

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**



DISSERTAÇÃO

**HISTÓRIA DO TRABALHO DOS CAMINHONEIROS
NO BRASIL:
PROFISSÃO, JORNADA E AÇÕES POLÍTICAS**

Rafael Antônio Kapron

**Pelotas, RS, Brasil
2012**

**HISTÓRIA DO TRABALHO DOS CAMINHONEIROS
NO BRASIL:
PROFISSÃO, JORNADA E AÇÕES POLÍTICAS**

Rafael Antônio Kapron

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em História, Área de Concentração em Fronteiras e Identidades, da Universidade Federal de Pelotas (UFPel, RS), como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em História.**

Orientadora: Prof. Dra. Beatriz Ana Loner (UFPel)

**Pelotas, RS, Brasil
2012**

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação:
Bibliotecária Daiane Schramm – CRB-10/1881**

K17h Kapron, Rafael Antônio

História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil:
profissão, jornada e ações políticas / Rafael Antônio Kapron;
Orientadora: Beatriz Ana Loner. – Pelotas, 2012.
201f.

Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-
Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas.

1. Relações de trabalho. 2. Motoristas de caminhão. 3.
Brasil. I. Loner, Beatriz Ana, orient. II. Título.

CDD 981.65

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

A Comissão Examinadora, abaixo assinada,
aprova a Dissertação de Mestrado

**HISTÓRIA DO TRABALHO DOS CAMINHONEIROS
NO BRASIL:
PROFISSÃO, JORNADA E AÇÕES POLÍTICAS**

elaborada por
Rafael Antônio Kapron

como requisito parcial para obtenção do grau de
Mestre em História

COMISSÃO EXAMINADORA:

Prof. Dra. Beatriz Ana Loner (UFPeI)
(Presidente/ Orientador)

Prof. Dr. Edgar Ávila Gandra (UFPeI)

Prof. Dr. Pedro Alcides Robertt Niz (UFPeI)

Pelotas, 17 de abril de 2012.

AGRADECIMENTOS

Agradecimentos aos familiares Pedro e Júlia Kapron, Márcio e Sérgio Kapron, pelo convívio, conversas, debates, ensinamentos, explicações e incentivos. Também para a Francini Machado e ao Mauro Biernaski pela disposição em fazer a intermediação para a realização das entrevistas com os caminhoneiros em Santo Ângelo/ RS em 2011. Aos amigos, camaradas e colegas pelas críticas e pelos debates, gratidão aos professores Edgar Ávila Gandra e Lígia Chiarelli da UFPel pelas sugestões que promoveram muitas reflexões. Agradecimentos a possibilidade da dedicação exclusiva nas pesquisas proporcionada pelo recebimento da Bolsa de Estudos CAPES REUNI, compreendida assim como um incentivo dado pela universidade pública brasileira que dessa forma contribui, junto com os demais auxílios aos estudos feitos pelo país, para o desenvolvimento do conhecimento científico acerca de nossa sociedade.

RESUMO

KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas.** 2012. 201f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS, Brasil.

Na história do Brasil os caminhoneiros têm sido marcados por uma excessiva jornada de trabalho e pelos expressivos índices do trabalho informal. A história profissional desses motoristas de caminhão deve ser percebida a partir a preponderância que se mantém desde as suas origens do trabalho em pequenas empresas e da coexistência entre os motoristas empregados e os autônomos. A intensa concorrência de mercado no transporte rodoviário de cargas é um dos fundamentos que explica o trabalho precário, seja na informalidade perante a legislação como na oferta irregular de trabalho. Bem como são essas condições gerais que situam as elevadas incidências de doenças advindas do trabalho e o envolvimento em acidentes do trabalho. As pesquisas em diversas fontes documentais apontam todas essas afirmações na história profissional, bem como informam que os caminhoneiros tiveram formas diversificadas de reivindicações, seja através das greves como nos protestos diversos que foram identificados. Característica da história profissional também está em suas fragmentações, seja na atuação nos diferentes tipos de sindicatos, nas entidades paralelas, nas diferenciações entre os motoristas autônomos, os empregados com salário por tempo e os assalariados por comissão. Na escrita dessa história as interpretações dos diversos tipos de fontes documentais dão evidências para essas constatações.

Palavras-chave: Relações de trabalho. Motoristas de caminhão. Brasil.

ABSTRACT

KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas.** 2012. 201f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS, Brasil.

In the history of Brazil truck drivers have been marked by excessive working hours and by significant levels of informal work. The history of professional truck drivers should be perceived from the preponderance which has existed since the origins of their work in small businesses and coexistence between the employees and the self-employed drivers. The intense competition of the market in road haulage is one of the reasons that explains the working poor, either informally before the law and in irregular supply of labor. And these are general conditions that place the highest incidences of diseases arising from work and involvement in accidents. Research in various documentary sources indicate all these statements on the occupational history, and report that the truck had diversified forms of claims, whether through strikes and protests in several that have been identified. Characteristic of professional history is also in its fragmentation, is the performance in different types of unions, in parallel entities, in autonomous differences between drivers, employees with pay for time and employees by commission. In writing this history interpretations of various types of documentary sources provide evidence for these findings.

Keywords: Labor relations, Truck drivers, Brazil.

LISTA DE SIGLAS

AMSM - Associação dos Motoristas São-Marquenses
ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres
CBO – Classificação Brasileira de Ocupações
CNT - Confederação Nacional do Transporte
CNTT - Confederação Nacional dos Transportes Terrestres
CNTTT - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres
CTC - Cooperativas de Transporte de Cargas
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos
DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
ETC – Empresa de Transporte Comercial
ETC - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas
FENCAVIR - Federação Nacional dos Cond. Autônomos de Veíc. Rodoviários
FNM - Fábrica Nacional de Motores
FETRANSUL – Fed. das Empresas de Logística e Transp. de Cargas no Est. do RS
GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPVA - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
MUBC - Movimento União Brasil Caminhoneiro
NTC - Associação Nacional do Transporte de Cargas
NTC & Logística - Associação Nacional do Transp. de Cargas e Logística
RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga
RTB - Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens
SINCAVER - Sindicato dos Condutores Autônomos
SINDICAM - Sindicato de Caminhoneiros
STTRP - Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas
TAC - Transportador Autônomo de Cargas
TCA – Transportador Comercial Autônomo
TCP – Transportador de Carga Própria
TRC – Transporte rodoviário de cargas
UNICAM - União Nacional dos Caminhoneiros

SUMÁRIO

Introdução	09
1. Formação histórica do transporte rodoviário de cargas no Brasil	23
1.1: Que é o transporte rodoviário de cargas na economia e trabalho	23
1.2: Panorama sobre estradas e meios de transporte	25
1.3: Formação institucional no transporte rodoviário	30
1.4: Motorista de caminhão, caminhoneiro e carreteiro	36
1.5: Caminhões e empreendedores no transporte de cargas	39
1.6: Empresas de transporte rodoviário de cargas e motoristas autônomos	42
1.7: Registros jurídicos ao transporte rodoviário de cargas	46
1.8: Autônomos e variações da pequena empresa	50
1.9: Concorrência de mercado e os empreendimentos	53
1.10: O transporte rodoviário de cargas na diversificação da economia	57
1.11: Caminhoneiros e práticas profissionais	60
1.12: Reestruturações e modernização no transporte rodoviário de cargas .	65
2. Condições do trabalho	72
2.1: Empresas, empreendimentos e frete	72
2.2: Autônomos e contratação das cargas	76
2.3: Cargas e empresas agenciadoras	82
2.4: Cooperativas	85
2.5: Relação trabalhista: empregados e seus patrões	90
2.6: Pesquisas: horas de trabalho entre 1976 e 2009	93
2.7: Extensa jornada e direitos trabalhistas no passar das décadas	98
2.8: Insegurança e acidentes no trabalho entre 1989 e 2000	101
2.9: Sobre os rendimentos do trabalho	103
2.10: “Saúde x Trabalho”: constatações de 1988 e 2002	105
2.11: Os motoristas das empresas do Estado de Santa Catarina: 2004	108
2.12: Caminhoneiros de uma transportadora de cargas de São Paulo: 2007	111
2.13: Caminhoneiros em Rio Verde/ GO: 2007	113

2.14: Acidentes do trabalho com caminhoneiros do Estado de SP: 1997-1999	116
2.15: Álcool e substâncias psicoativas em caminhoneiros brasileiros: 2009	120
2.16: “Problema para a saúde pública”: caminhoneiros em Passos/MG 2005	122
3. Os trabalhadores em suas associações e reivindicações	126
3.1: Nota histórica sobre os trabalhadores e os sindicatos	126
3.2: Sobre uma profissão oculta no movimento sindical	132
3.3: Um Sindicato e os empregados com seus patrões	135
3.4: Sindicatos e representação: trabalhadores e empresários	137
3.5: Sindicatos e representação: os autônomos e os empregados	140
3.6: Sindicalismo em algumas pautas: caminhoneiros autônomos	143
3.7: Sindicalismo em pautas e acordos: os caminhoneiros empregados	147
3.8: Denúncias e negociações: o sindicato dos empregados de Pelotas/ RS	152
3.9: Ações em comum dos sindicatos patronais e dos autônomos	155
3.10: Diárias em reivindicação entre 1975 e 1989	158
3.11: Protestos diversos entre 1987 e 2005	160
3.12: Greves entre 1978 e 2001	166
3.13: Greve nacional de 1999	175
Considerações finais	180
Bibliografia e fontes documentais	188

Introdução

O trabalho ou o estar em trabalho foi o que se optou por ser a centralidade de análise no presente estudo. Desse modo o fundamental da pesquisa e da escrita foi a identificação de como se desenvolveu o processo de trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil. A profissão, as condições e relações de trabalho, as relações empresarias, as jornadas, as conseqüências para a saúde, a periculosidade e a insegurança e diversas ações e organizações políticas são aspectos centrais dessa breve história do trabalho dos caminhoneiros do Brasil.

Faz-se inicialmente afirmativa de que “desde que os homens, não importa o modo, trabalhem uns para os outros, adquire o trabalho uma forma social.” (MARX, 2006, p. 93). Tal afirmação simples e objetiva serve para defender a trajetória teórica de estabelecer na história a centralidade do trabalho como a fonte criadora de valor, a partir do que tem sido designado como a teoria do valor trabalho. No presente estudo essa centralidade está identificada nos tempos do uso da força de trabalho dos motoristas no decorrer das jornadas e no valor monetário criado com o serviço do transporte das cargas.

No Brasil o transporte rodoviário de cargas e todas suas atividades funcionais desenvolveram-se na contemporaneidade do país. Assim, a organização dos seus elementos da produção, ou seja, da força de trabalho dos motoristas e dos caminhões como os meios de produção, no processo e divisão social do trabalho, são contextualizados na época histórica da predominância das relações sociais capitalistas.

A partir da delimitação na profissão dos motoristas de caminhão a organização do texto persegue dois focos de análise, as condições do trabalho e os trabalhadores na sua formação histórica em meio às relações econômicas, institucionais, ideológicas e políticas. Surgem aí os agentes analisados, os

motoristas em duas definições: os caminhoneiros empregados e os caminhoneiros autônomos.

As suas convergências e divergências como trabalhadores são questões exploradas através das suas localizações no tempo e espaço das relações, práticas, eventos e acontecimentos que foram identificados na história. Tais convergências e divergências têm assim em cada uma das seções dos capítulos discussões pontuais buscando serem precisas quando das possibilidades de generalizações ou de caracterizações específicas enquanto ocorrências na história profissional.

A referência ao processo de trabalho é bastante recorrente e por este estão tecidas compreensões em defini-lo como uma interação e uma atividade de produzir, no caso em estudo produzir os serviços do transporte, tendo assim os trabalhadores no exercício do trabalho com os caminhões aspectos centrais. Havendo assim a compreensão de que essa interação tem se dado através de relações de trabalho entre classes sociais distintas, nas relações inter-empresariais, nos interesses diferenciados e na existência de entidades e associações representativas.

O processo de trabalho está definido numa compreensão de uma conformação em três elementos. Um deles o “trabalho em si”, outro no “objeto” sobre o qual o trabalho é realizado, que no caso dos caminhoneiros tem como atividade primordial do deslocamento das cargas. E um terceiro elemento caracterizado com os “meios” e instrumentos usados, no caso os caminhões e muitos dos ofícios que os caminhoneiros têm executado na trajetória profissional. Todos esses três elementos do processo de trabalho identificados como de ocorrência de modo interligado nas relações sociais que tem se mantido através de relações de propriedade. (BOTTOMORE, 1997, p. 299-301).

A divisão do trabalho em relação à propriedade privada dos meios de produção no transporte rodoviário de cargas e as suas diversas configurações são da mesma forma questões fundamentais. Estando aí os usos da categoria conceitual força de trabalho determinando-a em suas relações de compra e venda no mercado de trabalho e identificando-a através dos seus diversos vínculos empregatícios que tem ocorrido tanto com os caminhoneiros empregados como com os autônomos. A força de trabalho e a união ou separação da propriedade dos meios de produção e a apropriação do valor monetário produzido são elementos essenciais que dão

definição para a execução de um trabalho parcial quando das referências a esses motoristas.

Tais são algumas condições que diferenciam trabalhadores e capitalistas, por suas posições diferenciadas na divisão do trabalho, bem como diferenciam os empregados e os autônomos. Da mesma forma têm um caráter primordial as relações de propriedade, seja dos caminhões como dos empreendimentos em si, ambos identificados na concorrência de mercado em que tem se formado a economia do país. Todas essas condições têm de ser compreendidas no conjunto das determinações econômicas e sociais, nas disputas de interesses e/ ou nas relações de hierarquia e poder constituídas. (BOTTOMORE, 1997, p. 112-114).

A obra clássica de Karl Marx “O Capital” em seu Livro I é um roteiro e ao mesmo tempo uma didática de introdução aos estudos sobre a sociedade capitalista através da sua exposição sobre o modo de produção e suas “correspondentes relações de produção e circulação”. (MARX, 2006, p. 16). Referências gerais a identificam como sendo uma “teoria geral do capitalismo”, compreendendo-a como análise de uma “relação social historicamente determinada”. (COUTINHO, 2000, p. 110-121).

A referência na obra está feita por trazer elementos primordiais ao entendimento acerca das dinâmicas do funcionamento social capitalista, seja enquanto “lei econômica” ou na teoria do valor trabalho dessa sociedade que tem na “produção das mercadorias” a conformação predominante através do seu “sistema de relações sociais”. (LENINE, 1986, p. 14).

Tem-se assim a possibilidade de identificar o transporte rodoviário de cargas contemplado numa “indústria dos transportes”. Tal ramo econômico que tem tido uma organização empresarial em que o objetivo é vender a própria “mudança de lugar” com a extração de “um trabalho excedente dos trabalhadores empregados”. (MARX, 2005, p. 64-65). Frisando que esta caracterização é aos motoristas empregados e sendo, no decorrer do texto, explorada essa definição como uma das condições que distinguem esses caminhoneiros empregados dos autônomos.

Em relação aos usos conceituais há a complementação e/ ou a incorporação nas análises de outras categorias conceituais usadas no meio acadêmico e na nomenclatura institucional do Brasil. Destacam-se assim os usos referentes aos

tipos de organização empresarial, notadamente nas análises feitas tendo como fonte documental a legislação brasileira ao transporte rodoviário de cargas. O uso dessas definições jurídicas permitiu identificar no decorrer das décadas as variações quanto às relações institucionais e quanto às formas dos registros jurídicos dos diferenciados tipos de empresas que tem atuado no setor, sendo assim elementos para as variações nas relações de trabalho. Sobre a nomenclatura ressalta-se ainda a incorporação dos termos utilizados pelos diversos órgãos representativos dos caminhoneiros e sobre o trabalho formal e informal.

Em linhas gerais os usos do conceito de trabalho formal estão associados ao que no Brasil está definido na legislação trabalhista e assim aparecem as referências a legislação que foi criada a partir dos anos 1930. Em contraposição o trabalho informal está associado a não ocorrência do que genericamente se tem designado como os direitos do trabalhador, não estando assim contemplados na “proteção social”. Tais direitos compreendidos variando entre não ter trabalho e remuneração regulares, não usufruir de remuneração por horas extras, não ter férias regularmente ou obter aposentadoria e outros adicionais salariais, ou mesmo nos usos do linguajar popular com a designação de não ter a Carteira de Trabalho assinada. (POCHMANN, 2003, p. 34).

Tais exposições ligam o presente estudo a uma tradição marxista e historiográfica que tem no trabalho uma centralidade de análise. O modo da redação da escrita tem intuito de que, nas entrelinhas dos capítulos, se localize esse debate centrando nos elementos da produção em seu tempo de funcionamento no processo de trabalho, ou seja, nos caminhoneiros com sua divisão e relações de trabalho. De tal modo que surgem daí as interpretações e explicações que são contextualizadas na concorrência de mercado, nas relações empresarias, nos vínculos empregatícios, nas formas de associação e reivindicação em que os motoristas do transporte rodoviário de cargas têm desenvolvido na sua história.

Na presente dissertação, em seu método de exposição, a partir da investigação nos diversos tipos de fontes, se intenta estar demarcado um debate além da categoria conceitual do trabalho e suas correlações já indicadas. De modo que busca precisar nos tempos e espaços da história algumas definições como as para a profissão e seus ofícios, em relação a que formas tiveram as empresas e os diferentes tipos dos empreendedores, as dimensões variadas das relações de

trabalho entre os motoristas empregados e os motoristas autônomos, bem como na constante e exaustiva exploração das diferenciações e aproximações na realização do trabalho rotineiro entre os caminhoneiros empregados e os autônomos.

A temática do primeiro capítulo parte da formulação das condições generalizantes da formação do transporte rodoviário de cargas com ênfase em situá-lo no desenvolvimento da economia e em relação aos demais modais dos transportes do país. Evidencia-se assim o surgimento de uma nova profissão ligada ao caminhão e sua emergência na diversidade das formas dos empreendimentos com suas relações institucionais e políticas. Também junto à modernização do setor através das análises da evolução da nomenclatura, todos que ao mesmo tempo fornecem uma compreensão da composição geral do transporte rodoviário de cargas em sua formação histórica.

