces patronales sur le territoire et dans le temps, dans chaque spécificité - et nous seuls pouvons y contribuer, à travers un solide processus politique organique critique de l'organisation.

La 'réponse' ou 'la riposte' sous forme de réponse populaire, à partir de la défense profonde de la grève de masse, doit être ou aller bien plus loin que le parti, afin qu'il soit très bien préparé pour le bon moment et le bon territoire. Notre critique s'adresse à ceux qui ne voient que dans le parti la solution à tous les éléments que nous avons évoquée tout au long de ces 11 chapitres. Qui confond la politique organisationnelle et l'action organisationnelle des cadres organisationnels avec les membres de la « partie la plus cohérente » de la classe ouvrière, l'organisation est spécifiquement plus importante et plus complète que cela. Sans théorie révolutionnaire, il n'y a pas de praxis de la révolution brésilienne, mais sans l'organisation de la révolution brésilienne, il n'y a pas eu de « riposte » ni avant, ni pendant, ni après la grève d'avril 2017 dans sa montée, alors il ne sert à rien d'étudier et préparer pour faire vaincre toute la classe ouvrière, s'il n'y a pas d'action organisationnelle pour faire gagner la classe ouvrière.

---

<sup>242</sup> GUERREIRO RAMOS, Alberto, Mythe et vérité de la révolution brésilienne, Insular, 2016, Florianópolis p. 229

<sup>243</sup> Ibidem ibidem GUERREIRO RAMOS, Alberto, Mythe et vérité de la révolution brésilienne, Insular, 2016, Florianópolis p.262

La Commune de Paris, Les révolutions russes, chinoise, coréenne, cubaine, vietnamienne peuvent et doivent nous servir d'inspiration et de paramètre, « instruments nautiques » dans le contexte de la révolution en Amérique latine ; et se distinguent par leurs influences, notamment cubaines, mais la révolution brésilienne, dans la compréhension de son débat avec la classe ouvrière à propos de la grève qui a échoué en avril 2017, s'affirme comme une contribution et une construction singulières. Nous reprenons donc notre analyse critique dès le quatrième chapitre, avec une critique importante : dans le cas du Brésil, l'importance d'étudier les défaites des forces populaires, et leur accumulation de petites victoires, et l'analyse de la grève de 2017, rend. Nous comprenons que la tâche de comprendre la défaite de la grève de masse sous la forme de l'incapacité d'entreprendre une défense profonde réside dans le manque de cadres dans l'organisation de la révolution brésilienne.

Face à la réalité nationale sous l'attaque du capital contre le monde du travail, notre débat sur la révolution brésilienne soumet toutes les formes de théorie et de théorie de l'organisation aux travailleurs. À eux de comprendre dans le débat chaque catégorie, chaque pensée, chaque apport organisationnel face au déficit organisationnel, à l'absence de priorisation, de politique du personnel, d'étude de la défaite dans la grève d'avril 2017. Sans soumettre aux ouvriers toute la théorie qu'ils utiliseront dans la pratique de la lutte des classes dans la guerre des classes, il n'y a pas de lutte consciente.

« Le Brésil n'a jamais été un pays aussi internationalisé qu'aujourd'hui. Des forces extérieures s'immiscent aujourd'hui dans les sphères décisionnelles de la société brésilienne, y imposant le critère de leurs intérêts, conditionnant ainsi le cours des événements, car elles dictent encore, de mille manières directes et indirectes, grossières et subtiles, la voie de voir la réalité nationale... La crise brésilienne est aussi une crise de culture politique. La lutte contre l'internationalisation du Brésil ne consiste pas seulement à repousser les conditionnements externes de notre vie politique et économique. Elle consiste aussi à libérer l'intelligentsia de la servitude dans laquelle elle se trouve. Comprendre le Brésil et le monde d'aujourd'hui du point de vue de l'histoire nationale n'est pas un impératif académique, c'est une exigence d'existence indépendante <sup>244</sup>»

---

<sup>244</sup> (GUERREIRO RAMOS, Alberto, Mythe et vérité de la révolution brésilienne, Insular, 2016, Florianópolis p. 242)

Micro macro révolution pour comprendre ce que signifient la grève de masse et la grève d'avril 2017, comme dans la 'réduction sociologique' et dans la 'riposte' c'est combattre localement avec la question de classe, c'est combattre globalement avec la lutte locale ; c'est la lutte globalement enracinée dans la lutte que vous avez, en ce sens il y a une totalité dans la spécificité, et c'est Guerreiro Ramos qui l'a très bien dit, définissant la révolution dans le contexte 'comme le micro et la macro': « Quelle que soit la forme des révolutions, c'est-à-dire passées et présentes, le principe de la classe est toujours observé. Une révolution a toujours des destinataires. Contrairement à ce qui s'est passé par le passé, ce principe implique aujourd'hui un impératif organisationnel. Sans soutien social organisé, le pouvoir n'est pas entre les mains de ceux qui l'exercent. Le principe de classe sociale est une règle induite de l'expérience concrète de la pratique révolutionnaire. Le principe de totalité découle nécessairement de l'objectif central de toute révolution : modifier ou supprimer une situation existante. Le principe d'intégralité ne concerne pas seulement les questions de stratégie et de tactique. C'est un principe méthodique, d'analyse scientifique de la réalité sociale. <sup>245</sup>

... La révolution est un mouvement conscient qui vise à faire advenir une possibilité objective et celle-ci ne peut être connue concrètement et objectivement que si elle se situe dans une totalité. C'est pourquoi il n'y a pas de modèles uniformes de la révolution. Chacun est un problème spécifique. Dans la réalité sociale, il y ont mille et une combinaisons de facteurs, et un projet révolutionnaire qui à un moment serait insensé, à un autre moment peut le rendre parfaitement viable, le maillon le plus faible d'une chaîne de circonstance. L'utilité méthodologique de la catégorie de totalité au regard de la révolution est qu'elle sert à déterminer le maillon le plus faible. C'est ainsi qu'a compris Lénine, le premier à avoir lancé cette expression dont les savants n'ont pas suffisamment prévu les implications méthodologiques et conceptuelles. Il ne sera jamais vraiment un leader révolutionnaire qui ne sache, avec précision, voir le moment de maintenant ou jamais. Ceux qui sont liés à des commandements rigides, à des formules fixes, ne savent pas trouver le maillon le plus faible d'une situation et, à partir de là, prendre une décision. Toute question, dit Lénine, tourne dans un cercle vicieux, car toute vie politique est une chaîne sans fin, composée d'une suite infinie de maillons.

---

<sup>245</sup> GUERREIRO RAMOS, Alberto, Mythe et vérité de la révolution brésilienne, Insular, 2016, Florianópolis, p. 70 – 73.

... Tout l'art d'un homme politique consiste précisément à trouver et à tenir fermement ce lien qui peut être le plus difficile à arracher de ses mains, qui est le plus important à un moment donné, qui garantit le plus possible à celui qui le possède la possession de toute la chaîne ».

La reproduction dans les idées du mouvement réel, si on n'y regarde pas bien, on ne pourra pas aller au-delà des apparences et on ne pourra pas vérifier que « la grève générale d'avril 1917 aux éléments de la grève la plus classique, la grève des barricades, mais sans présenter son plus important, le fait qu'il s'agissait d'un soulèvement populaire de la classe ouvrière, plus qu'une grève, sans toutefois jamais cesser complètement la production.

·La grève de masse comme la grève et la révolte des barricades.

Passons maintenant au sens important de la grève de masse dans son sens le plus classique et révolutionnaire exprimé dans les soulèvements ou les révolutions de barricades, il nous faut d'abord faire une petite analyse de ce qui a mis les ouvriers en position de se lever, parce que les ouvriers au "début des grèves" ne distinguaient pas les combats sur le lieu de travail, au domicile, et les combats dans la rue :

« L'amertume des masses subjuguées a grandi et s'est étendue, cherchant à s'exprimer de toutes les manières possibles, jusqu'à ce que l'augmentation maximale du mécontentement populaire ouvre la voie avec une violence maximale. Des manifestations politiques se sont produites qui ont conduit à une ligne croissante, des restrictions à la légalité, à la revendication, vénérée même par le «droit maximal à la révolution» qui, selon Schiller, était inaliénable et incassable car les étoiles elles-mêmes sont fixées dans les cieux. Les petits assauts, des journaux, les moqueries, la satire, les insultes, les critiques, les pétitions, les déclarations de protestation, les manifestations dans les rues, les murmures, les cris, l'impatience des masses populaires, les émeutes, - Révolution ! <sup>246</sup>»

« La méthode de lutte de 1848 est aujourd'hui dépassée en tout point <sup>247</sup>».

---

<sup>246</sup> (PARVUS, FROLICH, LUXEMBOURG, Rosa, Paul, VANDERVELDE, Emile, MEHRING, Franz, KAUTSKY, Karl, Le débat sur la grève de masse, Passé et Présent, 1978, Mexique, p. 32, 33)

<sup>247</sup> Friedrich Engels na intrução a obra de Marx 'Guerra civil na França' de 1895  
<https://www.marxists.org/francais/engels/works/1895/03/fe18950306.htm>



« La révolution des barricades, telle que démontrée dans l'histoire, se présente comme la conclusion des faits politique que nous avons essayé de présenter, et en même temps que sa nullité à un niveau maximum de puissance et d'efficacité. Mais elle était plus que cela. C'était la désorganisation de la société. Les usines, les commerces, les maisons se sont vidées, tout en remplissant les rues et les places. Les accords ont été conclus. L'activité productive, le commerce et la circulation étaient paralysés. Les milliers et les milliers de fils des poupées de la société se sont déliés un instant. Et avec l'activité quotidienne, le retard moral qui l'accompagnait à également disparu. Le goût du confort a disparu, la négligence n'a plus agi, la tradition a été oubliée, la routine a été brisée, les petits soucis de la vie ont été ajournés, et une seule chose animait la masse, qui poussait, qui pressait, qui avançait par vagues comme une marée : l'intérêt public. Dans le chaos humain agité, la volonté individuelle s'est diluée et les lois et mouvements de masse ont pris sa place. Des groupes humains faisant de la politique se sont formés aux coins des rues. Ils étaient les centres névralgiques des masses fusionnées dans les rues en une seule chaleur, les noyaux sensibles qui transportaient, généraient, amplifiaient, faisaient circuler les impressions, les nouvelles, les rumeurs, les pensées, les paroles, les états d'esprit dans cette mobilité. L'insécurité, l'insolite, l'insolite de la situation, la tension nerveuse, la concentration des intérêts en un seul point, la proximité des concentrations populaires de masse, augmentèrent le pouvoir de captation, créèrent dans les masses une intelligence aiguë, potentialisée, révolutionnaire, au lieu de la réceptivité spirituelle habituelle. D'où la rapidité avec laquelle le soulèvement révolutionnaire a eu lieu, bien sûr, s'il a été fait au bon moment.»

Il faut admettre, après avoir étudié en détail la grève de 2017, qu'Engels avait raison pour 1848 et 'à raison' sur ce point pour 2017. Et qu'aussi la définition d'une grève de masse exprimée au-dessus de Parvus et de Rosa Luxemburg, aussi dans sa catégorisation la plus classique, signifie pour nous la nécessité de combiner les deux analyses dans l'analyse de la grève de 2017 dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro dans le contexte de la grève générale brésilienne.

Il est très difficile pour les masses populaires de comprendre la pleine efficacité de l'outil politique de la grève générale, son moment, et aussi sa place. Faisons maintenant référence à ceux qui pensent que la lutte des classes se résoudra « dans la rue » comme une panacée aux réponses qu'ils cherchent collectivement.

Pour ceux-ci nous revenons à « notre professeur Engels », cet auteur merveilleux et studieux nous fait comprendre que chaque moment de l'histoire nécessite une étude, et ce qui a fonctionné avant peut ne plus réussir aujourd'hui et vice-versa. C'est pourquoi la compréhension du temps des « barricades », si importante pour la lutte d'avant 1848, est si critiquée. Dans cet ouvrage, il est important pour nous de critiquer également la grève politique classique que faisaient nos ancêtres il y a 200 et 100 ans afin de comprendre la spécificité de la grève contemporaine. Mais celles qui nous ouvrent la porte à une réflexion scientifique la laissent aussi ouverte à une autre, et nous continuerons donc à chercher scientifiquement le sens de la grève classique versus la grève d'avril 2017.

« Unification, organisation, enthousiasme révolutionnaire du peuple, d'une part ; désorganisation et démoralisation des troupes de l'autre, là était l'essence de la barricade : en sorte que la lutte elle-même n'était que le résultat des facteurs de leur action commune. Engels, notre combattant et théoricien révolutionnaire, disait : « Il ne faut pas se faire d'illusions, une victoire effective de l'insurrection sur les troupes dans les combats de rue, une victoire comme celle d'un combat entre deux armées, est quelque chose de très rare. Mais leur seul but était de flanquer les troupes par des facteurs moraux qui, dans la lutte entre deux armées de deux pays belligérants, n'interviennent jamais, ou interviennent à un degré bien moindre. Si cet objectif est atteint, la troupe ne répond pas, ou ceux qui la commandent perdent la tête, et l'insurrection gagne. À cet effet, jusqu'à l'ère classique des combats de rue, les barricades avaient plus d'efficacité morale que matérielle <sup>248</sup> ».

« Les organisations ouvrières, comme le Phénix, si elles sont détruites, elles renaissent aussitôt. Une garantie en est la conscience de classe du prolétariat qui naît des relations économiques et qui se renforce actuellement avec le développement historique... Le comportement du peuple lors d'un coup d'État n'est rien d'autre que la grève politique de masse. La révolution des barricades avait également la grève générale comme condition préalable, elle exigeait auparavant l'arrêt du travail dans l'usine et dans le commerce. Mais la révolution des barricades s'est développée trop impétueusement pour apparaître comme une grève de masse. <sup>249</sup>

---

<sup>248</sup> (PARVUS, FROLICH, LUXEMBOURG, Rosa, Paul, VANDERVELDE, Emile, MEHRING, Franz, KAUTSKY, Karl, Le débat sur la grève de masse, Passé et Présent, 1978, Mexique, p. 35)

<sup>249</sup> PARVUS, FROLICH, LUXEMBOURG, Rosa, Paul, VANDERVELDE, Emile, MEHRING, Franz, KAUTSKY, Karl, Le débat sur la grève de masse, Passé et Présent, 1978, Mexique, p. 47, 48, 50, 51, 55)

... Bref, la grève de masse sera un facteur politique important, mais jamais le moyen politique qui peut tout résoudre. Plus la grève est généralisée, plus son effet est important. Mais dans une grève ordinaire, le problème ne réside pas seulement dans son ampleur, mais dans les caractéristiques de la branche ou du secteur de production touché, et cela est d'autant plus important dans une grève politique. N'est-ce pas la même chose si les mineurs se mettent en grève ou ?... Les mineurs mettant en jeu toute l'industrie mécanique et avec cela paralysent pratiquement la grande industrie. Ou les boulangers et autres seront la grève des ouvriers du bâtiment, etc. Lorsque les cheminots, machinistes, gares, tramways, postiers, télégraphes et compagnies de téléphone ne fournissent pas leurs services, le gouvernement est désorganisé, comme si le sang coulait de ses artères et de ses veines, et tombait par manque de force... Chaque époque a sa forme de luttes »

·La grève de masse comme la grève et la révolte des barricades au Brésil.

« La classe ouvrière atteint 1 500 000 ouvriers en 1928, composée d'ouvriers, ouvriers des transports et du commerce, plus de 1 % de la population. En ce qui concerne la dynamique du mouvement de grève, comme le souligne Boris Fausto, elles correspondent à des périodes de croissance de l'économie du pays, 1905-1908, 1912-1913, 1917-1920. La période 1917 – 1920 constitue la plus grande concentration de grèves jusqu'à la fin de la Seconde guerre mondiale (au Brésil). Les conflits prirent un rythme ascendant au début de 1917, qui s'intensifia de la grève générale de juillet à São Paulo jusqu'à fin octobre et maintint son élan jusqu'en 1920. La grève de juillet 1917 débuta avec des revendications allant de 15 à 20 % d'augmentation des salaires, la réglementation du travail pour les femmes et les mineurs, etc. Bien que le mouvement ait déjà commencé à s'étendre, c'est la mort d'un cordonnier par les forces de l'ordre qui a provoqué la propagation du conflit à d'autres catégories, transformant la grève en un arrêt total de la ville. Dès lors, les actes de violence et les affrontements avec la « force publique » se multiplient. Les travailleurs sont dans la rue dans un soulèvement populaire, parsemé de pillages, de rassemblements, de piquets et d'affrontements qui ont transformé la ville en champ de bataille.<sup>250</sup> Se convertissant en véritables forces de résistance pour les grévistes, les quartiers populaires ont servi de refuge aux ouvriers, ne manquant même pas de la formation de barricades avec des pierres».

---

<sup>250</sup> DE PAULA LEITE, Márcia, O movimento grevista no Brasil, Brasiliense, 1987, São Paulo, p. 14, 15)

« La première initiative de la grève (de la legalidade), en effet, était à cause des cheminots de Leopoldina. L'un des leaders de la catégorie, Herval Arueira, nous raconta les premiers mouvements de la grève : '... Nous avons encerclé les lignes avec deux trains, posé les trains sur les quais du port, rien ne passait ni à un coin ni l'autre et on est parti pour (la ville) de Caxias... On a créé un train sur la ligne des quais du port et il y avait un défaut dans la locomotive et tout au milieu, les wagons, c'était placé à l'autre bout d'ici donc rien n'y passait. Là à Leopoldina, on le met devant Leopoldina (dans la rue) pour éviter d'aller à la 'villa Mimosa'. Le président du syndicat des cheminots de Leopoldina a averti que la grève se poursuivait et qu'il défendait son soutien (au président). Au lendemain de la grève déclenchée par les cheminots le 26 août 1961, les ouvriers de la marine s'arrêtent, totalisant 20 000 ouvriers. Dès lors, les grèves se reflètent et s'intensifient. Le 28 août 12 arrêts. Dans cet épisode, nous pouvons mentionner : portuaire, commercial, métallurgique, routier, verrier, etc. Le 1er septembre, plus de catégories et d'entreprises ont rejoint, des marins, une augmentation significative de la force du mouvement, avec 300 000 travailleurs. Le ministère du Travail a publié une note jugeant la grève des cheminots illégale, affirmant qu'il s'agissaient d'une grève politique, espérant que cela refroidirait le mouvement. Batistinha a été arrêté le 26 août, ce qui a fini par exciter encore plus les cheminots. Toute la zone métropolitaine de Rio de Janeiro était en mouvement. Le 26 août, un rassemblement et une marche à Niterói, conduisirent le commerce de cette municipalité à fermer ses portes. Trois jours plus tard, nouvelle marche à Caxias de milliers de travailleurs organisés par des textiles, des cheminots, des métallurgistes, des routiers, des marins, des paysans et des étudiants. Herval Arueira nous éclaire sur la tactique des attaquants. "On a caché les conducteurs de train, parce qu'il se passe la chose suivante : pour que les trains circulent, il fallait qu'il y ait des conducteurs de train". Au besoin, la direction parvient, clandestinement, à rassembler environ 500 à 600 personnes, soit en un seul groupe, soit sous une forme pulvérisée. Les commandos de grève ont pris contact avec d'autres catégories, avec des messages codés. Même les cheminots clandestins font appel par la presse pour adhérer à la grève générale. Sur le plan économique, les grèves ont causé d'énormes dégâts. Le transport par bateau entre Rio – Niterói a été paralysé. Et 30 navires nationaux et internationaux ont été retenus. À Leopoldina (chemin de fer), la perte quotidienne était de 5 millions. <sup>251</sup> »

---

<sup>251</sup> BADARÓ, Marcelo, Greves e repressão policial no sindicalismo carioca, Faperj, 2003, RJ p. 143 - 146

« 'Aucun bus ne part ; la grève est totale ». "La FIESP (les patrons) demandent l'application de la loi sur la grève". "Plus de 1,5 million de travailleurs menacent de faire grève". Dans les gros titres, recueillis dans les journaux des derniers mois (1987), ils font état de mobilisations ouvrières visant à faire pression sur leurs employeurs pour qu'ils répondent aux revendications liées à l'amélioration des salaires et des conditions de travail. Refusant de continuer à se conformer aux normes de travail instituées par les employeurs, les travailleurs se rencontrent, rompent avec l'isolement et la division du travail imposés par l'organisation capitaliste du procès de travail, et commencent à agir comme une classe. En abandonnant la passivité à laquelle la soumet le pouvoir du capital qui lui impose une discipline dictée par les besoins de l'accumulation et non par les besoins humains, la classe ouvrière assume son rôle d'acteur social. Dans ce processus, les travailleurs se constituent en sujets de leur propre histoire, délibérant dans un acte de volonté et de liberté pour prendre en main le destin de leur vie. La grève se présente comme l'un des événements les plus fascinants comme l'un des objets d'étude les plus passionnants des sciences sociales. ' Après avoir vécu toujours courbé à endurer, tout endurer en silence pendant des mois et des années, enfin oser se relever. Soutenir. Le temps est venu de parler, de se sentir homme (humain), pour quelques jours. Quelles que soient les revendications, cette grève est, en soi, une joie. Un pur bonheur. Une joie sans mélange.<sup>252</sup>»

· L'étude de la 'défense en profondeur' comme 'riposte' et comme grève de masse

La grève générale de 1917 et la grève de la légalité, en tant que grèves classiques et essentiellement politiques, nous font comprendre essentiellement trois concepts de base des grèves classiques qui commencent à être « absents » dans les grèves suivantes : la première se réfère au « remplissage des rues, mais avec les usines arrêtées, la seconde qui construit des droits historiques pour la classe ouvrière à partir du travail, impliquant des conseils de travailleurs ou de quartiers, la construction de piquets de grève, la fermeture de commerce, etc., se connectant à quelque chose de concret pour le travailleur. Et enfin, la question du débat sur le contrôle des moyens de production et du pouvoir politique. Le débat sur le pouvoir politique existe pour couvrir le premier au second, la construction de la grève dans son avant, après et pendant la critique de l'organisation ; et le second reliant la demande immédiate à la demande historique.

---

<sup>252</sup> (DE PAULA LEITE, Márcia, O movimento grevista no Brasil, Brasiliense, 1987, São Paulo, p. 7, 8, 9). No início ressaltamos as manchetes da greve e no fim o significado através de Simone Weil.

Comprenant la différence avec la grève plus classique, celle qui cherche le pouvoir politique né "sur les barricades". Et en observant les grèves classiques au Brésil de 1917 et des années 1950 et 1960; ainsi que les grèves qui ont eu lieu dans les années 1980, avec la grève générale d'avril 2017, ça nous fait chercher l'élément stratégique central et classique dans les usines, comme catégorie fondatrice, désarmée ou non, coopté ou non, sans passer par les processus de la conscience, et nous fait aussi chercher une « autre centralité », qui n'est certainement pas seulement dans la masse des rues, mais c'était et continue d'être la « centralité » des transports. La pensée qui unifie les deux situations : 'une grève de barricade et une grève générale comme proposition de grève politique' est le processus de construction de la 'défense en profondeur'. Ce qui relie le concret et l'historique, et la critique de l'organisation qui arrête l'usine, remplit les rues et construit le pouvoir de manière critique, c'est la « défense profonde ».

Cela dépend autant d'une avant-garde agissant dans la centralité des chauffeurs de bus, que de l'intervention et de l'enracinement dans la « masse » populaire, potentiellement stratégique dans cette « majorité explosive » et stratégiquement placée par le système dans des territoires périphériques, précaires, informels. Une défense profonde sera construite à travers la construction du mouvement politique populaire avec la partie la plus massive de la classe ouvrière, dans le mouvement micro-macro de la révolution brésilienne, qui organise, éduque et combat avec ces travailleurs dans les voies du débat et de la praxis de la révolution brésilienne. En analysant la défaite des forces populaires dans les grèves générales, nous analysons, étudions et critiquons principalement les éléments objectifs de cette organisation, dans leur quantité et leur qualité ; sa priorité organisationnelle, le nombre et la qualité dans l'organisation d'une politique de cadres, et sa disposition dans le domaine de la lutte des classes dans la guerre des classes.

Si la grève générale d'avril 2017 représente une avancée du prix de l'ensemble de la conscience de classe, l'étude de la grève de 2017 contribue à faire comprendre que dans les secteurs les plus stratégiques et aussi dans les secteurs populaires où elle aurait pu atteindre son effectif maximum de pouvoir populaire, la grève a été bien en deçà de ce qu'elle aurait pu être, donc en ce sens, c'est une défaite. Nous considérons comme une défaite des forces populaires, à cause des échecs dans la politique des cadres, des conseils ouvriers et des syndicats comme structure combative, classiste, unitaire et internationaliste, comme référence et exemple, en plus des points ci-dessus, c'est-à-dire d'un syndicalisme qui inclut tout cela dans son processus populaire de renouvellement.