O segundo capítulo está centrado na identificação de algumas das condições mais estritas em que se desenvolveu o trabalho dos motoristas, definindo seu contexto na diversidade dos empreendimentos na cadeia produtiva e em concorrência de mercado, nas questões referentes às jornadas e suas práticas relacionadas com as horas de trabalho e sobre os direitos dos trabalhadores previstos na legislação do país. Dessas condições que reforçam o panorama histórico do trabalho na profissão passa-se para uma abordagem focada em questões da saúde do trabalhador sendo, ao mesmo tempo, um entrelaçamento daquelas condições de realização do trabalho com as ocorrências dos acidentes, dos fatores potenciais para a insegurança, perigos e doenças mais comuns a que os motoristas estiveram expostos.

O terceiro capítulo identifica os trabalhadores em suas manifestações políticas de modo que estão selecionadas considerando as suas variadas formas e conteúdo que tiveram expressão de contestações ou protestos gerados nas reais condições do contexto histórico do trabalho. Há assim ênfase no que se classificou como dois focos de análise, um nas ações coletivas identificadas a partir da formação e atuação sindical e entre as diversas entidades que tem existido entre os trabalhadores empregados e autônomos. O outro foco está nas ações definidas como protestos individuais feitos através das análises em revistas periódicas que são publicadas ao setor e que tem cumprindo um papel de transmissão de interesses, seja dos motoristas como dos empresários.

No decorrer dos capítulos aparecem referências gerais ao país através da sua formação econômica, do Estado e sua política econômica, organização institucional e legislação aos transportes, da industrialização e urbanização, da concorrência no mercado de trabalho, da atuação sindical e das ações políticas dos trabalhadores, todas estas categorias por demais conformadoras da contemporaneidade nacional.

O capitalismo é um tipo de sociedade que tem como fundamental a produção e a troca de mercadorias por uma multidão heterogênea de trabalhadores de todas as profissões. Um entendimento dessa sociedade, através das análises estritas a temática desenvolvida, passa pelas relações de compra e venda da força de trabalho dos motoristas, caracterizadas a partir do trabalho nos meios de produção que são os caminhões.

Essa sociedade do capital e sua conformação entre o “capital constante” e o “capital variável” (MARX, 2006, p. 244-245) é um referencial teórico precisamente quando das diferenciações nas relações de trabalho elencadas entre as empresas de transporte rodoviário de cargas e os caminhoneiros autônomos. Considerando tais empresas organizadas sob a forma contrastante entre o motorista empregado e o patrão, contendo assim uma relação de trabalho assalariado que pressupõem a existência de um valor excedente que é apropriado pelos patrões detentores dos caminhões e que não fica com os motoristas que são os reais trabalhadores.

Em contraste com essa forma de organização da relação capitalista os caminhoneiros autônomos estão diferenciados por não serem trabalhadores assalariados e serem os trabalhadores por “conta própria” enquanto categoria econômica, pois são os motoristas que detém o caminhão enquanto meio de produção e nele exercem o trabalho.

Friedrich Engels (1979, p. 111-121) define por “pequena indústria” ou por “operário que produz por sua própria conta” os produtores ou trabalhadores que tem a característica de deterem a propriedade privada do meio de produção em que realizam sua atividade econômica. Ao mesmo tempo os qualifica como coexistentes e concorrentes com os modernos empreendimentos capitalistas e que, na expropriação histórica dessa categoria de trabalhador, está à origem de parcelas dos que passaram a ser assalariados destituídos da propriedade do meio de produção, ficando apenas com a propriedade e a liberdade do uso da sua força de trabalho.

No texto essa definição está feita sob a forma de trabalhador por “conta própria” ou trabalhador “autônomo”. Estas duas definições são classificações feitas pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos (2001, p. 328-336) e que o definem pela “posição na ocupação” como aquele que trabalha no seu “próprio empreendimento”, não trabalha sob o “controle direto” de empresa, tem “liberdade de organizar seu próprio trabalho” e é remunerado “por produção”. Estas definições do DIEESE (2001), junto às perspectivas conceituais de Friedrich Engels (1979), contemplam o uso genérico de autônomo que é o mais utilizado a seguir e que tem sua variação nos usos entre caminhoneiro ou motorista autônomo.

Tal situação na realização das atividades do transporte estabelece que os caminhoneiros autônomos pertençam a uma divisão do trabalho que os diferencia em relação às empresas, sendo tal afirmação explorada nas interpretações do conteúdo das informações das diversas fontes de pesquisa consultadas, sendo uma delas a fundamental, a que os autônomos não são a rigor assalariados, porém sendo ao mesmo tempo qualificados como trabalhadores.

A partir das definições de Karl Marx (2008, p. 623-645) genericamente o salário está compreendido como o “preço da força de trabalho” de uma jornada pago pelo patrão capitalista ao seu empregado de condição proletária, e aí o salário tem “duas formas principais”, o “salário por tempo”, semanal, mensal e o “salário por peça”. Neste último seu preço se mede pelo “tempo despendido pelo trabalhador pelo número de peças que produziu”.

Ao transporte rodoviário de cargas brasileiro essas “peças” são as viagens dos motoristas empregados trocadas pela comissão como forma de remuneração. Essa forma de pagamento pelo uso da força de trabalho foi um modo de ser mantida a extração de mais valia pelos patrões e foi também uma forma de incentivo para a maior produtividade, pois se fundamentou no “interesse pessoal do trabalhador empregar sua força de trabalho o mais intensamente possível”, sendo “interesse pessoal do trabalhador prolongar a jornada de trabalho, a fim de aumentar seu salário diário ou semanal”.

Essa forma de remuneração foi também fator da concorrência entre os próprios trabalhadores na busca da necessária obtenção das cargas a serem transportadas, em meio a uma intensa concorrência de mercado. Tal condição do recebimento do salário por peça apresenta aproximação com os caminhoneiros

autônomos na perspectiva da possível instabilidade e irregularidade da oferta do trabalho e no preço da remuneração por cada viagem realizada.

Enquanto rotina de trabalho, no que se evidencia a seguir como alguns padrões da formação histórica da profissão, os caminhoneiros empregados aproximaram-se com as condições dos caminhoneiros autônomos. Porém, se os empregados tiveram uma dominação imediata de seus patrões manifestada nas suas posições diferenciadas na divisão do trabalho, os autônomos tem tido a dominação imediata nas suas relações com os demais empreendimentos da cadeia produtiva, estando aí alguns princípios identificados como dimensões diferenciadas das relações de trabalho para os autônomos e para os empregados.

Uma das configurações das empresas de transporte rodoviário de cargas é que nestas ocorre à extração do “trabalho excedente” (MARX, 2006, p. 259-266) que em linhas gerais pode ser chamado de mais valia, afinal, do trabalho realizado o trabalhador fica com o salário e o patrão capitalista com o excedente monetário produzido no ato de transportar cargas, além de deter a propriedade dos caminhões.

Essa condição específica das relações dos empregados com seus patrões não ocorre com os caminhoneiros autônomos, de modo que estes autônomos até poderiam ter uma condição assemelhada quando situados como vendedores da sua força de trabalho em relação a empresa interessada no transporte que o contrata, porém em si o autônomo não é um assalariado.

Partindo dessas exposições dos usos dos nomes e de um vocabulário nessa escrita da história do trabalho dos caminhoneiros o método de investigação foi recorrer a diversos tipos de fontes documentais. Citam-se assim as fontes bibliográficas, impressas em jornais e legislação, em revistas de publicação periódica, em dicionários e as fontes documentais orais obtidas com as entrevistas realizadas com caminhoneiros. Toda essa origem diversa enquanto tipos das fontes documentais analisadas considerando-as como equivalentes em relação à crítica quanto à credibilidade e a veracidade dos seus conteúdos e com a compreensão de situá-las quanto as suas procedências editoriais, intenções, interesse e origem das informações.

A bibliografia consultada pode ser classificada em três temáticas, uma ampla aos transportes do país, outra na perspectiva do transporte rodoviário de cargas com

uma ênfase empresarial e uma terceira mais específica aos caminhoneiros. Nesta última destaca-se a interdisciplinaridade através dos estudos realizados em diferentes áreas do conhecimento acadêmico, citando a utilização de pesquisas de pós-graduação em áreas do conhecimento como a Administração, Antropologia, Ciências Ambientais e da Saúde, Desenvolvimento Econômico, Engenharia, História e Psicologia.

Sobre a bibliografia tem de ser destacado o livro de Marcos Vinícios Vilaça (1987) que teve primeira edição ainda no ano de 1961 e é simbólico no seu título: “Em torno da Sociologia do Caminhão”, trazendo ainda um subtítulo esclarecedor: “Notas para um estudo das relações do caminhão e do motorista com a paisagem e o homem brasileiro, em geral, e nordestinos, em particular”. Tal obra analisa o peculiar “tipo humano” profissional motorista de caminhão surgido em tempo recente, numa perspectiva do motorista moldando-se ao caminhão e designando-o pelo termo “chofer de caminhão”, nome menos usado nos anos mais recentes. O autor abordou de forma pioneira a conformação e a identificação do motorista com o caminhão, tal abordagem que deve ser associada com a especialização e o tempo de permanência do contato entre o motorista e o seu caminhão na história profissional.

Outras obras são referência, citando-as com seus títulos como palavras chave: “Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990” de Moysés Moreira Santos (2007), “Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros” de Maria Luisa Scaramella (2004) e “Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: Histórias e memórias de caminhoneiros” de Ivani Rosa (2006). Faz-se ainda o destaque sobre que estes três estudos têm como uma das fontes nas suas pesquisas a realização de entrevistas com profissionais do setor que naquela época exerciam trabalho, abrangendo especialmente caminhoneiros do Paraná, São Paulo e Minas Gerais.

Tal definição regional sugere as intenções de se identificar alguns aspectos históricos gerais da profissão, ao que em seguida está indicado como os padrões da história profissional dos caminhoneiros brasileiros. Ao mesmo tempo, para determinadas condições, classificando-os em especializações, como para os motoristas do transporte urbano e os do transporte rodoviário. Este último sendo

definindo como um trabalhador que tem como algo permanente o seu deslocamento entre as diferentes regiões.

Na coleta documental foi um roteiro percorrido a Biblioteca Pública Pelotense e as análises em seus centenários dicionários da língua portuguesa, havendo assim a possibilidade da elaboração de uma nomenclatura em torno dos motoristas e suas atividades de trabalho. Do acervo em jornais da Biblioteca foram feitas consultas em um dos jornais locais que em 1990 noticiou a ocorrência de uma greve dos motoristas empregados de Pelotas/ RS.

Sobre as iniciativas políticas dos trabalhadores sindicalizados foi consultado o Núcleo de Documentação Histórica (NDH) da UFPel. Em sua documentação pode ser analisada fontes documentais em jornais que contém ações de alguns dos sindicatos dos trabalhadores empregados nos transportes rodoviários do Rio Grande do Sul. Bem como no NDH pode ser feita consulta em jornais editados pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Pelotas dos anos 1980 e 1990.

As visitas e os diálogos com alguns sindicalistas nas sedes do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Pelotas e do Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores Autônomos de Bens de Pelotas foram integrantes do processo de pesquisa, contribuindo para compreensões acerca das relações de trabalho e das especializações que envolvem esses motoristas. Do Sindicato dos autônomos podendo ser feita também consulta na Biblioteca que mantém em sua sede própria, em atas de reunião e seus estatutos.

Destaca-se o uso de uma ferramenta por demais moderna e contemporânea: a internet. Com as pesquisas na internet foram possíveis as leituras e análises de artigos científicos de revistas com edições eletrônicas, notadamente as da área das ciências da saúde, o acesso a artigos de opiniões e nas informações dos portais de sindicatos, federações e confederações. Destas organizações sindicais também o acesso a estudos e pesquisas, estatutos e “convenções coletivas de trabalho”.

Dessa ferramenta ainda se faz o destaque das consultas e análises nos acervos digitalizados de dissertações e teses de universidades brasileiras, que forneceram assim um diversificado conjunto de dados sobre as relações de trabalho

dos motoristas. Tendo como referência alguns sindicatos do Rio Grande do Sul e de São Paulo pode-se consultar via internet inúmeras fontes documentais das décadas de 1990 e 2000, como as convenções coletivas de trabalho, os dissídios coletivos, os acordos judiciais e “Tabela de Salários”.

A origem de uma das principais fontes pesquisadas está nas revistas de circulação nacional e de publicação impressa de forma periódica que são direcionadas ao transporte rodoviário de cargas. A utilização dessa documentação está condicionada a toda uma necessária análise crítica de situar a influência editorial dessa imprensa empresarial e de questionar a credibilidade das origens das informações usadas pelos editores, condições que assim contemplam a possibilidade das revistas como fontes para o conhecimento da história do trabalho dos caminhoneiros. (LUCA, 2010, p. 111).

No transporte rodoviário de cargas a revista *O Carreteiro* tem sido uma das maiores publicações que é direcionada também aos trabalhadores motoristas de caminhão, citando sua primeira edição do ano de 1970 e exemplificando com suas edições do ano de 2009 terem tiragens impressas mensais de cem mil exemplares. (O CARRETEIRO, 2009). Foram analisadas e citadas outras revistas, como *Caminhoneiro* e *Eu Rodo* com edições entre os anos de 1988 e 2002, a *5ª Roda em Revista* e a *Boléia a Revista do Caminhoneiro* com edições da década de 1980, também revistas editadas pela Confederação Nacional do Transporte das décadas de 1990 e 2000.

Tais revistas, em seu caráter de fontes, estão compreendidas a partir das interpretações das informações contidas em suas reportagens, divulgações, opiniões e pesquisas. Destaca-se as citações da revista *O Carreteiro* a partir de suas seções destinadas a publicação de cartas enviadas por motoristas, atuando assim como um canal de expressão desses trabalhadores, de modo que foram selecionadas algumas opiniões, reclamações e protestos a respeito do trabalho.

Além de serem órgãos de propaganda do transporte rodoviário de cargas em seus aspectos comerciais, econômicos e empresariais essas revistas são fontes de dados e opiniões sobre os rendimentos monetários, a organização dos empreendimentos, os problemas na realização dos serviços de transporte, sobre as tarifas, legislação, estradas e quanto à modernização do setor. Todas essas referências justificam tais revistas periódicas como fontes documentais passíveis,

com uma análise crítica, de serem utilizadas como evidências de processos, ocorrências, fenômenos e/ ou acontecimentos no tempo e espaço histórico.

A realização de entrevistas e a formação de uma documentação baseada nas fontes orais obtidas em sete entrevistas, na passagem entre elaborar o questionário roteiro, a presença e abordagem para a realização das entrevistas e as reflexões no transcrevê-las, foram atos geradores de conhecimentos sobre a temática direcionada ao trabalho dos caminhoneiros. Estão citadas assim sete entrevistas feitas em dois momentos do ano de 2011 em Santo Ângelo/ RS. Todas com prévio roteiro elaborado, tendo o caráter de serem intencionalmente produzidas e tendo em seu conteúdo informações sobre interrogações que então se buscava por esclarecer e/ ou responder. Houve dois roteiros utilizados nas entrevistas e ambos têm o conteúdo de questionar os motoristas sobre como tem se dado o trabalho, de modo que cada entrevistado afirmou suas opiniões e compreensões acerca de como o caminhoneiro está inserido nas relações de produção.

Dessas entrevistas se tem uma contraposição que buscou ser defendida durante toda a dissertação. Os entrevistados em palavras gerais quando se referiram aos caminhoneiros empregados os distinguiram entre os que tinham salário e os comissionados. Por salário definiram os de ganho monetário fixo, mensal, mais possíveis adicionais monetários e os comissionados como aqueles que ganhavam por viagem, por frete ou carga transportada.

A contraposição está em definir esses trabalhadores como sendo ambos assalariados, um com o salário por tempo e outro com o salário por peça. Defesa teórica esta devido a ambos terem mesma posição na divisão do trabalho, separados da propriedade dos meios de produção e por serem trabalhadores parciais quanto à divisão dos resultados da execução do trabalho.

Esses trabalhadores comissionados podem ainda serem situados como outra variante de assalariados através do que se tem designado como “salário por tarefa” ou “por metas”. (POCHMANN, 2003, p. 14). Estando aí a identificação de essa comissão ao mesmo tempo ter sido a condição histórica mais elementar da oferta de trabalho irregular e, quando da sua realização, ter tido uma expressiva extensão das horas das jornadas.

Os relatos ou as narrativas dos entrevistados surgiram assim como uma determinada compreensão que possuíam a partir da experiência de trabalho como caminhoneiros. Os sete entrevistados tinham exercício profissional compreendido entre os anos 1964 e 1995 para um caminhoneiro aposentado que foi entrevistado, e os demais variando entre início das suas atividades profissionais nos anos 1970 atuando até pelo menos o momento das entrevistas no ano de 2011. Desse modo todos estão considerados como formuladores autorais de conteúdo sobre o processo, dados ou fenômenos gerais do trabalho na profissão. Tal afirmação se justifica na anterior comentada equivalência enquanto veracidade e credibilidade dos diversos tipos de fontes pesquisadas.

No mais segue uma história com pretensão de ser precisa em distinguir quando da referência as dimensões conceituais, como a de que no capitalismo o trabalhador vende o uso de sua força de trabalho por determinado tempo. Por tal premissa se tem a busca de um rigor na escrita entre distinguir os motoristas de caminhão do transporte rodoviário como distintos daqueles do transporte urbano e aí também uma categoria primordial entre a precisão da referência ao conjunto dos motoristas de caminhão do transporte rodoviário ou se somente aos empregados ou aos autônomos.

Faz-se a advertência sobre as possibilidades de generalizações sobre os caminhoneiros em sua história, suas variantes quando somente aos caminhoneiros empregados, ou aos caminhoneiros autônomos, e mesmo se somente ao tipo de caminhão ou carga transportada. Identificações e fronteiras entre esses profissionais são questões bastante recorrentes nas entrelinhas do texto.

Uma das peculiaridades do estudo está em pretender ser uma escrita da história tendo em muito a discussão centrada nas últimas quatro décadas do Brasil, ou seja, ter um tempo cronológico recente. Algo assim por demais complicado no estudo da história, de modo que o presente e o passado dialogam de forma constante. Este diálogo entre presente e passado em uma análise histórica buscou ser preciso nas colocações, explicações e nos usos das categorias conceituais, nas descrições dos eventos, ocorrências e recorrências das relações de trabalho dos caminhoneiros. Esse diálogo pode assim ser situado como uma das variantes da interdisciplinaridade na formação do conhecimento.

Tais advertências se justificam na redação da escrita a partir do uso dos verbos, no presente e no passado, e os deslizes são responsabilidades do autor. Segue o primeiro capítulo que tem uma aparente contradição, pois no seu título tem o termo “formação histórica” e inicia sua primeira seção com a afirmação genérica de “que é o transporte rodoviário de cargas”.

1. Formação histórica do transporte rodoviário de cargas no Brasil

1.1: Que é o transporte rodoviário de cargas na economia e trabalho

Na economia o processo de trabalho dos transportes faz parte do setor da prestação de serviços e pode ser identificado com o ramo terciário. Sua definição pode ser feita com breve comparação entre os diversos modais que formam o sistema de transportes, pois partindo da seleção da categoria transporte rodoviário de cargas é feito recorte no conjunto desse setor econômico sendo delimitado a um modal do transporte terrestre que se exclui do ferroviário, do aquaviário e do aeroviário. Impõem da mesma forma diferenciação entre dois tipos de realização do trabalho enquanto funções do serviço, o transporte de cargas e o de passageiros.¹

O transporte rodoviário de cargas deve ser ainda compreendido com outra separação em relação ao segmento que é o transporte urbano de rota curta. Situa-se aí uma profissão em específico, a dos motoristas de caminhão ou caminhoneiros, como a responsável pelo trabalho de transportar as cargas com o uso dos caminhões nas viagens de rota longa e ou inter-regional, ou seja, o transporte rodoviário.

Nessa profissão está considerada uma distinção entre o motorista proletário e o motorista autônomo, ambos assim nominados considerando sua posição na divisão social do trabalho. Os motoristas proletários são assim chamados por sua condição enquanto motoristas empregados e separados da propriedade do meio de produção caminhão e que tem exercido seu trabalho em troca do salário por tempo

¹ Os conceitos de modais do transporte com referencial no uso institucional do Brasil. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2010). Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 19 out. 2010.

ou do salário por peça e por serem um tipo de operário gerador de mais valia extraída a partir do seu trabalho excedente.

Os motoristas autônomos estão assim identificados por terem se constituindo como aqueles trabalhadores por conta própria, compreendidos genericamente como aqueles que têm a posse de um caminhão e nele exercem o trabalho, também muitas vezes identificados como transportadores individuais. A realização de sua atividade profissional se dá enquanto um empreendedor que dispende da posse do caminhão oferta seu trabalho como prestador de serviços. Este tipo de motorista pode ser muitas vezes um motorista agregado ou terceirizado em relação às empresas que o contratam e que assim poderá haver um maior ou menor grau de formalidade quanto ao contrato ou vínculos de trabalho.

O empresário ou empregador é aquele que tendo a propriedade dos caminhões e por realizar a exploração da força de trabalho dos seus motoristas empregados completa a divisão do trabalho nesse setor da economia constituindo-se como a classe social capitalista. Esse patrão é assim o que detém o tipo da empresa de transporte rodoviário de cargas e sua existência tem de ser situada em relação à exploração do trabalho dos motoristas empregados. Considerado como um empreendedor esse tipo de empresário se diferencia dos motoristas autônomos, dentre outras situações, por não ser propriamente o motorista, ou seja, o trabalhador.

Com essa classificação considera-se que os motoristas empregados são aqueles que formam vínculos de trabalho com alguma empresa de transporte rodoviário de cargas, podendo estar na condição de trabalho formal quando da existência do contrato de trabalho ou na informalidade quando suas condições de trabalho não estiverem de acordo com o estabelecido na legislação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Tanto o trabalho formal como o informal caracterizam esse motorista como um assalariado que tem na venda da sua força de trabalho sua condição de trabalhador.

Tais condições têm de ser situadas também em relação às cargas e em suas negociações enquanto contratação e/ ou afretamento, pois tornaram em linhas gerais o tipo empresa de transporte rodoviário de cargas e os motoristas autônomos como concorrentes em obter essas cargas para a realização do serviço e ganho do frete.

Na relação motorista e caminhão, enquanto veículo com diferentes modelos, tamanho e capacidade, tipos de carga transportada, distâncias entre origem e destino das cargas se configuram alguns aspectos da jornada de trabalho e esse trabalho está situado a partir de determinadas relações de trabalho que são desenvolvidas a partir de acordos, negociações ou imposições dos contratantes aos motoristas.

Todas essas considerações com referência de se compreender que o transporte rodoviário de cargas através das suas ações nos diversos tipos de empreendimentos e relações comerciais é formado em uma composição diferenciada de operários, funcionários, administradores, gerentes, secretários e outros além dos motoristas dos caminhões.

Dessa conformação histórica surge a compreensão de que os trabalhadores desse setor da economia devem ser contextualizados em um determinado período do desenvolvimento social, ou seja, só podem ser pensados a partir da existência do moderno veículo caminhão. Assim o transporte rodoviário de cargas é compreendido como um dos expoentes da indústria automobilística e da indústria petrolífera, um setor da economia e sua atividade profissional localizados de forma genérica como surgidos junto com o século XX. O seu aparecimento deve estar inserido no processo brasileiro de consolidação do capitalismo, enfatizando que o grande desenvolvimento do transporte rodoviário, que assumiu a supremacia diante dos outros modais, coincidiu com o tempo da industrialização e urbanização, marcando assim a contemporaneidade do país.

1.2: Panorama sobre estradas e meios de transporte

A formação do Brasil foi caracterizada, entre outros elementos, pela existência de grande isolamento entre suas regiões. O surgimento do Brasil na época do colonialismo em um contexto mundial da acumulação primitiva de capital deve ser ressaltado. O modo como foi formada sua estrutura econômica fundamentada na grande propriedade rural de produção em monocultura e voltada

para a exportação são questões da configuração do desenvolvimento que levou a falta de maior unidade e comunicações entre suas regiões.

O contexto brasileiro de uma economia fundamentada no trabalho escravo no período entre os séculos XVI até as décadas finais do século XIX foi fator determinante para a fragmentação no referente às vias de ligação, na ocupação territorial ou nas relações econômicas. Dessa forma houve um mercado de consumo bastante restrito, seja no desenvolvimento de atividades produtivas assentadas em uma diversificação de mercadorias para objetivos de trocas comerciais ou na restrita composição de classes sociais que poderiam manter padrões de consumo.

No século XIX, se utilizando do caso do Rio Grande do Sul, um meio de transporte de importância em sua utilização foram as “carretas” de tração animal. Osório Figueiredo (2000, p. 72) indica que foram utilizadas em regiões do atual Rio Grande do Sul desde a época colonial e que este tipo de veículo teve uso nas reduções jesuítico missionárias, o que sugere pelo menos a partir do século XVII e utilização em centros urbanos como Rio Grande e Rio Pardo, ambos fundados no século XVIII.² O autor considera que coube ao trabalho dos tropeiros e desses carreteiros a criação das primeiras estradas na região.

No século XIX grande inovação tecnológica aos meios de transporte foi a criação do sistema ferroviário e sua aplicação representou avanços em capacidade de carga a ser transportada, maior velocidade, possibilidade de atingir grandes distâncias e na redução dos custos do serviço de transporte. A primeira ferrovia do Brasil passou a funcionar no ano de 1854 ligando a cidade do Rio de Janeiro ao seu interior provincial.³

Em geral o sistema ferroviário realizou a ligação de regiões com produção agrícola para as cidades portuárias, ou seja, foi construído para viabilizar a exportação de produtos primários com maior eficiência econômica. Deve ser ressaltado que a construção das ferrovias não se deu por uma orientação de

² O autor designa “carreteiro” como o condutor da carreta e considera este como uma profissão. (FIGUEIREDO, 2000, p. 39). Na obra descreve características da evolução desse meio de transporte, o aprimoramento de materiais utilizados em sua construção, o uso de bois como meios de tração e também uma compreensão de um desenvolvimento econômico a partir das especializações profissionais no processo de construção das carretas e nas oficinas de manutenção.

³ “A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes [...] era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia”. (HOBSBAWM, 2000, p. 61).

integração política nacional, apenas em serem corredores de exportação e de serem formadas por empresas concessionárias provenientes dos investimentos de um capital internacional.⁴

Nas primeiras décadas do século XX limitações desse modal eram as poucas ferrovias para atender a crescente demanda por transportes, por estarem concentrados nas regiões Sul e Sudeste principalmente, ter seus equipamentos de infra-estrutura e trens defasados, antigos ou obsoletos ou ainda em pequena quantidade numérica. Além das ferrovias terem bitolas diferenciadas nos trilhos, impedindo assim a interligação regional.

Nesse contexto brasileiro o modal rodoviário quando de seu surgimento passou a ser de grande alternativa econômica para os transportes de cargas e passageiros. Maior eficiência, rapidez, menores custos nos investimentos e manutenção, inovação tecnológica e maior flexibilidade no emprego da força de trabalho foram algumas das vantagens no rápido crescimento do transporte com os caminhões.

Deve ser destacado nesse modal rodoviário o aspecto de ter havido no decorrer das suas décadas a coexistência dos trabalhadores autônomos e das empresas de transporte rodoviário de cargas, potencializando a concorrência no mercado das cargas. Também ao significado do empreendimento rodoviário no contexto internacional da época automobilística e da indústria petrolífera, bem como na opção de política econômica que o Brasil realizou em priorizar esse modal, manifestado nos discursos da ineficiência e dos ramais antieconômicos das ferrovias. Essas questões acabam por referendar a opção em priorizar o setor rodoviário que assumia um expoente da modernização apoiado pelos setores governamentais e empresariais.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1990, p. 65) no ano de 1955 a rede rodoviária nacional com pavimentação tinha uma extensão de pouco mais de três mil quilômetros e em 1970 constituía extensão de mais de 49 mil quilômetros. No ano de 1990 a extensão total das rodovias brasileiras pavimentadas era de pouco mais de 139 mil quilômetros (GEIPOT, 1993, p. 277) e no ano de 2005

⁴ Ferrovias, café e Primeira República se interligam nessa época brasileira. Em 1930 o país possuía cerca de 32 mil Km de “rede ferroviária em tráfego” e em 1985 pouco mais de 29 mil Km. (IBGE, 1990, p. 457). No ano de 2005 eram 29.798 Km. (CNT, 2005). Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

cerca de 173 mil quilômetros, considerando neste último ano o conjunto das rodovias federais e estaduais. (ANTT, 2005, p. 19).

Na década de 1970 o país consolidou as ligações integrando o território nacional com o destaque de que o mapa do traçado tinha como foco central a ligação das regiões industrializadas de São Paulo e Rio de Janeiro com o restante do país, principalmente o Sul e Nordeste. Porém permaneceu grande porcentagem das estradas sem a infra-estrutura de uma efetiva e eficiente construção rodoviária, sendo que em 1985 cerca de 8% em relação a todas as rodovias do país eram pavimentadas do total de 1.426.921 km existentes (IBGE, 1990, p. 465) e no ano de 2000 a partir de dados da ANTT cerca de 12% eram pavimentadas de um total de 1.579.109 km.⁵

Nos anos 1970 o Brasil fabricava a maior parcela dos veículos utilizados, bem como o transporte rodoviário realizava desde os anos 1950 a maioria do transporte das mercadorias e passageiros transportados. Todas essas condições situando ponderação de Geraldo Vianna (2007) do que seria o “mito” de o país ter a necessária infra-estrutura rodoviária, sendo esta bastante aquém do necessário ainda no século XXI.

Um panorama do transporte rodoviário de cargas pode ser vislumbrado através da quantidade de caminhões e assim relativamente uma contagem dos seus motoristas, de modo que uma população profissional pode ser identificada em meio ao trabalho e economia brasileiros.

Segundo o IBGE a frota nacional de “caminhões” cadastrados no ano de 1927 era de 1.600, no ano de 1950 de 10.966, em 1970 era de 384.346 e no ano de 1985 foi de 972.961 veículos.⁶ A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) informa na tabela da “Frota Nacional de Veículos Automotores” que no ano de 2000 com a designação de “Veículos de Carga” havia a quantidade de 1.775.032 veículos movidos com o combustível diesel, que era o predominante

⁵ (ANTT, 2005). Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 11 fev. 2011.

⁶ A tabela “Frota nacional de veículos cadastrados 1927–85” define quatro tipos: Automóveis, Ônibus, Caminhões e Outros, sendo que este último contempla veículos “comerciais leves”. (IBGE, 1990, p. 466). Em comparação com Josef Barat (1978, p. 355) que faz indicação de quantidade de caminhões para os anos 1960–1972 são apresentados números diferenciados, porém com mesma indicação de ter havido acentuado crescimento numérico no período.

utilizado pelos caminhões.⁷ A Confederação Nacional do Transporte em sua “Pesquisa Rodoviária CNT 2005” indicou existência na “Frota de Veículos” a totalidade de 1.940.751 caminhões, tal número somando os índices da distinção “Caminhão” e “Cavalo Mecânico” feito pela Confederação.⁸

Esses números embora não os considerando de modo absoluto apresentam um panorama da quantidade de trabalhadores motoristas de caminhão para o Brasil, partindo da perspectiva generalizante da distribuição de um motorista para cada caminhão, não considerando existência de uma frota excedente de caminhões ou de desemprego, destacando-se a importância quantitativa que a profissão passou a ter para o conjunto da economia e dos trabalhadores do país.⁹ Importância também percebida nos anos 1970 com a concentração em mais de 70% de todos os deslocamentos de cargas do país nesse modal e nos anos 2000 cerca de 60%.

A esses números citados deve ser considerado que eram os caminhões com o registro legalizado, ponderando que muitos que atuaram no transporte em uma condição informal ou sem registro deveriam acrescer às quantidades indicadas. Bem como avaliando que tais números não fazem a distinção entre ser um transporte urbano de rota curta em relação a um transporte rodoviário que tem a característica das maiores distâncias nas cargas transportadas durante as jornadas de trabalho.

A condição das estradas traz indicação de circunstâncias do transporte rodoviário de cargas em relação às condições de trabalho dos motoristas. O trabalhar dirigindo, o trafegar e o conduzir o veículo são estabelecidos em um contato permanente com o trânsito diverso de veículos e com as condições da infraestrutura rodoviária, podendo ser enfático conceber que as precárias condições do tráfego em muitas das rodovias do país foi tornada item das reivindicações políticas tanto dos empresários como dos motoristas, passando a haver cobrança por melhores estradas notadamente a partir dos anos 1980. (SANTOS, 2007; ZIEGLER e RUSSO, 1989).

⁷ Segundo o GEIPOT (2000) por “Veículo de Carga” estão definidas três categorias divididas pelos combustíveis gasolina, álcool e diesel somando a totalidade de 1 836 203 veículos. Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br>>. Acesso em: 12 ago. 2010.

⁸ O “Cavalo Mecânico” pressupõe ser o caminhão engatado a um reboque e/ ou semi-reboque. (CNT, 2011). “Informações”: “Boletins”. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

⁹ Maria Luisa Scaramella (2004, p. 6) por outras fontes indica que em 1985 havia cerca de 979 mil “veículos de carga” e em 1995 eram cerca 1.390 mil.

As rodovias tem sido nas últimas décadas da história do Brasil o meio principal de tráfego de veículos, passageiros e mercadorias e tal deve ser compreendido na dependência econômica que o país passou a ter em relação ao transporte rodoviário de cargas, dada a concentração do volume dos transportes no modal.

1.3: Formação institucional no transporte rodoviário

Os planejamentos dos transportes a partir da segunda metade do século XIX brasileiro tiveram um privilégio para a expansão do modal ferroviário. No período republicano prática institucional mantida foram as concessões feitas pelo Estado brasileiro para a iniciativa de empresas privadas.

Uma questão a ressaltar dessa época está em conceber que as empresas ferroviárias que passaram a se constituir tiveram, junto a sua inovação tecnológica e modernização econômica, a coexistência por décadas com o regime de trabalho escravo vigente em diferentes setores da economia do país. Tais empresas tiveram funcionários e empregados assalariados, constituindo-se assim como modernas empresas capitalistas.

Nas primeiras décadas do século XX as empresas ferroviárias ofertavam seus serviços em condições precárias, sendo isto motivador para a política governamental de encampação, como a do governo do Rio Grande do Sul que em 1920 criou a Viação Férrea o Rio Grande do Sul (VFRGS). Em 1957 com a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) as estradas de ferro do país em sua maioria passaram a ter administração pública, assim característica geral da formação da modalidade ferroviária foi inicialmente o controle pela iniciativa privada e a posterior gradativa aquisição por parte do Estado das diversas empresas ferroviárias.

Na década de 1990 foi realizado o processo de privatização do sistema ferroviário nacional e a iniciativa privada passou novamente a administrar esse transporte sob a forma de concessão, passando a ser realizado exclusivamente o

transporte de cargas. Oswaldo Lima Neto (2001, p. 427) sugere um “retorno ao passado” quando destas privatizações, pois a forma consolidada durante a monarquia para os transportes ferroviários e aquaviários tinha sido também a concessão dos serviços para empresas de iniciativa privada.

No século XX consolidou-se o uso do automóvel como um dos principais meios de transporte e o Brasil foi marcado com a passagem ao predomínio dos transportes no modal rodoviário, tanto de passageiros como de cargas. Marcante também a formação de uma cultura do automóvel consolidada no pós década de 1940, tendo dentre outros destaques o uso veicular particular, constituindo-se assim como um impulsionador da expansão rodoviária.

O Estado de São Paulo foi um dos pioneiros no avanço rodoviário, sendo destaque nacional na construção de estradas de rodagem, se constituindo como principal centro econômico em realizar a aquisição desses veículos. Como exemplos do pioneirismo podem ser referenciados a realização do I Congresso Nacional de Estradas de Rodagem em 1916 ou o I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem em 1917.

Em um contexto nacional deve ser ressaltada a formação de associações, como o Automóvel Club Paulista, que em 1907 foi transformado no Automóvel Club do Brasil. Esta foi entidade que atuou na divulgação e por uma regulamentação do “rodoviarismo” e resultado de suas ações pode ser referenciado no que deve ser uma das “primeiras regras de trânsito no País” com “o Regulamento para a circulação internacional de automóveis no território brasileiro e para a segurança do trânsito e polícia das estradas de rodagem” que foi aprovado em 1928.

De acordo com essa legislação o Automóvel Club do Brasil assumiu a responsabilidade perante o Ministério de Viação e Obras Públicas da “expedição de certificados para circulação de veículos em todo o País”. A importância desse tipo de associação é destacada por ter sido agente na reivindicação da modernização institucional e atuado com estudos e divulgação dos pretensos benefícios do transporte rodoviário enquanto categoria econômica.