Critiquer l'absence de la "construction de la riposte populaire du pouvoir populaire", c'est étudier les voies de construction de la résistance à la défense organisée, de la défense organisée à la défense en profondeur, de la défense en profondeur à la contre-attaque, de la contre-attaque à la réponse de choc populaire contre le centre du capitalisme, le centre de sa chaîne logistique du mode de production et de circulation capitaliste, et procéder jusqu'à vaincre l'ennemi capitaliste mondial sur le territoire local.

Le concept de défense en profondeur que nous voulons présenter, et que nous considérons comme très importants à étudier, fait référence à l'étude des militaires dans les conflits de classes, et comme partie intégrante de la lutte des classes. Lorsque nous faisons cette étude, nous faisons un constat, donc, aux difficultés d'organisation. Et notre constat se porte aussi sur la durée du conflit, qui est long. Il observe le territoire, où se situent les forces populaires et patronales, et observe que tout est déterminé par le degré d'organisation des deux parties. Il s'agit d'une guerre à long terme, où l'ennemi est plus fort et avance à travers le territoire, et le degré d'organisation des deux parties décidera du conflit. Mais elle se fonde aussi sur des aspects de l'étude de l'histoire, sur la compréhension de la dialectique de la guerre, sur la compréhension des changements et donc des changements de compréhension, plus la ligne de pensée de la classe ouvrière, qui participe consciemment à chaque phase du conflit. Ainsi, nous apportons des apports théoriques qui valorisent grandement la théorie et l'organisation du territoire. Le concept de 'défense en profondeur' est à la fois une défense qui se construit, sur le long terme, et une défense qui se prépare à une contre-attaque et à un choque de masse.

Observant les ouvriers dans leurs défaites successives, nous nous tournons vers le théoricien Svechin - cet auteur a été étudié pour comprendre la conjoncture de la guerre au 21ème siècle, à travers le concept d'une 'guerre d'usure' ou celle d'une guerre de longue durée avec un plus fort, vous avez besoin d'un équilibre entre la défense et l'attaque. Comprenez que dans cette guerre, la seule certitude est le changement, et que par conséquent, la stratégie et la tactique doivent être flexibles pour changer avec les changements. « La voie difficile d'une stratégie 'd'attrition', entraînant la dépense de moyens bien supérieurs à un court coup destructeur au cœur de l'ennemi, n'est généralement choisie que lorsqu'une guerre ne peut être terminée d'un seul coup<sup>253</sup>»

---

<sup>253</sup> SVECHIN, *Strategia*, Moscou, 2003, Kulikovo, pole, p. 431, (247), entre parèntesis da edição de língua inglesa de 1992. STONE, R, David, *Misreading Svechin*, <https://core.ac.uk/download/pdf/10652862.pdf>

Dans le concept de défense en profondeur, il est nécessaire de disposer d'une organisation capable de faire réduire ou de paralyser l'élan d'attaque de l'armée ennemie, à long terme, ou la mobilisation permanente des forces populaires montre aux ouvriers impliqués qu'il y a progrès dans l'avancée ; à la fois défensive et offensive, éviter d'être téméraire, vérifier l'opportunité sur le terrain, selon des conditions équilibrant l'élan et 'la plus scientifique de l'art de la guerre'. En plus de l'étude marxiste de la guerre, qui la conçoit comme faisant partie de la guerre dans le conflit local, elle participe aussi à la guerre globale impérialiste ; expliquant qu'une guerre locale s'insère dans le scénario global du conflit, nous étudions l'ouverture de plusieurs fronts en cas de guerre prolongée, cartographiant et priorisant des points clairs sur le globe ou sur le plateau local pour 'arrêter' et causer des dégâts à l'ennemi. La mobilisation permanente est directement liée à la préparation, à la prévention et à l'organisation, pour éviter le 'ventre mou' (corridor polonais) ; éviter une perte de territoire encore plus grande face à l'attaque imminente ; prendre des précautions pour protéger le cœur d'intérêt stratégique, y compris déplacer la meilleure partie de ce que vous avez ; et construire une guerre d'usure pour annuler l'avance de l'adversaire.

« Les grands commandants, comme tous les pratiquants qui réussissent, étaient pour la plupart des enfants de leur âge. Au temps de Napoléon, il aurait été fatal d'imiter les techniques de Frédéric le grand, et maintenant les applications des techniques napoléoniennes ne mèneront qu'à l'échec. Une action réussie doit d'abord être adaptée au temps et à l'espace, et pour cela elle doit se conformer aux conditions contemporaines. Si nos entendements ne changent pas au gré des progrès de l'art militaire, si nous nous figeons jusqu'au bout et si nous nous prosternons devant des lois immuables, nous perdrons peu à peu de vue l'essence des choses. Les idées profondes deviennent des préjugés nuisibles <sup>254</sup>»

Se défendre profondément, dans une mobilisation permanente, c'est aussi vaincre l'anxiété, et opérer des changements lents et progressifs face à un environnement aux mutations politiques, économiques, sociales et technologiques rapides. Prenez le temps d'étudier et de préparer la défense ou l'attaque en choisissant chaque outil et chaque force nécessaires. Comprendre que, dans une certaine circonstance, une action qui serait appropriée, peut ne pas l'être dans une autre certaine circonstance.

---

<sup>254</sup> Svechin, *Predrassudki i boevaia deistvitel'nost'* (St. Petersburg: Berezovskii, 1907), excerpted in *Postizhenie voennogo iskusstva: Ideinoe nasledie A. Svechina* (Moscow: Russkii put', 1999), p. 70.



« Nous voici à 3 heures du matin le 28 avril et nous sommes prêts dans la mesure du possible à arrêter la ville et la campagne, mais nous nous demandons ce qui aurait pu être fait plus tôt, beaucoup plus tôt. On sait qu'on sort d'au moins deux ans de manifestations, de petites escarmouches, il y a une accumulation de luttes. Mais cette accumulation n'a jamais signifié une étude approfondie de notre réalité. Cette grève était très souhaitée, mais mal préparée, et maintenant nous sommes ici sans aucune condition pour arrêter la classe ouvrière, autre que "provoquer des troubles et de l'inconfort sur les principales artères de la ville". La stratégie des employeurs sera de nous ignorer complètement, et je crains que même notre radicalisme n'envoie un mauvais message à la classe ouvrière, car les usines fonctionnent, les actions de rue ne sont pas des actions de masse, et encore moins ont été engendrées par le pouvoir points de vue. Les patrons vont nier notre défense dans leur attaque et dire qu'il n'y a pas eu de grève aujourd'hui. Ceux qui parlent du meeting de nuit à Cinelândia parlent comme s'il était supérieur à nos actes de rue et ceux-ci à la grève générale elle-même. Parce que nous n'avons pas construit de défense visible pour nous faire gagner ce jour-là, nous ne pouvons pas non plus construire la vision que nous allons attaquer et gagner un jour.<sup>255</sup> »

Lorsque nous critiquons la 'non-apparition des travailleurs stratégiques' dans la grève générale, nous critiquons 'les facteurs centraux de l'absence d'une base organisée de chaque secteur stratégique dans la grève décisive et politique de la classe ouvrière', dans son accumulation de force. Et on peut critiquer à quel point il existe des formes de solidarité pour stopper complètement le mode de production et de circulation de la chaîne logistique capitaliste, dans ses endroits les plus sensibles. Avoir l'organisation de la classe ouvrière, dans le 'raccourci', dans le 'goulot' et dans la 'riposte', avec ses meilleures structures syndicales, ses meilleurs cadres, ses meilleurs conseils sur le territoire, sous le choc des forces populaires et néolibérales, dans le mouvement massif politique et populaire pour la révolution brésilienne. C'est en ce sens qu'il faut étudier la 'défense profonde' comme une riposte', au sens de 'réponse organisée de préparation' aux grèves, à l'occupation des rues, et au pouvoir. Étudier la construction de la 'riposte' construite sur le 'goulot d'étranglement' stratégique créé par le 'raccourci' signifie étudier une étape décisive pour vaincre localement l'ennemi global.

---

<sup>255</sup> Dirigeant de SINTUFERJ, service public, qui a contribué au nombre de syndicats et de militants avec le plus gros contingent pendant la grève générale ; parle de la grève et de la grande concentration politique à Cinelândia à partir de 19h, afin de faire le point sur la 'journée des luttes', caractéristique de la période 2012 - 2017.

Observant les ouvriers dans leurs défaites successives, nous nous tournons aussi vers le G. Joukov – étudier Joukov, c'est étudier quelqu'un dans la plus grande confrontation, contre le plus grand ennemi, l'affronter en perdant, dans une action de retraite devant son avance, laissant un immense territoire perdu sous contrôle ennemi, laissant des milliers des villages, des villes importantes détruites, des millions de camarades détenus; et pire, le pays face à trois grands sites : dans le plus grand centre économique, dans le plus grand centre culturel et dans le plus grand centre politique. En étudiant la guerre patriotique du point de vue soviétique, nous avons réalisé que la victoire était presque impossible. Les leçons de la construction de la 'défense en profondeur' sont pertinentes pour notre travail, car elles nous enseignent comment aborder une opération d'attaque complète à partir d'une construction de défense complète.

« Les principales causes (de la défaite) ont été que la guerre a surpris nos forces armées dans une phase de réorganisation et où nous nous sommes réarmés en essayant de nous moderniser en même temps ; dans la mesure où nos troupes frontalières n'ont pas été augmentées en temps opportun, il n'y a pas eu une bonne gestion de la planification du temps de guerre, les troupes n'ont n'été ni alerté au maximum ni déployées ou affectées selon toutes les règles de l'art opératoire pour maintenir l'énergie défensive stratégique. Les mesures prises étaient palliatives. Tous ces défauts ont augmenté les avantages de l'adversaire, qui même sans eux était déjà supérieur à nos troupes en quantité et en qualité, et comme l'initiative stratégique était entre les mains de l'adversaire, tous ces facteurs ont joué un facteur décisif dans le début de la guerre <sup>256</sup>»

Pour comprendre la défense complète, sous la forme de la construction d'un processus de défense collective et profonde dans le territoire et dans le temps, nous commençons par comprendre l'attaque et la défaite complète, en agissant par l'implication des travailleurs pour croire consciemment à la défense et la construire; comprenez que devant vous se trouve l'esclavage ou la mort. Dans le cadre de cette étude, mais aussi du débat sur les syndicats, les conseils et la formation des cadres, nous avons lancé 'un débat sur la défense en profondeur' dans les conseils existants. Nous avons évoqué la préparation et l'organisation des travailleurs face à l'attaque, à laquelle les travailleurs sont confrontés au quotidien, sous la forme d'une attaque complète contre le travail, le salaire, les droits, la qualité de vie, le droit d'association et le pouvoir direct.

---

<sup>256</sup> (ZHUKOV (Joukov), Georgi Konstantinovich, Mes souvenirs et réflexions Tomo I, Agency Novosti, 1975, Moscow, p 258)

La capitale soviétique a bravement fait face au danger qui approchait. Les appels du Comité central et du comité de Moscou du Parti à défendre la capitale étaient compréhensibles pour tous les Moscovites, pour tous les combattants, pour tous les citoyens soviétiques. Les Moscovites transformèrent la capitale et ses environs en une forteresse imprenable, et la défense de Moscou fut une épopée héroïque. Début juillet, sous la direction des organisations du Parti de la ville, 12 divisions de milices populaires ont été formées, dans lesquelles des personnes des professions civiles les plus diverses ont été enrôlées : ouvriers, ingénieurs, techniciens, scientifiques et professionnels. Ces hommes, naturellement, n'avaient aucune culture militaire, ils devaient déjà apprendre beaucoup au combat. Mais ils avaient tous un trait commun : un patriotisme élevé, une fermeté (courage) sans compromis et une sécurité dans la victoire. Et est-ce un hasard si de ces formations volontaires, après avoir acquis l'expérience nécessaire au combat, sont sorties de magnifiques unités militaires ? Les miliciens formaient le noyau de nombreuses unités spéciales d'éclaireurs et de skieurs, ils agissaient résolument dans les détachements de guérilla. Dans sa lutte, le front occidental s'est appuyé sur l'aide inestimable du peuple de Moscou. Des centaines de milliers de Moscovites ont travaillé jour et nuit à la construction des fortifications qui entourent la capitale. Dans la seule ceinture de défense intérieure, environ 250 000 personnes ont travaillé pendant les mois d'octobre et de novembre, dont 75 % de femmes et d'adolescents. Ils ont construit 72 000 mètres linéaires de tranchées antichars, environ 80 000 mètres d'escarpement et contre-escarpements, 52 500 mètres de pillier et de nombreux autres obstacles, creusés près de 128 000 mètres linéaires de tranchées et tranchées de communication. Ces gens ont enlevé plus de trois millions de mètres cubes de terre avec leurs mains <sup>257</sup>!

À travers l'expérience que nous avons eue avec les aériens dans le sens de s'organiser pleinement, de se défendre pleinement, c'est-à-dire de construire patiemment une défense capable d'être complète, nous décrivons quelques-unes des mesures mises en œuvre, qui visaient à organiser environ 250 travailleurs, afin qu'ils puissent ensuite mieux organiser les 10 000 travailleurs de Rio de Janeiro avant la pandémie. Avec certains d'entre eux, nous avons donc fait une table ronde sur une 'construction pratique de la défense profonde', où nous décrivons quelques points débattus :

---

<sup>257</sup> (ZHUKOV (Joukov), Georgi Konstantinovich, Mes souvenirs et réflexions Tomo II, Agency Novosti, 1975, Moscow, p. 17)

Toute rejointe une série de prés-paratifs visant à débattre de l'attaque vécue au quotidien, une intensification de l'attaque, une planification profonde, défensive, et une contre- attaque. Dans ce débat, nous avons commencé une démonstration de l'importance de construire patiemment des ressources humaines, politiques, économiques et logistiques pour une confrontation directe ; en construisant une ligne stratégique de pensée et d'organisation, en construisant une ligne de priorité tactique et en initiant des préparatifs pour convertir la ligne existant d'action planifiée ou non planifiée, qui se résume à « résister » à l'ennemi, au développement d'une ligne de théorie et d'action planifiables, à répartir sur le territoire.

« Non! Ce n'est pas la pluie et la neige qui ont arrêté les troupes fascistes aux portes de Moscou. Le regroupement de troupes hitlériennes sélectionnées avec des troupes de plus d'un million d'hommes s'est heurté à la fermeté, à la bravoure et à l'héroïsme des troupes soviétiques, derrière le dos desquelles se trouvaient leur peuple, la capitale et la patrie <sup>258</sup> ».

Tout d'abord, un groupe de renseignement a été créé pour rechercher l'adversaire dans ses objectifs, qu'ils soient mondiaux, nationaux dans le contexte du continent et locaux à Rio de Janeiro. L'objectif était de découvrir comment la confrontation entre travailleurs et entreprises s'est déroulée dans ses détails les plus expressifs, et de se concentrer sur cela. Un processus de visites de ce groupe à la base, avec des dirigeants constitués, au départ sans réunion des conseils ouvriers, mais déjà à la recherche de cadres, et cherchant aussi à accroître le pouvoir de renouveau du syndicat. Les visites sur le lieu de travaux'inversent en visites 'au front' et un nouveau vocabulaire est créé ; les initiatives, conclusions, s'organisent dans le sens de collecte de données pour l'étude 'de la construction d'une 'défense profonde', dont l'objectif était : de faire que l'ennemi trouve sur son passage des obstacles 'sous forme d'organisation', qui pourrait retarder, causer des dégâts, ralentir sa progression et même paralyser complètement « le front », au fur et à mesure qu'une contre-attaque se développe, sous forme de frappe, et sous forme d'une grève de masse. La tâche 'd'organiser profondément et spatialement' les travailleurs a été assumée comme une tâche collective dans la direction, afin que les 'investissements à la base' puissent être plus fréquents et plus de données collectées, et une plus grande préparation et organisation.

---

<sup>258</sup> (ZHUKOV, Georgi K, Mes souvenirs et réflexions, Tomo II, Agency Novosti, 1975, Moscow, P. 30)

En étudiant collectivement les compagnies aériennes à travers les données collectées, une hiérarchisation a été faite dans les deux plus grandes, et 'le personnel' qui serait chargé de la préparation sous forme d'organisation a été soigneusement choisi.

« La préparation d'une grande opération défensive, c'est intervenir de manière organisée : avec un grand projet, avec une grande équipe, avec un grand objectif, avec une grande vision. Une telle opération ne peut être menée à grande échelle que si nous avons une gestion centralisée ; et si tous les efforts sont concentrés sur le but commun, qui ne peut jamais être basé sur des idées individuelles ou des présomptions privées. Il est important d'essayer d'anticiper toute intensification de l'attaque de l'ennemi, d'être suffisamment préparé et de résister de manière homogène à son attaque. Préparer une contre-attaque signifie un long processus, qui comprend la construction d'une grande défense, sans laquelle vous ne pouvez pas passer à la contre-offensive ou à la contre-attaque. Ce n'est qu'ainsi qu'il est possible de préparer une contre-attaque au bon moment, avec une arrière-garde qui, en plus d'empêcher l'attaque ennemie de s'approfondir, rend la contre-attaque à la fois plus forte et plus compacte. Bref : il faut d'abord rendre l'ennemi incapable de gagner, puis le faire perdre. Dans le meilleur des mondes, nous devons anticiper une action d'attaque ennemie. « Anticiper le mouvement de l'adversaire », comme on dit dans le football<sup>259</sup>».

Ce 'résumé de la première partie' du résumé des 'mémoires du maréchal', transformé en planification de l'organisation des ouvriers stratégiques, nous montre comment un débat peut être enrichi par des ouvriers, qui peuvent apprendre de l'analyse critique, peuvent étudier une certaine théorie, peut comprendre les processus d'unité, et étudier le mode d'organisation, selon son mouvement dans le micro et la macro, doit être 'manipulé et transformé' par le débat, comme nous le démontrons à travers cet exemple.

Toute cette planification et cette organisation visent à forger une victoire dans l'affrontement frontal, ainsi que dans les flancs, à l'arrière, afin que l'adversaire puisse ressentir intégralement et massivement l'avancée des forces populaires. Dans ce processus, la valeur d'un commandement politique adéquat et expérimenté, une politique de cadres, dont le courage exceptionnel peut donner cohésion et héroïsme aux masses par l'exemple, et préparation et habileté dans la lutte ; qualifie le commandement stratégique autant que tactique.

---

<sup>259</sup> Le discours de synthèse d'ouverture du débat avec 25 ouvriers aériens du Simarj en juin 2017

Plus qu'une simple défense, le moment est venu de passer d'une contre-attaque à une véritable contre-offensive, qui commence par une contre-attaque, mais se développe sous la forme d'un affrontement de masse. Cela prépare une action préméditée, étudiée et méticuleusement préparée, cherchant l'opportunité d'être une « organisation achevée » dans l'affrontement massif, massif et direct de la masse contre le capital. Toute action de masse a besoin d'une préparation, d'une organisation et d'un fonctionnement soutenus et avec 'backup' de toutes parts, afin qu'elle soit profonde, complète.

« Dans des conditions adverses, souvent extraordinairement compliquées et difficiles, nos troupes se sont forgées, renforcées, ont acquis de l'expérience et en même temps qu'elles recevaient entre leurs mains le minimal indispensable d'armes et de matériels, la force défensive et la retraite devenaient une puissante force offensive. Les descendants reconnaissants ne doivent jamais oublier l'immense travail d'organisation du parti, les actes héroïques du peuple soviétique au travail et les exploits militaires, non seulement de certains combattants, mais aussi d'unités entières en cette période très difficile pour notre pays. La bataille de Moscou a jeté les bases solides de la défaite ultérieure de l'Allemagne fasciste<sup>260</sup> »

Les conclusions de la réunion tenue par les aériens ont été très fructueuses dans le sens où l'on a pu observer le protagonisme des ouvriers pour la recherche, pour le processus de systématisation, pour le débat, pour la présentation en public et pour une conversation dont le sujet n'est pas le domaine de ces travailleurs, ce qui exigeait un plus grand effort : « il faut construire un 'modèle pour toute grande opération, ce qui signifie en réalité beaucoup de préparation, une grande organisation et une grande vision ; tous ces éléments doivent être partagés visuellement, structurellement, et le modèle remplit cet objectif. Une autre mesure est la création de petites cartes pour montrer les priorités tactiques au fur et à mesure de leur développement, au sein d'une grande carte opérationnelle, aidant à visualiser l'opération globale et à mieux prendre les décisions nécessaires. Une autre conclusion de la nôtre est le nécessaire investissement en matériel humain, 'investir dans les organisateurs' car qui organise est celui qui conduit les opérations opérationnelles, chercher à former ceux qui organisent et qui conduisent les opérations.

---

<sup>260</sup> (ZHUKOV, Georgi K, Mes souvenirs et réflexions, Tomo II, Agency Novosti, 1975, Moscow, P. 49)

Les travailleurs doivent apprendre à donner des rapports brefs et précis sur les étapes terminées et terminées de l'opération, créant une ligne de communication efficace entre la base et la direction. Le commandement ou la direction doit expliquer la vision de l'opération, sa préparation et son organisation, qui sera reformulée dans les débats des conseils des travailleurs jusqu'à ce qu'elle soit connue et comprise comme une vision pour tous. Une vision expliquée, son dispositif spécifique et l'objectif final de l'opération. On ne peut pas non plus sous-estimer l'importance de 'l'incitation' ou reconnaissance publique de ceux qui se démarquent : '*l'armila*' (haute décoration romaine) sous forme de décoration publique. Ce sera aussi la taille de la 'partie opérationnelle' dans l'objectif le plus difficile, sa taille, sa forme, sa profondeur, sa largeur, sa qualité qui détermineront ce qu'il adviendra dans le futur de l'opération elle-même. D'où le souci d'élever les compétences opérationnelles de commandement, d'organisation, qui deviennent une priorité pour les 'cadres organisationnels' à opérer dans l'avenir et dans l'immédiat. Des initiatives comme celle que nous menons peuvent devenir une pratique chez les travailleurs. Parce que seuls les patrons peuvent tenir des conférences stratégiques <sup>261</sup>». « Et donc ça se termine la grande bataille de la Volga, d'où l'existence du plus grand groupe de troupes allemandes et de satellites de l'Allemagne fasciste. La bataille dans le secteur de Stalingrad a été exceptionnellement féroce. Les pertes d'hommes et de matériel ont catastrophiquement affecté la situation stratégique globale et ont ébranlé toute la machine de guerre de l'Allemagne hitlérienne. L'ennemi a définitivement perdu l'initiative stratégique. L'échec de tous les plans stratégiques d'Hitler de 1942 est la conséquence d'avoir sous-estimé la force et les possibilités de l'État soviétique, le vaste potentiel et les énergies spirituelles du peuple et d'avoir surestimé ses forces et la capacité de combat de ses troupes. <sup>262</sup> Les prémisses les plus importantes de la défaite des troupes allemandes dans les opérations "Uranus", "Little Saturn" et "Ring" étaient une organisation habile, une surprise tactique et opérationnelle, le bon choix de la direction des coups et la détermination exacte des points faibles dans la défense ennemie. Un rôle immense a été joué en calculant correctement les forces et les moyens nécessaires à la rupture rapide de la défense tactique et à l'exploitation active de la brèche opérationnelle dans le but de fermer l'encerclement du principal groupe de l'ennemi ».

---

<sup>261</sup> 1<sup>o</sup> partie du rapport final lu par les directeurs aériens de Simarj après la fin de la réunion de 2017

<sup>262</sup> (ZHUKOV, Georgi K, Mes souvenirs et réflexions, Tomo II, Agency Novosti, 1975, Moscow, P. 112)

« Il faut entreprendre une séparation de nos efforts d'organisation, de mobilisation et d'affrontement en deux parties : la première 'apprend à défendre en attaquant', étirant la défense et faisant perdre de la force à l'ennemi au fur et à mesure qu'il avance ; et la seconde est l'opération même qui prépare la contre-attaque à devenir une contre-offensive, comme si la guerre se divisait en plusieurs phases à l'intérieur de deux grandes phases. Pour cela, il faut intensifier la formation de ceux qui feront partie de ces deux opérations interconnectées, à l'excellence de la construction du pouvoir ouvrier. 'Inspirer la victoire' et le 'sentiment du devoir' dépendent en partie des conditions matérielles et objectives, mais aussi des conditions morales, de 'l'esprit' et de la préparation politique de la prise de conscience, l'une étant liée à l'autre. En acquérant de l'expérience et en devenant 'un sujet riche', les travailleurs se développent et peuvent mieux contribuer par leur propre compréhension et leur capacité à écraser l'ennemi dans les lieux de pouvoir qu'ils ont eux-mêmes construits, en optimisant et en prenant soin de leur richesse humaine et matérielle dans ces espaces de pouvoir. Former des milliers de spécialistes opérationnels et de gestion, d'organiseurs, des spécialistes du renseignement, qui apprennent les vieux classiques et les façons modernes de faire face la formation politique dans le collectif sont un facteur prioritaire et 'l'exemple de diriger par l'exemple' est la base pour construire des conseils et former des cadres <sup>263</sup>»

« À 2h20, l'ordre est donné de commencer la contre-préparation. À l'intérieur, tout a commencé à tourner et à tourner, un horrible rugissement a éclaté: la grande bataille de l'arc de Koursk. Dans cette « symphonie » infernale les explosions d'artillerie lourde, les explosions de bombes d'avions, de projectiles réactifs M-31, des « katiushas » et le ronronnement incessant des moteurs des avions. La bataille dans la région de Koursk, Orel et Belgorod est l'une des plus grandes batailles de la Grande Guerre patriotique et de la Seconde Guerre mondiale. <sup>264</sup> Là, ils ont non seulement anéanti les groupes d'Allemands sélectionnés et les plus puissants, mais ils ont détruit à jamais la foi de l'armée allemande et du peuple dans la direction fasciste dans la capacité de l'Allemagne à faire face à la puissance croissante de l'Union soviétique. Qu'est-ce qui a été décisif pour vaincre l'ennemi dans la région de Koursk ? Premièrement, le fait que dans les moments de la bataille défensive, les troupes des forces soviétiques ont dépassé leur adversaire à la fois en quantité et, surtout, en qualité »

---

<sup>263</sup> 2<sup>e</sup> partie du rapport final lu par les directeurs aériens de Simarj après la fin de la réunion de 2017

<sup>264</sup> ZHUKOV, Georgi K, Mes souvenirs et réflexions, Tomo II, Agency Novosti, 1975, Moscow, P. 152)



Dans cet élan de débat nous sommes invités à approfondir notre conclusion pour ce moment précis : Utiliser le maximum du potentiel existant avec les forces populaires pour prendre soin de la machinerie conflictuelle, des ressources humaines, tant en quantité qu'en qualité ; dans la fibre morale et le moral élevé dans le groupe, dans le processus de prise de conscience. La victoire ne dépend pas seulement du commandement, mais de la somme des aspects de la préparation stratégique militaire, des aspects politiques et des facteurs logistiques matériels, 'Oser et peser sur la mobilité', à Koursk nous avons un exemple de - un audacieuse confrontation de la mobilité – audace de la mobilité, compte tenu des proportions telles que la grève de l'aviation, et la grève générale d'avril 2017. Participer à cette expérience de formation nous fait comprendre que, malgré les avancées et les reculs, 'l'éducation ouvrière' dans les espaces de travail et le logement constitue un espace privilégié d'échange.

« Après avoir privilégié la mobilité, il faut privilégier le groupe ou la base organisée et les cadres, en préparant nécessairement un discours de confrontation, qui peut être adapté pour être plus ou moins grand, y compris la longue durée du conflit, l'expérience est un facteur essentiel. La mobilité est complétée par le potentiel de confrontation dans la construction d'une défense en profondeur. Un moral élevé et une préparation politique sont la clé de la victoire à la fois dans la préparation et dans la confrontation elle-même, cela augmente la capacité de la troupe à faire face. Seule la révolution est définitive, c'est la fin et le nouveau départ. Sans elle, rien de ce que nous avons fait ne serait possible, sans l'avènement de la guerre et de la reconstruction, ce qui ne serait pas possible de faire pour un monde nouveau. Le leadership opérationnel stratégique avec ses meilleurs cadres doit être à la base, où des groupes opérationnels plus petits peuvent débattre des questions de la grande vision stratégique et des tactiques quotidiennes, en tenant des réunions avec des objectifs clairs, mesurables et précis ; tout cela avec une formation à différents niveaux de conscience, privilégiant la formation politique. Il faut laisser 'parler la base organisée' et plus encore la base inorganisée, il faut que les cadres sachent écouter pour parler. Chaque fois, j'ai besoin d'ouvrir une 'carte des opérations' pour que la base organisée puisse la voir, et la base générale a la vue d'ensemble à l'esprit.<sup>265</sup> Ce sera par la planification détaillée, l'intelligence, la reconnaissance de la collecte des données, avec son analyse rigoureuse, dans le travail scientifique, qui fondera les décisions collectives dans les conseils et dans le commandement.

---

<sup>265</sup> 3<sup>e</sup> partie du rapport final lu par les directeurs aériens de Simarj après la fin de la réunion de 2017

... Une analyse correcte, comprendre la situation, le changement, réfléchir longuement pour agir plus tard. L'exercice de réduction des 'fronts' de conflit favorisera une action concentrée. Et j'ai besoin de faire confiance et de déléguer à ceux qui sont mieux préparés. Préparez patiemment toute la logistique nécessaire à la longue confrontation et à la contre-offensive, qui nécessitent toutes deux des éléments logistiques humains et matériels. N'éloignez pas trop l'avance logistique de cette avance. Chaque combat nécessite une évaluation logistique et chaque avancée ne peut s'éloigner de votre aide collective à l'arrière. Et il faut être préparé à l'opportunité de la contre-offensive, cette opportunité est l'exception dans le travail quotidien. Le résultat du travail quotidien et aussi des petites batailles successives, qui s'ajoutent à la grande contre-offensive, dépend du courage et de l'habileté. Le terrain fertile pour la victoire dans la guerre est la connaissance et l'expérience acquises, une haute fibre morale, un esprit combatif supérieur, qui, avec les éléments militaires objectifs, constituent les exigences maximales d'un différend en politique et dans la guerre de classe ».

« La révolution m'a donné la chance de vivre une vie complètement différente, splendide, intéressante, pleine d'émotion profondes et de grands faits. J'ai toujours senti que les gens avaient besoin de moi, que je lui devais une dette constante. Et ça c'est pensé dans le sens de la vie humaine, c'est l'essentiel. Ma chance n'est qu'un petit exemple dans le destin commun du peuple soviétique. En passant en revue tous les jalons de ma vie, je considère le principal comme celui qui marque le début du récit que nous gardons tous. La révolution! La révolution a donné à chacun l'occasion de tester sa force, de chercher, de comprendre qu'il fait partie du potentiel créatif du peuple. Et quand est venu le temps de défendre cette réalisation majeure, nous savions pour quoi nous nous battions. 'Un peuple ne peut jamais être vaincu si les ouvriers et les paysans savent, sentent et voient qu'ils se battent pour leur propre pouvoir, pour le pouvoir soviétique, le pouvoir des ouvriers, pour la cause dont la victoire leur assurera, à eux et à leurs enfants, les bienfaits de la culture et tout ce qui a été créé par le travail humain.' C'est ce qu'a dit Lénine. <sup>266</sup>» Nous avons étudié collectivement et attentivement le sens de la construction de la 'défense profonde' dans son grand exemple historique dans la construction d'une ligne de pensée et d'action sur le territoire, de cette manière, nous pouvons passer à sa conclusion de pouvoir / puissance.

---

<sup>266</sup> ZHUKOV, Georgi K, Mes souvenirs et réflexions, Tomo II, Agency Novosti, 1975, Moscow, P. 375)

« Nous avons déjà rassemblé tout ce que nous pouvons rassembler dans les circonstances actuelles et diffuser des tracts et des affiches appelant la population. Que pouvons-nous faire de plus dans les circonstances actuelles ? Ils nous ont pris nos ressources, notre façon traditionnelle de combattre a été endommagée. Notre base ne pense toujours pas que l'attaque soit plus grave qu'elle ne le pense. Nous n'avons pas eu le temps depuis 2016 de montrer ce qui nous attend. Je sais que nous aurions dû venir ici mieux préparés, mais étant donné les circonstances et avec toutes ces plantes, c'est le mieux que nous puissions faire. <sup>267</sup>»

Un autre enseignement important a été la présentation d'un film et une journée débat autour de ce film avec un groupe de travailleurs pour parler des différences entre une grève politique et une grève normale, entre la grève qui précède un changement politique majeur et une grève totalement au sein des structures existantes.

Tout au long de notre travail, nous faisons l'expérience de la violence fanonienne, de la ligne de défense joukovienne, de l'éducation freirienne, tout se conjugue dans le débat. Le thème : la bourgeoisie, la classe ouvrière et les espaces de pouvoir. Et les tâches de la classe ouvrière pour gravir les espaces de pouvoir, à travers le processus de prise de conscience. Le film parlait des dernières semaines avant la révolution d'Octobre, en mettant l'accent sur les dernières heures du dernier jour. <sup>268</sup>

« Dans le moment le plus dur et le plus décisif de la guerre, la plupart du temps sera comme dans le reste de nos vies, la différence est que dans ce que nous avons à faire est le sacrifice final ; et nous ne pouvons pas oublier ce pour quoi nous nous battons parce que cela signifie aussi ce que nous aimons. Et aussi intermédiaire et tempéré est notre choix, comme l'eau claire, car il y a le temps passé pour que nous ayons un but, une fibre morale, ce que nous décidons de faire, non pas parce que nous en avons besoin comme tâche, mais comme tâche que nous choisissons faire. Et se mouille la tête pour rester éveillé pendant les longues nuits de garde et de responsabilité...

---

<sup>267</sup> Déclaration d'un haut directeur de la CUT central des travailleurs lors de la réunion des centrales, des mouvements populaires, et de la jeunesse à Rio de Janeiro en avril 2017 à la veille de la grève générale.

<sup>268</sup> En octobre 2017, une quinzaine de travailleurs se sont réunis pour débattre du film Lénine en octobre, et à la fin de la série de notes ce texte a été rédigé à la suite du débat. <https://www.youtube.com/watch?v=pl6ydlldxNKg>

Comprenant que la soumission de la théorie signifie la transformation de cette théorie à l'intérieur de la tête du travailleur qui prend conscience par la méthode d'apprentissage, et une fois transformé, acquiert la conscience du devenir, du devoir et de faire la praxis ne sera plus jamais la même. La forge d'une génération est l'apport de la révolution dans le cas de la grève générale, c'est aussi une photographie, où se positionnent les tableaux, et où se positionnent les forces du contraire sur le terrain dont la synthèse est le front social. Sur le plateau dans son ensemble, mais surtout sur le front social, se positionnent les cadres organisateurs de la révolution brésilienne, et cela signifie une question de quantité, de qualité, de stratégie et de direction. À ce moment, les discours sont présentés sous forme de 'théâtre participatif' :

Matveev – Les cadres inconnus de la révolution brésilienne sont les absents et les absents : les cadres intermédiaires dans le processus d'organisation ne sont pas les cadres externes, ni les cadres internes éminents, ce sont les cadres "inconnus" dont les dizaines et les centaines ont besoin de milliers. Ce sont 'les gars' devenus des 'autres gars' et ils sont justes plus 'motivés'. 'Les gars' sont préparés en agissant 'en interne', donc ils sont quantités sous forme de qualité par dizaines de milliers plus nécessaires dans le cas de la région métropolitaine le jour de la grève générale, et dans le cas du Brésil, par centaines de milliers. Dans les conseils ils occuperaient les postes les plus importants dans la direction mais sans occuper une place de direction, le véritable exercice du conseil est celui de l'assemblée collective. Dans la cellule et dans les structures syndicales, militaires et communautaires, ils pouvaient occuper un poste de commandement. Mais pas dans les conseils, car il faut laisser de la place au renouvellement du leadership. Ses principales qualités sont la sérénité, la discipline, la vision, le savoir, l'expérience et la joie avec la responsabilité de répéter le mot d'ordre : « tout le pouvoir aux conseils ouvriers », car il sait que s'il y a du pouvoir dans les conseils, la révolution mûrit et se mettant à l'ordre du jour pour affronter le pouvoir d'État dans la crise de l'État, l'individuel et le collectif mûrissent dans les conseils politiques.<sup>269</sup> En ce sens, la grève est un moment dans le calendrier de la révolution. Les cadres moyens doivent donc, dans les conseils, être ouverts au discours de leurs représentants au comité, et le discours doit être bref et objectif, car la compréhension, la réflexion et l'action, la communication et à la fin la sécurité est très important.

---

<sup>269</sup> Matveev est représenté comme le cadre organisateur dans la pièce improvisée par les ouvriers, et l'autre est un ouvrier ordinaire dans la base organisée de ce dialogue.

En cas de crise, prendre le contrôle et occuper les postes de sobriété et de médiation, tâche des plus essentielles. Comparé à ce qu'il était le jour de la grève générale. Là vous pouvez décrire ces centaines de milliers ces dizaines sont tout absentes de la grève d'avril 2017, mais en octobre 1917 elles étaient présentes.

Ouvrier – et dans la sécurité patronale et dans les forces armées, qui sont nos hommes puisque la majorité suivra les ordres ? D'où vient l'agitation des peintures? et en cas de violence et de blessures, où seront-ils emmenés et comment seront-ils traités ? est-ce qu'un médecin de soutien est très important? est-ce que nous nous préparons correctement ? et pour l'argent, faisons un effort et croyons que nous aurons les ressources ou ce dont nous avons besoin, comptons sur la solidarité, mais aussi sur la planification.

Matuveev – ‘demandez bien et poliment aux gens; et si quelqu'un ne s'en rend pas compte, prenez quelqu'un pour vous aider’. ‘Ne demandez pas si c'est difficile, demandez si c'est possible’.

Un autre aspect très important est la séparation du militantisme dans la base organisée : ceux qui sont intégralement impliqués dans la révolution ; les vacillantes, mais une avec fonction ; Et enfin, d'autre part, les vacillants sans fonction précise, la majorité du peuple ; et ceux qui étaient des opposants à la politique. Ce qui les fait apparaître, ce sont les cadres d'organisation ou d'agitation dans les lieux d'organisation. Le cadre principal traite de l'adversaire, mais les décisions du conseil sont prises collectivement. Le porte-parole parle au nom du collectif. Les cadres d'agitation ou les organisateurs préparent et sont répartis là où l'action aura lieu, en priorisant du plus stratégique au moins. Ce sont les cadres qui vont placer le ballon au centre du terrain : « Le coach répartit les joueurs sur le terrain » et chacun a sa fonction et sa place pour jouer. Chaque usine, raffinerie, gare, navire, port a son comité et son secrétaire de conseil. Organisez-vous sereinement. Et n'importe qui peut prendre la place du représentant tant que cela reste dans la stratégie et la tactique adoptées. Nous devons valoriser nos ressources humaines, car nous aurons besoin de chacun après la révolution, sauvons-nous et n'exposons pas les meilleurs car c'est la meilleure voie. Pour parler directement à l'adversaire, au gouvernement ou aux patrons, cherchons un lieu public, ouvert et avec des travailleurs organisés à proximité, et les autres plus loin. Ne les affrontons jamais seuls.

Ouvrier - la plus grande préoccupation de la bourgeoisie concerne les travailleurs armés et gravement armés. Chacun a sa conscience, son collectif et son arme. La plus grande des dichotomies est celle de retirer les armes et la conscience des conseils et de l'organisation pour servir « une majorité subjective ». Les ouvriers ne remettront pas leurs armes au « père de la nation », car nous avons décidé d'être nos propres pères. Nous avons découvert qu'en abandonnant nos armes de pensée et de critique, nous ne contribuons pas au bien commun, mais à la république bourgeoise libérale, dont nous savons qu'elle n'est pas bonne et encore moins commune, car elle appartient à quelques-uns. C'est une république qui a enlevé le tsar mais qui est restée à sa place. Quand nous nous réunirons, nous ne serons que des travailleurs et nous ferons avec eux et déciderons avec eux seuls. Pour ensuite porter la décision collective aux patrons. Le temps joue en notre faveur. Si la faim est de notre côté, le pouvoir d'y mettre fin peut aussi l'être. Prenons les points de sécurité et de communication sur votre lieu de travail hors des mains de l'ennemi. Mettons l'avant-garde aux endroits stratégiques et le nombre à la place de l'intimidation. Préparons tout pour affronter le boss. Le jour de l'assemblée, soyons par milliers, laissons le patron voir la décision et ne laissons pas parler le traître ou l'ignorant, disons qui parlera pour les travailleurs. Préparons la voie chez le patron et démontrons notre pouvoir. <sup>270</sup> 'Notre conscience et nos fusils nous appartiennent, nous n'avons pas à les rendre, nous ne pouvons pas vous les donner, c'est comme un manteau ou une brosse à dents pour nous'. Et quand les conséquences, la mort, le chômage et la faim menacent, discutons d'abord de tout cela avec les travailleurs, pour qu'ils sachent tout et prennent la décision avant, notre décision doit toujours venir en premier. La soumission de la théorie est la voie de la prise de décision collective. Et quand le patron ou le gouvernement demande qui est avec nous, soyez sûrs que ceux qui accompagneront la révolution sont majoritaires, et le silence de la peur et de la honte deviendra unanime.

Notre meilleur travail s'accomplit lorsque quelqu'un qui a été un traître ou même "mange dans la main du patron" passe du côté de la révolte populaire et de la révolution brésilienne, sa conscience devient encore plus grande que celle des meilleurs à nos côtés, et cela met le patron dans la condition fragile le reconnaître.

---

<sup>270</sup> A ce moment, l'ouvrier représenté dans la pièce assume un état de conscience et de commandement, dès lors il commence à expliquer aux autres les objectifs généraux de la révolution.

Faites de celui que le patron croit être notre meilleur allié. Répondre au pouvoir de la bourgeoisie avec un peloton avec un bataillon, et avec un bataillon avec une division, et avec une division avec une armée d'ouvriers conscients et armés, à partir des conseils.

Matuveev – ‘Citoyens, les personnes armées ne sont pas autorisées dans l’usine, en général seul les ouvriers qui travaillent ici peuvent être ici, nos collègues sont fatigués et le travail est stressant, donc ils peuvent vous blesser, ou vous tuer. Je vous recommande donc de partir’.<sup>271</sup>

Dans le gouvernement de la social-démocratie, les sociaux-démocrates peuvent parler au nom de la bourgeoisie, dans le coup d’État fasciste, ce sont les fascistes qui parlent au nom du gouvernement, et dans le gouvernement des travailleurs, ce sont les travailleurs qui parlent sur le lieu de travail et dans leurs maisons, en ce sens la plus grande caractéristique d’un gouvernement ouvrier sont ses conseils délibératifs. Afin de construire ces conseils, les travailleurs de toutes les générations doivent apprendre à se parler. Apprenez à converser comme ils devraient être organisés.

Ouvrier – quand il n’y a plus de pouvoir pour la police, l’huissier, l’armée, les juges, le gouvernement de la bourgeoisie, alors le temps est venu de dire que le gouvernement de la bourgeoisie a pris fin et sa fin, mais cette fin sera un processus de construction de l’exercice de la force et de la capacité de rassembler les travailleurs. La grève à l’intérieur des gouvernements bourgeois, les élections, les assemblées, les luttes, tout cela signifie un long processus de préparation, d’organisation et de prise de conscience. Les ennemis sont toujours préparés et se préparent et en même temps, ce degré de préparation et de compétence doit être confronté à un autre type de préparation et de prise de conscience. La meilleure façon d’y faire face est : transformer et motiver et laisser le travailleur diriger, et ramener ce qui a été laissé derrière, et préparer l’image suivante, ceux qui sont devant au milieu de la foule des sans conscience. "Vous êtes à féliciter, vous vous améliorez". Besoin de dire ! Notre objectif sur la bonne voie est la production du « front social » où nous avons préparé des personnes de notre côté et en nombre suffisant. Tout est bon. Et l’anxiété doit être maîtrisée, l’heure du sommeil dort, la force préservée. Parce que demain c’est la bagarre !

---

<sup>271</sup> Dans cette partie de la pièce, une partie du livre est citée : la partie où le représentant des travailleurs dans les conseils dit au représentant du gouvernement social-démocrate qu’il ne remettra pas les armes des travailleurs. <https://www.youtube.com/watch?v=pl6ydlxNKG>

Matuueev – étudions la carte en détail, la carte de cette insurrection et marquons-en chaque morceau, surtout là où il y aura une grève. La grève fait partie de l'insurrection et ce n'est qu'ainsi qu'elle acquiert le rôle d'une grève de masse. En train d'étudier. Tout est sur la carte et sur le tableau se trouve tout ce que nous y mettons. La social-démocratie avec la bourgeoisie d'un côté, et le mouvement politique de masse pour la révolution brésilienne de l'autre. Information et contre-information. L'ennemi sait, nous avons notre détermination et notre préparation, quand la surprise fait défaut. Nous regardons l'ennemi lire ses journaux et ses nouvelles. Et préparons-nous aux fuites de notre plan, c'est normal, préparons-nous aussi à anticiper l'action. Reconnaissons l'accumulation de 1917 et de 2017, qui commence beaucoup plus tôt, avec nos parents et nos grands-parents, en partant toujours des secteurs les plus dynamiques de l'économie et les plus stratégiques pour les travailleurs.

Et tout s'est déroulé avec une grande connaissance de ce que feraient les travailleurs, nous avons traité avec l'arrogance éternelle des employeurs et du gouvernement, mais aussi avec leur hégémonie. Anticiper le mouvement de l'ennemi et ne pas télégraphier le nôtre. Étudier la place de notre force et celle de l'ennemi et de son mouvement, construire notre mouvement pour notre victoire par la masse, à la fois la majorité et la qualité. La bourgeoisie est très préoccupée par l'occupation du palais du gouvernement parce que c'est symbolique, mais pour nous c'est à nous d'occuper les lieux de travail et d'habitation. L'occupation des espaces gouvernementaux sera le résultat de la victoire du choc de masse. Et les véhicules blindés sont les lieux stratégiques pris, ainsi que les palais et les casernes, alors appelons nos frères soldats au parti du pouvoir populaire. Le "front social" n'a lieu que lorsque les deux parties croient qu'elles peuvent gagner, mais personne n'en est sûr. La bourgeoisie arme les siens, coupe le lien avec la périphérie et le lieu de résidence des ouvriers, place des gardes aux points sensibles et ferme les carrefours, et n'attend pas l'insurrection, mais l'écrase d'abord dans le ventre même du peuple avant sa naissance.<sup>272</sup>

Ouvrier – mais nous attendons votre ville natale, les comités et conseils politiques. Nous avons créé la scission dans l'armée parce que c'est fondamental, et nous avons construit des ponts avec les conseils et les syndicats armés et aussi les communes et la jeunesse périphérique. La bourgeoisie veut que les dirigeants soient arrêtés.

---

<sup>272</sup> Matuueev parle de la jonction de la grève et de la révolution, c'est dans la pièce de théâtre entre le débat ouvrier que son rôle, avec l'ouvrier, acquiert un protagonisme encore plus grand



Mais nous avons les cacher avant. Le débat de la base organisée, des conseils renvoient aussi aux éléments traîtres, qu'il faut neutraliser, mais il est important de passer de la tempérance à la commotion et à la condamnation dans le collectif aussi. Le lieu approprié pour résoudre cela est au congrès composé de représentants de nombreux conseils, maintenant il est temps de préparer la contre-offensive. L'enfant est sur le point de naître. Jusque-là, ce qui définit la lutte, c'est qui s'y met et la place qu'il occupe. Séparer le temps de participer à une élection bourgeoise de celui de participer à la révolution est une tâche collective, mais aussi une vision de leadership. Le message du pouvoir populaire doit atteindre tout le monde pour le moment de la lutte. Un travail d'organisation critique se fait en lisant le pamphlet au collectif en petits groupes, et en faisant du théâtre participatif, comme celui-ci. Et par la formation, laissez les travailleurs observer qui joue d'un côté ou de l'autre. Le plus beau spectacle est de voir les comités se former, s'organiser et se mettre en place. Le leadership doit être dans l'acte et aux commandes, mais en toute sécurité, même nous sommes tous « les leaders de cette révolte collective ». Les travailleurs, connaissant le jour de la grève générale et de la révolution brésilienne, en débattent déjà. Mais personne ne connaît vraiment le jour, car ce sera comme l'apparition de fruits mûrs avec la force du soleil à midi. Les travailleurs avec leurs drapeaux municipaux se dirigeant vers leur lieu de pouvoir.

Matuueev – le plan de Lénine est l'insurrection armée, qui prend vie avec la participation. Pain, paix, liberté et vive la garde rouge ce sont les mots sur les drapeaux et bannières. L'alarme est venue de l'Aurora qui était ancré et les soldats à l'intérieur du navire avec les gens ont chanté l'international, une chanson de ceux qui ne connaissaient pas les paroles, mais même ainsi la chanson a été chantée. Par ordre du comité révolutionnaire. Sont prêts? Des places stratégiques étaient prises, quelques-unes s'opposaient à la masse qui arrivait.<sup>273</sup>

Ouvrier – tout a été arrêté, alors seulement les rues se sont remplies. Les décrets étaient pris sous forme de brochures au fur et à mesure que chaque partie de la ville était prise. Le dernier emplacement était le palais d'hiver. Faites très attention à ce que rien ne soit détruit. Un jour, il sera visité comme la maison du peuple. Le palais a été repris par un cadre moyen. Il s'appelait Matuueev mais personne ne connaît son nom. La masse a tout pris par la force de la violence. Et Lénine a préparé son discours en écrivant par terre.

---

<sup>273</sup> À ce stade, nous revenons au film pour la conclusion de la pièce, le théâtre participatif était un outil très important pour la formation de cette activité pour les travailleurs.