O Automóvel Club do Brasil reunido em 1932 com o Clube de Engenharia e técnicos do Ministério da Viação pautaram a criação de um “Departamento Nacional de Estradas de Rodagem”, algo efetivado em 1937. Ou como uma das

reivindicações surgida do VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem realizado em 1939 no Rio de Janeiro referente à “tributação” no setor rodoviário e disso surgindo regulamentação em lei. (LIMA NETO, 2001, p. 177-228).

Das breves descrições se ressalta que os setores ligados aos empreendimentos rodoviários tanto no uso do automóvel como meio particular de locomoção ou do transporte coletivo de passageiros e de cargas tiveram em suas pautas o empenho na cobrança de o Estado ofertar a infra-estrutura rodoviária. Nas décadas posteriores se efetivou a construção e conservação de rodovias pelo gerenciamento estatal sempre sendo pendente e motivo de constantes reformulações as formas de tributação e arrecadação fiscal para os investimentos públicos.

O transporte rodoviário de cargas tem a peculiaridade de ter sido formado no fundamental a partir de empreendimentos privados e nas condições da livre concorrência do mercado. Ao poder de Estado coube a arrecadação fiscal e a oferta da infra-estrutura em rodovias e situação a citar é que a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos têm mantido sob sua posse caminhões no serviço de transporte e sendo uma “empresa pública” os motoristas tem de ser funcionários públicos.¹⁰

O rodoviarismo teve grande impulso institucional a partir de iniciativas do período governamental do presidente nacional Washington Luís (1926-1930). Segundo o Plano de Viação Nacional (1962, p. 09) no ano de 1927 surgiu o Plano Catrambi, o Plano Geral para a base da Rede Rodoviária do Brasil, o Plano Rodoviário do Brasil, também a definição das categorias de Estradas Federais e Estaduais. Ainda neste ano foi criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem.¹¹

O Plano Geral de Viação Nacional de 1934 foi o primeiro projeto aprovado por órgãos oficiais do governo e continha planejamento detalhado de rodovias buscando a interligação territorial de todo o país, contendo um caráter multimodal, porém

¹⁰ No portal dos Correios em seus “Principais Números” consta que a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos possuía uma “Frota” entre “motocicletas, veículos leves e pesados” de 17.057 veículos. E segundo seu Estatuto de 2011 o “regime jurídico do pessoal” é o da Consolidação das Leis do Trabalho. Os veículos pesados devem ser os caminhões e deveriam ser conduzidos no transporte urbano ou no transporte rodoviário. (ECT, 2012). Disponível em: <<http://www.correios.com.br>>. Acesso em: 03 fev. 2012.

¹¹ (DNIT, s/ d). Disponível em: <<https://gestao.dnit.gov.br>>. Acesso em: 04 ago. 2010.

apontando a futura primazia para o desenvolvimento no transporte rodoviário. O Plano Rodoviário Nacional de 1944 foi aprovado pelo governo e foi o primeiro com iniciativa específica ao sistema rodoviário.¹²

Os anos 1930 são significativos ao transporte rodoviário contendo a viragem da política estatal de preferência ao setor. A adoção de um planejamento com aplicação mais efetiva aos transportes do país combinou-se temporalmente com a expansão da industrialização, do crescimento das demandas por serviços urbanos e na rápida expansão do mercado de consumo, juntos no contexto na maior intervenção do Estado na economia.

Nesse contexto que se abriu de incentivos prioritários ao sistema de transportes rodoviários foram surgindo órgãos estatais com funções voltadas a ele, como o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem criado em 1937. Moysés Moreira Santos (2007, p. 18) cita a reorganização do DNER e a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) em 1945 para construção, conservação e melhoria das estradas de rodagem. Este “Fundo” concentrava os recursos vindos do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes e foram complementados pela Taxa Rodoviária Única (TRU) de 1969 e pelo Imposto sobre o Transporte Rodoviário em 1967 para passageiros e em 1975 para o setor da carga. A Constituição de 1988 definiu a transferência da TRU (de âmbito nacional) para o IPVA (de âmbito estadual) e extinguiu o financiamento oriundo do FRN e em substituição a foi criada em 2001 a Contribuição sobre Intervenção do Domínio Econômico para financiar a infra-estrutura dos transportes. (SANTOS, 2007, p. 25).

No desenvolvimento desse setor da economia se destacou o Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1956–1961) que definiu os transportes como um dos meios fundamentais para o desenvolvimento industrial brasileiro, localizando naqueles anos o início da fabricação dos veículos automotores no país associada aos investimentos do capital internacional. Em todo esse contexto houve ainda a aprovação de um Plano de Viação Nacional em 1964 e um posterior em 1970, situando-os já em época do predomínio do transporte rodoviário.¹³

¹² Houve outros planos com aprovação pelas instâncias governamentais como o Plano Nacional de Viação de 1946. (PLANO DE VIAÇÃO NACIONAL, 1962, p. 09).

¹³ Segundo o DNIT (2010) há o “Plano Nacional de Viação” instituído em 1973 e ainda em vigência. Disponível em: <<https://gestao.dnit.gov.br>>. Acesso em: 04 ago. 2010.

O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (1976, p. 285-292) identificava na década de 1970 a falta de uma “tutela legal para o transporte rodoviário de bens, mercadorias e materiais”. Identificou necessária elaboração de um “tratamento jurídico da matéria”, fundamentado no desequilíbrio que havia entre oferta e demanda e a respeito da “padronização de documentos” operacionais, da fiscalização com uma “disciplina tarifária”, sobre as “linhas regulares”, veículos e equipamentos.

O DNER defendeu “regulamentação” que deveria “respeitar a tradicionalidade de operação, reconhecendo interesses legítimos de empresas e carreteiros”. Tais condicionantes junto ao que foi identificado como um dos “problemas” do transporte rodoviário de cargas: o “regime de trabalho prejudicial à saúde de carreteiros e motoristas e à segurança nas estradas, em virtude da falta de tutela legal, regulamentar e fiscalização decorrente”. Estas condições parecem ser identificadas em ações da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT) que em 2011 ainda estava por reivindicar uma “Regulamentação da profissão de motorista”.¹⁴

A revista *Caminhoneiro* em 2002 comentou declaração de Geraldo Aguiar de Brito Vianna, o então presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC), de que havia dificuldades em renovação da frota, que as montadoras elevavam o preço dos caminhões, de ter havido aumento de custos em pedágio, combustível e seguros, de que os financiamentos deveriam ser mais acessíveis e que existiam dificuldades operacionais devido aos fretes baixos. Todas essas condições como integrantes do transporte rodoviário de cargas e submetidos em uma “competitividade selvagem” que, segundo Vianna, precisaria “de regras bem definidas para acabar com a atual situação, que parece mais uma terra sem lei”. (NTC quer regras para o jogo, CAMINHONEIRO, 2002, p.16).

Moysés Moreira Santos (2007, p. 02) afirma que a partir da década de 1990 “mudanças institucionais procuraram construir um novo marco regulatório para o segmento”, substituindo o até então vigente na década de 1980. O autor considerou que as empresas do setor do transporte rodoviário de cargas buscaram se modernizar nas iniciativas de diminuição de custos, novas formas de gestão,

¹⁴ (CNTTT, 2011). Disponível em: <<http://www.cnttt.org.br>>. Acesso em: 21 out. 2011.

terceirização e/ o uso da multimodalidade e que em lugar da tradicional empresa de transporte rodoviário de cargas surgiu o “operador logístico”.

No contexto das relações econômicas e de trabalho foi aplicado pelo Estado um novo modelo de intervenção pública a partir da formação de agências reguladoras e a privatização de rodovias. A atuação do DNER foi substituída pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT).¹⁵

Outros aspectos conjunturais que tiveram influência no transporte rodoviário de cargas devem ser ressaltados, como a reorganização da arrecadação fiscal que na década de 1980 se mostrou insuficiente para a demanda ocasionando a gradativa piora na qualidade das rodovias com a falta de investimentos. Tal situação passando a ser uma das justificativas dos governantes de então para as privatizações de rodovias, notadamente na década de 1990.

Aspectos conjunturais foram ainda a crise dos preços do petróleo na década de 1970, década em que o país ainda dependia de importações dessa matéria-prima, a crise econômica que perdurou na década de 1980 e a opção pela maior internacionalização da economia e suas recessões que na década de 1990 foram efetivadas com as políticas neoliberais.

Em tais condições se produziram novas formas de organização ao transporte rodoviário de cargas, seja na relação com a reorganização institucional ou na modernização empresarial, com a ampliação de um Transporte Rodoviário Internacional de Cargas ou no uso do transporte multimodal, condições mais notáveis a partir dos anos 1990. De modo que todas estas questões ainda mantiveram a falta de uma efetiva regulamentação e/ ou formalização no setor.

¹⁵ (BRASIL, Lei n. 10.233 de 2001). Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

1.4: Motorista de caminhão, caminhoneiro e carreteiro

O caminhão passou a ser uma nova máquina utilizada como alternativa no transporte em estradas de rodagem notadamente a partir dos anos 1900. Inovação técnica e desenvolvimento tecnológico o acompanham, sendo um dos elementos da era industrial automobilística e petrolífera.¹⁶ É um dos modernos veículos rodoviários para o transporte de cargas e no Brasil em suas origens tanto realizou o transporte de passageiros como de mercadorias. (ZIEGLER e RUSSO, 1989, p. 49).

Na “Classificação Brasileira de Ocupações” (CBO) do Ministério do Trabalho e Emprego do ano de 2002 designações dadas ao profissional que conduz ou dirige o caminhão são equivalentes nos nomes de “motorista de caminhão”, “caminhoneiro” ou “carreteiro”.¹⁷ Com base na consulta em dicionários da língua portuguesa editados nos anos de 1878,¹⁸ 1899,¹⁹ 1925,²⁰ 1950,²¹ 1956²², 1975²³ e 2004, somente este último dicionário indica a palavra “caminhoneiro” e designa-o como um termo abrigado que define o profissional “motorista que dirige caminhão”. (FERREIRA, 2004, p. 377).

Dessa consulta de dicionários “motorista” é palavra que passou a constar a partir da edição de 1925 como sendo aquele que “dirige um motor”²⁴ e com a edição de 1950 complementada com “condutor de qualquer veículo de tração mecânica”²⁵ em uma equivalência com todos os condutores de veículos automotores ou associado e equiparado a “chofer”. (FERREIRA, 2004, p. 1366).

Pode ser assim relativizado que designa um profissional e seu tipo de atividade de trabalho surgido junto com o século XX e que se formou com peculiaridades como ter ofícios que se diferenciam pelos tipos de veículos e função

¹⁶ A Scania como uma das grandes fabricantes mundial de caminhões passou a fabricá-los em 1902. (SCANIA completa 100 anos de atividades, O CARRETEIRO, 1991, p. 17).

¹⁷ (CBO, 2010). “Grande Grupo Trabalhadores da Produção de Bens e Serviços Industriais”. Disponível em: <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 06 out. 2010

¹⁸ (LACERDA, 1878).

¹⁹ (FIGUEIREDO, 1899).

²⁰ (FIGUEIREDO, 1925).

²¹ (LUZ, 1950).

²² (FERNANDES, 1956).

²³ (FERREIRA, 1975).

²⁴ Candido de Figueiredo (1925, v. 2. p. 215) também associa a “motorneiro” que é definido como aquele “empregado que dirige o bonde”.

²⁵ (LUZ, 1950, p. 368).

do serviço, formando assim uma grande categoria dos motoristas de caminhão, ônibus ou táxi. Dessa forma, caminhoneiro indica uma profissão bem definida enquanto divisão do trabalho e trabalhadores na história brasileira.

Existe assim uma perspectiva de modernização com esses meios de transporte, os veículos automotores como exemplo da inovação técnica e mais estrito aos caminhões a capacidade, quantidade, distâncias, velocidade e outros qualitativos em comparação aos meios de transporte que o antecederam.

Na divisão do trabalho ou se constituíram como assalariados em uma “condição proletária” na prestação de serviços como empregados ou se tornaram os caminhoneiros autônomos. Esta “condição proletária” é definida como relação de trabalho assalariado e em uma oposição entre “trabalhadores” e “empregadores” em que os proprietários e suas empresas de transporte rodoviário de cargas não podem ser definidos como tendo a mesma condição social dos “trabalhadores” quando em relação ao trabalho dos motoristas empregados e dos motoristas autônomos. (HOBBSAWM, 2005, p. 88).

O termo “carreteiro” consta nos dicionários referenciados desde aquele do ano de 1878 definindo o trabalhador que conduz ou dirige “carreta”. A partir da edição de 1899 é ampliado à designação de aquele que faz “carretos” e com a edição de 1975 surge uma variação mantida na edição de 2004 de dimensão maior quando designa o carreteiro como “proprietário de caminhão que efetua transporte de cargas para terceiros” ou como o “transportador rodoviário de cargas”. (FERREIRA, 1975, p. 288).

O fator ser “proprietário” de caminhão expõe uma divisão central nas relações de produção, partindo do entendimento de que tem havido no transporte rodoviário de cargas do Brasil agentes centrais enquanto divisão do trabalho, o motorista autônomo proprietário de seu caminhão, o capitalista dono de caminhões e os motoristas de emprego assalariado.

Uma situação diversa ocorre quando Osório Figueiredo (2000, p. 39) designa carreteiro como um “condutor” de carreta de tração animal ainda do século XIX enquanto um empreendedor carreteiro poderia ter sido um “dono de uma frota de carretas”. Sendo assim o termo carreteiro que tem um uso de mais longa data

passou a ter uma nova e variante denominação como a dada para o motorista de caminhão. (FIGUEIREDO, 2000, p. 71).

“Carreta” foi definida nas edições dos dicionários do período 1878-2004 como veículos ao transporte de cargas em geral, ambas com rodas e força de tração manual ou animal. Carreteiro desse modo é nome mais antigo que o transporte rodoviário e muitos que participavam em tal atividade de conduzir veículos podem ter empreendido nesse novo ramo da economia. É o que parece significar da afirmação de Oswaldo Lima Neto (2001, p. 264) quando indica o que foi uma “primeira organização dos transportadores de carga” em 1916 com a criação do “Centro de Proprietários de Caminhões e Carroças do Rio de Janeiro”. Ainda outra aplicação do termo carreteiro ocorre com a associação com o ato de fazer “carretos”, que deve ser entendida como a atividade do serviço de transportar, cobrar e receber o frete por algum tipo de carga transportada.

Carreteiro e caminhoneiro podem ser termos associados um ao outro que passaram a designar o mesmo profissional motorista. São duas palavras que tem derivação do próprio caminhão, pois “caminhão carreta” é designação que qualifica o tipo “cavalo mecânico”, sendo o próprio caminhão engatado num reboque e/ ou semi-reboque em que estes dois últimos são conhecidos como carreta. Ou também carreta como termo utilizado genericamente para designar a “carroceria”, que é o instrumento que comporta a carga.

Carreteiro é de uso bastante popular, inclusive institucional, para designar o motorista de caminhão, porém pode ser mais restrito em relação ao motorista do tipo de “caminhão carreta” em comparação com um motorista de “caminhão simples”.²⁶ É uma classificação na profissão que se distingue na variação de ofícios para o motorista, entre o dirigir um caminhão com diferente tamanho, potência para quantidade de carga, tipo de carga, preço salarial ou como em viagens de maior ou menor distância entre carga e descarga.²⁷

A “Tabela de Salários do Setor de Carga” do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Pelotas do ano de 2002 diferencia os preços salariais em

²⁶ O caminhão simples é composto de uma unidade, conhecido também como caminhão “toco” ou “truck”.

²⁷ Aqui podendo ser associado que o motorista de caminhão do transporte urbano geralmente trabalharia com o tipo “caminhão simples”.

categorias como “Motorista Carreta” e “Motorista Truck”.²⁸ A “Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas” no Estado do Piauí de 2002 diferencia os salários entre o do “Motorista de caminhão até 13 toneladas” e o do “Motorista carreteiro”. Exemplos também são a “Convenção Coletiva de Trabalho Transporte Rodoviário de Cargas de São José do Rio Preto e Região” de 2005 que diferencia o “Motorista carreteiro” de um “Motorista comum” ou a “Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga de São Paulo e região” de 2005 diferenciando “Motorista de carreta”, “Motorista”, “Motorista de bimião” e “Motorista de tremião”. (SANTOS, 2007, p. 175-176).

Dessas situações se enfatiza a existência de três agentes centrais na divisão do trabalho do transporte rodoviário de cargas. A nomenclatura profissional, enquanto fazer o trabalho, para motoristas, caminhoneiros ou carreteiros deve ser concebida como restrita aos trabalhadores, ou seja, os motoristas autônomos e os motoristas empregados.

1.5: Caminhões e empreendedores no transporte de cargas

No dicionário da língua portuguesa editado em 1899 consta “caminhão” como um termo abrigado que define um “carro de carga com quatro rodas e almofada”. (FIGUEIREDO, 1899, p. 237). As edições dos anos de 1925, 1950, 1956, 1975 e 2004 o qualificam como veículo para transporte de carga. Nas edições de 1899, 1925 e 1956 há perspectiva de “caminhão” como sendo termo usado no Brasil e de ser originado de “camião”.

O caminhão pode ser comparado como uma evolução da “carreta”, esta concebida como um veículo de rodas para transporte de cargas tendo sido muitas vezes unida a uma força de tração. Desse modo pertinente é a identificação de Osório Figueiredo (2000, p. 115) de que do trabalho dos carreteiros ainda do Brasil monárquico houve o surgimento do que foi uma especialização na economia com as “empresas de transporte”.

²⁸ (TABELA de salários do Setor de Carga, STTRP, 2002). Disponível em: <<http://www.sttrpelotas.com>>. Acesso em: 27 jan. 2011.

No regime econômico prevalecente no Brasil do século XIX os carreiros enquanto possibilidade de serem trabalhadores livres podem ser qualificados como empreendedores e aos que atuaram nas primeiras décadas dos anos 1900 e se modernizaram na economia dos transportes devem ter se sofisticado com a aquisição de caminhões, residindo aí a qualificação dada como sendo carreiros.

O caminhão como um veículo específico ao transporte de cargas tem uma determinada capacidade e especialização marcadas no desenvolvimento tecnológico. Na década de 1920 podiam transportar pouco mais de uma tonelada, os FNM de fabricação nacional da década de 1950 podiam carregar mais de dez toneladas e o modelo de caminhão bitrem dos anos 2000 pode transportar mais de sessenta toneladas de carga por viagem. (ZIEGLER e RUSSO, 1989, p. 44).