Matuueev – « par ordre du comité militaire révolutionnaire, je déclare que le gouvernement provisoire est dissous. Il n'y a rien à craindre si la révolution prolétarienne est en train de se produire. Documents s'il vous plaît. Les dirigeants répondent : Nous ne pouvons pas être renversés par des esclaves rebelles.

Matuueev – citoyens, vos fonctions sont remplies à partir de ce moment. Êtes-vous sûr? Ouais.

Ouvrier - Aujourd'hui, je suis agité comme Lénine et je répète ses paroles avec toute l'énergie du monde : "Aujourd'hui, il ne sera pas possible de dormir car nous prendrons bientôt le pouvoir, et ensuite ce sera encore plus difficile, car nous dormirons encore moins' »

« Ces essais cherchent à démontrer que tout théâtre est nécessairement politique, car toutes les activités humaines sont politiques, et le théâtre en fait parti. Ceux qui veulent séparer le théâtre de la politique veulent nous égarer – c'est une attitude politique. Dans ce livre, j'ai également l'intention d'offrir une preuve que le théâtre est une arme. Une arme très efficace. Il faut donc se battre pour cela. Pour cette raison, les classes dirigeantes essaient constamment de s'appropriier le théâtre et de l'utiliser comme instrument de domination. Ce faisant, ils modifient le concept même de ce qu'est le « théâtre ». Mais le théâtre peut aussi être une arme de libération. Pour cela, il est nécessaire de créer des formes théâtrales correspondantes. Il faut transformer<sup>274</sup>».

« Nous n'avons pas d'argent, nous n'avons pas de militants, nos syndicats sont cassés, mais le peu que nous avons, nous le contribuerons, nous croyons toujours qu'il y a un moyen de négocier avec le gouvernement, à mi-chemin, ils ne peuvent pas finir le CLT. Nous sommes ici disposés à contribuer au forum des centrales et nous allons faire pression pour forcer à nouveau le gouvernement à la table des négociations. Demain nous serons dans la rue avec nos gilets, mais la production ne sera guère arrêtée<sup>275</sup>».

---

<sup>274</sup> «(BOAL, Augusto, Teatro do oprimido e outras poéticas políticas, Civilização brasileira, 1980, Rio de Janeiro. P 1)

<sup>275</sup> Le représentant de la 'Força sindical' troisième plus grande centrale syndicale au Brésil s'exprime lors de la réunion des syndicats au siège de la centrale des travailleurs CUT à la veille de la grève d'avril 2017

Le 28 avril 2017 ne s'était pas encore levé et le port, les ferries entre Rio et Niterói étaient complètement arrêtés. La mobilisation, comme à São Paulo, commence à 3 heures du matin. À l'aéroport Santos Dumont, l'aéroport domestique de Rio de Janeiro, et sur les ferry-boats, et au port, le contingent du mouvement populaire et de la jeunesse dépasse celui des travailleurs, mais les travailleurs de l'air, de la mer et du port constitue le contingent de travailleurs le plus organisé ce jour-là. , donnant une consistance organisationnelle et organique aux demandes de travail de toute une classe.

Les principales revendications sont : L'abrogation de la contre-réforme du travail qui a éteint plus de 100 droits dans le code du travail brésilien et précaire davantage la relation entre capital et travail au Brésil ; deuxièmement, l'abrogation de la réforme des retraites qui rend la retraite encore plus difficile ; troisièmement, la fin du «plafond des dépenses» ou de la politique d'austérité qui gèle les investissements dans la santé, l'éducation, investissements qui seraient très utiles pendant la pandémie.

Comme nous avons pu l'étudier, il n'y a pas de parallèle entre la grève générale d'avril et les grèves politiques précitées. La première caractéristique de cette grève est de dire que le pouvoir politique de la bourgeoisie n'a jamais été mis en échec. La seconde était qu'il n'y avait pas de cadres en quantité et en qualité pour mettre la masse ouvrière en mouvement pour arrêter complètement le pays, encore moins pour disputer l'État à la bourgeoisie. La troisième caractéristique est que la grève était une « préparation » pour la marche et l'événement « Cinelândia by night » où l'élection de 2018 était le thème principal pour retirer le président de la république, mais comme nous le savons tous, l'élection a approfondi le coup d'État de 2016 et sans Lula, c'est l'extrême droite qui est arrivée au pouvoir par le vote. Nous essaierons de répondre comment chaque catégorie stratégique, du secteur des transports et les chauffeurs de bus ont participé à cette journée, qui commence par la grève et se termine par une grande assemblée à 'Cinelândia', la grande place politique des luttes pour le pouvoir populaire entre 2012 – 2017 dans la capitale de Rio de Janeiro, qui se voulait l'espace politique de rassemblement des travailleurs organisés en syndicats, des mouvements populaires, et avec la jeunesse. Nous essaierons d'analyser ensemble du parcours de la grève générale ce jour-là le 28 avril 2017 : les axes centraux des syndicats les plus combattifs et renouvelés, des conseils ouvriers là où ils existaient et en leur absence, et la qualité et la quantité de l'organisation politique des cadres.

Analyser 'les axes centraux de la centralité', accessibilité et omniprésence de la force du travailleur stratégique visant l'ensemble de la classe ouvrière, en confrontation directe avec les forces du capital qui s'opposent à la grève générale d'avril, puis au milieu de ce combat, à 'l'occupation de Brasilia' en mai et à la défaite de 'la grève de juin' et le rôle désarmant des forces sociales-démocrates qui se préparaient à l'élection présidentielle de 2018.

« Notre objectif est de faire en sorte que les ferries ne fonctionnent plus aujourd'hui. La fédération maritime FNTTAA a déjà publié tous les avis et nous sommes là pour garantir le respect total des montages. Aucun bateau ne partira, et nous comptons sur la présence des autorités pour garantir la loi - sans tribulation complète un bateau ne peut pas partir - De cette façon nous comptons qu'il n'y aura pas d'ingérence de la police contre les ouvriers, mais contre les patrons qui veulent forcer le départ de certains bateaux sans qu'ils soient complets, mettant en danger la sécurité de la population <sup>276</sup>»

Nous pourrions déjà étudier dans ce chapitre que la grève générale d'avril 2017 au Brésil n'était pas un événement d'une journée, c'était un processus qui commence plus tôt et se termine plus tard. Et enfin d'associer chaque axe important et central de cette thèse à l'analyse de ce jour, comme s'il étudiait les possibilités d'étudier chaque jour important d'affrontement pour interrompre en un jour la chaîne logistique du mode de production et de circulation capitaliste, analysant les qualités de cette interruption, dans les goulots d'étranglement les plus importants, dans le raccourci le plus important, et dans le contenu de la réponse de la classe ouvrière dans son plus grand jour de conflit dans cette courte ascension populaire entre 2012 – 2017. Il convient de noter que l'enquête a été menée 24 heures sur 24, en prenant note des détails de chaque événement.

Le 28 avril 2017 ne s'était pas encore levé et le port, les ferries entre Rio et Niterói étaient complètement arrêtés. La mobilisation, comme à São Paulo, commence à 3 heures du matin. À l'aéroport Santos Dumont, l'aéroport domestique de Rio de Janeiro, et sur les ferry-boats, et au port, le contingent du mouvement populaire et de la jeunesse dépasse celui des travailleurs, mais les travailleurs de l'air, de la mer et du port constituant le contingent de travailleurs le plus organisé ce jour-là. , donnant une cohérence organisationnelle et organique aux demandes de travail de toute une classe.

---

<sup>276</sup> Luciano Ponce de la fédération des marins FNTTAA en charge de la grève ouvrière du 28 avril 2017.

Les revendications principales sont : L'abrogation de la contre-réforme du travail qui a éteint plus de 100 droits dans le code du travail brésilien et précaire davantage la relation entre capital et travail au Brésil ; deuxièmement, l'abrogation de la réforme des retraites qui rend la retraite encore plus difficile ; troisièmement, la fin du «plafond des dépenses» ou la politique d'austérité qui gèle les investissements dans la santé, l'éducation, les investissements qui seraient très utiles pendant la pandémie.

Comme nous avons pu l'étudier, il n'y a pas de parallèle entre la grève générale d'avril et les grèves politiques précitées. La première caractéristique de cette grève est de dire que le pouvoir politique de la bourgeoisie n'a jamais été mis en échec. La seconde était qu'il n'y avait pas de cadres en quantité et en qualité pour mettre la masse ouvrière en mouvement pour arrêter complètement le pays, encore moins pour contester l'État à la bourgeoisie. La troisième caractéristique est que la grève était une « préparation » pour la marche et l'événement « Cinelandia by night » l'élection 2018 était le thème principal pour le président de la République, plus comme nous le savons tous, l'élection à approfondir le coup d'État de 2016 et sans Lula, c'est l'extrême droite qui est arrivée au pouvoir par le vote.

Le 28 avril 2017 ne s'était pas encore levé et le port, les ferries entre Rio et Niterói étaient complètement arrêtés. La mobilisation, comme à São Paulo, commence à 3 heures du matin. À l'aéroport Santos Dumont, l'aéroport domestique de Rio de Janeiro, et sur les ferry-boats, et au port, le contingent du mouvement populaire et de la jeunesse dépasse celui des travailleurs, mais les travailleurs de l'air, de la mer et du port constituant le contingent de travailleurs le plus organisé ce jour-là. , donnant une cohérence organisationnelle et organique aux demandes de travail de toute une classe.

Les revendications principales sont : L'abrogation de la contre-réforme du travail qui a éteint plus de 100 droits dans le code du travail brésilien et précaire davantage la relation entre capital et travail au Brésil ; deuxièmement, l'abrogation de la réforme des retraites qui rend la retraite encore plus difficile ; troisièmement, la fin du «plafond des dépenses» ou la politique d'austérité qui gèle les investissements dans la santé, l'éducation, les investissements qui seraient très utiles pendant la pandémie.

Comme nous avons pu l'étudier, il n'y a pas de parallèle entre la grève générale d'avril et les grèves politiques précitées. La première caractéristique de cette grève est de dire que le pouvoir politique de la bourgeoisie n'a jamais été mis en échec.

La seconde était qu'il n'y avait pas de cadres en quantité et en qualité pour mettre la masse ouvrière en mouvement pour arrêter complètement le pays, encore moins pour contester l'État à la bourgeoisie. La troisième caractéristique est que la grève était une « préparation » pour la marche et l'événement « Cinelandia by night » l'élection 2018 étaient le thème principal pour le président de la République, plus comme nous le savons tous, l'élection à approfondir le coup d'État de 2016 et sans Lula, c'est l'extrême droite qui est arrivée au pouvoir par le vote.

· Le territoire de grève générale analysé comme territoire de guerre de classe.

« Brawn et le Racionais ont reproduit le récit de guerre, acceptant la logique de l'affrontement et de la violence. La principale différence est qu'ils ont parlé au nom de l'autre côté du conflit, 'la gauche', car le crime est défini 'dans les quartiers défavorisés' (quebradas) de São Paulo. Dans le clip de 'A Thousand Faces of a Loyal Man', Brown joue Carlos Marighela. Des extraits du discours prononcé à l'époque par la guérilla paraissent. L'attention est sur les ondes de 'Rádio Libertadora'. Le pouvoir appartient au peuple. Notre devise est d'unir les forces révolutionnaires. Ils peuvent apparaître dans les quartiers, les rues, les complexes résidentiels, les mocambos, les malocas, les zones inondées. 'Chaque patriote doit savoir manier son arme à feu. Le principal moyen de détruire vos ennemis est d'apprendre à tirer'. En fait, le clip ne parle ni de Marighela, ni du passé, ni du communisme, ni du mouvement ouvrier. Ce n'est la métaphore de la réalité, la métaphore de la révolte actuelle, la colère contre les injustices du système, contre la persécution des jeunes dans les 'quebradas' (quartiers détruits), protagonistes d'une vie sans sens ni avenir, qui meurt la tête haute sans fuir le combat ...

... 'Renê (journaliste du Morro do Alemão, créateur de la 'voix de la communauté') a parlé de la 'guerre des ghettos' dans la vie quotidienne des favelas. 'Quelle est la taille de la population 'du Morro do Alemão' ? Selon vous, combien d'habitants vivent à Alemão. Il y a environ 100 000 habitants. Quel serait le pourcentage de trafiquants de drogue ? Devinez quoi, 10 % pour cent ? Ce serait aussi beaucoup car cela donnerait 1000 hommes bien au-dessus de la réalité. Il y a peut-être cinq cents hommes, pour moins. Ensuite, nous avons commencé à entrer dans une estimation raisonnable. Après le calcul, il termine par une conclusion forte.<sup>277</sup>

---

<sup>277</sup> (PAES MANSO, Bruno, NUNES DIAS, Camila, A Guerra, Todavia, 2018, São Paulo, p. 321, 324)

Alors pensez à ce qui suit. À cause de plus ou moins 500 personnes soit 0,5% de la population, plus de 99 mille habitants doivent subir toutes sortes de violences produites par les forces de sécurité de l'État. Des gens humiliés par la stigmatisation qu'ils portent, comme si la mort de leurs proches et mais n'avait pas d'importance pour le reste de la ville ». Pour ceux qui ne comprennent pas le niveau de violence au Brésil et à Rio de Janeiro, qui a malheureusement affecté le déroulement de la préparation de la grève, et même son renforcement le jour même, nous décrivons : le territoire que nous aborderons du point de vue du point de vue de l'organisation, dans le sens où la lutte des classes existe et se manifeste avec un degré de violence très élevé, par rapport aux pays en guerre.

▪ De la description de la grève générale du 28 avril 2017

· Heure par heure – 0h00 du matin à 3h00 de préparation, de nombreux militants n'ont pas dormi. L'aéroport Santos Dumont a ses accès bloqués, permettant aux travailleurs de l'horaire zéro heure de sortir, mais pas d'entrer. Au quai du port, les activités cessent à minuit. Sur les bateaux les premiers piquets commencent, mais dans tous ces espaces, ce n'est qu'à partir de 3h00 que les piquets deviennent visuels.<sup>278</sup>

03h00 à 05hs00 – C'est le premier pic de la grève avec des heurts à l'aéroport et sur les ferries. Dans le port, les dockers avec le port complètement à l'arrêt, commencent les piquets de grève sur l'avenue principale, la même qui dessert l'aéroport Santos Dumont, cette avenue qui amène la plupart des travailleurs vers la ville est bloquée, le bloc fonctionne en deux accès, un sur le pont organisé par les mouvements populaires et l'autre devant l'armazem 18'. Les dockers ferment complètement cet accès. Cela aide à la grève des aviateurs à l'aéroport Santos Dumont. Malheureusement, les conducteurs d'autobus et de camions, les cheminots et les travailleurs du métro ne se joignent pas à la grève. Et la classe ouvrière est en route pour le travail. Les rues et les avenues sont bloquées partout, emmenées majoritairement par le mouvement populaire et la jeunesse, la police est obligée de se déployer dans toute la ville pour permettre à la classe ouvrière d'aller travailler. Mais le blocus du pont Rio Niterói a été efficace et a pratiquement arrêté les villes de l'est métropolitain.

---

<sup>278</sup> Les témoignages recueillis le 28 avril 2017 et après sont issus de militants ayant participé aux grèves, principalement des ouvriers portuaires, des marins, des aviateurs, des métallurgistes de la marine, des paysans, mais aussi des enseignants et des fonctionnaires, mais des membres du mouvement populaire et de la jeunesse organisée.

5 h à 10 h 30 – des manifestations majeures ont lieu et les gouvernements déclarent la grève générale comme « une grande perturbation et une faible normalité ». À l'aéroport, Infraero nie que les avions soient arrêtés à cause de la grève, plus tous les vols sur les panneaux sont "retardés". La presse enregistre les grévistes et les militants de la CUT et des organisations socialistes et communistes comme auteurs de troubles. Le futur président Bolsonaro fait une vidéo contre la grève générale. Les trois grèves résistent, plus sur les ferries et à l'aéroport ils commencent à s'essouffler. Les aéronautes ne se joignent pas à la grève. La violence à la gare maritime de Niterói est très élevée, une bataille rangée s'est formée entre la police et les travailleurs, qui étaient en troisième ligne, la première était occupée par les jeunes et le mouvement populaire qui a renforcé le piquet, et la première ligne plus par les jeunes et les travailleurs maritimes à la retraite qui ont tenté de convaincre les passagers de ne pas prendre le ferry. Sur les ferries, la grève a été un succès, car la plupart des passagers embarquent entre 5h00 et 10h00, alors que lorsque le premier ferry part à 10h30, les inconvénients sur les ferries sont incalculables. Sur les 100 000 passagers estimés par jour au pic historique, seuls 10 000 ont transité ce jour-là en fin de journée. Malheureusement, la violence subie par les marins était due à l'absence des gares routières de Niterói et de la région dans la grève, car si la gare routière était arrêtée, la violence de la police serait partagée entre les chauffeurs de bus et les marins . Au port, la grève s'est poursuivie vigoureusement, l'avenue partiellement fermée, avec un blocus visant les bus. Dans une tentative audacieuse de bloquer la plus grande gare routière de Rio de Janeiro, les travailleurs du port et le mouvement populaire ont été interceptés par la police et poursuivis dans le port, jusqu'à ce que la police du port et la police d'État s'affrontent. De là, les dockers ont suivi le port, perçant toutes leurs positions extérieures. « Les chauffeurs de bus ne font pas grève. Ils ne se battent même pas pour leurs droits d'images pour une cause comme celle-ci. Inutile de me demander si j'ai tenu une assemblée ou non pour le savoir, car il ne faudrait pas le leur demander. Les chauffeurs de bus ne veulent pas se battre et ce n'est pas ma faute. Cette grève n'est pas la mienne non plus. Je n'ai rien à voir avec sa<sup>279</sup> ».

---

<sup>279</sup> Rubens Oliveira, président du plus grand syndicat stratégique des travailleurs de l'est métropolitain, le syndicat des chauffeurs de bus de Niterói et région, déclare à une commission de marins et de mouvements populaires de Niterói pourquoi il n'a pas rejoint la grève d'avril 2017.



10 h 30 à 14 h 00 - Le gouvernement annonce "des perturbations mineures et une normalité moyenne en cette période". À l'aéroport Santos Dumont, le premier avion qui aurait dû décoller à 4 heures du matin décolle, causant les plus gros dégâts, qui jouxte le port de Rio de Janeiro, pour ces patrons précisément, armateurs maritimes et propriétaires de compagnies aériennes. Parce qu'il s'agit de ports et d'aéroports stratégiques, de nombreux navires et avions ont été retardés à travers le pays. Mais cela n'a pas aidé à créer "un sentiment de normalité" dans la ville qui s'est intensifié à partir de 10h30. Sur les ferries, la bataille entre politique et piquetage est terminée, la police occupe la gare, mais les marins refusent de reprendre le travail avant midi. Dans le port, la grève était encore "invisible" car les dockers étaient empêchés de sortir du port par la police, aucun véhicule, en revanche, n'entre dans le port. À l'aéroport Santos Dumont, après la bataille à l'enregistrement, les piquets de grève, une bataille rangée devant l'aéroport, un processus de détention programmée commence. L'après-midi, à partir de 14 heures, il n'y a plus de trace de la grève, les travailleurs des quarts de 12 heures et principalement de 18 heures trouvent l'aéroport partiellement normalisé. Mais dans le cas de l'aéroport, l'aviation serait « perturbée » pendant une journée. La frappe aérienne à Rio de Janeiro et le blocus de l'aéroport de São Paulo ont été les plus grands coups portés à l'aviation civile ce jour-là.

14h00 à 20hs00 - Le gouvernement annonce 'que les perturbations se sont considérablement réduites et qu'il y a déjà un haut degré de normalité', montrent les médias : camions transportant des marchandises, Bus, trains et métros transportant des passagers, ont déclaré que tout est normal et que la grève générale a échoué. Les dirigeants sociaux-démocrates qui avaient majoritairement favorisé la manifestation de Cinelândia – préparent le grand acte – et convoque toute la classe ouvrière pour y assister. Les travailleurs du port prolongent leurs piquets de grève jusqu'à 19h00, mais ce n'est qu'après minuit que l'activité du port se normalise, configurant la seule catégorie stratégique parmi celles citées qui ont effectivement subi une grève de 24h00 le 28 avril 2017. Ils ont partiellement arrêté dans l'État de Rio de Janeiro et principalement dans la région métropolitaine : les dockers, marins ou gens de mer, aériens, métallurgistes et métallurgistes navals, paysans organisés du MST ; non pas rejoindre la grève : les aéronautes, chauffeurs de bus, camionneurs, cheminots, travailleurs du métro, conducteurs d'applications, pétroliers, postiers, construction et les militaires.

Les métallurgistes des chantiers navals ont été les derniers mouvements populaires et les jeunes à maintenir une sorte de blocus, l'après-midi au retour de la classe ouvrière il n'y a pas eu de blocus, ce qui a renforcé le sentiment d'une "manifestation" nationale plus qu'une grève générale à Rio de Janeiro. Les centrales syndicales annoncent que la grève d'avril a été la plus grande grève générale de ces dernières années et a "arrêté 40 millions de personnes" au Brésil. Dans le titre de leurs bulletins, l'appel est aux « actes de la nuit ».<sup>280</sup> À Rio de Janeiro, le rassemblement Cinelândia a rassemblé des dizaines de milliers de travailleurs qui ont annoncé le succès de la grève générale. Beaucoup ont appelé à une « occupation » et à une marche vers Brasília, et d'autres ont exigé une nouvelle grève générale avec le même format, la première ayant lieu en mai et la seconde en juin. L'acte Cinelândia a renforcé à Rio de Janeiro la vision de la protestation, plus qu'une grève des travailleurs en général, une vision qui a été renforcée par les gouvernements et les médias. Dès la fin de l'acte et de retour à la maison, l'atmosphère de normalité s'empare de la ville.

En haut du haut-parleur à Cinelândia, les projecteurs se tournent vers les représentants des centrales syndicales, qui monopolisent les discours selon leurs 'associés', dès lors la grande concentration montre un paradoxe : l'écrasante majorité des personnes présentes n'avait pas participé à les grèves du matin. Et pour eux, ce jour-là était plus une manifestation qu'une grève générale, représentants politiques et mouvements populaires et de jeunesse. Avec la majorité des travailleurs présents, en particulier les plus radicaux, regardant les représentants là-bas avec beaucoup moins de représentation qu'ils se présentent eux-mêmes. Les présidents des 'syndicats' se présentent comme les 'pères de l'événement', mais partout les regards réclament des actions plus énergiques.

« C'est une journée inoubliable, nous avons montré notre force, nous avons arrêté ce Brésil, et maintenant nous sommes tous réunis ici. Nous protestons contre le coup d'État contre la présidente Dilma, cette réforme du travail par le putschiste Temer, contre les prix élevés et le chômage, la perte des droits, des conditions de travail et de la qualité de vie. Nous nous battons pour une retraite décente. Maintenant n'acceptons pas les provocations et rentrons chez nous en paix le combat continue <sup>281</sup> »

---

<sup>280</sup> <https://www.brasildefato.com.br/2017/04/29/40-milhoes-param-no-pais-ato-em-sp-reune-70-mil-e-termina-com-repressao-da-pm/>

<sup>281</sup> Représentant de la centrale ouvrière CUT dans le discours final de l'acte de grève d'avril 2017

« Notre grève des ferries a été un très gros effort de notre fédération. Nous avons préparé, planifié et exécuté de nombreuses assemblées et séminaires où nous avons expliqué aux travailleurs les raisons de la construction de ce mouvement et comment il devrait relier tous les travailleurs de ce pays. Cette grève visait à combiner nos revendications dans cet important transport fluvial, un transport qui remonte à l'époque coloniale, avec le plus ancien syndicat de l'État de Rio de Janeiro. Nos demandes seraient présentées en combinaison avec l'agenda de la classe ouvrière, pour un travail avec des droits, pour une retraite décente et des investissements dans la santé et l'éducation. Après avoir tenu nos rencontres avec les travailleurs de la voie navigable, nous avons sollicité le mouvement populaire et la jeunesse pour constituer un piquet qualifié. Nous, les gens de mer, serions chargés de convaincre les travailleurs de ne pas travailler, de maintenir la sécurité des navires, et le mouvement populaire auprès des jeunes et de nos retraités seraient chargés d'expliquer à la population les raisons de la grève. Malheureusement, la police d'État est venue avec brutalité et violence pour nous forcer à quitter le poste qui est notre lieu de travail, nous n'avons pas accepté et il y a eu un conflit. Je crois que si le front des travailleurs des transports avait fonctionné et que d'autres catégories s'étaient jointes, notre grève aurait été beaucoup plus grande et plus importante. Mais nous ne nous décourageons pas, au contraire, cela nous motive pour mieux construire à l'avenir un pays où le pouvoir des travailleurs pourra s'exercer librement <sup>282</sup>»

L'une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons nommer la grève d'avril comme la grève de masse dans son concept classique, ou ce que nous décrivons comme un exemple de la construction d'une « défense profonde », c'est que l'élément principal : le pouvoir ouvrier était de côté là où il existait comme demande, s'il existait dans la plupart des lieux d'arrêt. Nous avons déjà expliqué que les débrayages étaient minoritaires, principalement dans les secteurs stratégiques. Malheureusement, la liste des syndicats qui ont promis de paralyser était beaucoup plus longue que ceux qui ont pu le faire. Il s'agissait d'une « grève de masse absente » dans son sens opérationnel du terme, dans son sens de planification et dans son sens de construction du pouvoir populaire. C'est pourquoi nous disons qu'il n'y a pas eu de défense en profondeur ni de grève de masse, car il n'y a pas eu de mouvement d'avant-garde organisé pour cela.