Tal perspectiva está associada com a noção da evolução dos modelos dos caminhões em que um caminhão simples é composto de uma unidade e um caminhão carreta pressupõe pelo menos cavalo mecânico e reboque tendo geralmente cinco ou seis eixos na sua composição. Uma distinção mais recente é em relação ao bitrem que são pelo menos três composições e sete eixos. Tais variações influem assim nas capacidades de carga de acordo com os modelos e o tipo de carga para o transporte e nas condições de trabalho, seja em produtividade, intensidade, periculosidade, segurança ou ganho monetário.²⁹

O Anuário Estatístico do Transporte Terrestre (ANTT, 2005) em seu “Glossário dos Transportes Terrestres – Versão Resumida” define por “caminhão” aquele veículo para transporte de cargas de mais de 1,5 toneladas. Esta situação torna-se de importância para distinguir entre o que deveria ser um “caminhão” em comparação aos seus “Veículos comerciais leves”. De tal forma que estes últimos também podem ser os utilizados como veículos rodoviários no transporte de cargas.³⁰

O Anuário Estatístico do Transporte Terrestre (ANTT, 2005, p. 27) nos seus tipos de “Veículos” tem a “Classe” que traz indicação de todos os veículos automotores. Esta “Classe” está dividida entre os “Veículos de passeio”, “Veículos comerciais leves”, “Veículos de transporte coletivo” e “Veículos de transporte de carga”. Estes últimos são os caminhões e estão diferenciados entre “Caminhão

²⁹ Também o “rodotrem” ou “treminhão” composto por nove eixos.

³⁰ (ANTT, 2005). Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 11 fev. 2011.

Leve”, “Médio”, “Semipesado”, “Pesado” e “Superpesado” com cada um diferindo em tamanho, conforto, potência, capacidade de carga ou na condição do trabalho do seu condutor ou operador.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres em seu portal da internet em 2011 na seção “Transporte de Cargas” em suas respostas para as “Perguntas Frequentes” sobre o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) que foi instituído por Lei de 2001 traz definição sobre o exercício da atividade econômica do “transporte rodoviário de cargas” afirmando que deveriam ser registrados “todos os veículos de carga que executem transporte rodoviário de carga” com “capacidade de carga útil igual ou superior a 500 Kg.” Sendo assim, os “veículos de carga” definidos no RNTRC não são na totalidade compostos somente por caminhões, podendo abranger outros veículos.³¹

Especificidade pode ser gerada na indicação do “Número total de veículos existentes”. O Anuário Estatístico do Transporte Terrestre (ANTT, 2005, p. 32) em sua contagem contrapõe “Automóvel”, “Caminhonete”, “Motocicletas” e outros em relação a “Caminhão” e “Caminhão-trator”. Com tais definições qualquer contagem deve considerar os dois últimos como caminhões que são diferentes nos seus modelos, variando entre o caminhão simples ou o caminhão com o cavalo mecânico.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT, 1999) realizou pesquisa em 1999 entrevistando mil “caminhoneiros”, buscando identificar um “perfil” desses profissionais e de sua abrangência como média nacional, constatou que cerca de 60% da frota analisada era de caminhões do modelo “Pesado”.³² Sendo assim caminhões que variavam entre carretas, bitrem, treminhão ou rodotrem e tal situação tem de ser situada como uma das condições de trabalho dos motoristas, podendo ser destacados aspectos de quantidade e tipo das cargas, tamanho do caminhão, produtividade do trabalho ou de serem conduzidos nas rotas de viagens mais longas.

A modernização no processo produtivo das últimas décadas tem mantido os três agentes do transporte rodoviário de cargas, que são o motorista autônomo, o motorista empregado e o patrão. Nessa conformação podem ser definidas duas formas fundamentais dos empreendimentos, ou se constituindo como empresa de

³¹ (ANTT, 2011). Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 11 fev. 2011.

³² (CNT, 1999). Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

transporte rodoviário de cargas que distingue capital e trabalho ou como um autônomo enquanto empreendedor individual. Estas duas definições de modo que ao mesmo tempo um empreendimento com dois caminhões e dois motoristas empregados e um autônomo possam ser classificados como um tipo de pequena empresa no contexto do país.

Composições das mais modernas em relação aos empreendimentos podem ser associadas entre as empresas de logística de transportes, a atuação no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e nas empresas de transporte de um capital internacional. Tais reestruturações são identificadas mais notadamente a partir dos anos 1990 e tem de serem concebidas em consonância com as relações de trabalho.

Enfática assim é a definição da Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul (FETRANSUL) fundada em 1991 e que se define como a representante dos “transportadores rodoviários de cargas gaúchos”³³ ou como no caso da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & LOGÍSTICA) entidade nacional fundada em 1963 que se definiu como a “legítima representante do empresariado dos setores de transporte de cargas e logística brasileiros”.³⁴ Na história este “empresariado” se apropriou do nome de “transportadores” e não devem ser confundidos com os caminhoneiros autônomos ou empregados, pois não constituem os trabalhadores do setor.

1.6: Empresas de transporte rodoviário de cargas e motoristas autônomos

Motoristas de caminhão, caminhoneiros ou carreteiros formados em seu processo de trabalho podem ser sinônimos para designar uma mesma atividade profissional brasileira. Entre estes trabalhadores ocorrem significativas diferenciações como entre o motorista autônomo e o motorista empregado, no

³³ (FETRANSUL, 2011). “Histórico”. Disponível em: <<http://www.fetransul.com.br>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

³⁴ (NTC & LOGÍSTICA, 2011). Disponível em: <<http://www.portalntc.org.br>>. Acesso em: 08 set. 2011.

trabalho entre os diferentes modelos de caminhões ou em relação aos tipos de empresas.

Um conceito de “empresa” pode equivaler em ser um “empreendimento”, uma “firma”, uma “organização econômica” e “jurídica”, um “negócio” que produz ou oferece “bens e serviços” e que atua “tendo em geral como objetivo o lucro”. Sendo assim, as empresas de transporte rodoviário de cargas e os caminhoneiros autônomos são tipos empresariais do Brasil e ambos podem ser compreendidos como empreendedores. (FERNANDES, 1956, p. 421; FERREIRA, 2004, p. 737).

As empresas de transporte rodoviário de cargas têm de ser identificadas como necessariamente tendo funcionários empregados, residindo aí uma de suas caracterizações, com a divisão do trabalho existente entre as funções dos trabalhadores em relação as dos patrões empresários. E tal configuração da empresa de transporte rodoviário de cargas tem tido uma distinção mais evidente em relação aos caminhoneiros autônomos, pois estes últimos são estabelecidos como os trabalhadores por conta própria.

Uma compreensão aparece na definição que o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos apresenta sobre o “Autônomo para empresa” em que ele

é o indivíduo que trabalha por conta própria sempre para determinada(s) empresa(s) ou pessoa(s), mas não tem uma jornada de trabalho prefixada contratualmente e nem trabalha sob o controle direto da empresa, tendo portanto, liberdade para organizar seu próprio trabalho (horário, forma de trabalhar, ter ou não ajudantes). Essa categoria inclui também o trabalhador vinculado a uma empresa que recebe exclusivamente por produção, cujo vínculo empregatício é expressamente formalizado em contrato de autônomo. (DIEESE, 2001, p. 328).

Esta definição do DIEESE faz referência a “posição na ocupação” de um tipo de trabalhador em geral na economia e tais caracterizações podem contemplar o caminhoneiro autônomo, seja na sua relação com as empresas que gerenciam as cargas, no ganho monetário por viagem ou na possibilidade de maior autonomia na organização e execução do seu trabalho cotidiano.

Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 07-39) em seu estudo sobre a formação do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul enfatizam o empreendedorismo do “pequeno transportador” como ícone na expansão desse

transporte de cargas. Ter o caminhão, dirigir, obter carga, cobrar o frete e realizar a viagem formaram quesitos básicos do seu processo de trabalho. Nessa condição o trabalhador por conta própria foi um dos agentes centrais da expansão desse setor na economia.

Para os autores a supremacia do transporte com caminhões esteve fundada na “livre iniciativa de pequenos e médios empresários”. Pondera-se assim que notadamente a partir dos anos 1920 quando da substituição com gradativa concentração no transporte rodoviário esse setor foi um dos impulsionadores no desenvolvimento do mercado nacional.

A liberdade econômica de possuir o caminhão e o exercício da atividade do transporte, junto à disputa pela obtenção das cargas são fatores que para a história do Brasil foram significativos para impulsionar a concorrência econômica, seja em diversificar as contratações no mercado da força de trabalho, nas transações comerciais ou estritamente no mercado das cargas. De modo que neste último a concorrência se deu entre o caminhão passando a competir com as carretas e carroças de tração animal e com os outros modais. Bem como a concorrência se deu entre os diferentes tipos de empreendimentos do transporte rodoviário de cargas, ou seja, entre autônomos, pequenas e/ ou grandes empresas.

A suposta maior eficiência econômica gerada no transporte rodoviário de cargas pode ser associada com uma ideologia do progresso a que o setor foi identificado. O caminhão pode ser identificado como um dos símbolos da moderna indústria na sua tecnologia constantemente aprimorada e quando contextualizado na era automobilística. Segundo Maria Luisa Scaramella (2004, p. 04) a partir da segunda metade do século XX foi criada “uma relação estreita entre crescimento econômico do país e transporte rodoviário” que acabam por ser contrastes ao suposto atraso ferroviário, seja em sua lentidão, maior burocracia ou impossibilidade de chegar a todos os rincões do país.

Parece ter sido majoritário nos anos iniciais dessa atividade econômica os motoristas autônomos. Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 57) afirmam que até pelo menos os anos 1940 as “empresas” enquanto empresas proprietárias da carga ou propriamente as empresas de transporte rodoviário de cargas “não possuíam frota própria, utilizando-se dos autônomos, que em sua maioria, eram agricultores do interior que vinham fazer transporte até a cidade”. Sugere-se assim que o tipo de

empresa de transporte rodoviário de cargas identificada como a detentora da posse de caminhões foi algo que se firmou posteriormente aos pioneiros “transportadores individuais” e/ ou autônomos.

Nas obras de Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989) e do Pe. Osmar J. Possamai (2007), dos vários relatos, depoimentos e entrevistas com caminhoneiros que trabalharam no Rio Grande do Sul desde os anos 1930 consta em comum aspecto de a maioria ter sido um proprietário autônomo. Mesmo com a ponderação de ser uma seleção de motoristas feita nas pesquisas dos autores, transpassa compreensão de o setor ter sido moldado originariamente naquele tipo de profissional.

Se a base do transporte rodoviário de cargas foi fundamentalmente formada a partir do trabalho dos autônomos, notadamente após a década de 1940 deve ter crescido o tipo empreendedor organizado como empresa de transporte rodoviário de cargas. Ou seja, uma acumulação de capital do empreendedor pode tê-lo tornado um empresário que se fundamentou na posse de caminhões e necessariamente no emprego de motoristas nos caminhões.

Paulo Ziegler e Ricardo Russo fornecem um exemplo que pode elucidar tal diferenciação, entre o empresário patrão e o motorista autônomo:

Muitos transportadores começaram suas atividades na área comercial. É o caso de Altério Pandolfo (Transportadora Rolantense). Seu irmão, Luis Pandolfo possuía um armazém de secos e molhados no Chuvisqueiro, interior de Rolante. Abastecia-se nesta cidade, no Atacado Irmãos Möller. Deste vínculo acabam fazendo uma sociedade e, percebendo o negócio do transporte de caminhão, fundam uma empresa de transporte que faria a linha de Porto Alegre a Rolante junto com outros caminhoneiros. O Atacado Sogenalda fazia parte da sociedade. Em 1951 possuíam 9 caminhões e o comércio em Rolante negociava cebola, banha, cera de abelha, feijão e palha de vassoura. Altério recorda que o *chofer* quando ia viajar despedia-se solenemente da família pois a viagem por certo demoraria. (ZIEGLER e RUSSO, 1989, p. 50).

Da situação acima se tem um panorama do tipo pequeno empresarial em que o transporte rodoviário de cargas surgiu no Brasil. Os “transportadores” referenciados quando possuíam nove caminhões não eram mais os autônomos, nem os motoristas empregados, sendo os empresários que com a sua “empresa” em forma de “sociedade” pode ser situada como um tradicional empreendimento

capitalista e o “chofer” que foi referido era o motorista empregado com sua extensa jornada de trabalho.

Os “transportadores” como se referiram os autores, através da incorporação de um nome mais amplo, representam na história uma cisão importante na divisão social do trabalho, pois tais “transportadores” passaram a ser os patrões, empresários patrões que também passaram a concorrer com os autônomos no mercado do transporte de cargas.

Essa divisão do trabalho marca uma formação empresarial do que veio a ser as empresas de transporte rodoviário de cargas em relação aos autônomos, percebida nas suas organizações sindicais que foram sendo formadas. Aqueles “transportadores” se congregaram em 1963 na entidade que se chamou Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC),³⁵ e, em nível nacional, até pelo menos os anos 1980 os autônomos se faziam representar na sua Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários (FENCAVIR), existente desde 1953 congregando os sindicatos de condutores autônomos³⁶ e ambos se encontrando na Confederação Nacional do Transporte (CNT).

1.7: Registros jurídicos ao transporte rodoviário de cargas

Nas últimas cinco décadas tem havido alterações no tipo de registro jurídico dos empreendimentos do transporte rodoviário de cargas do país. Os variados registros acabam por caracterizar aspectos da configuração da propriedade dos caminhões e dos empreendimentos.

Em 1963 com a edição do Decreto n. 51.727 foi criado no DNER o “Registro das empresas de transporte rodoviário de carga e dos veículos autônomos de carga”³⁷ e foram então classificadas duas formas de registros:

³⁵ Em 2003 passou a se chamar Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística: NTC & LOGÍSTICA. Disponível em: <<http://www.ntcelogistica.org.br>>. Acesso em: 23 set. 2010.

³⁶ (FENCAVIR, 1983).

³⁷ (BRASIL, Decreto n. 51.727 de 1963). Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>>. Acesso em: 04 nov. 2011.

Uma para as “empresas de transporte rodoviário de carga”, em que deveriam especificar “Capital registrado e em giro”, “endereço da sede da empresa”, “filiais”, “agências ou representantes”, “número de empregados”, “linhas regulares” que explorava no transporte, “número de veículos de sua propriedade”, “natureza” ou o tipo das cargas transportadas, entre outras. Para este tipo de empresa foi designada a sigla “ETC” que deveria, junto com o “número de registro”, constar na forma escrita nas “portas dos veículos”.

A segunda forma foi dada aos “proprietários dos veículos autônomos de carga”, que deveriam registrar “endereço completo”, “número da licença do veículo de sua propriedade, respectiva tonelage, tipo de carroceria e fabricação”, “percursos” e “tipo de carga” em que normalmente fazia operação, “forma de agenciar cargas: por conta própria ou por intermédio de empresas”, entre outras. A eles foi designada a sigla “TA” que junto ao “número de registro” deveria constar nos caminhões.

Essa legislação teve duração até o ano de 1983 quando passou a vigorar a Lei n. 7.092 criando o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens.³⁸ Esta lei foi destinada à “inscrição e cadastramento de quantos exercitem a atividade de transporte de bens, próprios, ou de terceiros, com fins econômicos ou comerciais, por via pública ou rodovia” e ao mesmo tempo “não se aplica ao transporte de carga própria”.

Segundo a Lei “a obtenção do registro habilita o transportador ao exercício da atividade e à assunção das responsabilidades decorrentes do seu exercício, na forma das prescrições legais e dos contratos que venham a firmar com os usuários.” Estipulou também que a “fruição de benefícios fiscais ou de quaisquer estímulos concedidos por entidade governamental à atividade só será permitida a transportador autorizado nos termos desta lei.” Dessa forma a inscrição no Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens (RTB) integrou “as condições impostas pela legislação para o licenciamento e trânsito de veículo de carga no território nacional.”

³⁸ (BRASIL, Lei n. 7.092 de 1983). Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

Em consideração a “proposta apresentada pelo Ministério dos Transportes” o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) editou a “Resolução n° 637/84” regulamentando a Lei n. 7.092 de 1983:³⁹

Art. 1° A identificação dos veículos de transporte rodoviário de bens, de propriedade ou arrendados por transportador registrado no Registro Nacional de Transportadores de Bens, será feita mediante a marcação nas laterais externas da cabine, de preferência nas portas, de cada veículo automotor e, em locais visíveis, nas longarinas de cada reboque ou semi-reboque, também em ambos os lados, da identificação que for atribuída pelo DNER ao transportador no RTB.

Art. 2° A identificação do transportador será composta de:

I. Sigla de sua categoria:

ETC – Empresa de Transporte Comercial;

TCA – Transportador Comercial Autônomo;

TCP – Transportador de carga Própria.

Em complementação a Lei n. 7.290 de 1984 especificou a condição do registro do caminhoneiro autônomo:⁴⁰

Considera-se Transportador Rodoviário Autônomo de Bens a pessoa física, proprietário ou co-proprietário de um só veículo, sem vínculo empregatício, devidamente cadastrado em órgão disciplinar componente, que, com seu veículo, contrate serviço de transporte a frete, de carga ou de passageiro, em caráter eventual ou continuado, com empresa de transporte rodoviário de bens, ou diretamente com os usuários desse serviço.

Tais legislações definiram e/ ou contemplaram formas jurídicas que podem ser identificadas na divisão do trabalho. Considerando os caminhões, tais registros definem a propriedade com resultados nas relações de trabalho. O “transportador” acima citado indica três agentes enquanto processo de trabalho: TCA, ETC e TCP. Autônomos e os dois tipos de empresas de transporte constituíam os proprietários dos veículos, porém quanto ao trabalho de dirigir, dividiu-se ou nos caminhoneiros autônomos ou nos caminhoneiros empregados e ainda com a ressalva que definiu o TCA como podendo ser o proprietário de “um só veículo”.

³⁹ (DENATRAN, 2011). “Resoluções do Contran”. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 16 ago. 2011.

⁴⁰ (BRASIL, Lei n. 7.290 de 1984). Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

Significativa alteração passou a haver a partir da vigência da Lei n. 11.442 do ano de 2007.⁴¹ Tal Lei define o transporte rodoviário de cargas como o realizado “por conta de terceiros e mediante remuneração”, sendo “atividade econômica” de “natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência” tendo dependência de prévia inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). Foram estabelecidas duas “categorias”:

“Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional”;

“Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional”.

Sugere-se uma terceira forma de empreendimento com as “Cooperativas de Transporte de Cargas” (CTC), sem que a referida Lei defina juridicamente esta última como uma terceira categoria. Consta em referência ao “pagamento do frete” que “equiparam-se” o TAC, ETC a CTC que em sua “frota” tenham “até 3 (três) veículos registrados” no RNTRC.

A referida Lei nº 11.442 aponta em definir as ETC como as empresas com força de trabalho contratada, sejam com emprego do motorista com salário por tempo ou com o salário por peça e ao registro TAC devem ser compreendidos os caminhoneiros autônomos, sendo uma das formas da pequena empresa e facultado em poderem ter mais de um caminhão sob posse.

Nesse contexto o motorista autônomo, considerando apenas o proprietário que dirige seu caminhão, em si não forma o capital, pois não explora trabalho assalariado de motorista empregado, porém no contexto de economia brasileira os autônomos têm participado da reprodução capitalista.

⁴¹ (BRASIL, Lei n. 11.442 de 2007). Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

1.8: Autônomos e variações da pequena empresa

Uma das características da economia brasileira é a recorrente presença de pequenos empreendimentos em concorrência de mercado com o conjunto das médias ou grandes empresas. O transporte rodoviário de cargas tem em sua formação intensa presença desses pequenos empreendimentos e nesse contexto muitas vezes tem existido circunstâncias que dificultam a identificação da composição empresarial, notadamente na questão de como se estruturaram muitos dos empreendimentos autônomos.

Gilberto Cavicchioli (2008, p. 40-41) em seu estudo sobre os “estilos de liderança” e a “continuidade do negócio” em “empresas familiares” do transporte rodoviário de cargas brasileiro ressaltou a grande presença do tipo de “empreendimento pessoal” no setor. Apontou que os anos 1990 e seus “períodos de recessão e escassez de empregos” ofereceram oportunidades de crescimento proporcional para as pequenas empresas, com destaque nas iniciativas da “terceirização de atividades” ofertadas aos motoristas autônomos.⁴²

Tais condições trazem compreensão de nos anos 1990 ter havido crescimento percentual dos autônomos no conjunto do transporte rodoviário de cargas, situação que acompanhou tendência do país, considerada identificação do trabalho autônomo com o trabalho informal que foi uma das marcas dessa década neoliberal quanto a maior incidência da informalidade na economia. Sem no entanto desconsiderar que o trabalho informal vai além do trabalho autônomo, abrangendo situações de não regulamentação de acordo com as leis trabalhistas, trabalho temporário, irregular, etc.

Marco Aurélio Bertolazzi expôs caso que seria uma condição recorrente quanto ao registro e o tipo dos empreendimentos no transporte rodoviário de cargas com a formação de uma “sociedade”. Para isso considerou um caso como acontecido em 1974 em São Marcos/ RS, em que três “sócios” compraram um caminhão:

⁴² O autor fez a referência de que no país em 2002, entre os setores da indústria, comércio e serviços cerca de 25% de todas as empresas “não tinham empregados e eram geridas apenas por seus donos”. (CAVICCHIOLI, 2008, p.41).

Nesse tipo de sociedade se identifica uma composição comum dentro do transporte rodoviário de cargas (...). No caso, como existiam três sócios, deveria ser criada uma empresa. No entanto, para evitar o excesso de formalização e o custo de uma organização legal, os parceiros colocaram o caminhão em nome de Clóvis que assim passou a se constituir num autônomo, com as facilidades operacionais oferecidas pela legislação. Essa estrutura é ainda comum nos dias atuais dentro do setor rodoviário de cargas. (BERTOLAZZI, 1998, p. 75).

Tal organização em “sociedade” tem de ser associada aos objetivos de menores custos tributários frente ao “excesso de formalização” e a possibilidade de um dos sócios ter trabalhado no caminhão reforça condição de ser definido, e mesmo auto-definido, como um autônomo, que numa contagem estatística do setor apareceria como sendo um empreendimento autônomo. Também consideração de que ocorreu uma situação peculiar de que do trabalho com um caminhão remunerou-se os três “sócios”.

No presente estudo, até o momento foi feita a definição do autônomo como aquele motorista por conta própria, proprietário e motorista do caminhão. Sendo assim um empreendedor individual integrante dos diferentes tipos de conformação das pequenas empresas brasileiras.

Nas fontes orais das sete entrevistas realizadas com caminhoneiros de Santo Ângelo/ RS aparecem afirmações que acabam por dificultar em considerar quem tem sido os motoristas autônomos brasileiros, pois no discurso dos motoristas entrevistados surgiram afirmações que divergem do conceito de autônomo acima caracterizado.⁴³

Os caminhoneiros entrevistados responderam de forma positiva sobre “autônomos” que teriam sob sua posse mais de um caminhão. Comentaram ser algo comum, pelo menos na região das Missões do Rio Grande do Sul, de que tiveram existência e continuam a haver “autônomos” que teriam dois, três ou mais caminhões sob sua propriedade e terem motoristas empregados nos caminhões. Ou seja, tinham o registro jurídico como “autônomos” e tinham caminhões com motoristas trabalhando como empregados.

Na interpretação da constatação dos entrevistados aparecem duas dimensões da afirmação, uma em identificarem esses tipos como sendo autônomos

⁴³ Entrevistas de Dilmair Antonio Poczwadowski em fevereiro 2011, Carlos Airton de Souza, Clicerio Kessler, Flavio Santos de Freitas, Gilmar Reis Flores, Marco André Finger e Miguel Machado em julho 2011 para Rafael Antônio Kapron.

e de ser uma própria auto-definição de autônomo usada por esse tipo de empreendedor. Tal situação reforça uma, que assim parece ser recorrente, tendência de associar que autônomo deva ser um tipo de pequena empresa.

Na consideração dessa constatação enquanto empresa, surgiriam diversas possibilidades como um proprietário com um caminhão e um empregado, proprietário de dois caminhões e dois empregados, proprietário de três caminhões e três empregados ou proprietário de dois caminhões em que trabalharia em um dos veículos e com motorista empregado no outro caminhão.

Em tais práticas segundo os depoimentos foi associada à questão de que esse tipo de empreendedor assim se organizou objetivando pagar menos tributos e/ou encargos tarifários. Bem como que seriam esses pequenos empresários que na maioria das vezes não tinham seus empregados contratados em regime de trabalho formal, ou seja, sem aplicação das regulamentações da legislação trabalhista e também que o salário era pago em comissão por viagem.

Com base nas informações, partindo da constatação de estarem com o registro de autônomos e terem caminhões com motoristas empregados, constituíam-se assim como um tipo de pequeno empresário do setor que em relação aos registros jurídicos das últimas décadas anteriormente comentados não estaria com essa prática de organização empresarial em acordo com a legislação, somente passando a estar com a Lei nº 11.442 de 2007 em que estaria facultado ao Transportador Autônomo de Cargas (TAC) ter mais de um veículo formalmente registrado sob sua posse.

A ANTT a partir dos dados do Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC) indicou que da “frota de veículos” cadastrados no país em 11/02/2011 o “Tipo de Transportador” definido como “Autônomo” tinha na média “Veículos/Transportador” a composição de “1,5” veículos. Sendo assim, reforça a condição de ter havido no decorrer das décadas autônomos que tenham mais de um caminhão sob sua posse.⁴⁴

Todas essas constatações na complexidade em como considerar os motoristas autônomos enquanto categoria econômica no país, reforçando condição

⁴⁴ (ANTT, 2011). “RNTRC em Números”. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 11 fev. 2011.

do autônomo como uma variação dos tipos das pequenas empresas no Brasil e de que expressa uma forma específica da divisão social do trabalho.

1.9: Concorrência de mercado e os empreendimentos

A bibliografia sobre o transporte rodoviário de cargas tem apontado questões como a falta de uma eficiente regulamentação ou o impreciso número de empreendimentos que tem atividades no setor no decorrer das décadas. Tais condicionantes permitem caracterizar uma recorrente “concorrência predatória” no mercado do transporte de cargas do país. (DNER,1976; SANTOS; 2007; FELTRIN, v.1. 2007). Uma das explicações deve estar em estabelecer o setor como formado no fundamental a partir de pequenas empresas e que esta ocorrência o condicionou a ser “pulverizado e heterogêneo” e de ampla informalidade. (SANTOS, 2007, p. 43-47).

Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 93) identificaram a década de 1970 como sendo a época em que o setor se “estruturou em bases empresariais”. De modo que assim estas “bases empresariais” fazem pensar uma associação em direção a constituição de maiores empresas de transporte com possíveis modernizações gerenciais e incrementando a concorrência do mercado nesse setor da economia.

Aspecto dessa década, segundo os autores, foi a entrada de o que seria o capital internacional no setor, indicando o ano de 1973 como o da primeira venda de uma empresa de transporte rodoviário de cargas ao capital internacional, em que a empresa vendida foi a “Transpampa”. Tratava-se de uma “empresa gaúcha colocada entre as dez maiores do Brasil quando foi comprada” pelo “grupo australiano TNT – Thomas Nationwide Transport”, que comprou naquele ano “70% do capital”. Segundo os autores, comentando entrevista com o empresário vendedor, o “grupo TNT” “foi uma empresa que trouxe *know-row* (sic) para o setor, principalmente para o segmento de cargas rápidas que era sua especialidade no exterior”. (ZIEGLER e RUSSO, 1989, p. 92).

Pode assim estar contextualizada uma tendência diversa com a edição da Lei n. 6.813 de 1980 que objetivamente foi uma lei protecionista às empresas nacionais quando definiu os “pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital social” como devendo ser “pertencentes a brasileiros”. Esta Lei defendida pelo empresariado do setor na época teve vigência até o ano de 2007 com edição da Lei n. 11.442 ao transporte rodoviário de cargas.⁴⁵

Tal questão em torno da presença de um capital internacional⁴⁶ ou empresas estrangeiras no transporte rodoviário de cargas, estritamente na condição da concorrência de mercado, é algo recorrente em artigo de reivindicações de Geraldo Aguiar de Brito Vianna de quando era presidente (2002-2004) da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC). O autor citando um “Programa de estímulo à modernização das operações de logística de transportes” apontou como parte dos objetivos reivindicados uma “participação controlada de empresas estrangeiras” em atividade no setor. (VIANNA, s/d).

Geraldo Aguiar de Brito Vianna em seu artigo apresenta estatística que aponta a composição do setor no país citando indicadores nacionais do ano de 1999 segundo a “Pesquisa Anual de Serviços” do IBGE. Em tabela traz o “Perfil do Transporte Rodoviário de Cargas” indicando um total de 34.586 “Empresas”, e destas:

69,1% tinham até 5 “Pessoas ocupadas”

23,7% tinham 6 a 19 “Pessoas ocupadas”

4,9% tinham 20 a 49 “Pessoas ocupadas”

1,3% tinham 50 a 99 “Pessoas ocupadas”

1% tinham mais de 99 “Pessoas ocupadas”

Tal composição atesta a peculiaridade da formação histórica do transporte rodoviário de cargas do país, ou seja, dos elevados índices de pequenas empresas. Essa é a “grande fragmentação” identificada no setor que resultou em desregulada

⁴⁵ (BRASIL, Lei n. 6.813 de 1980). A Lei previu adaptação aos que já atuavam no setor definindo condições quando dos “futuros aumentos de capital social”. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

⁴⁶ Não foi possível apurar qual a participação percentual das “empresas estrangeiras” no setor. Gilberto Cavicchioli (2008, p. 59) indicou maior entrada de “operadores estrangeiros globais” no setor a partir do “Plano Real” de 1994.

concorrência, variada qualidade na oferta dos serviços, tendência de queda dos preços dos fretes, entre outros.

O “Perfil do Transporte Rodoviário de Cargas” quando indica “empresas” com até 5 “pessoas ocupadas” não informa se os transportadores autônomos estavam nela incluídos. Caso não estejam aumentaria o índice geral de pequenas empresas no transporte rodoviário de cargas do país. Ariverson Feltrin (2007, v. 3, p. 29) considerou que ainda nos anos 2000 o setor estaria “dominado por empresas familiares”.

Num panorama de algumas décadas Marco Aurélio Bertolazzi (1998) apresenta condição de uma queda média da remuneração dos autônomos, notadamente a partir da década de 1980, contrastando com uma maior rentabilidade até os anos 1970. Da mesma forma, entre a década de 1980 e os anos 2000, Ivani Rosa (2006) traz relatos de suas entrevistas de uma menor autonomia em relação as empresas agenciadoras das cargas, maior insegurança enquanto oferta e condições de trabalho e o rebaixamento médio da remuneração identificada pelos próprios caminhoneiros autônomos.⁴⁷

Considerando tais dados surge uma tendência de compressão, pressão sobre os autônomos, e partindo da constatação que dos anos 1970 aos 2000 tem aumentado a frota de caminhões do transporte rodoviário de cargas parece que algumas empresas ganharam espaço, situadas numa concorrência entre as empresas com os autônomos e na concorrência entre pequenas e grandes empresas.

Segundo os dados fornecidos pelo DNER (1976, p. 93) está indicada a composição do transporte rodoviário de cargas brasileiro a partir da quantidade de caminhões e sua distribuição por tipo de “entidades” enquanto empreendimentos, sendo tais dados de um estudo indicativo para a composição no ano de 1974. A partir dos dados extraídos dos “formulários da TRU” foi identificado em 1974 dentre todos os tipos de empreendimentos a “Frota de Caminhões” do Brasil com 520.948 veículos.⁴⁸ Em valores aproximados a frota pode ser distribuída como:

⁴⁷ E até noção de uma perda de status como decorrente da descida na hierarquia social, sugerindo associação entre caminhoneiros autônomos e padrões de vida de uma classe média.

⁴⁸ Autoria pondera que deste “novo levantamento estatístico” baseado na TRU apresentou números diferenciados de outras estatísticas por ter metodologia diferenciada, porém sem as citar. (DNER, 1976, p. 94).

71% pertencente aos caminhoneiros autônomos;⁴⁹

27% pertencente às empresas de transporte.

A obra classificou as empresas de transporte rodoviário de cargas com duas formas: “Empresa de Transporte” e “Empresas de Carga Própria”.⁵⁰ Os índices foram considerados a partir da soma das participações das duas formas das empresas, assim feito por classificar ambas como sendo empregadoras de motoristas assalariados e/ ou comissionados, não diferindo entre posse ou não da carga e igualando-se em serem proprietárias de caminhões.

Outras estatísticas do ano de 1993 contribuem para situar a composição empresarial do setor, um primeiro tendo a referência nacional e o segundo sendo estrito ao município de São Marcos/ RS:

Em artigo de Kátia Siqueira (1994, p. 10-15) foram feitos comentários sobre a investigação dos “pesquisadores do Seplatec-Serviços Planejamento e Acessoria (sic) Técnica” que buscou um perfil médio do setor no país. O artigo indica que na pesquisa realizada em dezembro de 1993 “foram respondidos 15 mil questionários (cruzando informações de 9.935 motoristas em trânsito)” de uma frota de 1.066.607 “veículos movidos a diesel em circulação” que existiam naquele ano e que desse total 617.651 eram “caminhões rodoviários” e 448.956 caminhões “urbanos”.

Do total de caminhões foi apontada uma “participação de 49,9% dos carreteiros autônomos – proprietários de apenas um caminhão estradeiro” e existindo no Brasil:

308.208 “transportadores de carga autônomos (TCA)”;

12 mil “empresas transportadoras de carga (ETC)” com 28,2% e 174.178 caminhões; e

os “transportadores de carga própria (TCP)” com 21,9% e 135.265 veículos.

Tais dados considerando que as ETC e TCP eram empresas de transporte com caminhões e ambas mantinham relações de trabalho com motoristas empregados.

⁴⁹ A referida obra os define por “carreteiros”.

⁵⁰ O DNER utilizou nomenclatura que acabou por ser melhor especificada com a Lei n. 7.092 de 1983. Os cerca de 2% restantes estão classificados por “Transportador Individual” sendo “pessoa física” que não tinha os caminhões como fonte principal da atividade econômica a qual estava inserido. (DNER, 1976, p. 11).

As referências de índices municipais do ano de 1993 estão em Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p. 40) que citou o levantamento feito pela Associação dos Motoristas São-Marquenses em “um universo de cerca de três mil veículos pesados emplacados” do município de São Marcos/ RS:

“42,5% dos caminhões pertenciam a autônomos”; e

“57,5% da frota municipal” eram “as empresas que possuíam”.

Moysés Moreira Santos (2007, p. 69-82) apontou um crescimento percentual dos caminhoneiros autônomos em relação ao transporte rodoviário de cargas do país no período 1992-2001 e um decréscimo entre 2001-2005. Tal crescimento nos anos 1990 pode ser contextualizado junto ao crescimento geral do trabalho informal do país, no qual trabalho autônomo pode ser considerado como uma das suas expressões. (POCHMANN, 2001).

Por tais caracterizações gerais se demonstra que dos anos 1970 aos anos 2000 tem havido queda percentual na participação dos autônomos na composição geral do setor. Sendo assim cresceu a participação das empresas de transporte rodoviário de cargas, condição que sugere tendência de maiores empresas atuarem no transporte rodoviário de cargas do Brasil, ou seja, na concorrência de mercado tem avançado as empresas em relação ao trabalho autônomo, ocorrendo assim uma maior concentração do capital no setor.

1.10: O transporte rodoviário de cargas na diversificação da economia

O surgimento do rodoviarismo no Brasil se deu como nova alternativa junto às modalidades de transporte então existentes. A limitação na oferta dos serviços prestados pelas empresas ferroviárias e marítimas quanto ao atendimento na dimensão do território nacional, no transporte de passageiros ou no transporte de cargas e a opção política governamental em priorizar o modal rodoviário foram alguns fatores essenciais para a rápida supremacia conquistada pelo setor rodoviário.

Os veículos automotores representaram maior eficiência, velocidade, qualidade, flexibilidade na prestação dos serviços e em relação aos deslocamentos que mesmo em estradas de rodagem precárias os caminhões foram mais dinâmicos, versáteis e práticos, seja nas rotas urbanas como nas regionais. Fatores de um aumento da capacidade produtiva são notados na evolução dos modelos de caminhão, seja na capacidade de carga ou no menor consumo de combustível em que tem de ser associado com a gradativa melhoria das condições funcionais dos caminhões e do tráfego nas rodovias, relacionados com a velocidade do serviço de transporte.