---

<sup>282</sup> Ricardo Ponzi, président de la FNTTAA, ancien FNM, fédération nationale des marins et gens de mer sur la grève d'avril 2017

En ce sens, on peut commencer à parler de la confrontation déficitaire de l'organisation de la révolution brésilienne dans cette grève comme un effort parallèle des meilleures forces populaires impliquées dans cette lutte, où la majorité « se préparait pour l'acte de l'après-midi » depuis l'aube du 28 avril 2017. Si la grande grève de 1987 du temps du président José Sarney est considérée comme la grande grève des 40 dernières années, celle-ci entre dans l'histoire comme la deuxième de cette période. Une grève construite comme une « non-grève » par la plupart des centrales syndicales. Seuls leurs secteurs les plus combatifs voyaient dans la grève générale le bon outil de l'affrontement le plus difficile. Désormais, on peut parler du 'déficit de tout ce que nous avons énuméré dans ce chapitre' : une grève conflictuelle dans les rues dès l'arrêt complet de la production et de la circulation ; une grève de masse dans son sens le plus politique ; une grève qui s'inscrit dans un processus de construction de la 'défense en profondeur' pour 'l'action contre-offensive du capital' ; une grève comme révolte populaire s'inscrit dans un processus insurrectionnel et révolutionnaire ; ou une grève politique dans son sens de pouvoir syndical et ouvrier maximum, comme on l'a vu lors de la première grève générale au Brésil en 2017, et dans les grandes grèves politiques des années 1960. Quand on évoque le déficit organisationnel de la révolution brésilienne dans le cadre d'un déficit théorique en Nous évoquons également les éléments objectifs pour mener à bien ce débat préparatoire : conseils, syndicats renouvelés, cadres organisationnels. Il n'y a eu aucune préoccupation avec ces éléments, en particulier avec le déficit de cadres organisationnels à la veille de la grève, dans la grève elle-même, après la grève, et dans l'occupation de Brasilia ou dans la grève qui a été complètement vaincue en juin 2017.

Nous ne prétendons pas que la grève d'avril 2017 a été complètement vaincue, car nous la reconnaissons comme une construction et un apprentissage de la classe ouvrière. Nous avons dit que les meilleures forces populaires, les plus radicales, même celles qui ont agi : arrêt total des ports de Rio de Janeiro, des ferries, celle qui a paralysé l'aéroport domestique de Rio de Janeiro jusqu'à près de 11 heures du matin , le blocus du pont Rio Niterói, sur les avenues stratégiques de Rio, la protestation des métallurgistes navals, n'a pas suffi à mettre le pouvoir de l'État bourgeois et patronal sur la défensive ou à stopper leur attaque ; et elles représentent de loin un exemple de « profonde défense de classe » ou de grèves politique de masse, qui peuvent contribuer directement à la révolution brésilienne. En ce sens, le déficit pour mener à bien cette analyse critique en milieu de travail et logement était assez expressif.

Même nous pouvons dire que lorsque nous avons fait une enquête pour ce travail de thèse, nous avons constaté le grand manque de ce débat. Il n'y a pratiquement pas eu de bilan de la grève, ni de débat sur les raisons de sa défaite, et la raison est très simple : ceux qui ne se sont pas préparés à cette grève, ni ne se sont battus pour qu'elle ait lieu, ne peuvent faire aucun bilan. Nous savons aujourd'hui que même dans les espaces les plus stratégiques, les travailleurs n'étaient pas préparés à ce combat. Nous affirmons avoir fait cette enquête, c'est que la principale raison est que très peu s'y sont préparés, et la plupart de ceux qui s'y sont préparés l'ont fait en dehors des enjeux opérationnels de cette grève.

Jusqu'à très peu de jours après la grève, il n'y avait aucune planification qui pouvait dire ce qui se passerait à Rio de Janeiro. Il n'y avait pas non plus de planification de l'emplacement des meilleurs dirigeants syndicaux, politiques et opérationnels de la classe ouvrière. Par conséquent, débattre de l'absence de cadres dans le déficit de cadres, de conseils, de syndicats renouvelés doit commencer par les chauffeurs de bus, car même s'il y avait des cadres au sens que nous avons évoqué au chapitre X précédent, d'une ampleur sans précédent, s'ils étaient dans les mauvais espaces, ne pouvait pas "tenir le lien de la lutte entre leurs mains", ne pouvaient pas infliger au capital une défaite locale globale retentissante, ou micro macro, et cela ne serait pas non plus signalé dans le contexte latino-américain et ajouterait de l'accumulation à l'international.

Le 'manque de cadres, de conseils et de syndicats renouvelés' chez les chauffeurs de bus, dans la plupart des secteurs des transports et dans la plupart des secteurs stratégiques 'a scellé le sort de la grève' et nous le critiquons avec la plus grande véhémence car cela n'a pas été étudié, encore moins préparé à l'avance . La classe ouvrière s'est transportée au travail, et une bonne partie n'a pas compris, une autre partie a condamné le mouvement. Si les revendications des chauffeurs de bus, des camionneurs, des cheminots, des pétroliers, des ouvriers du bâtiment, pour ne citer que ces "absents", arrêtant la production et la circulation et occupant les espaces gouvernementaux et patronaux avaient été abouties, l'issue de la grève d'avril 2017 aurait pu servir à une plus grande accumulation, y compris politique, atteignant un petit tirage par rapport aux progrès réalisés en 2018. La montée fasciste, toujours sans ses instruments qui la caractérisent, l'hégémonie néolibérale totale avec le contre-travail et la sécurité sociale- les réformes et le 'plafond des dépenses', qui ont tous supprimé des droits séculaires et bloqué les investissements dans la santé et l'éducation.

Quand la pandémie est arrivée plus tard et que la santé était plus fragile, et le travail encore plus précaire, périphérique et informel, personne n'en parlait, mais cela a commencé par notre défaite lors de la grève générale de 2017.

Déjà en 2017 ou plus tôt en 2016, lorsque dans nos dernières assemblées nous avons vu sur le visage des aériens l'absence de débat sur les choses les plus importantes pour les travailleurs de ce pays. Puis quand nous avons été complètement vaincus dans la pandémie, nous essayions encore d'expliquer, mais nous vous avons prévenu pendant et après la grève d'avril 2017. Mais le plus âgé a expliqué qu'il était fatigué et voulait prendre sa retraite et rentrer chez lui (astucieusement le gouvernement n'a pas t bousculer les droits de ceux qui partaient à la retraite, donc l'individualisme parlait plus fort. Les jeunes sont ceux qui ont le plus tenté de briser la grève le jour de la grève, lorsqu'ils se sont vu retirer leur droit à la retraite. La plupart de ceux que nous avons arrêtés au piquet étaient très jeunes, et on s'est rendu compte que l'aviation moderne a créé des ouvriers qui ressemblent plus à des commis de supermarché ou de cafétéria qu'à des agents de sécurité des vols, donc notre grève a été réussie d'un côté, ils nous ont obéi, mais vaincus de l'autre, ils ne réfléchissaient plus et ne pensaient plus à l'attaque globale et locale contre leur travail, j'ai vu de jeunes collègues se casser les talons pour travailler à l'enregistrement, des bagagistes massacrés im suppliant de passer le piquet de grève pour ne pas être réduit, les mécaniciens d'entretien d'aéronefs se disputant avec leurs collègues pour qu'ils retournent au travail et les travailleurs du fret plus préoccupés par la perte de la compagnie aérienne que par leur propre salaire et leur retraite. Tout cela vient confirmer ce que nous expliquons : que la nouvelle génération réussit à être encore pire que la précédente. <sup>283</sup>»

Cette grève qui devait se dérouler en ville, mais malheureusement sans résoudre l'organisation du travail et du logement, ne s'est pas non plus déroulée en ville ; ainsi, la journée la plus importante de la période 2012 – 2017 n'a pas tenu ses promesses de salir les structures de la ville, et l'attaque du capital contre le monde du travail dans la ville reste aussi insupportable qu'imparable. Nous n'avons pas pu discuter d'une contre-offensive à partir d'une défense structurée et attaquée, et parce que nous n'avons pas pu discuter d'un moyen de construire la grève de masse, il n'y a pas moyen de débattre de la révolution brésilienne, dans les lieux de production et la reproduction du système.

---

<sup>283</sup> Un aérien débat sur la victoire qui ressemblait à une défaite lors du d briefing de la grève générale.

« La ville n'est pas seulement l'organisation fonctionnelle de l'espace, ses rues et ses immeubles, ses quartiers et ses gens porteurs de rêves, isolés dans la foule, dans un délabrement d'immeubles, qui abolit l'horizon et efface les étoiles. La ville est l'expression des rapports sociaux de la production capitaliste, sa matérialisation politique et spatiale qui est à la base de la production et de la reproduction du capital. La ville est la forme réifiée de ces relations, mais aussi de la maturation des contradictions qui leur sont inhérentes. C'est l'unité des contraires, non seulement à cause des inégalités profondes, mais à cause de la dynamique de l'ordre et de l'explosion. <sup>284</sup>»

Quand on analyse une petite avant-garde aux endroits les plus stratégiques : métallurgistes navals et mouvements populaires dans le blocus du pont. Travailleurs portuaires au port et au blocus de l'Avenida do Armazem 18, aviateurs à l'aéroport Santos Dumont, marins et fluviaux sur les ferries, travailleurs du pétrole malheureusement immobilisés dans leur élection syndicale qui a divisé le syndicat en deux. Nous ne pouvons pas analyser plus qu'un petit groupe, nous ne pouvons pas analyser des milliers et plus précisément des centaines de militants concentrés dans les points les plus stratégiques de la région métropolitaine de Rio de Janeiro, précisément parce que ces points étaient vides de cadres préparés, de conseils et de centrales syndicales, qui "a lancé le football au public" sans aucune chance de gagner ce match. La plupart des espaces les plus stratégiques du territoire ne comptaient pas sur la présence de leurs dirigeants syndicaux les plus préparés.

Il n'y avait pas de préparation, encore moins de soumission de critique, de théorie, d'unité, de méthode dans le mouvement de masse ; cela n'a pas été discuté. Concernant l'analyse objective du déficit organisationnel, combien de comités, syndicats récupérés et combien de cadres organisationnels en quantité et qualité ; entre 2012 et 2017, cela n'a pas été observé dans notre enquête. Et quelle était la priorité organisationnelle ? Quels sont la qualité et le placement du cadre ; dans l'antichambre de la grève, comment était le rapport de forces entre les forces du capital putschiste, de la social- démocratie, de la gauche révolutionnaire et de l'extrême droite qui tournait autour du plateau dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ; et surtout comment étaient les forces populaires dans la proposition d'ancrer l'ennemi mondial local le 28 avril 2017.

---

<sup>284</sup> (IASI, Mauro, DAVIS, Mike, HARVEY David, Maricato, Erminia, VAINER, Carlos, PESCHANSKI, João, Souto maior, Jorge, SAKAMOTO, Jorge, SECCO, Lincoln, ROCHA DE OLIVEIRA, Pedro, ROLNIK, Raquel, BRAGA, Ruy, Viana, Silvia, ZIZEK, Slavoj, LIMA, Venício, Cidades Rebeldes, Boitempo, 2013, São Paulo, p.41)

Ces questions n'ont jamais trouvé de réponse jusqu'à présent. L'analyse de chaque militant, vous qui avez participé à cette grève. Où étiez-vous? Étiez-vous préparé ou pas ? Le bon homme au bon endroit pour faire la planification, l'homme prêt à attaquer, dans le collectif, avec un soutien mobile. La proposition et l'exécution de l'attaque.

« J'estime qu'il n'y a pas 500 peintures préparées dans toute la région métropolitaine de Rio de Janeiro, si nous analysons les visages de ceux que nous trouvons toujours et qui apparaissent toujours, et maintenant il est encore plus facile de voir cela sur les réseaux sociaux. Avec 500 militants peut-on faire une grève générale ? Alors pourquoi mettons-nous tous nos efforts dans cette entreprise, et je suis toujours accusé pour cela aujourd'hui. Nous qui avons arrêté deux fois le port de Rio de Janeiro, et aidé une fois à occuper Brasilia, parce que quand nous regardions de côté, nous nous voyions pratiquement seuls ? Où étaient les autres catégories du secteur des transports, et les ouvriers du pétrole, les métallurgistes, et tous les syndicats qui ont dit qu'ils seraient avec nous dans cette grève ? Lorsque nous avons réalisé le documentaire sur notre action à Brasilia, nous avons pu constater que ce degré d'organisation et de planification nécessaire n'était pas fait par les autres militants, que leurs catégories ne fonctionnaient pas avec nous et que nous étions seuls au milieu de cette grève . De plus, après la grève de juin que nous avons subie seuls, le sentiment d'abandon était encore plus grand, comme si tout le monde avait démobilisé "désactivé" toutes les forces pour mettre tout ce que nous avons construit uniquement aux prochaines élections, comme s'ils voulaient contenir tous cette accumulation de combat au même endroit<sup>285</sup> »

À l'occasion de l'anniversaire du 118e anniversaire du syndicat des dockers à Rio, ce discours a été prononcé : "il faut mettre le bon homme au bon endroit", et il faisait référence au travail des dockers, mais abordait aussi la lutte concrète, et c'était après le documentaire sous la forme d'un film sur "l'occupation de Brasília" et la grève générale, les travailleurs du port se sont arrêtés le 28 avril et ont été les seuls à s'arrêter le 30 juin. Nous comprenons qu'une fois que vous avez décidé de "faire face à l'attaque", vous ne pouvez pas le faire pour être massacré. Une unité maximale de l'avant-garde est nécessaire, qui sera "du milieu de terrain vers l'avant, au moment de la passe, au moment du coup de pied, au moment du but", il ne peut y avoir d'hésitation. « Et s'il n'y a pas » grève face à une insurrection immédiate.

---

<sup>285</sup> Ernani Florêncio Duarte, alors président des dockers de Rio de Janeiro, président de l'intersyndicale du port et membre du Front des travailleurs des transports de Rio de Janeiro.



S'il n'y a pas de grève qui se prépare sous forme de défense en profondeur, s'il n'y a pas de frappe classique, du seul fait que des jeunes ont jeté des pierres sur des bancs, on parle de « barricades ». S'il n'y a pas de préparation pour une contre-offensive simultanée, soudaine et rapide. Il faut débattre de la construction des conseils ; il faut définir « la force des conseils » et aussi les structures d'appui et de référence. Étudiez combien de cadres organisés et agissez à partir de leur déficit. Il est nécessaire de définir exactement les endroits les plus stratégiques du territoire de l'attaque en fonction des forces populaires. Il faut aussi définir, d'autre part, quel lieu sera prioritaire dans 'l'étranglement' des forces ennemies, les lieux les plus sensibles, en cas de « chercher le raccourci de cette frappe » :

La bourgeoisie a aussi été insurrectionnelle et garde cela dans son ADN, donc là où elle a moins de ressources elle est plus coupiste, la bourgeoisie planifie et agit en bloc, malgré ses divisions dans le capitalisme contemporain il y a beaucoup d'unités d'action. L'argent, les ressources, le pouvoir politique, les premiers alliés, les lumpen et les désespérés, les ignorants, les « chiens de garde » qui profitent directement du système, et la petite bourgeoisie. Ce qui définit les objectifs de la classe ouvrière et de la classe ouvrière, c'est où se situe leur intérêt collectif immédiat et historique et en quoi il diffère de la bourgeoisie et de la petite bourgeoisie. Dans la révolution russe, la bourgeoisie voulait à tout prix maintenir l'ordre, elle a même cédé à un gouvernement social-démocrate. Leur cible principale dans le cas de la révolution russe était les dirigeants bolcheviks et les conseils armés. Dans le cas du Brésil, le secteur des transports, de l'énergie et de la logistique, mettant l'accent sur les forces armées et de sécurité, leurs dirigeants et leurs dirigeants à la base comme organisateurs, met en échec l'organisation politique des cadres. La tâche principale de la bourgeoisie est de diviser les forces populaires, la tâche principale de la révolution brésilienne est de définir la direction de la révolution brésilienne et ceux qui suivront cette voie dans le mouvement politique de masse jusqu'à la défaite finale de la bourgeoisie.

La question de la sécurité du personnel est essentielle. Des cadres compétents et des experts en sécurité sont très importants. Sécurité du territoire et de l'espace et sécurité des structures individuelles et collectives et d'accompagnement. Sécurité pour les cadres, afin qu'ils ne tombent pas en prison, au chômage, en exil ou qu'ils soient tués. Les conseils ont besoin d'autoconstruction de la sécurité. La flexibilité face à la sécurité est essentielle dans une zone de guerre urbaine. Rio de Janeiro est un laboratoire de la guerre urbaine.

Travailler sur la carte du territoire est essentiel, c'est le plateau de jeu, connaître 'les limites du terrain de football et la taille du but' est cruciale pour la victoire. Savoir ce que pensent les gens dans la base générale, dans les non-organisés dans la masse, dans la base précaire et périphérique, dans la base informelle est très important pour déterminer s'ils ont peur, faim, chômage, misère, guerre, maladie, l'ignorance et la mort. Il appartient aux cadres de déterminer la vision du changement dans le présent et dans l'avenir, dans le grand et le petit, de montrer le mouvement de la micro et de la macro révolution. Il est important de savoir comment se situe le thermomètre en périphérie, car s'il y a tension en périphérie, il se déplace vers le centre. Cette tension doit être stimulée, principalement en ce qui concerne la décision collective d'occuper et de s'approprier les moyens de production.

La saisie des moyens de production ne renvoie à aucune atteinte aux biens individuels, fût-elle symbolique, comme lors de la révolte des ferries de 1959, bien que cette haine soit compréhensible, mais renvoie à l'occupation d'espaces importants, dans le cas de 2017 ce serait : gares de transport et aéroports et ports, télévisions et journaux, rues, carrefours et ponts, casernes et forces de sécurité, le tout avec un plan d'occupation par les forces de la périphérie et l'avant-garde organisée. Dans les 'raccourcis', dans les goulots d'étranglement des 'goulots d'étranglement', dans la capacité de 'riposte', et dans la capacité de centralité se trouvent au moins quatre catégories : les pétroliers et les gens de mer ; Port ; les métallurgistes navals et les conducteurs de bus, qui peuvent ajouter d'autres catégories. La clé de la grève politique comme grève de masse semble être dans l'analyse de ces catégories, dans l'étude de la grève générale, en comprenant dans le déficit de la révolution le déficit de ses cadres stratégiques organisateurs.

▪La grève générale se présente comme une opportunité de débat. Lorsque nous reproduirons les idées du mouvement réel, si nous ne regardons pas attentivement, nous ne pourrions pas aller au-delà des apparences et nous ne pourrions pas vérifier que 'la grève générale d'avril':

Elle n'a que les éléments de la grève classique, de la grève de barricade ou de la grève de masse en apparence ; parce qu'elle omet de présenter ses éléments les plus importants : dans les grèves et les révoltes classiques, on voit essentiellement un soulèvement populaire de la classe ouvrière, plus qu'une grève, mais sans jamais cesser « d'être une grève » ni arrêter complètement la production. De plus, la grève d'avril n'a pas son élément central, ni la quête du pouvoir politique direct. La grève générale n'avait pas «

la vocation du pouvoir » dans son ADN, elle ne fait pas partie de la rupture politique insurrectionnelle. Le moment le plus important de la plus grande ascension populaire des trente dernières années ne répond pas aux exigences de base de la rupture du pouvoir, et se configure en réalité dans un petit exercice de construction du pouvoir populaire, sous la forme d'une grève générale.

Sur le territoire et le temps analysés, entre 2012 – 2017, notamment le jour de la grève générale du 28 avril 2017, nous avons pu observer les travailleurs et la quasi-totalité de la société organisée selon la théorie et la pratique patronale, ou théorie social-démocrate et la pratique, et donc, quand on dit que les ouvriers "ne sont pas organisés", on ne comprend pas ce que ça veut dire, ce qu'on a pu observer le jour de la grève générale : organisée, oui, mais pas pour la victoire de la grève générale comme une grève générale de masse : « les ouvriers sont très bien organisés pour aller travailler le jour de la grève et pas organiser pour se joindre à la grève. Cela a une explication structurelle pour l'organisation des travailleurs brésiliens : « dont la marque structurelle de la société brésilienne est l'esclavage capitaliste dans les sucreries, dans l'extraction de l'or, dans le soin du café et les activités connexes, dans l'industrialisation et dans les activités qui leur sont liées ». liés, et dans la précarité de cette industrialisation, dont l'accent est désormais mis sur le retour aux activités de l'agro-industrie, de l'exploitation minière sans transformation, et de la destruction des matrices pétrolières et énergétiques qui appartenaient autrefois à la classe ouvrière. Nous avons une structure organisationnelle inversée parce que nous n'avons pas été en mesure de résoudre le problème structurel et moins 'rebelles' face à la situation par la pensée, comme s'ils avaient eux-mêmes 'décidé' de leur inefficacité organisationnelle. Enfin, il y a le manque d'organisation dans son sens maximum, excellent en qualité et en quantité, dû à des facteurs objectifs : cadres, conseils et syndicats renouvelés.

Dès lors, la critique centrale de ce chapitre n'est pas la défaite de la grève générale d'avril 2017, c'est de comprendre comment elle a pu sortir de sa défaite. L'organisation des travailleurs brésiliens est nettement patronale et néolibérale, mais elle est aussi sociale-démocrate et sociale-libérale, lorsqu'elle résiste aux patrons. Et cela les rend « inopérants au sens organisationnel » face aux éléments fascistes radicalisant le néolibéralisme face à l'impuissance sociale libérale. La classe ne débat pas de la révolution brésilienne, ni ne cherche à agir sur le goulot d'étranglement du mode de production et de circulation du capitalisme, ni n'unifient pas suffisamment la classe ouvrière face au fascisme croissant, à l'impérialisme, u capitalisme mondial et local.

La classe ne débat pas et ne comprend pas la centralité du débat sur la construction d'un nouveau modèle économique, politique et social de pouvoir ouvrier ; ne cherche pas, depuis ses parties les plus stratégiques, dans ses structures les plus puissantes, à agir dans les chaînes d'approvisionnement mondiales dans le maillon le plus faible du capitalisme, en faisant tomber l'ennemi mondial, pour immobiliser son avance contre le monde du travail.

L'organisation existante n'organise pas les travailleurs par la méthode de leur propre victoire en tant que classe, elle ne les aide pas à : débattre de la critique de l'économie politique dans leurs espaces de coexistence ; de 'faire la reproduction du mouvement réel dans le mouvement idéal' de la tête de chacun qui s'assume comme protagoniste pensant et agissant selon les consciences supérieures que nous avons analysées au premier chapitre. L'organisation existante ne crée donc pas de pouvoir populaire avant la grève, elle ne peut donc pas l'utiliser le jour de la grève. L'organisation existante ne gère pas efficacement une organisation politique de cadres, il n'y a donc personne qui puisse défendre un pouvoir populaire naissant. Face à l'histoire centenaire et millénaire des luttes populaires, il n'y a personne pour en débattre, il manque « les chantres des histoires populaires en nombre suffisant ». Aussi, l'organisation existante ne peut pas créer un mouvement politique de la classe ouvrière dans son ensemble, car elle ne peut pas regrouper a minima localement les forces populaires, les forces locales alliées aux forces mondiales solidaires des travailleurs, pour faire face au mouvement mondial du capital avec ses atouts, mais dépendant d'alliés locaux. L'organisation existante n'est pas en mesure de tirer parti d'un mouvement micro macro révolutionnaire local, national et mondial dans le contexte latino-américain pour se défendre de l'avancée macro micro mondialisée du capital, dont les bras impérialistes et fascistes parcourent la pièce.

Et même dans un moment de 'front social' ou de polarisation extrême de la société brésilienne, parce que les forces populaires sont largement non préparées, je dirais avec une bonne partie d'entre elles « non préparées » comme nous l'avons vu dans le quatrième chapitre de la théorie et du programme social libéral, la classe ouvrière ne se positionne pas correctement sur le territoire avec ses éléments objectifs d'organisation. Au contraire, comme nous le démontrons dans le huitième chapitre de cette partie de notre travail : il n'y a pas de conseils ouvriers, il n'y a pas de syndicats renouvelés, il n'y a pas de politique cohérente des cadres pour horizontaliser l'insertion des forces populaires les plus radicales dans le lieu de travail et logement, par conséquent, ne sont pas suffisamment insérés dans les écoles, rues et autres espaces de conflit de classes.

Dans l'organisation existante il n'y a pas non plus de priorisation stratégique, que nous abordons comme cadre prioritaire dans le neuvième chapitre, ni dans les catégories les plus stratégiques, ni dans les structures les plus stratégiques ; beaucoup moins dans sa partie la plus précaire, périphérique, informelle, faute d'une communication sociale efficace, mais aussi parce que, ne pouvant organiser les parties les plus fortes, les parties les plus faibles de la classe, qui vivent dans le besoin, sont finalement incapable d'agir dans les endroits les plus durs, car les militaires et les forces de sécurité sont très soudés du côté patronal et néolibéral du front social.

L'organisation existante se perd dans les querelles byzantines débattant contre la religion comme figure de proue, se positionnant contre le débat de la centralité et de la centralité du travail dans ce que nous avons enquêté dans le premier chapitre de cet ouvrage, alors que tous ces éléments ci-dessus, y compris « la religion de marche de la prospérité sous la bannière du capital, de ses dirigeants et des entreprises mondiales et locales qui contrôlent les moyens de production et la gestion de l'État brésilien, avec "leurs chiens" prêts à sacrifier jusqu'à leur propre vie face à toute révolte populaire, qui dira révolution. Face à cela, des cadres mal préparés et peu nombreux apparaissent sur le territoire, sans avoir fait le travail d'organisation prioritaire, sans les éléments objectifs, dont nous parlerons dans cette troisième partie ; sans l'analyse critique dont nous avons parlé dans la seconde partie ; et sans apporter avec elle la centralité spécifique de ce conflit dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro à la veille de 2017.

Quant aux forces populaires, dont nous avons déjà évoqué le territoire et la centralité dans la première partie de cet ouvrage, l'ascension populaire dont nous avons discuté l'analyse critique dans la deuxième partie de cet ouvrage depuis 2012, l'adhésion sociale- démocrate après 2016, telles qu'elles ne sont même pas profilées comme une force micro-macro capable de contraindre l'ennemi au match nul. Les forces patronales face à cette « vaillante armée » mais disposées au conseil d'administration sans unité, sans débat sur la révolution brésilienne, sans les catégories les plus importantes, encore moins ses structures, et sans soutien international conséquent comme dans la grève internationale évoquée dans le quatrième chapitre, dit seulement avec ce qu'il a - très peu - un front des transports dont le poids repose sur le dos des fédérations portuaires principalement maritimes à Rio de Janeiro, et la dernière victoire des aériens à l'aéroport Santos Dumont avec sociales démocrates, socialistes et communistes ensemble, dans et si cela avait été fait dans les secteurs qui ne s'arrêtaient pas :

Bus, camions, trains, métro, pétroliers, métallurgistes navals, avec l'aide de la partie la plus fragile de la classe ouvrière, avec des mouvements populaires et de la jeunesse, une autre histoire aurait pu s'écrire. Mais la tâche de l'enquêteur est d'analyser le concret. Et c'est ainsi que les forces populaires arrivent le 28 avril 2017, sans cadres suffisants et bien préparés à Rio de Janeiro pour affronter l'espace organisationnel sous la forme d'un déficit au cours des 40 dernières années, qui ont augmenté sous la forme d'un abîme après les années 2000. Le petit mouvement ascendant qui s'est créé après 2012, dans son accumulation, a été très insuffisant pour atteindre le maximum de sa petite accumulation en avril 2012 pour être considéré comme un exemple de défense en profondeur et de frappe de masse menée par ceux qui pouvaient vaincre le système localement.

Une défense profonde ne s'est pas créée au fil des ans, et cette catégorie pour nous est très importante : de la résistance éternelle que nous condamnons dans le quatrième chapitre comme hégémonisée par la force néolibérale et sociale libérale, ce n'était pas possible dans ces catégories stratégiques, en particulier dans le bus. Encore moins créer une « défense profonde » sous la forme d'une « ligne défensive » où l'ennemi avance à grands frais contre les forces de travail, payant avec beaucoup de ressources chaque kilomètre ; la défense profonde comprend quelque chose que beaucoup de cadres ne réalisent pas, même les plus préparés :

Que le conflit de classes est contenu dans la guerre de classe que le capital livre contre le travail, et que c'est une longue guerre. Par conséquent, le concept de défense en profondeur consiste à défendre de manière organisée au niveau local, national, régional, mondial mais dont l'accent est mis sur chaque petit lieu pertinent sans nom dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro. C'est de la défense profonde, gagner du temps pendant que les cadres, les conseils, les syndicats se renouvellent, jusqu'à ce qu'une contre-attaque puisse être construite. À ce stade, la défense profonde enlève à l'ennemi, en territoire et dans le temps, sa force offensive. Cela peut sembler peu, mais c'est le modus operandi du monde, presque partout le capital gagné, et quand ce n'est pas le cas, c'est une exception.

Nous accordons plus de poids à la défense en profondeur car elle est organisée à partir de cadres préparés. La défense profonde basée sur une préparation organisée et patiente, « prendre le temps qu'il faut », comme nous le disait Agildo Barata, critiquant le soulèvement communiste de 1935, ne peut se comprendre que dans la production d'un mouvement populaire complet et massif de forces sur le front social, où la victoire des forces populaires s'obtient face aux forces patronales.

On fait perdre aux forces patronales leur condition défensive face aux forces populaires organisées, alors la défense profonde devient une attaque souple qui ne vise que l'objectif final, métropolitain local, national, dans le contexte régional et international, dans ce qui a été décrit dans ce chapitre comme la révolution dans son sens le plus complet. Enfin, comme nous l'avons analysé, il n'y a pas de « vocation », de préparation, d'organisation, pour prendre le pouvoir politique à la bourgeoisie avec les ouvriers dans l'exercice de la grande grève, la grève générale comme grève de masse. Y a-t-il un lien entre l'élan plus classique des grèves de barricades, berceau des luttes, et la fin de la petite remontée populaire entre 2012 – 2017, caractérisée par la grève générale d'avril 2017 ? Oui, comme nous l'avons montré, dans notre enquête le plus grand accent ne naît pas dans la grève, et encore moins s'y termine. 'Au temps des barricades', le but des masses populaires était de renverser le gouvernement ; et dans les soulèvements populaires, 'au sein de la démocratie', le but a été de vaincre le gouvernement 'dans sa politique'. Évidemment il s'est passé beaucoup de choses entre 1848 et 2017, entre une grande étude des formes de révolutions, et une petite étude d'une petite grève générale, entre l'étude de l'organisation et la désorganisation. Nous ne comprenons pas qu'il soit possible de contrer l'histoire de la grève politique de masse au XXI<sup>e</sup> siècle, mais c'est précisément à partir de là que notre critique doit analyser la grève d'avril 2017, *sous l'angle de l'absence totale et de la perspective d'une grève politique de masse faite d'une organisation minutieuse de cadres, de conseils ouvriers, de syndicats renouvelés capables de mener une grève politique de masse, qui peut ressembler à un soulèvement populaire ou à une révolution.*

La grande absence du mouvement de grève d'avril 2017 a été le mouvement politique à son niveau le plus constitutif : une grève qui ne ressemble pas à une grève mais à un soulèvement populaire ou à une révolution. Les théoriciens de la négation de l'union, du travail, du pouvoir populaire sont les mêmes théoriciens qui nient la possibilité d'arrêter l'avancée du capital par l'ennemi. En analysant les grèves classiques, les grèves classiques au Brésil, les grèves dans les petites et grandes montées du pouvoir populaire, notre conclusion ne peut être autre que l'admission de toutes les contributions à la construction du pouvoir populaire et de la révolution brésilienne, à partir de la construction d'une grève politique populaire massive, plus politique de puissance populaire, dans son sens du débat de la révolution brésilienne, que sa propre nature de grève (grève qui ne ressemble pas à une grève) car c'est un phénomène qui peut être catégorisé comme révolte ou révolution populaire, d'où le nom grève de masse.

Le caractère, donc, de l'arrêt des conducteurs de bus, des travailleurs des transports, des travailleurs stratégiques, selon nos concepts présentés tout au long de ces trois parties, est mûri dans ce chapitre : l'analyse et la critique de la grève classique, la grève classique au Brésil et de la grève d'avril 2017, ne se résume pas seulement à l'analyse d'une grève mais d'un mouvement politique de masse, s'il est caractérisé, comme un mouvement politique bien supérieur au « mouvement de grève ». En ce sens, la grève sert un but plus grand, qui reste classique : vaincre le gouvernement, comme possibilité de vaincre la classe qui le dirige, comme possibilité de vaincre l'État de cette classe dirigeante : la bourgeoisie.

Notre enquête sur la « centralité », « l'analyse critique » et la « critique » doit être liée à la « défaite de la grève générale » d'avril 2017, et pas seulement comme une grève, et comme incapable d'être une grève dont l'organisation était centrale, analyse critique et critique de la critique ; mais surtout parce qu'elle n'a pas réussi à se traduire par le plus grand moment d'ascension politique des masses ouvrières au Brésil, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro.

Dès lors, notre analyse du mouvement de juin 2012 / 2013 – 2017 est beaucoup moins importante au sens de sa conclusion, avril 2017 et tous les mouvements qui l'ont suivi ; ou la montée de l'extrême droite ; il n'y avait pas de mouvement organisé, structuré, de masse du pouvoir populaire, et surtout politique. C'est pourquoi la grève d'avril 2017 n'est pas une grève politique, sa construction n'était pas destinée à être la plus grande manifestation politique d'un mouvement politique, donc elle ne peut pas être une grève politique, qui peut être une grève et même une grève générale, ou elle peut être jusqu'à une grande manifestation nationale, etc. Mais il faut comprendre que les forces politiques dans leur ensemble n'étaient pas préparées à construire le plus grand agenda, ni le plus petit agenda n'a pu construire.



## Conclusion du onzième chapitre

Pour traiter de la grève d'avril 2017, il ne s'agit pas d'analyser une photographie d'une journée, mais un film de l'avant et de l'après de l'action organisationnelle des forces populaires et bourgeoises lors de sa préparation et de sa conclusion sous notre critique. La grève de masse dans sa préparation, sa conception et son organisation explique la défaite des syndicats et des mouvements populaires dans cette grève de 2017, au plus fort du petit essor populaire depuis 2012, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro, à travers l'explication micro macro dans le contexte de la révolution brésilienne. Il n'a pas été possible sur le territoire et à l'époque susmentionnés, sur le front social, avant, pendant et après la grève, de construire une coalition micro-métropolitaine locale capable de vaincre l'ennemi mondial et ses forces consortiales locales. À la critique de l'organisation des ouvriers stratégiques répond donc, dans la construction du pouvoir populaire, le déficit de la révolution brésilienne, sous la forme du déficit de cadres qui débattent de sa théorie et de sa pratique, et en même temps organisent les travailleurs.

Le débat sur la grève de masse comme résultat d'une défense profonde est un débat critique profond, c'est le point culminant de notre enquête. Nous décrivons cette journée, où l'enquêteur a eu une performance de 24 heures, comme un acte comparatif d'absence des éléments centraux de la grève de masse, de la grève politique et de la grève victorieuse. Lorsque nous avons interrogé l'ensemble des travailleurs ayant participé à la grève, nous avons découvert qu'il n'y avait pas d'arrangement des forces populaires face aux forces patronales, dans le territoire et dans le temps, avant, bien avant le 28 avril 2017, dans l'analyse de : Quel est le lien le plus important pour la capitale dans le contexte de la région métropolitaine ? Quel est le lien plus important pour le capital dans la chaîne d'approvisionnement mondiale et locale ? Où était la centralité des travailleurs à ce moment du 'c'est le moment' ? Où était l'analyse critique des 'vaincus' et fragilisés, pour qu'ils soient renforcés ?

Où était l'étude du goulot d'étranglement le plus important entre les mains des travailleurs dans le débat sur la révolution brésilienne ? Où sont les fronts populaires, surtout le responsable, dans sa structure de référence « para-pluie » pour créer la coalition locale pour vaincre localement l'ennemi mondial, - et en plus le goulot d'étranglement pour créer un raccourci de grève pour interrompre totalement la production et la circulation du système – et en ce sens atteindre la périphérie par la solidarité et l'organisation, avec les mouvements populaires et la jeunesse ?

Où étaient les ‘nouveaux ouvriers comme cadres né et forgé dans la lutte’ qui travaillent l'organisation sur une méthode qui crée le pouvoir populaire, crée des cadres, crée des conseils et renouveau les syndicats, qui débat de la critique de l'économie politique avec des ouvriers stratégiques, permettant à chacun d'eux d'« exercer l'expérience’ de le mouvement réel dans le mouvement idéal ?

La construction de la riposte comme réponse populaire dans la construction concrète du front social par l'organisation objective de la politique des cadres comme politique de masse pour la grève de masse et la grève politique est le véritable objectif micro macro organisationnel de la centralité stratégique dans la guerre de classe. Étudier nécessite une coupure, une réduction sociologique du territoire du combat (étudier longuement le lieu de la guerre des classes avec ses acteurs présents et absents) ; et ‘la riposte’ est la dernière organisation qui précède l'action. ‘La riposte est la dernière centralité à se construire sur l'échiquier de la lutte des classes’.

Cet objectif est démontré dans la dernière partie de notre recherche, en raison des éléments objectifs de l'organisation : renouvellement du personnel, des conseils et du syndicat ; dans le manque de priorisation organisationnelle de la part des cadres organisationnels, tant dans les plus importants que dans les plus difficiles, par la perte de la culture organisationnelle classique, et par le manque numérique et qualitatif sur le front social dans le conflit entre les forces populaires et les forces bourgeoises sur le territoire du conflit de classes dans la guerre de classe. La conscience qui naît des relations économiques doit se cristalliser dans la « barricade » du front social et dans le mouvement de lutte des classes sous forme de grève et de rupture de masse. Mais sans cadres (commandos de grève), sans conseils de places et de rues fondés sur des conseils d'entreprise et de communes, sans renouvellement de l'outil syndical le chemin devient difficile ; puis le chemin de la conscience est rendu encore plus difficile par les opposants classiques à l'organisation, qui ne peuvent être combattues qu'avec une excellente stratégie de réduction tactique de la puissance populaire, et une contre-attaque classique et innovante adaptée aux spécificités du conflit métropolitain.

La guerre d'usure d'un ennemi plus fort en accumulant des forces et en construisant une défense profonde, discernant les techniques de combat dépassées de celles qui restent valables et les principes classiques de la lutte des classes sont toujours valables tant que durera le mode de production et de circulation capitaliste.

Pourtant, chaque moment de l'histoire nécessite une étude, et ce qui a fonctionné avant peut ne plus réussir aujourd'hui et vice-versa. Ce que nous affirmons catégoriquement, c'est qu'en étudiant concrètement selon Marx, Engels et Lénine aujourd'hui, les éléments classiques de l'organisation révolutionnaire restent valables à la base, et les éléments de rupture qui se fondent sur eux, comme la grève de masse, sont également valables.

Les éléments de la grève de 2017 sont l'absence totale de volonté politique des forces hégémoniques sociales-démocrates dans leur impréparation totale ; d'autre part, nous avons conclu dans la troisième partie de notre étude à travers la critique du critique que : *les forces communistes et socialistes en tant qu'ensemble de forces révolutionnaires étaient complètement, objectivement, concrètement non préparées à l'affrontement avec les forces bourgeoises, si nous analysons la confrontation sur le terrain à travers la critique de l'organisation comme stratégie de construction du pouvoir populaire.*

Ce que nous avons vu démontre l'absence d'éléments objectifs critiques qui complètent l'analyse critique et l'étude de la centralité, il n'y avait pas de conseils, renouvellement des syndicats et cadres, encore moins à cause de cela une priorisation dans la structure, dans le stratégique, dans la périphérie et dans les plus difficiles à organiser. L'étude de l'évolution de l'organisation politique des cadres est désormais un sujet de dérision et de musée dans le nouveau syndicalisme 'démocratique'. Les hommes du parti communiste et les socialistes plus le pouvoir conjugué des grands cadres CGT, qui personnifient l'unité de la classe, ont la réponse : 'autoritaire', 'cupuliste' (attachés au dôme), 'bureaucratique'. D'où 'l'absence' numérique, qualitative et quantitative de préparation face à la réalité. D'où l'impossibilité presque totale d'évaluer correctement cette grève générale comme une grève politique.

Confrontés aux tâches d'occuper leur propre territoire de travail et de logement, de construire une grève de masse à partir d'une ligne de «défense profonde», la défense profonde face au conflit de classe dans la guerre de classe totale, connue sous le nom de longue défense, mais sait « gagner avec » l'étude de cette grève permet de répondre à notre étude. La critique de l'organisation trouve dans cette grève une possibilité de comprendre les voies de la révolution brésilienne. *Et c'est la partie la plus importante de notre étude, et elle va au-delà de l'étude de la centralité et de l'analyse critique, car elle constitue la critique de la critique, qui vient étudier pleinement les grands échecs de l'organisation ouvrière pour la contre-offensive qu'ils ont besoin de construire. Le déficit s'explique par 'l'absence de forces populaires' dans la grève générale d'avril 2017.*

*La critique du travail syndical de préparation se caractérise généralement par une incapacité à occuper le territoire et donc à riposter collectivement. (résister, défendre organisée, défense profonde, contre-attaque, ralliement populaire organisé, aboutissement de la lutte). Un mouvement de grève général en échec caractérisé par un déficit organisationnel des cadres, par l'absence de forces syndicales sur le terrain et des conseils de travailleurs. Dans notre enquête, la critique la plus grande et la plus profonde n'est pas contenue dans l'analyse critique de la deuxième partie ou dans les carences du potentiel central de construction des chauffeurs de bus à la première partie, mais dans l'incapacité des meilleures forces populaires à se positionner correctement sur le territoire, face aux forces patronales, profitant des faiblesses de la chaîne logistique du mode de production et de circulation capitaliste. Occupant les postes les plus stratégiques, pour rassembler la partie la plus massive de la classe ouvrière dans son sens potentiel de la lutte. Et pour construire une politique globale des cadres et de l'organisation pour répondre de manière adéquate au déficit organisationnel. Notre enquête démontre que les meilleures forces sont absentes de ce combat, dans la position qu'elles devraient être, dans la compréhension du temps de monter des luttes populaires. Et majoritairement absent du processus d'organisation qui se fonde sur le débat de la révolution brésilienne.*

Ainsi, comme nous avons pu le vérifier, les principales catégories à la veille de la grève générale de 2017 étaient « hors combat », pour toutes les raisons présentées dans cette thèse. À titre d'explication et de comparaison dans ce dernier chapitre : le contraste entre ouvriers navals et métallurgistes navals dans l'histoire du Brésil réside dans la misère organisationnelle de ces derniers, dans l'absence de conditions objectives d'organisation, dans le déficit des conseils, dans l'incapacité de renouvellement syndical et dans le désert des cadres, la question de la culture et de la subjectivité, et l'état de besoin permanent que les patrons leur ont laissé.

Les raisons de la défaite lors de la grève d'avril 2017 semblent donc évidentes. Mais face au déficit d'organisation de la révolution brésilienne, chaque pan de cette défaite doit être bien étudié. Les principaux facteurs objectifs étaient absents dans les deux secteurs les plus importants à Rio de Janeiro, les chauffeurs de bus et de camion. Les chemins de fer et les métros massacrés. Le secteur aérien obtient l'unité temporaire nécessaire pour passer à la vitesse supérieure.

Les secteurs maritimes et portuaires portent le mouvement qui a été vaincu, donc, faute de catégories stratégiques impliquées dans l'affrontement. Mais il y a des facteurs en plus des facteurs objectifs. La priorité de nombreuses forces populaires était l'élection de 2018, qui a ironiquement conduit l'extrême droite au pouvoir par vote populaire. Comme nous avons pu le prouver, pour la plupart des forces impliquées, la grève n'était pas une priorité, et pour les meilleures forces populaires, il y avait des lacunes à tout point de vue .

La construction d'une lutte complète ne peut se limiter au travail d'un moment ou d'une génération, mais on peut concrètement analyser une période de début, milieu et fin à travers l'analyse générationnelle du travail de base critique, car chaque génération a des tâches à remplir dans l'accumulation de la révolution brésilienne. Seul un processus révolutionnaire qui fait rupture unit différentes générations en laissant un héritage, jusqu'à ce qu'il soit renversé, approfondi ou renforcé. La révolution une fois achevée nous donne le sentiment que nous devons leurs conquêtes à ceux qui ont combattu avant nous et que nous devons laisser un héritage à ceux qui viendront après, c'est à l'humanité. S'il y a une conscience mûre de se battre pour un pouvoir commun et populaire de cette génération, alors la victoire est plus proche.

La transformation de « toute résistance » en défense nécessite l'intervention de cadres dans l'organisation ; convertir une position défensive en un mouvement micro et macro de défense profonde nécessite la présence de cadres pour diriger ce processus à partir de leur expérience ; la transformation de la défense profonde en contre-attaque de masse et populaire et en action de choc dépend aussi des cadres ; et ne pas lâcher prise au milieu, mais arriver au bout d'un conflit dépend aussi de cadres disciplinés et préparés, en nombre suffisant.

La révolte galvanisée des rues ne sera efficace que si elle émane de l'organisation des ouvriers et des militants urbains, ruraux, en partant des structures les plus stratégiques, des ouvriers stratégiques et centraux jusqu'aux plus périphériques et précaires, voire les plus difficiles à organiser, dans le bon agencement, de l'échiquier du conflit sur le front social, d'une politique des cadres à la forme définitive d'une politique de masse, dans la rue, sur le lieu de travail, dans le logement et dans les casernes. Ce qui part des lieux de travail et des logements passe par les rues pour revenir aux lieux de travail et aux logements dans un mouvement micro-macro qui fait face au problème critique du déficit de cadres dans le déficit organisationnel de la révolution brésilienne.

Et c'est là le problème, car comme le démontre notre enquête, le déficit organisationnel de la révolution brésilienne réside dans les cadres organisationnels. Une fois absent des conseils, des syndicats, de l'organisation elle-même ; une fois absent des structures organisationnelles et de la priorité ; une fois qu'ils sont absents de l'analyse critique et de la centralité, tout devient plus difficile, de sorte que le centre de la critique est le manque de cadres suffisantes et de qualité. Et le jour de la grève générale, il n'y avait pas de cadres en qualité et en quantité suffisante pour la rendre victorieuse.

Au terme de ce laborieux travail de recherche et de production de thèse, il est possible que chaque travailleur aille au-delà de 'l'analyse conjoncturelle', mais puisse faire une étude minutieuse, 'une réduction sociologique centrée sur le Brésil', qui puisse analyser 'une confrontation maximale' en étudiant chaque partie de ce processus important, qui se déroule dans un jour, un territoire donné, comme un choc populaire, dans le micro et la macro, et aussi dans l'avant et l'après jour de l'apogée du processus de construction du pouvoir populaire.

La « réduction d'investigation » utilisée dans ce travail c'est l'étude de l'objet dans son contexte, micro et macro ; dans l'emplacement métropolitain, dans le national brésilien, dans le contexte régional latino-américain ; qui offre sa contribution spécifique au monde. Malgré les limites de ce travail, nous cherchons à créer dans cette enquête une analyse de la riposte, et la soumission de la méthode au débat organisationnel concret avec les travailleurs ; et que le «message d'espoir que la recherche scientifique accessible aux forces populaires est possible» pour l'utilisation des forces populaires pour le pouvoir populaire.

## Conclusion de la troisième partie

La conclusion de la troisième partie nous conduit à une critique de la forme organisationnelle militante à partir d'une conclusion générale et critique. Contrairement à l'analyse sur la centralité des chauffeurs de bus, et également différente de l'analyse critique de la deuxième partie, notre critique dans cette troisième partie porte directement sur le déficit organisationnel ; sur l'incapacité de prioriser ce qui est le plus important ; sur l'absence de politique d'organisation objectif qui est explicite dans le manque de cadres ; et l'absence de forces populaires dans les espaces et les jours les plus importants, comme le jour de la grève générale d'avril 2017 à Rio de Janeiro.