Um dos grandes empreendimentos ligado ao setor é a indústria automobilística e que no país no caso dos caminhões passou a ter sua primeira montadora em 1919 e sua primeira fábrica em 1949 com o caminhão produzido na Fábrica Nacional de Motores (FNM). (RAMALHO, 1989, p. 87-88). A partir de meados da década de 1950 diversas dessas indústrias se instalaram no país, com gradativa nacionalização da fabricação das peças e demais componentes dos veículos, associadas numa perspectiva do desenvolvimento de toda uma ramificação industrial, siderúrgica, metal-mecânica ou de implementos rodoviários e serviços diversos, um deles o próprio transporte.⁵¹

Na década de 1970 foi suprida a demanda nacional com a fabricação local superando a dependência das importações restritivas como na época da Segunda Guerra Mundial em que o mercado foi bastante limitado, seja para a importação dos caminhões, das peças de reposição ou na importação dos combustíveis. Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 56-7) expõem consequências da falta de combustíveis durante a Guerra e queda nas ofertas para importação, como no caso que em 1934 o país importou em torno de sete mil caminhões e no ano de 1943 apenas “80 unidades”. Até os anos 2000 diversos outros fabricantes de caminhões se instalaram no país e no decorrer dessas últimas décadas o país se tornou um exportador desses veículos.

Significativo aos modais de transportes foi a criação da Petrobras no ano de 1953, podendo assim o país avançar no desenvolvimento da indústria petrolífera, seja no gradativo crescimento da oferta de combustível que se verificou nas décadas

⁵¹ Mercedes Benz, Scania e Ford são exemplos de fabricantes de caminhões desde os anos 1950 no país. (ANFAVEA, 2010, p. 61-75).

posteriores ou nos derivados do petróleo, como lubrificantes ou os necessários nas obras de construção rodoviária como o asfalto. (FELTRIN, 2007, v. 1, p. 37).

Na política econômica a orientação dos governos brasileiros a partir da década de 1950 foi priorizar os investimentos no modal rodoviário, atendendo assim aos interesses empresariais dos representantes desse setor. A indústria automobilística assumiu naquele momento um dos expoentes do desenvolvimento nacional e se afirmou diretamente ligada ao capital internacional. A Fábrica Nacional de Motores criada em 1944 saiu dessa generalização, pois foi empresa sob controle estatal que teve a fabricação de automóveis e caminhões sendo privatizada em 1968. (RAMALHO, 1989, p. 19). E este pode ser um dos exemplos das grandes contradições entre planejamento e implementação da política econômica desde pelo menos os anos 1930, entre a maior ou menor intervenção do Estado na economia.

O século XX foi marcado pelo crescimento das cidades e sua concentração populacional, fenômenos destacados como integrantes da contemporaneidade brasileira.⁵² Cresceu e se desenvolveu a troca e o consumo em uma economia de serviços, setor intermediário entre uma economia rural agrícola ou extrativa e uma industrial fabril e o transporte rodoviário de cargas ocupa na história os espaços econômicos criados com a demanda gerada pela industrialização e ampliação do mercado de consumo, bem como foi tido como um dos expoentes políticos da unidade nacional com sua “interligação de todo o país”. (LIMA NETO, 2001, p. 299).

O trabalho desses motoristas se realiza no setor de serviços ou distribuição em que tem a característica de não gerar a demanda e ser condicionado na quantidade das mercadorias produzidas e sua oferta para o transporte. Porém a complexidade que o envolve tem influenciado uma diversificação no processo econômico, gerando necessidades de operários e engenheiros na construção e manutenção da infra-estrutura rodoviária, trabalhadores em postos de combustível, oficinas, borracharias, restaurantes, hospedarias, ajudantes de carga e descarga, em diversos tipos de comércio ou no mais variados serviços burocráticos, desde postos de pedágio ou emissões de notas fiscais.

Marcos Vinícios Vilaça (1987, p. 57) se refere ao “comerciante das cidades gasolina” como um tipo profissional que influenciou na expansão urbana para junto

⁵² Em 1940 a população total do país era de em torno de 40 milhões e 70 % rural, em 1980 eram em torno de 120 milhões e mais de 65% urbana (IBGE, 1990, p. 35-38).

das margens das rodovias e que tem tido participação em proporcionar uma economia especializada em atender necessidades imediatas do motorista de caminhão em seu processo de trabalho cotidiano.

Um exemplo pode ser encontrado no município de Três Cachoeiras no litoral norte do Rio Grande do Sul. Esta localidade teve maior desenvolvimento com a criação da BR 101 na década de 1950 a partir de um “posto de gasolina e uma oficina”. No ano de 1996 tinha em torno de cinco mil habitantes e cerca de mil caminhões com cerca de 80% das famílias vivendo do trabalho diretamente relacionado ao caminhão, seja tendo um familiar motorista ou na prestação de serviços, fabricação ou comercialização de peças e acessórios para os veículos. (LEÃO, 1996, p. 50-51).⁵³

Tais condições situadas entre o trabalho dos motoristas e as demandas gerais do transporte rodoviário de cargas numa perspectiva do crescimento e diversificação da economia e em certas especializações das prestações de serviços configuram aspectos do desenvolvimento do país. E tais práticas, que têm no processo de trabalho aspecto central, podem ser identificadas como elementos fornecedores de rotinas profissionais.

1.11: Caminhoneiros e práticas profissionais

A complexidade que envolve a organização social ou a vida em sociedade tem no trabalho um dos elos centrais de sua unidade. Nos países capitalistas o processo de trabalho pode ser compreendido como a ação, individual ou coletiva, em determinado período de tempo para fazer, produzir ou transformar matéria-prima em mercadorias na extração, no cultivo agrícola, indústria, fábrica, serviços, comércio e ou transporte. Todos estes tem um componente fundamental que é a divisão social do trabalho.

⁵³ Em 1956 Três Cachoeiras foi elevada a Distrito, obtendo emancipação em 1988. Disponível em: <<http://www.trescachoeiras.rs.cnm.org.br>>. Acesso em: 18 out. 2010.

Profissão pode ser considerada como um conjunto de trabalhos similares quanto às atividades realizadas.⁵⁴ Sua definição aparece nas variações como saber, conhecimento, vocação, aptidão, tarefa, prática, cargo, carreira ou emprego que vem se constituindo de longa data através do aperfeiçoamento da técnica, com a invenção de novos instrumentos de trabalho, com a diferenciação em especialidades cada vez mais complexas (MORAES FILHO, 1978, p. 66) e que nos países capitalistas há a sua realização através de ganho monetário ou salarial. (JOHNSON, 1997, p. 241).

Com essas breves considerações compreende-se que motorista de caminhão é uma profissão e sua atividade de trabalho envolve quantidade de tempo em uma rotina, conhecimento e experiência e dessa forma pode haver situações que caracterizem uma cultura de trabalho através do exercício profissional.

Uma descrição sumária do trabalho na profissão é a de transportar, coletar e entregar cargas em geral, com movimentação de cargas volumosas e pesadas variando com o tipo de caminhão e no fundamental é considerada como a atividade de dirigir ou conduzir um veículo. Esses profissionais atuam como prestadores de serviço para empresas e trabalham em veículos individualmente ou em duplas durante horários irregulares e alternados e nas condições de motorista autônomo ou empregado.⁵⁵

O exercício profissional dos caminhoneiros do Brasil tem tido práticas que permitem caracterizá-lo como sendo composto por uma variada quantidade de ofícios.⁵⁶ Nas sete entrevistas realizadas com os caminhoneiros de Santo Ângelo, RS, constam afirmações de outras atividades além do dirigir que os motoristas têm exercido no decorrer do tempo na profissão.⁵⁷

Atividades que podem ser consideradas como acessórias ao dirigir tem sido segundo os entrevistados realizadas entre o “manuseio de carga” em serviços de carga e descarga, “amarrar carga”, “serviço de enlonamento” e também atividades

⁵⁴ (CBO, 2010). Disponível em: <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 06 out. 2010.

⁵⁵ (CBO, 2010). Disponível em: <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 06 out. 2010.

⁵⁶ Evaristo de Moraes Filho (1978, p. 66) define “ofício” como subordinado a profissão e sendo um exercício técnico de uma determinada ocupação, uma aptidão de um indivíduo para realizar certa atividade, caracterizando uma ou mais especialização da força de trabalho no conjunto da profissão.

⁵⁷ Entrevistas de Dilmair Antonio Poczwardowski em fevereiro 2011, Carlos Airton de Souza, Clicerio Kessler, Flavio Santos de Freitas, Gilmar Reis Flores, Marco André Finger e Miguel Machado em julho 2011 para Rafael Antônio Kapron.

de “gerenciamento”, de funções administrativas, da “manutenção” mecânica ou funcional, seja em relação ao próprio caminhão ou em contratar o frete e/ ou as cargas.⁵⁸

Pelos relatos dos entrevistados ainda aparecem práticas como o cuidado e o zelo, identificados como fatores de segurança a que o motorista tem sido o responsável, seja pelo caminhão como pela carga, ambos de alto valor monetário. De destaque também a importância dada para o motorista em si em sua relação com o trânsito, tráfego e regras a que tem de cumprir, numa compreensão de ter “boa conduta”.

Por fim as afirmações da profissão como sendo bastante “desgastante”, numa associação entre as atividades corporais e uma “intelectual”. Esta última relacionada a permanente atenção exigida no dirigir, o que pode ser qualificado como uma situação rotineira de trabalho na profissão identificada como de trabalho intenso. Ivani Rosa (2006, p. 27) identificou funções dos caminhoneiros nos serviços de “carga e descarga das mercadorias” situadas na necessária “presença para conferência da quantidade e qualidade dos produtos que foram ou serão transportados”. Ou como Maria Luisa Scaramella (2004, p. 22-24) que referencia o caminhoneiro sendo formado tendo um “domínio sobre a máquina” que é o caminhão.

No Brasil junto ao aperfeiçoamento dos caminhões as viagens tornaram-se mais longas, sendo condição comum a esses motoristas cruzarem o país com fretes de milhares de quilômetros. A atividade profissional para muitos dos caminhoneiros formou-se assim com aquisição de um caráter “transregional” em que esta especificidade tem de ser diretamente associada com a extensão das jornadas de trabalho. (VILAÇA, 1987, p. 11-16). A partir da década de 1970 houve a intensificação do uso do tipo de caminhão carreta permitindo maiores remunerações nos fretes devido à possibilidade da maior quantidade de carga transportada, de ser modelo de caminhão com maior potência, que passou a dispor de maior conforto com a existência de uma cabine mais espaçosa, com melhor visibilidade, melhor manuseio operacional e contendo cama em seu interior.

⁵⁸ Com a devida consideração de que o tipo de empresa pode ter condicionado o motorista a exercer umas ou outras das tarefas citadas.

Uma característica importante tem sido a atividade de preparar a própria comida ou refeições. Pode-se localizar tal prática entre condicionantes do cotidiano de trabalho, em relação a ter oferta de um bom lugar para poder alimentar-se, no preço das refeições dos restaurantes ou na qualidade da comida ofertada e o tempo disponível para a realização da alimentação. Tal prática pode ser visualizada na “caixa” ou “gaveta” acoplada em muitas das carrocerias dos caminhões, constituindo-se como uma pequena cozinha. Essa tarefa do preparo da alimentação pode associar o caminhoneiro com os carreteiros coloniais ou do século XIX, parecendo ser uma prática de longa data.⁵⁹

Outra prática dos motoristas pode ser identificada no que se tornou bastante comum nas mensagens e pinturas como as das “frases de pára-choques” dos caminhões. Estas mensagens podem ser consideradas como conformadoras de um “retrato psicológico dos motoristas”, indicando preferências, gostos ou expressando a individualização do trabalho nas estradas. Essa prática parece ter sido uma peculiaridade de caminhoneiros brasileiros e tal “literatura rodoviária”, dada sua grande ocorrência, podendo ser integrante de um “folclore” nacional. (GENTE nossa, BOLÉIA a Revista do Caminhoneiro, 1980, p. 36-38).

Práticas podem ser identificadas quanto à utilização do “rádio PX” como meio de comunicação, em que este instrumento permite conversas simultâneas e passou a ser muito utilizado pelos caminhoneiros para informar condições de tráfego ou como forma de divertimento através de contos ou provocações, com o destaque ter todo um conjunto de códigos e expressões em seu uso. Tal aparelho foi fator de organização da greve nacional dos caminhoneiros de julho do ano de 1999, em que esta teve como uma das formas de mobilização a comunicação por rádios amadores. (SCARAMELLA, 2004, p. 62).

O caso do município de São Marcos/ RS, pode ser um exemplo de manifestações culturais ligadas aos caminhoneiros. Município pioneiro na origem de muitos dos empreendedores ao transporte que mantém um dos mais altos índices de caminhões por habitante do país e que tem festividades anuais direcionadas aos motoristas há cerca de cinco décadas. O Pe. Osmar Possamai (2007, p. 39) faz

⁵⁹ Não foi possível apurar a quantidade percentual de motoristas que fazem sua própria comida, mas questões como a insegurança nas estradas, exigência de cumprimento de horários podem ter inibido tal prática. Ou uma perspectiva de redução de despesas justificaria essa prática.

associação entre tais festividades, organizadas pela Associação dos Motoristas São-Marquenses e Igreja Católica local, em ter caráter religioso, esportivo, ser um encontro anual de amigos e ou companheiros de estrada e de terem sido feiras comerciais de instrumentos rodoviários.⁶⁰

Aspecto da profissão tem sido sua individualização quanto ao exercício cotidiano do trabalho ou no tempo rotineiro do dirigir. Situação que difere daquela tradicional da cooperação fabril em um mesmo local de trabalho comum aos trabalhadores industriais. Para Moysés Moreira Santos (2007, p. 100-103) esta situação foi um dos condicionantes da falta de maior organização e participação sindical ou de vivências de um “cotidiano sindical”. A atuação sindical tem sido dificultada devido ao caráter do isolamento durante a jornada de trabalho, o que deve ter condicionado a falta de contato mais próximo na relação entre dirigentes sindicais e o conjunto dos motoristas.

Em 2002 a taxa de sindicalização estava em apenas 13% dos ocupados, constituindo a problemática em que tipo de sindicato constituiria a representação desses trabalhadores, pois tem sido comum os mesmos sindicatos representarem caminhoneiros, motoristas de ônibus e outras ocupações envolvidas. No Brasil os caminhoneiros tem tido dois tipos básicos de sindicato, um para os motoristas autônomos e outro para os motoristas empregados, porém passou ainda a ser tendência a partir dos anos 1980 a formação de sindicatos por tipo do transporte, como os de “cargas perigosas” ou os de “cegonheiros” que fazem o transporte de veículos, constituindo fatores tendentes de uma maior fragmentação sindical.

No contexto histórico do Brasil, o caminhoneiro deve ser inserido no fator de o país ter passado a ter grande dependência em relação ao transporte rodoviário de cargas, dada a concentração do volume do transporte de cargas nesse modal. Sugere-se assim que essa formação contribuiu em ter dado peculiaridades e ao mesmo tempo identidade enquanto trabalhadores e profissionais em relação ao seu compromisso ou importância na economia do país. Tal perspectiva associada a uma “realidade vivida” (ROSA, 2006, p. 73) por muitos caminhoneiros através das longas

⁶⁰ A revista *Caminhoneiro* (1998, n° 141, p. 09) comenta realização da “Festa do Carreteiro” de Ponta Grossa/ PR que em 1998 estava na sua 46° edição, associando com religiosidade e o culto ao santo “São Cristóvão”. Ou a “29ª Feira do Carreteiro” em Aparecida/ SP em 2008, promovida anualmente pela revista *O Carreteiro* com feira comercial, festividades, “Romaria”, etc. (O CARRETEIRO, 2008, n° 402, p. 50-51)

viagens, condicionando-os a longos períodos longe dos familiares e residência, devendo influir também nas práticas profissionais.

1.12: Reestruturações e modernização no transporte rodoviário de cargas

Uma das questões proeminentes do transporte rodoviário de cargas é o pagamento do frete por carga transportada e tal remuneração tem sido aspecto central da contabilidade e lucratividade dos empreendimentos e da remuneração dos motoristas. Questões que envolvem os custos do transporte em combustível, conservação e renovação da frota, reposição de equipamentos, seguros, pedágios, encargos fiscais, agenciamento das cargas, técnicas, métodos gerenciais e salários são alguns aspectos que situam a movimentação monetária do exercício da atividade econômica.

O DNER em 1976 identificou que a “atividade do transporte rodoviário” foi durante muitos anos “subsidiada indiretamente pelos preços baixos do petróleo do mercado internacional”. A crise econômica internacional dos anos 1970 e sua conseqüente elevação do preço do petróleo foram condições que influíram nos “custos do transporte” e segundo o DNER a “política brasileira foi amenizar via aumentos de preços diferenciados entre a gasolina e diesel” apontando assim um aumento dos custos em combustíveis. (DNER, 1976, p. 280).

O periódico *Boléia a revista do Caminhoneiro* traz uma caracterização sobre a questão das despesas no transporte. A revista citou estudo que comparou itens dos “custos operacionais” dos anos de 1973 e 1981 e apontou que o custo em “combustível” passou de 18.9% dos gastos para 30%, no item “pneus” variou de 15.9% para 15.1% e o item “serviços, lubrificação e peças” teve variação de 21.8% para 21.9%. (LIÇÕES de custo, BOLÉIA a revista do Caminhoneiro, 1982, p. 08).

Em relação ao funcionamento dos empreendimentos os dados são parciais, pois não foram apontadas variações do preço da força de trabalho dos motoristas e

uma análise mais detalhada teria de abranger questões como acidentes de trabalho, acidentes de trânsito e condições das estradas na determinação dos custos.

Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p. 76-100) através das entrevistas com motoristas empregados, autônomos e empresários do setor identificou queda na lucratividade num período compreendido entre os anos 1970 e 1990. Identificou que os rendimentos dos fretes baixaram nas condições do aumento da concorrência, em relação a novos custos como os que envolvem o “seguro” das cargas, o aumento dos “roubos de caminhões”, dos gastos em “pedágios” notadamente a partir dos anos 1990 e na perspectiva de necessários novos investimentos em sistemas de comunicação e segurança.

O autor realizou análise em documentação administrativa dos seus entrevistados objetivando identificar variações desses preços. Através da análise em “recibos de fretes” e “notas de combustíveis”, considerados como os dois elementos “principais da determinação da lucratividade do setor”, atestou que no período de 1975 e 1998 houve aumento maior dos preços do “combustível” na comparação com a “evolução do índice frete/ combustível”.