Notre enquête a prouvé qu'il n'y a pas d'organisation, chez les camionneurs, capable de répondre au déficit organisationnel de la catégorie. Il ne s'agit pas d'avoir ou non des partenaires, ni d'autofinancement ; mais ce que nous cherchons à analyser et à répondre de manière organisée est la capacité objective la plus absolue de l'organisation selon les paramètres utilisés dans ce travail. Il n'y a pas de politique des cadres dans le secteur, les cadres et dirigeants syndicaux sont formés par leur propre expérience et leurs propres connaissances, dont la grande majorité ce sont nettement des employeurs et marginalement des sociaux-démocrates, dans les cadres dont la conscience est la plus élevée. Notre enquête a prouvé que dans l'État de Rio de Janeiro, il n'y a pas de coopératives pour mener à bien un "exercice d'assemblage", de coopération, nous sommes donc confrontés à 25 000 travailleurs "atomisés" situés sur le territoire, bombardés d'un côté par leur besoin, qui consiste la plupart du temps à payer le camion, et certainement son entretien ; calculer le prix du diesel pour voir s'il « vaut le déplacement » et éviter les péages. Il n'y a pas d'espace pour débattre de la révolution brésilienne. Il n'y a pas d'instruments de formation pour la catégorie, dans son sens le plus profond et le plus radical, dans le débat du secteur, au Brésil, et dans la révolution brésilienne. Les structures syndicales appartiennent aux patrons dans leur idéologie et leur forme, et résiduellement les exceptions n'arrivent pas à sortir du marécage de la social-démocratie dont l'idéologie sociale libérale a largement les a contaminés par conséquent, toutes les questions objectives manquent et nous sommes confrontés au déficit organisationnel de la révolution brésilienne, et face à cela, il y a deux solutions qui ont été extrêmement débattues avec la direction des camionneurs, mais qui servent à comprendre de manière critique les moyens de lutter contre le déficit organisationnel.

Et c'est ainsi que nous terminons notre travail. Le premier fait référence à une planification avec la planification, ou 'conception' pour un projet ou 'expérience cannoneiro', ce projet doit être intégral, pour utiliser les réunions nationales existantes et pour travailler à travers elles, les aspects centraux de la 'Avantages comparatifs des chauffeurs routiers' : les routiers 'caminhoneiros', ainsi que les chauffeurs de bus, sont accessibles aux gares, aux péages et dans leurs lieux de résidence, et il est important pour les syndicats de 'créer un mur virtuel de charge' pour contrôler le marché du travail. Le 'closed shop' du camionneur serait une étape très importante. Les camionneurs sont omniprésents, ils sont partout au Brésil, cela doit être une ubiquité assistée, donc l'unité syndicale est très importante. Les caminhoneiros sont centraux et à travers le débat de la révolution brésilienne ils peuvent faire ce débat.

La critique que nous faisons est qu'il n'y a pas de priorisation pour faire face à ce déficit, ce qui nous amène à l'aspect suivant de notre critique dans cette troisième partie. Nous concluons qu'il n'y a pas de priorisation ou d'effort pour débattre, par la révolution brésilienne, de la part des forces les plus radicales et populaires, de ce qui est une priorité à organiser. Nous démontrons qu'il n'y a pas une telle hiérarchisation à Rio de Janeiro, que les quatre points que nous avons mis en évidence ne sont pas priorisés. Notre critique porte sur l'absence d'un projet d'inspection et le manque de priorisation dans les endroits les plus importants. Il n'y a pas de priorisation pour : les catégories stratégiques, notre 'expérience chauffeur routier' le prouve. Il n'y a pas de priorisation pour une « structure de référence » comme nous l'avons analysé dans notre « expérience pétrolière », qui a été très momentanée dans le conflit de classes. Mais comme nous l'avons vu, lorsqu'il y a priorisation, alors il y a beaucoup de travail. Il n'y a pas de travail cohérent dans la partie la plus périphérique de la classe. Nous l'affirmons, car s'il y avait une priorisation organisationnelle pour les seuls « métallurgistes navals », leurs centaines de milliers de travailleurs seraient dans la « dynamique de la lutte des classes », malheureusement ils ne le sont pas, ils sont pour la plupart affamés et au chômage, ou dans un autre domaine dans la précarité absolue. Enfin, l'organisation avec les militaires n'est pas prioritaire, l'organisation des soldats ouvriers est un tabou depuis 1964, qui n'a pas été dépassé. Tous ces aspects n'ont pas été surmontés, ils n'ont pas été priorisés et, comme nous l'avons montré, il n'y a pas d'organisation dirigée dans la région métropolitaine vers chacune de ces priorités.



Sachant qu'une priorité aide nécessairement l'autre, s'il y avait un effort d'organisation de la priorité-cadre, nous aurions une amélioration considérable sur les autres points. Comme nous avons pu le vérifier et le prouver dans « l'expérience pétrolière », puisque nous avons une structure de référence, stratégique, portant à elle seule l'organisation des secteurs précaires et périphériques, même les secteurs les plus difficiles peuvent être débattus à travers le débat de la révolution brésilienne. L'histoire des expériences pétrolières le prouve, mais malheureusement la « campagne pétrolière » n'est plus populaire et l'« expérience pétrolière » a été interrompue à partir de 2017.

Notre critique de la politique des cadres est que nous sommes face à une ombre de ce qui existait dans le passé. Quand on prend des expériences ferroviaires, on voit les difficultés de reproduire cela au Brésil aujourd'hui. Face à un « syndicalisme en trois temps » : base syndiquée ou non, délégué syndical et direction syndicale, les cheminots disposent d'un large éventail de représentations par la base. Il n'y a pas de parallèle. Notre critique n'est pas faite pour répéter, mais pour étudier et construire une organisation politique des cadres soucieuses de faire face au déficit organisationnel, aux priorités, à l'action sur le terrain, en s'appuyant sur l'excellence et la culture de ses cadres. L'histoire des cheminots, comme nous avons pu l'étudier et le prouver, le fait au Brésil, récupérer l'étude de leurs formes est un dépassement 'au plus du même' qui est enseigné dans les écoles syndicales et universitaires après les 40 dernières années. Il n'est pas possible de comprendre chacun des points étudiés dans cet ouvrage sans une organisation politique cohérente des cadres, qui est également chargée de créer des conseils et de renouveler les syndicats, pour une lutte plus concrète et une lutte plus historique. La critique que nous faisons est qu'au cours des 40 dernières années, beaucoup a été négligé dans la formation syndicale des cadres syndicaux, dans le déficit organisationnel, dans les places prioritaires, dans la politique des cadres elle-même, sur le territoire les jours les plus importants pour la lutte des cadres. Nous avons prouvé que pour tout cela, avoir moins de cadres et moins préparé fait toute la différence. Enfin, nous critiquons la façon dont les forces populaires arrivent le jour le plus important sur le territoire, mais nous devons d'abord critiquer la façon dont elles arrivent sur le territoire, combattre puis quitter le territoire dans une cuisante défaite, notre juste analyse de l'ensemble de la critique par la critique du travail de base. Comment les forces populaires sont disposées sur le territoire avant les batailles les plus importantes, qu'il y ait planification ou non, études des centralités, étude de la disposition des forces populaires et des forces bourgeoises.

S'il y a une analyse critique par catégorie stratégique, s'il y a un débat sur la révolution brésilienne, s'il y a une étude pour que l'unité agisse localement dans la chaîne d'approvisionnement mondiale, s'il y a une étude du mode d'organisation. Et suite à notre critique, s'il y a une étude du déficit organisationnel, des priorités dans le territoire/temps, de l'organisation politique des cadres, et de l'étude du terrain lui-même.

Les raisons de la défaite lors de la grève d'avril 2017 résident dans l'incapacité de mener à bien cette étude, mais aussi dans l'incapacité de comprendre les raisons pour lesquelles les forces populaires les plus stratégiques sont absentes en ce jour important, dans leur plus grande force, nombre et qualité. .

Comme nous avons pu le prouver, il y a deux raisons principales qui concluent notre enquête : la première est l'incapacité totale à construire une défense cohérente, solide et profonde contre l'attaque ennemie. Cette défense qui naît de la résistance demeure en elle, que ce soit par la vision de la fatalité et de la défaite – on ne peut que résister et rien d'autre – . En d'autres termes, l'incapacité de construire une défense profonde. La défense profonde est celle qui dans son cycle naît comme une défense dans l'accumulation d'un processus de résistance, mais beaucoup plus organisée. La défense en profondeur crée une attrition dans l'avancée de l'ennemi contre le monde du travail. Il a cet objectif premier, mais son objectif principal est d'accumuler des forces pour une contre-attaque, une confrontation totale, massive et massive, et une conclusion en battant localement l'ennemi global. De l'autre côté se trouve la compréhension de la défaite elle-même lors de la grève d'avril 2017. La compréhension de la nature de « l'exercice de grève politique » est « l'expérience même des grèves », elles sont vraiment une école. Il n'y a pas de tel débat dans les catégories plus stratégiques. En ce sens, nous revenons à ceux qui font ce débat et sont d'actualité le jour de, notre enquête prouve qu'il y avait le jour de la grève générale non seulement un déficit organisationnel en soi, mais un déficit organisationnel issu d'un déficit des cadres en qualité et en quantité, et en ce sens, peu de conseils actifs et de syndicats renouvelés et luttant dans l'opération de grève. *Notre conclusion finale, dont la phrase : 'le déficit de la révolution brésilienne est avant tout un déficit de cadres organisationnels', est une phrase en cours de réflexion sur l'ensemble de notre enquête, car nous considérons cet élément organisationnel comme le plus important en tant que promoteur des autres. Cette conclusion s'est formée tout au long de ce travail de recherche, mais surtout dans la troisième partie de ce travail de recherche de thèse.*



## Conclusion générale

Cette thèse sert, comme proposition d'approfondissement, à apprendre à organiser et à organiser pour enseigner, dans un lieu et un temps où chacun peut enquêter, enseigner, organiser et apprendre scientifiquement la lutte des classes. Apprendre en étudiant la centralité pour le système, et pour les travailleurs, dans les paramètres d'accessibilité et d'omniprésence du pouvoir stratégique ; par l'étude de l'élévation de la conscience ; dans la montée des catégories stratégiques. Apprendre par l'analyse critique du désarmement théorique et organisationnel ; pour l'étude du débat sur la révolution brésilienne ; par l'étude de l'unité pour l'unicité pour l'assaut stratégique aux endroits les plus sensibles du pouvoir global localement, des chaînes productives du mode de production et de circulation capitaliste ; pour la compréhension de la méthode comme facteur et vecteur dans le micro et la macro du débat et de l'organisation de la révolution brésilienne. Apprendre par l'observation et l'étude du déficit organisationnel de la révolution brésilienne ; le manque de priorisation de l'organisation stratégique et spécifique dans la région métropolitaine : dans les catégories stratégiques, dans les structures stratégiques, dans les catégories périphériques à potentiel de pouvoir populaire massif, par la communication populaire, dans les endroits les plus difficiles, notamment avec les militaires ; à comprendre le caractère central de l'organisation politique des cadres pour la construction politique populaire de masse ; pour la disposition des forces populaires et bourgeoises sur le territoire du conflit entre 2012-2017, et pour l'analyse de la défaite lors de la grève d'avril 2017. Et, par conséquent, nous avons réalisé une étude « réduite » des syndicats stratégiques et de leurs partenaires, mouvements populaires et jeunesse, dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro entre 2012 et 2017 ; cherchant comme référence le débat de la révolution brésilienne, dans le mouvement micro et macro et dans le contexte latino-américain. Tous ces aspects ont été étudiés, et même les limites et les difficultés de l'enquête ont été couvertes.

Avant d'écrire et de systématiser les conclusions j'ai vécu cette enquête jusqu'à la dernière minute, et cela continuera. J'insiste sur le fait que pour discuter de cette étude, il est nécessaire d'en connaître l'intégralité et pas seulement ses conclusions.

Nous avons pu prouver et nous avons pu démontrer que l'étude des processus de formation, d'organisation et de lutte dans le microlocal et métropolitain, mais aussi dans la macro nationale et latino-américaine, permet aux conducteurs de bus 'rodoviários' de construire à la fois des prises de conscience, des structures et instruments pour créer un syndicalisme plus combatif et unitaire :

Qu'il existe une « centralité » des conducteurs de bus pour le mode de production et de circulation capitaliste dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro ; que lorsqu'on étudie attentivement les travailleurs dans leurs lieux de travail et de résidence, on peut dire que cette « centralité » n'est pas très bien comprise par les travailleurs du secteur. Que l'étude de son essor entre 2012 - 2017 présente également les raisons de la difficulté du renouvellement syndical, d'une politique des cadres et de la formation de conseils dans cette catégorie. Que l'étude de la centralité, de l'accessibilité et de l'omniprésence d'une catégorie peut coïncider avec l'étude de la montée stratégique de cette catégorie au moment de la montée de la classe ouvrière dans son ensemble.

Mais cela n'a pas été constaté de manière concrète et permanente dans notre enquête. La centralité n'est pas complète. ni par des conditions objectives ni par des conditions subjectives. la centralité territoriale dans le contexte latino-américain est complétée par d'autres centralités ; de l'opportunité, de l'étranglement structurel en raccourci, et de la méthode micro macro dans le territoire et dans le temps ; atteindre, dans la critique de la critique, la réduction de l'étude, en réponse au mouvement de masse, et la soumission de la méthode aux ouvriers, dans le déficit organisationnel de la révolution brésilienne.

Que l'étude du processus de prise de conscience, que nous avons séparée en sept processus et modes de prise de conscience, va de pair avec l'étude des sept enquêtes menées auprès des conducteurs de bus. Et que, donc, la conscience professionnelle, conscience de position, conscience de l'importance de l'analyse critique et scientifique, de la conscience syndicale, des catégories conjuguées dans la lutte des classes, de la conscience politique et participative ; devraient se compléter dans leur étude ainsi que sept autres enquêtes auprès des travailleurs. Que pour comprendre la catégorie et rechercher son meilleur cadre, il est nécessaire d'enquêter sur un nombre raisonnable de travailleurs ; qu'il est possible d'enseigner, d'apprendre et de développer un amour pour l'analyse critique et scientifique ; que la lutte pour le renouveau syndical est en soi une école de lutte ; que là où il y a des cadres travaillant en qualité et en quantité, il y a aussi une amélioration des taux de lutte syndicale et populaire.

Que la performance de ces cadres dans les conseils ouvriers les rend encore plus puissants dans la construction du pouvoir populaire ; qu'afin de différencier la base organisée de la non organisée dans la catégorie, il est nécessaire d'entreprendre une major et plus large consultation dans sa base ; que l'effort pour surmonter la fragmentation nationale par la construction unitaire sert à la fois au renforcement national, régional et mondial, ainsi qu'à l'autonomisation populaire locale et vice-versa. Que l'étude de la catégorie la plus stratégique, et donc centrale, dans la spécificité spatio-temporelle de la lutte des classes, dans le contexte de l'ascension de la classe ouvrière dans son ensemble, doit étendre son étude, à la fois à d'autres catégories stratégiques, ainsi qu'à l'analyse critique, la théorie de la révolution brésilienne, l'unité pour l'unicité, et la méthode micro et macro pour la production d'un mouvement politique et populaire massif.

Que l'étude de la centralité des chauffeurs de bus dans la spécificité métropolitaine de Rio de Janeiro, et l'analyse critique de la théorie patronale hégémonique et de la théorie sociale-démocrate de ces quarante dernières années, ne peuvent être complètes et approfondies que si elles s'accompagnent de la « critique de la critique », c'est-à-dire la critique du militantisme dans la compréhension du déficit organisationnel de la révolution brésilienne en trois « critiques » :

Dans ses facteurs objectifs : renouvellement des syndicats, des cadres et des conseils ouvriers. une critique accompagnée de ses quatre facteurs structurels prioritaires dans le cas de Rio de Janeiro.

Dans les catégories stratégiques, dans la principale structure syndicale de référence sur le territoire, dans les catégories précaires à potentiel stratégique de masse et de volume populaire. Et dans ce qu'il y a de plus difficile à organiser : l'organisation des militaires.

Dans ses facteurs de pouvoir organisationnels à travers une organisation politique des cadres. Dans ses facteurs de pouvoir visualiser pleinement le conflit de classes, dans le territoire, dans l'ensemble des forces populaires et bourgeoises, dans la construction de la défense profonde, de la contre-attaque et de l'attaque massive et populaire contre l'hégémonie mondiale et locale forces vives, qui nous font comprendre la défaite populaire lors de la grève générale d'avril 2017. Par conséquent, l'étude des chauffeurs de bus ne peut être comprise que dans le contexte des études des travailleurs stratégiques et de la compréhension du déficit organisationnel dans la construction du pouvoir populaire et de la révolution brésilienne.

Nous avons pu prouver et démontrer que toutes ces études sont liées pour entreprendre une critique complète de l'organisation « populaire » en tant que stratégie de renforcement du pouvoir populaire.

Après avoir bien analysé la centralité spécifique d'une confrontation, nous avons recherché ce qui différencierait l'analyse critique de la critique elle-même, la première renvoyant, comme nous le démontrons dans ce travail, à une critique directe de la manière dont la situation se présente : sous l'attaque patronale est la théorie patronale, et sous la défense inefficace se trouve la théorie de la social-démocratie. Et nous démontrons comment la théorie néolibérale et la théorie sociale libérale ont détruit les aériens. Pour critiquer, il faut approfondir encore l'étude, car elle porte sur les meilleures forces populaires dans leur ensemble. À travers des auteurs très importants, ils peuvent étudier le concret de leur défaite, pour construire l'alternative du pouvoir populaire. Et, même s'ils étaient présentés « comme n'étant pas un modèle », ils ont tout de même pu oser des affrontements très importants, dont une grève internationale. Et surtout, à travers les aériens, nous démontrons qu'il peut y avoir une centralité de l'opportunité dans le territoire et dans le temps.

Toujours dans l'analyse critique de la réalité, nous avons vu comment les dockers, à partir de leur culture, de leur histoire et de leur lutte, entreprennent un débat sur la révolution brésilienne, étudient et se préparent comme personne d'autre au conflit. Pour eux, sont présentés des auteurs qui font le débat de fond sur la révolution brésilienne. Ils comportent, en plus du désarmement général opéré par le système et la social-démocratie, une étude de leur propre réalité pour « construire un garrot » sur le « goulot d'étranglement » stratégique de la chaîne logistique du mode de production et de circulation capitaliste. Ils entrent à l'université, sortent l'université de leur confort en les emmenant dans le syndicat, se rencontrent à l'international et suivent une formation omni réactive avec les outils de la technologie ; enseigner que pour obtenir du travail et des droits, la lutte est de contrôler le travail, la technologie et la gestion du port dans le cadre de la gestion de toute la société. Notre enquête démontre que la compréhension du goulot d'étranglement stratégique à partir de la compréhension du débat sur la révolution brésilienne est la raison pour laquelle on les qualifie de « travailleurs sans patron ». Et qu'il est possible que cet exemple puisse être débattu par le groupe des travailleurs stratégiques pour son adoption, qu'avant de la définition il y a le débat de la révolution brésilienne.

Les pétroliers étaient capables de grands exploits en fonction de leur unité. L'unité historique de l'unicité. L'unité pour construire des fronts et placer l'ennemi mondial dans une position de vulnérabilité en construisant « un raccourci » vers la grande grève politique. Les pétroliers ont dans leur histoire la plus grande campagne de l'histoire de ce pays : la construction et la défense de Petrobras.

Nous prouvons ainsi qu'à travers l'unité, d'une structure stratégique d'une catégorie stratégique, de grands affrontements politiques deviennent possibles. Et si la campagne devient nationale et soutenue par la majorité de la société, il sera beaucoup plus facile de vaincre les gouvernements et les patrons. Il est prouvé que s'il y a construction de l'unité par les fronts populaires, il est possible à partir d'une structure stratégique d'opérer une centralité stratégique et partagée pour faire un « raccourci » dans la construction d'une grève générale comme grève de masse. Et enfin par des travailleurs stratégiques pour opérer la « mise à la terre » (l'ancrer) du mode de production global et local, interrompant la chaîne locale globale du mode de production et de circulation capitaliste.

L'exemple maritime est sa méthode, et sur cette méthode tous les exemples sont étudiés par nous, les principaux sont les mêmes étudiés depuis les chauffeurs de bus, mais avec l'accumulation d'une longue histoire, de luttes et d'une solide culture. Dès lors, l'organisation des cadres, les conseils et le renouveau syndical atteignirent des niveaux à peine égalés. À l'époque de la force des ouvriers dans les chantiers navals, il a été possible de vérifier les éléments objectifs développés par la méthode dans l'excellence de l'organisation, avec la construction de conseils dans les lieux de travail, les logements et sur les places publiques; avec le renouveau syndical, la continuité de l'unité, avec la culture préservée par une forte politique de cadres, où le débat de la révolution brésilienne s'est complété par l'étude de la critique de l'économie politique, par l'étude concrète de la réalité dans la reproduction du mouvement de la réalité dans le monde des idées ouvrières pour revenir à l'organisation de la réalité ; dans la création d'un pouvoir parallèle et populaire ; dans le soin avec la politique des cadres comme nous l'avons dit ; avec la défense intégrale et critique de l'histoire des luttes populaires et du socialisme ; avec l'observation du mouvement micro macro de la révolution dans le contexte de l'Amérique latine.



Les marins à travers leur culture ont développé une méthode qui a soulevé la lutte de la classe ouvrière à Rio de Janeiro, et nous avons pu observer une véritable « centralité stratégique temporelle » partagée avec la classe dans leur enquête ; une méthode à soumettre aux travailleurs, celle qui fait partie de la base générale, les éloignant du fascisme, de l'impérialisme et du capitalisme, et celle qui fait partie de la base organisée, les rapprochant de la stratégie du pouvoir populaire.

Les camionneurs sont configurés dans la partie la plus fragmentée, dans la partie la plus hégémonisée par la théorie patronale ; pour faire face à cela, notre enquête démontre la nécessité d'une planification avec un projet profond, et que toutes les carences objectives, les cadres, la fragmentation et le conservatisme syndical, et le manque de cadres qui font le débat de la révolution brésilienne doivent être affrontés pour atténuer, défendre et supplanter l'idéologie néolibérale ancrée dans la catégorie, dans notre analyse du déficit organisationnel.

La priorisation a toujours été un problème critique, en plus du fait que les meilleurs militants n'opèrent pas dans les espaces prioritaires pour l'organisation de la révolution brésilienne. Sur la base de quatre priorités « cadres-priorités » (quadri-priorités), nous présentons « l'étude prioritaire » spécifique à la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Et nous montrons les difficultés d'organiser les travailleurs stratégiques, d'être dans les structures les plus stratégiques, d'agir avec une bonne communication syndicale dans la périphérie, avec la classe précaire et informelle, en particulier celles qui ont un pouvoir stratégique massif ; et d'agir avec les travailleurs les plus difficiles à organiser, les militaires. Présenter l'aggravation du débat confirme déjà un défi comme l'ont montré nos recherches, la majorité ayant du pouvoir et de la force pour l'organisation se trouve en dehors de ces espaces. Nous prouvons qu'il n'y a pas d'impossibilité, mais il y a une difficulté, et nous posons des possibilités concrètes pour affronter les plus difficiles, comme l'étude de l'unité civilo-militaire dans le débat sur la révolution brésilienne ; prioriser les plus difficiles dans l'étude et la pratique permet d'organiser les plus faciles.

La politique des cadres est donc l'aspect central de la centralité, du désarmement, du débat théorique, de la construction de l'unité, de la méthode ; et dans la critique, pour faire face au déficit organisationnel ; prioriser l'organisation cadre-priorité ; pour une organisation politique des cadres, et pour comprendre « l'aménagement du territoire ».

C'est pourquoi l'étude de la disparité d'une des cultures de lutte les plus fortes du pays comme le chemin de fer nous l'a montré nous montre, aussi paradoxal que cela puisse paraître, combien sont riches les possibilités de construction de l'organisation critique. Il était hors de question que les métallurgistes navals, en tant que partie la plus dynamique des masses précaires et populaires, rejoignent la partie la plus stratégique des chauffeurs de bus, car les deux n'étaient pas préparés, ce qui a déterminé la défaite générale et *il n'y eut pas de riposte au moment le plus important du petit soulèvement populaire entre 2012 - 2017.*

Notre dernière contribution critique repose sur l'incapacité conjointe à voir le territoire comme l'espace du conflit de classes, donc à « aménager » le territoire pour que les forces populaires puissent vaincre les forces bourgeoises. Comme nous l'avons prouvé, c'est par la défense sous forme de défense en profondeur, qui prépare la contre-attaque, qui va jusqu'au choc massif et populaire, et se poursuit jusqu'à la défaite de l'ennemi, ce qui se résume dans cette compréhension, avant auquel les forces populaires ne sont pas préparées dans la perspective organisationnelle à la veille de la grève générale d'avril 2017. Étudier la grève de masse et la comparer plus en détail à la grève d'avril était très important pour atteindre la maturité nécessaire et observer la construction de la critique de l'organisation. Il y avait des raisons, l'attaque s'est accrue, il y a eu une ascension populaire depuis 2012, mais il n'y avait pas de conditions objectives, où la manque des cadres est présentée comme la plus importante, *ce qui nous fait conclure que le déficit de la révolution brésilienne est organisationnel, et que le déficit organisationnel de la Révolution brésilienne est un déficit de cadres, de sorte que la critique du travail d'organisation se configure dans le manque de cadres en quantité et en qualité dans les endroits les plus stratégiques. Notre problème présenté dans l'introduction est répondu de cette façon : L'absence de cadres organisateurs de la révolution brésilienne dans les conseils et les syndicats, entre autres structures et mouvements, signifie la présence de la théorie et de l'expérience de la révolution brésilienne, et par conséquent, cette absence de cadres, en particulier dans les endroits les plus stratégiques, a entraîné la défaite de la grève d'avril 2017 dans le petit moment d'ascension entre 2012 – 2017 dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro. Le développement et l'élévation de la conscience politique sont des moyens de comprendre la réalité afin de transformer la réalité, et de comprendre de manière critique la construction du pouvoir populaire et la révolution brésilienne.*

Lorsqu'il n'y a pas de cadres pour remplir une telle tâche, la réalité l'emporte sur la tâche de sensibilisation dans la construction du mouvement politique de masse et de la grève de masse, avec la préparation, l'élan et l'issue de la grève défavorables aux forces populaires. S'il n'y a pas eu un processus de sensibilisation dans les secteurs les plus stratégiques et s'il ne s'est pas concrétisé dans l'organisation et la prise de conscience du secteur le plus dynamique de la masse précaire, il continue sur la voie de l'organisation critique pour faire face à la macroéconomie mondiale, les défis historiques et les forces locales micro concrètes ; pour les forces populaires la voie la plus difficile semble être la voie la plus proche et notre étude a cherché à montrer ces possibilités de construire un autre monde partagé dans ses meilleures possibilités à partir de l'organisation de l'humanité par la conscience et le pouvoir populaire de la classe ouvrière.



## Bibliographie –

### Premier chapitre

DA ROCHA GUALHARDI CARRILHO, Valente. Une évaluation des usagers du transport urbain par bus dans la ville de Rio de Janeiro, travail de cours de premier cycle, PUC, 2017, Rio de Janeiro.

PERO, Valéria; Mihessen, Vitor; Mobilité urbaine et pauvreté à Rio de Janeiro. Econômica décembre 2013 - Niterói.

### Deuxième chapitre

CAIAFA, Janice; Voyages Urbains, Éd. FGV, 2002, Rio de Janeiro

MARX, Karl, Salário, preço e lucro 1865,

<https://www.marxists.org/portugues/marx/1865/salario/index.htm>

MANZANO, Sofia, Economia política para trabalhadores, ICP, 2013, São Paulo

TAKASHI, Carlos Cad. Metrop., São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 929-949, sept/déc 2019

<http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2019-461>).

ALCÂNTARA DE VASCONCELOS, Eduardo; H. R. de CARVALHO, Carlos; H. M. PEREIRA, Rafael; Transporte e Mobilidade Urbana, IPEA – CEPAL, 2011, Brasil.

LENIN, V I Sobre as greves <https://www.marxists.org/portugues/lenin/1899/mes/greves.htm>

TAKASHI J. S. , Carlos ; Double fonction, double tension, vie, travail et luttés cariocas au début du XXI<sup>e</sup> siècle, travail de maîtrise (Master) en sociologie à l'UFRJ, 2018, Rio de Janeiro.

LÖWY, Michael. “Structure de la conscience de classe ouvrière au Brésil” In: *Cahier Internationaux de Sociologie*, n. 49, p. 133–142, jul. 1970

MITHEN, Steven ; La préhistoire de l'esprit, une recherche des origines de l'art, de la religion et de la science ; UNESP, 1996, Campinas.

ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. Idéologie allemande. São Paulo : Boitempo, 2007

### Troisième chapitre

ENGELS, Friedrich, A situação da classe trabalhadora na Inglaterra, Boitempo, 2008, São Paulo

### Quatrième chapitre

IASI, Mauro, La stratégie démocratique populaire, Marília, Lutas Anticapital, 2019

CASTELO, Rodrigo, La stratégie démocratique populaire, Marília, Lutas Anticapital, 2019

GORENDER, Jacob, Escravismo colonial, São Paulo, Expressão popular, 2016

RIBEIRO, Darcy, O povo brasileiro, a formação e o sentido do Brasil, São Paulo, Companhia das Letras, 2006

MOURA, Clóvis, L'histoire du travail au Brésil n'a pas encore été écrite, 1995, <https://www.marxists.org/portugues/moura/1995/07/historia.htm> 8/12

MARINI, Ruy M, Sous-développement et révolution en Amérique latine, Paris, F. Maspero, 1972

BAMBIRRA, Vânia, Théorie de la dépendance : une anti-critique, Material de formación política de la ‘Cátedra Che Guevara – Colectivo AMAUTA’, México, 1977, <http://www.amauta.lahaine.org/>

SANTOS, Theotônio, Socialisme et fascisme en Amérique latine aujourd'hui, Université autonome du Mexique, Revista Mexicana de Sociología, vol. 39, n° 1, (janv. - mars 1977)

MAZZEO, Antônio Carlos, État et bourgeoisie au Brésil, Origines de l'autocratie bourgeoise, Belo Horizonte, Oficina de Livros, 1989

GIANOTTI, Vito, Trabalhadores da aviação de Getúlio a FHC, Brasília, Prática, 1995

SCHMIDT, Marcelo, crítica do trabalho de base dos aeroviários <https://pcb.org.br/porta12/26877>

SANTOS, Milton, Pour une autre mondialisation, de la pensée unique à la conscience universelle, Rio de Janeiro, Record, 2004, p. 142, 143.

LEFEBVRE, Henry, The Urban Revolution, USA, University of Minnesota, 2003

LEFEBVRE, Henry, Lukacs 1955, Paris, Aubier, 1986  
 BARTHOLL, Timo, Pour une géographie en mouvement, Rio de Janeiro, Consciência, 2018  
 FANON, Frantz, Os condenados da Terra, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1968  
 FANON, Frantz, Peaux noires, Masques blancs, Salvador, EDUFBA, 2008  
 BENJAMIN, Walter, L'Ange de l'Histoire, Belo Horizonte, Authentique, 2013  
 GUERREIRO RAMOS, Alberto, Introduction critique à la sociologie brésilienne, Rio de Janeiro UFRJ, 1982  
 GUERREIRO RAMOS, Alberto, La réduction sociologique, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1965  
 IASI, Mauro, Les métamorphoses de la conscience de classe, São Paulo, Expressão Popular, 2006  
 IASI, Mauro, Politique, État et idéologie dans l'intrigue conjoncturelle, São Paulo, ICP, 2017  
 DEO, Anderson – Le labyrinthe des illusions, consolidation et crise de la social-démocratie brésilienne tardive, Curitiba, Appris, 2021  
 ABDEL MALEK, Anouar, Sociologie de l'impérialisme, Paris, Anthropos, 1971  
 HARVEY, David, Cidades Rebeldes, São Paulo, Martins Fontes, 2014  
 FONTES, Virgínia, O Brasil e o capital-imperialismo, Rio de Janeiro, UFRJ, 2010  
 NETTO, José Paulo, O déficit da esquerda é organizacional, 2010,  
[https://pcb.org.br/portal2/345/o-deficit-da-esquerda-e-organizacional/?fbclid=IwAR2JNR1qJRuzvwt-ZQKpw3\\_uAdpCQGv95wj61AX2OpoSUc87](https://pcb.org.br/portal2/345/o-deficit-da-esquerda-e-organizacional/?fbclid=IwAR2JNR1qJRuzvwt-ZQKpw3_uAdpCQGv95wj61AX2OpoSUc87)  
 BRÁZ, Marcelo, Parti et Révolution 1848 – 1989, São Paulo, Expressão Popular, 2011

#### Cinquième chapitre

TEIXEIRA DA SILVA, Francisco, Operários sem Patrões, Unicamp, 2003, São Paulo  
 BADARÓ MATTOS, Marcelo, Esclavagistes et libres, expériences communes dans la formation de la classe ouvrière carioca, Boitempo, 2008  
 THOMPSON, E. P. The making of the english working class, Penguin, 1991, London  
 ANTUNES, Ricardo, O privilégio da Servidão, o novo proletariado de serviços na era digital, Boitempo  
 BRANDÃO, Octávio, Agrarismo e industrialismo, Anita Garibaldi, 2006  
 Peireira, Astrojildo  
<https://www.marxists.org/portugues/astrojildo/ano/mes/revolucao.htm> 1917, 1918, 1922  
 PEDROSA, Mário, La crise mondiale de l'impérialisme et Rosa Luxemburgo, Civilização Brasileira, 1979  
 BASBAUM, Leôncio, Alfa Omega, 1976, Os primeiros anos da Juventude Comunista do PCB.pdf  
 KAREPOVS, Dainis, La classe ouvrière va au parlement, Le bloc ouvrier et paysan brésilien (1924 – 1930), Alameda, 2006  
 VIEIRA PINTO, ÁLVARO, Pourquoi les riches ne font-ils pas la grève ? Civilisation brésilienne, 1962, Rio de Janeiro  
 RANGEL, Ignacio, Développement et conception, UFMG, 1957, Belo Horizonte  
 MONIZ BANDEIRA, Luiz A, Formation de l'empire américain, 2005, C. Brasileira  
 WERNECK SODRÉ, Nelson, Formation historique du Brésil, Brasiliense, 1962  
 PRADO JÚNIOR, Caio, FERNANDES, Florestan, Clássicos da revolução brasileira, E. popular, 2000, São Paulo  
 RIBEIRO, Darcy, A América Latina existe? UNB, 2010  
 GALEANO, Eduardo, Memórias do fogo, Volume I, L&PM, 1996, São Paulo  
 UGARTE, Manuel, La pátria grande, Capital intelectual, 2010, Buenos Aires,

URENA, Pedro Henriquez, Utopia de America, Ayacucho, 1989, Venezuela  
URENA, Pedro Henriquez, Seis ensayos en busca de nuestra expresion, M. Mena, 2006  
Martí, El Partido Liberal , 30 janvier 1891. Œuvres complètes, t. VI,  
MARIÁTEGUI, Jose Carlos, El alma matinal, 1970, Amauta, Peru  
Mariátegui, Jose Carlos ([Amauta revista.pdf](#) , l'éditorial de la nouvelle étape d'Amauta lors de la rupture avec l'APRA, en 1928  
CUEVA, Agustin, Autoritarismo y fascismo em América Latina, c. de pensamiento critico, 2013, Quito  
CASTRO RUZ, Fidel, Segunda declaração de Havana,  
<https://www.marxists.org/portugues/castro/1962/02/04.htm>  
CHAVEZ FRIAS, Hugo, Alo presidente teórico 1  
<https://www.youtube.com/watch?v=IUjfnMbyM>  
CHAVEZ, FRIAS, Hugo, Chavez radical La comuna [https://youtu.be/ZIK3rV\\_2ges](https://youtu.be/ZIK3rV_2ges)  
SCHMIDT, Marcelo, A organização classista dos portuários  
<https://pcb.org.br/portal2/26560>

#### Sixième chapitre

SMITH, John, L'impérialisme au XXIe siècle, éditions critiques, 2019, New York  
AMADO, Jorge, 1946, <https://www.marxists.org/portugues/amado/1946/homens/03.htm>  
VICTOR, Mário, A batalha do petróleo brasileiro, Civilização Brasileira, 1991, Rio de Janeiro  
PENNA, Lincoln, Caminhos da soberania nacional, E papers, 2018, Rio de Janeiro  
MOURA, Celso, A campanha do petróleo. Brasiliense, 2004, Rio de Janeiro,  
Eddie, LAMBERT, Rob, BEZUIDENHOUT, Andries, Grounding Globalization, Blackwell  
ROEDEL, Hiran, Trabalho e alienação, Lisbon, 2022, São Paulo  
CARONE, Edgard, A primeira república, Corpo e alma do Brasil, 1969  
TIBIRIÇA MIRANDA, Maria Augusta, O petróleo é nosso, IPSIS, 2004, São Paulo  
ANNER, Mark, Worker resistance in global supply chains, Decent work in global supply chains, International Office for labour research, 2015, volume 7, issue 1, 2, Geneva

#### Septième chapitre

LINHARES BARSTED, Dennis, Medição de forças, Ed. Zahar 1981, Rio de Janeiro  
SCHMIDT, Marcelo, trabalhadores marítimos e luta de classes, 2020,  
<https://pcb.org.br/portal2/25594>  
NETTO, José Paulo, Introdução ao método de Marx, Expressão Popular, 2011, São Paulo

#### Huitième chapitre

SCHMIDT, Marcelo, Caminhoneiros e trabalho de base, 2020 <https://pcb.org.br/portal2/25338>  
ANTUNES, Ricardo, NOGUEIRA, Arnaldo, Comissões de fábrica, Brasiliense, 1982, São Paulo  
ALVES, Giovanni, Trabalho e subjetividade, Boitempo, 2011, São Paulo  
PINHEIRO, Milton, MARTORANO, Luciano, Teoria e prática dos conselhos operários, Expressão popular, 2013, São Paulo

#### Neuvième chapitre

COSTA, C, Comunicação sindical no Brasil, breve resgate e desafios, Sudermann, 2010, São Paulo  
ROSSI, Clóvis, Militarismo na América Latina, Brasiliense, 1982, São Paulo

TREVISAN, Leonardo, O pensamento militar brasileiro, global, 1987, São Paulo,  
RIBEIRO DA CUNHA, Paulo, Militares e militância, UNESP, 2013  
VIANNA, Marly – Militares e política no Brasil – Expressão popular, 2018, São Paulo,  
QUARTIM DE MORAES, João – A esquerda militar no Brasil – Exp popular, 2006, São Paulo,  
WERNECK SODRÉ, Nelson – História militar do Brasil, Expressão popular, 2010 São Paulo  
MARIN – Pedro, ORTEGA, André, Carta no coturno, Baioneta, 2019, São Paulo  
TSE TUNG, Mao, Sobre a guerra prolongada, Baioneta, 2019, São Paulo  
SCHMIDT, Marcelo, notas sobre trabalho de base entre os soldados, 2021  
<https://lavrpalavra.com/2021/08/06/notas-sobre-o-trabalho-de-base-entre-os-soldados/>

#### Dixième chapitre

BADARÓ MATTOS, Marcelo, MEDEIROS DE FREITAS, Francisco Josué, MONERAT BARBOSA, Juliana, LOMBARDO COSTA PEREIRA, Luciana, TENÓRIO DE ABREU, Paulo, greves e repressão policial ao sindicalismo carioca, 1945 64, Faperj, 2003, Rio de Janeiro  
GICELLO BASTOS, Roberto, Estações de ferro, Ary Almeida Normanha, 2011, São Paulo,  
BOGO, Ademar, Organização política e política de quadros, Expressão popular, 2011, São Paulo,  
TURNER MARTI, Lidia, Del pensamiento pedagógico de Ernesto Che Guevara, 2007, Capitan San Luis, La Habana  
FERREIRA DA SILVA, Newton, Che Guevara e a construção do homem novo em Cuba, Leopoldianum, 2013, Santos  
FREIRE, Paulo, Pedagogia do oprimido, Paz e terra, 2018, São Paulo,  
FREIRE, Paulo, Pedagogia da autonomia, Paz e terra, 2009, São Paulo  
AURÉLIO SANTANA, Marco, Homens partidos, comunistas e sindicatos no Brasil, Boitempo, 2001, São Paulo  
LANDI, Gabriel, LAZZARI, Gabriel, O centralismo democrático de Lenin, Lavrapalavra, 2021, São PAULO

#### Décimo primeiro capítulo

PINHEIRO, Milton, ORLANDA PARISI, Maria, IASI, mauro, FIORI ARANTES, Pedro, DE ARRUDA  
SAMPAIO JÚNIOR, Plínio, ANTUNES, Ricardo, BRAGA, Ruy, Jornadas de Junho, le soulèvement populaire en débat, ICP, 2014  
GUERREIRO RAMOS, Alberto, Mythe et vérité de la révolution brésilienne, Insular, 2016, Florianópolis  
PARVUS, FROLICH, LUXEMBOURG, Rosa, Paul, VANDERVELDE, Emile, MEHRING, Franz, KAUTSKY, Karl, Le débat sur la grève de masse, Passé et Présent, 1978, Mexique,  
ENGELS, Friedrich na intrução a obra de Marx ‘Guerra civil na França’ de 1895  
<https://www.marxists.org/francais/engels/works/1895/03/fe18950306.htm>  
DE PAULA LEITE, Márcia, O movimento grevista no Brasil, Brasilense  
SVECHIN, Strategia, Moscou, 2003, Kulikovo, pole, entre parêntesis da edição de língua inglesa de 1992. STONE, R, David, Misreading Svechin,



<https://core.ac.uk/download/pdf/10652862.pdf>

ZHUKOV (Joukov), Georgi Konstantinovich, Mes souvenirs et réflexions Tomo I, Agency Novosti, 1975, Moscow

BOAL, Augusto, Teatro do oprimido e outras poéticas políticas, Civilização brasileira, 1980, Rio de Janeiro

PAES MANSO, Bruno, NUNES DIAS, Camila, A Guerra, Todavia, 2018, São Paulo

IASI, Mauro, DAVIS, Mike, HARVEY David, Maricato, Erminia, VAINER, Carlos, PESCHANSKI, João, Souto maior, Jorge, SAKAMOTO, Jorge, SECCO, Lincoln, ROCHA DE OLIVEIRA, Pedro, ROLNIK, Raquel, BRAGA, Ruy, Viana, Silvia, ZIZEK, Slavoj, LIMA, Venício, Cidades Rebeldes, Boitempo, 2013, São Paulo

Anexos (Pièces jointes)

Journal 'Correio da Manhã' – Rio de Janeiro – Vendredi 31 mai 1963.

Edmilson Costa entrevista <https://pcb.org.br/portal2/5730>)

Le Magazine 'Sobrevoando' – Document officiel du syndicat SNA– dans l'édition spéciale des 72 ans du SNA syndicat national des aériens en août 2014

Débat le 7 juin 2012 entre Emanuel Cancela au nom des travailleurs du pétrole et l'enquêteur de l'époque à la direction des aériens <https://youtu.be/NoEffC4sBP0> et <https://youtu.be/gwmmupO7HrI>

Comité de campagne - Tout le pétrole doit être à nous, (Todo petróleo tem que ser nosso), Sindipetro RJ août 2015, Rio de Janeiro

AEPET, association des ingénieurs de Petrobras, AEPET, 2015, Rio de Janeiro

Unidade Classista, travailleurs du pétrole de Rio de Janeiro, Manifeste de défense de Petrobras et du pétrole national, ASTAPE association des retraités de Petrobras de Rio de Janeiro, 2017, Rio de Janeiro,

<https://youtu.be/nJHQfqPg5tk> Documentaire 'Salve Tubiacanga' produit en 2013 sur la lutte des travailleurs, du mouvement populaire, des écologistes et des jeunes le jour de la visite du pape François (Francisco) à Rio de Janeiro

Ce deuxième documentaire a été tiré d'Internet, nous avons donc documenté une photo de sa réalisation.

<https://ne-np.facebook.com/EM-Comte-Guilherme-Fischer-Presser-1577273669211410/videos/eu-sou-tubiacanga-teasereste-%C3%A9-um-documento-%C3%A9-concebido-pelo-marcius-clapp-dire/1589252768013500/> .

A Voz Operária' 1953 Grève des gens de mer <https://pcb.org.br/portal2/25594>

Ricardo Ponce, président de la fédération des travailleurs maritimes FNTTAA dans une interview à TABA TV en 2022 <https://www.youtube.com/watch?v=NVuSVxFNSZ8>

Irineu e Emílio em entrevistas concedidas aos jornais da época em 1953, <https://pcb.org.br/portal2/25594>

<https://pcb.org.br/portal2/25594>

Emílio Bonfante Demaria dans le témoignage et la mémoire et la collection de SINDMAR Syndicat nationale des officiers de la marine marchande DVD 4 volumes.

<https://youtu.be/rjb3dHMj0Pk> 1964 Os Fuzis de Ruy Guerra

José Carolino presente 2022 <https://pcb.org.br/portal2/28927>

PRATA BIAR, Renato, Vidas entregues, 2019, <https://youtu.be/cT5iAJZ853c> 2019

A bíblia, Mateus 8, 5 – 13, Nova versão internacional – PT

Memórias de um soldado, <https://chicomiranda.wordpress.com/2011/07/27/memorias-de-um-soldado-da-feb-parte-i/>

<https://www.conjur.com.br/2020-jul-17/mil-militares-exercem-funcoes-civis-governo-federal>; <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2021/05/09/brasil-registra-media-de-2092-mortes-por-covid-total-de-obitos-vai-a-422-mil.ghtml#:~:text=Pa%C3%ADs%20contabiliza%20422.418%20mortes%20e,informa%C3%A7%C3%B5es%20das%20secretarias%20de%20Sa%C3%BAde.&text=O%20Brasil%20registrou%20934%20mortes,desde%20o%20in%C3%ADcio%20da%20pandemia>;

<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/30391-pnad-continua-taxa-de-desocupacao-e-de-14-2-e-taxa-de-subutilizacao-e-de-29-0-no-trimestre-encerrado-em-janeiro-de-2021>;

<https://brasil.estadao.com.br/noticias/rio-de-janeiro,apenas-1-7-das-operacoes-policiais-em-favelas-do-rio-sao-eficientes-diz-estudo-,70003685791>;

Fome no Brasil, <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-04/pesquisa-revela-que-19-milhoes-passaram-fome-no-brasil-no-fim-de-2020>

<https://pt.granma.cu/cuba/2021-04-17/relatorio-central-ao-8o-congresso-do-partido-comunista-de-cuba>

[https://www.youtube.com/watch?v=1\\_DEBoax47k](https://www.youtube.com/watch?v=1_DEBoax47k) programme de provocations 2012. Abujanra interview Raphael Martinelli

<https://mamapress.wordpress.com/2014/09/22/claudio-jose-da-silva-filho-um-negro-do-morro-do-estado-niteroi-na-constituente-de-1946>

<https://www18.fgv.br//cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/batista-demistoclidis>

Annoncé à la catégorie sous forme de Blog 'Ferrovia Voz et Voz' le 5 septembre 2019, 'Rien n'a changé sur l'infâme proposition de VALEC'

Journée nationale de grève avec les déclarations du maire de São Paulo et du leader national du MTST, La grève générale qui a paralysé le Brésil dans plus de 130 grandes et moyennes villes a eu lieu le 28 avril 2017

<https://www.youtube.com/watch?v=w8ECvzZI3Ws>

En octobre 2017, une quinzaine de travailleurs se sont réunis pour débattre du film Lénine en octobre, et à la fin de la série de notes ce texte a été rédigé à la suite du débat.

<https://www.youtube.com/watch?v=pl6ylddxNKg>

Dans cette partie de la pièce, une partie du livre est citée : la partie où le représentant des travailleurs dans les conseils dit au représentant du gouvernement social-démocrate qu'il ne remettra pas les armes des travailleurs. Lenin em Outubro, 1937

<https://www.youtube.com/watch?v=pl6ylddxNKg>

Greve geral <https://www.brasildefato.com.br/2017/04/29/40-milhoes-param-no-pais-ato-em-sp-reune-70-mil-e-termina-com-repressao-da-pm/>

## Tables de Figures

Figure 1 – 406

Figure 2- 472

# Table des matières complète

Introduction générale – 10

Première partie – Le Conducteur de bus – 14

Introduction – 15

Chapitre I – La position stratégique des conducteurs de bus – 18

Conclusion du premier chapitre – 28

Chapitre II – Processus de développement des chez les travailleurs stratégiques – 29

Conclusion du deuxième chapitre – 103

Chapitre III – Analyses des études menés auprès des Conducteurs de bus – 106

Conclusion du troisième chapitre – 265

Conclusion de la première partie – 281

Deuxième partie – Analyse critique des Aériens, Dockers, Petroliers et Marins – 290

Introduction – 291

Chapitre IV – Analyse critique du secteur aérien – 293

Conclusion du quatrième chapitre – 363

Chapitre V – Analyse théorique de la révolution brésilienne chez les dockers – 365

Conclusion du cinquième chapitre – 477

Chapitre VI – Étude de l'organisation unitaire des pétroliers – 483

Conclusion du sixième chapitre – 533

Chapitre VII – Étude des méthodes d'organisation chez les Marins – 536

Conclusion du septième chapitre – 591

Conclusion de la deuxième partie – 599

Troisième partie – Critique de l'action militante du déficit organisationnelle – 605

Introduction – 606

Chapitre VIII – Les camionneurs : un exemple du déficit organisationnelle – 607

|  |     |
|--|-----|
| Conclusion du huitième chapitre –  | 639 |
| Chapitre IX – L’Incapacité de prioriser les enjeux d’organisation des travailleurs – | 642 |
| Conclusion du neuvième chapitre –  | 683 |
| Chapitre X – La disparition progressive de la culture syndicale des cheminots –      | 687 |
| Conclusion du dixième chapitre –   | 725 |
| Chapitre XI – l’échec du mouvement de greve générale em 28 avril 2017 –              | 728 |
| Conclusion du onzième chapitre –   | 792 |
| Conclusion de la troisième partie –  | 798 |
| Conclusion générale –  | 803 |
| Bibliographie –  | 812 |
| Table de figures –   | 818 |
| Table de matières complète –   | 819 |