Um mesmo apontamento aparece na “Pesquisa Empresa de Cargas CNT: 2002 Relatório Analítico” realizada pela Confederação Nacional do Transporte. O estudo traz estimativas de que entre anos 1980 e 1990 houve “elevação nas despesas com a atividade”, entre maiores “investimentos em medidas de prevenção”, gastos em “seguro”, gastos em pedágios e que o “valor do frete” piorou, todos em meio à maior concorrência de mercado. Bem como houve uma lenta “renovação da frota”, podendo ser associado caminhões novos com “aumento da eficiência” a partir do menor consumo de combustível ou num aumento da produtividade por veículo.⁶¹

Ivani Rosa (2006, p. 10-13) avaliou até década de 1970 o autônomo como um “profissional liberal” com ganhos monetários mais elevados e associado a uma “exaltação” como o profissional do “progresso” rodoviário. Identificou que a partir dos anos 1980 houve um rebaixamento nos ganhos monetários médios com conseqüência do que foi uma queda dos padrões das condições de vida e de consumo. Tal condição em associação com a maior presença de empresas

⁶¹ (CNT, 2002b). Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

agenciadoras como fator de intermediação na negociação das cargas, bem como a maior incidência das empresas de transporte rodoviário de cargas em relação aos autônomos, empresas que além de deterem os melhores e mais modernos caminhões inovaram nos métodos administrativos tornando o trabalho mais produtivo.

Em todo esse contexto, no aspecto das condições de trabalho enquanto rotina, os motoristas autônomos e os empregados têm exercido sua profissão em situações similares. Intensidade do tráfego nas estradas, tipo do relevo, más condições das rodovias ou dependência em relação às empresas agenciadoras das cargas são circunstâncias que assemelharam esses profissionais. Moysés Moreira Santos (2007, p. 61) sugere que os caminhoneiros brasileiros, tanto autônomos como empregados, têm mantido um “rendimento médio”, também os aproximando nas condições da definição do ganho monetário através dos fretes cobrados por viagem, considerando a grande presença de empregados comissionados no setor.

Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 26) caracterizam no caso do Rio Grande do Sul que o caminhão surgiu como “fonte auxiliar no transbordo dos vagões, cobrindo pequenas distâncias”. O transporte rodoviário de cargas passou a complementar o serviço do transporte ferroviário proporcionando a chegada em lugares em que o trem não tinha condições viárias de atingir, mesmo sendo bastante reduzidas as estradas com infra-estrutura em pavimentação naquela época. Os caminhões representaram o “desafio do avanço tecnológico” (p. 09) na sua gradativa maior oferta e participação, capacidade de carga, eficiência, velocidade, distâncias ou rebaixamento dos custos através dos preços dos fretes em relação aos outros modais.

Segundo Josef Barat (1978, p. 56) aspecto inovador do caminhão foi poder atender a demanda “porta a porta”, pois mesmo em estradas com pouca infra-estrutura o caminhão realizou a maior integração regional. Inovações também foram o maior controle do tempo para o deslocamento e a possibilidade de fragmentação entre coleta e entrega das cargas, sendo assim fatores significativos para uma eficiência da atividade econômica.

Moysés Moreira Santos (2007, p. 23-35) apontou a tendência a partir dos anos 1990 das reestruturações produtivas no transporte rodoviário de cargas em questões relacionadas com a modernização das empresas, expressas na

designação de “logística” de transportes, através da “terceirização” ou “sub-contratação”, na oferta pelas empresas de serviços além do transportar, nos métodos de gestão ou nos padrões de organização do trabalho.

Na questão das condições de trabalho o autor identificou que o motorista autônomo foi tornado um “autônomo-contratado” ou um “autônomo-agregado em empresa transportadora”. Uma tendência que se verifica com as empresas de logística são formas de trabalho flexível, na qual este tipo de organização empresarial “repassa para o proprietário do caminhão os custos de investimento e manutenção” do veículo junto da possibilidade de dispensa quando de período de baixa demanda por cargas ou na maior exigência dos horários do transporte entre carregamento e descarregamento, bem como sempre estarem disponíveis para as empresas.

O autor situou alterações da modernização com os caminhões maiores e para maior capacidade de carga, com os sistemas eletrônicos e utilização de recursos da informática em questões de monitoramento e segurança das cargas, condição que têm exigido maior qualificação profissional aos motoristas. Para o autor a busca da maior eficiência e diminuição de custos tem desenvolvido as novas formas de gestão, de controle da qualidade e da busca da distribuição rápida e pontual entre carregamento e descarregamento dos caminhões, refletindo condições do tempo de trabalho.

Práticas dos “operadores logísticos” ainda se desenvolveram no transporte multimodal, nas “operações terceirizadas” focadas nos motoristas autônomos, na maior “padronização” dos serviços, diminuição nos tempos de “coletas e entregas” ou numa ênfase de bom “atendimento” ao cliente. Bem como nas relações gerenciais, com a “decisão estratégica” ou o “monitoramento da frota de veículos”, todos situados no contexto do crescimento da participação das empresas de logística e de uma expansão dos “operadores logísticos internacionais”. (BORGES NETO, 2004, p. 11-25).

Essa modernização empresarial trouxe mudanças fundamentais na organização do trabalho no referente ao maior controle do tempo da atividade do motorista. Horários mais flexíveis entre diurno e noturno em coleta e entregas,

distribuição mais rápida e com horários agendados e cursos de qualificação e padronização profissional são algumas práticas mais recentes para a profissão.⁶²

Lúcia Leão (1996, p. 50-51) cita relato de caminhoneiro que ponderou sobre a maior exigência do tempo rápido para a entrega da carga que as empresas tinham estabelecido nos anos 1990, diferindo das décadas anteriores em que o motorista tinha maior autonomia de quando entregar a carga no destino, sem haver rigidez de horários pré-determinados a serem cumpridos. Maria Luisa Scaramella (2004, p. 37) em entrevistas com caminhoneiros autônomos que exerciam trabalho desde pelo menos os anos 1960 identificou percepção destes em associar para aquela época a profissão com uma maior liberdade, mais autonomia quanto a regras pré-estabelecidas e as viagens como uma aventura de “sair pelo mundo”.

As empresas agenciadoras buscaram assemelhar os motoristas tornando o trabalho destes o mais flexível possível de modo que a contratação da força de trabalho acompanhasse as variações da demanda e os contratos de frete e formas de pagamento tem sido as mesmas, seja por quantidade de quilometragem rodada, pelo volume e peso ou preço da carga. E dessas condições pode ser associado que a terceirização dos serviços não teve muitas vezes encargos ou relações de trabalho formalizadas com os motoristas, possibilitando a grande incidência de trabalho irregular em épocas de baixa oferta de cargas.

No país e no transporte rodoviário de cargas os anos 1990 foram de crescimento global do número de trabalhadores informais, em que se enquadra a categoria dos motoristas autônomos seja num trabalho irregular ou na forma da terceirização desenvolvida pelas empresas de logística, considerando também a maior informalidade ocorrida aos empregados assalariados em suas relações de trabalho com seus patrões. (SANTOS, 2007, p. 64-76).

É nesse contexto que deve estar localizado o crescimento percentual do motorista de caminhão autônomo indicado por Moysés Moreira Santos (2007, p. 69) no período de 1992 até 2001. Assim a modernização tecnológica adotada pelas empresas e transportadoras tem sofrido a contradição de haver mantido formas tradicionais de exploração do trabalho que se converteram no decorrer das décadas

⁶² Com destaque aos cursos do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte: SEST e SENAT.

em condições precárias para os trabalhadores, notadamente na questão da oferta irregular do trabalho.

A legislação nesse setor da economia se deu mais pela pressão na demanda através da concorrência de mercado do que por uma regulação estatal, ocorrendo assim manifestação da sua precária regulamentação.⁶³ No decorrer das décadas desse modal dos transportes bastou ter a habilitação para dirigir um caminhão, ter a posse do veículo para ofertar o trabalho e ser um caminhoneiro autônomo ou constituir empresa de transportes para explorar o serviço utilizando o emprego da força de trabalho de caminhoneiros assalariados por tempo ou por peça. E nesse contexto foi fator recorrente pelo empresariado pautar a regulamentação das atividades econômicas ou “um diploma legal para o setor”, limitando as “leis de mercado”, no contexto de empresas e autônomos terem irrestrita concorrência no mercado das cargas. (FELTRIN, 2007, v. 1, p. 32).

Moysés Moreira Santos (2007, p. 84) identificou que em relação à jornada de trabalho no ano de 2002 para o conjunto dos motoristas empregados e autônomos 61% trabalhavam mais de 45 horas semanais. Identificou que estes motoristas estiveram entre “seis e sete dias da semana disponíveis” enquanto caracterização da extensão do tempo de trabalho, considerando esta disponibilidade referente ao processo de trabalho na relação trabalhador e seu empregador e na relação motorista e empresa agenciadora ou proprietária das cargas.

Algo que tem sido prática recorrente na história profissional dos caminhoneiros brasileiros são as extensas jornadas de trabalho. Enquanto condições de trabalho os motoristas empregados e autônomos tem tido rotinas bastante semelhantes e em relação ao conjunto dos trabalhadores do Brasil parece confirmar ser uma das profissões que mais tem trabalhado em quantidade de horas.

Na história profissional quantidade considerável das empresas de transporte rodoviário de cargas e dos caminhoneiros autônomos desenvolveram as suas atividades com o caráter interestadual, o que qualifica a questão da extensão da jornada de trabalho, sugerindo-se assim que tiveram no seu cotidiano o trabalho realizado entre longas distâncias como um padrão do transporte rodoviário de

⁶³ A formação da legislação teve em linhas gerais questões sobre impostos para o financiamento viário e combustíveis, condições do transporte das mercadorias em seus limites de quantidade ou peso das cargas, tipo de mercadoria e cargas consideradas perigosas.

cargas do Brasil. Esta ocorrência ainda considerando que no decorrer da jornada a maioria dos trabalhadores deveria ter dormido no local de trabalho, ou seja, no próprio caminhão.

As reestruturações produtivas das últimas décadas do século XX que aconteceram na macroeconomia do país podem ser encontradas junto ao trabalho dos caminhoneiros, notadamente com o crescimento da participação das empresas de logística, nas relações de trabalho dos motoristas autônomos nas diferentes formas da sua contratação e no referente a questões dos horários de trabalho modificando alguns dos antigos padrões que caracterizaram a profissão enquanto maior liberdade e autonomia de decisões nas atividades rotineiras do trabalho.

O transporte rodoviário de cargas foi moldado em uma grande concorrência entre os diversos tipos dos empreendimentos em atividade, influenciando assim na oferta de trabalho irregular aos motoristas e pressionando a queda dos preços dos fretes. Nessa compreensão deve ser situado que a concorrência de mercado se deu entre os autônomos, as pequenas e as grandes empresas no mercado das cargas, sendo refletida também nos interesses imediatos dos autônomos e dos motoristas empregados nessas empresas, pois ambos tiveram sua formação histórica marcada pela remuneração definida nos preços dos fretes.

Por fim tem-se assim que o transporte rodoviário de cargas faz parte da história recente do Brasil, sendo marcado por uma grande diversidade de empreendimentos, de relações de trabalho e pela falta de uma efetiva regulamentação jurídica de suas operações. De modo que as reestruturações e as modernizações do setor ocorreram acompanhando o contexto do país, implicando também em mudanças na organização do trabalho dos motoristas.

As relações entre a oferta, a compra e a venda da força de trabalho e as empresas na cadeia produtiva, as condições gerais da jornada de trabalho, da saúde e algumas das ações reivindicativas em protestos individuais e sindicais são questões exploradas nos capítulos seguintes.

2. Condições do trabalho

As condições do trabalho estão identificadas em relação aos tipos empresariais do setor, considerando três os fundamentais: as empresas de transporte rodoviário de cargas, os autônomos e as cooperativas. Nestes empreendimentos pode ter sido em comum o emprego da força de trabalho de motoristas assalariados, ressaltando a variação anteriormente abordada dos considerados como autônomos e que empregavam motoristas. Sendo assim um diferencial entre as empresas e seus motoristas empregados têm sido os caminhoneiros autônomos trabalhadores por conta própria.

O capítulo está estruturado em três grandes temáticas que produzem interpretações e descrições das informações obtidas nas fontes de pesquisa. Uma primeira centrada nos motoristas e seu trabalho em suas relações empresariais ou inter-empresariais, a segunda referente à jornada de trabalho no tocante ao tempo e relações de trabalho e a terceira sobre a saúde do trabalhador em aspectos ligados a alimentação, doenças, substâncias psicoativas e acidentes de trabalho. Tem-se que dessas abordagens as constatações expostas configuram aspectos comerciais, da rotina, dos riscos e problemas de como se desenvolveu o processo de trabalho dos caminhoneiros.

2.1: Empresas, empreendimentos e frete

O transporte rodoviário de cargas envolve toda uma divisão do trabalho entre transportar, dirigir, coletar, entregar, carregar, descarregar, armazenar e as negociações quanto à contratação das cargas e preços dos fretes. Essas atividades de trabalho podem estar concentradas num empreendimento ou dispersas por várias

empresas relacionadas nos seus intercâmbios comerciais, sendo assim os trabalhadores com atuação no transporte rodoviário de cargas estão envolvidos em diversas profissões que vão além dos motoristas dos caminhões, como os dos serviços de administração ou os operadores de carregamento e descarga dos caminhões.

Sobre o conjunto dos empreendimentos do transporte rodoviário de cargas no contexto econômico ressalta-se necessária distinção quando da referência ao tipo da empresa, se tem sido as empresas de transporte rodoviário de cargas que tenham os caminhões e exerçam como atividade o transporte das cargas ou se são as empresas de logística, pois nestas além dos caminhões podem ser composições operacionais os serviços de armazenagem, a atuação em um transporte multimodal ou os diversos serviços administrativos.

Dessas duas constituições dos empreendimentos o caminhoneiro autônomo deve ser situado como uma terceira forma em sua condição de transportador individual ou por conta própria, concentrando tais composições operacionais. O serviço de agenciamento das cargas é uma necessidade desses empreendimentos e um dos seus diferenciais está em o empreendimento realizar essa tarefa ou a terceirizar, o que assim estabelece uma das relações empresariais enquanto intercâmbios comerciais.

No fundamental o conjunto das empresas de transportes tem funcionado no Brasil apenas como “movimentadoras de veículos e não de carga”, sem assim atuarem na “área de distribuição e logística”.⁶⁴ Esta é uma definição da composição geral ou base fundamental e majoritária do transporte rodoviário de cargas, ou seja, os empreendimentos ocupados apenas com o transporte. Contrapondo a essa conformação estariam às empresas de logística com uma de suas principais marcas na atuação no além transporte, diversificando suas atividades e marcando maior eficiência e aspecto da modernização empresarial.

Gilberto Cavicchioli (2008, p. 58) em sua pesquisa na área da Administração identificou na sua “amostra” que das “dez empresas de transporte” as suas atividades não se limitavam apenas às “operações de transferência de carga” através da “coleta na origem e na entrega da carga no destino”. Identificou

⁶⁴ (CNT, 2002b, p. 13). Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

ocorrência de atividades na diversidade das “operações de transporte”, como em “operações de serviços de armazenagem, movimentação, gerenciamento de estoque, distribuição e gerenciamento de transporte”, enfatizando assim que nessas referências aparecem várias profissões, uma delas a dos motoristas de caminhão.

No conjunto do transporte rodoviário de cargas uma empresa agenciadora presta o serviço de distribuição, residindo aí sua qualificação como uma empresa intermediária, atravessadora ou repassadora. A sua função acaba por ter influência direta na questão da definição do preço dos fretes, pois tais empresas têm negociado as cargas e os contratos de frete com as empresas de transporte, autônomos ou com as cooperativas.

Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p. 88) caracterizou os “agenciadores” como “transportadoras sem veículos que [...] possuem muitas vezes apenas um telefone e uma máquina de escrever, sendo responsáveis pela excessiva concorrência e conseqüente rebaixamento do valor dos fretes”. Esta afirmação pode ser ainda revigorada indicando o uso do computador e/ ou o telefone celular nos anos mais recentes.

Em uma perspectiva panorâmica pode ter havido variação em o empreendimento deter posse de caminhões e realizar o serviço de agenciar as cargas para os seus caminhões e possível variação na condição de que estas empresas poderiam contratar o serviço de terceiros, ou seja, podendo contratar caminhoneiros autônomos para o transporte excedente à capacidade operacional dos seus caminhões. E, considerando esta relação com os autônomos, outra possibilidade estaria entre esses vínculos terem sido permanentes ou sazonais quanto à regularidade da oferta de trabalho aos motoristas contratados, estabelecendo assim aspecto da condição dos vínculos de trabalho no setor.

Maria Terezinha Zeferino (2004, p. 103) nas suas 48 entrevistas com empresas de transporte rodoviário de cargas com sede no Estado de Santa Catarina identificou que sobre o “tipo de frota da empresa” cerca de:

52% era frota “própria”

37% “própria/ agregada”

07% “própria/ agregada/ terceirizada”

02% “terceirizada”

02% “agregada”.

Pelos dados aparecem algumas das fronteiras que conformam o tipo empresarial do setor, ou seja, ter frota própria de caminhões e facultar em contratar serviços nas formas de terceirizado ou agregado, ou em ser empresa que não dispõem de caminhões contratando serviços na totalidade de suas necessidades, sendo tal caracterização extensão do debate acerca da flexibilidade da nomenclatura e variedade do conjunto das empresas e suas relações empresariais enquanto atuantes do transporte rodoviário de cargas.

Nas relações empresariais o preço do frete tornou-se o definidor dos ganhos monetários dos diferentes empreendedores do transporte com caminhões, de modo que o frete foi negociado em um mercado de cargas bastante concorrido. Ivani Rosa afirma que

desde que o transporte rodoviário se implantou no Brasil, não existe um critério que regule o cálculo para a cobrança dos fretes. [...] as tarifas são calculadas com bases empíricas, o que faz com que a falta de regras resulte na inexistência de um preço único por quilometragem, por peso ou por espécie da carga a ser transportada, o que ocasiona descontrolado das tarifas pagas pelas empresas aos transportadores, onde cada uma tem a liberdade de definir o valor do frete a pagar. (ROSA, 2006, p. 98).

Tal fator da concorrência pelas cargas realizada pelas diversas modalidades de empreendedores deve ser estabelecido como um dos elementos que explicaria quedas nas rentabilidades médias do setor a partir dos anos 1980, localizando nessa época o crescimento da presença intermediadora das empresas agenciadoras. A sociedade de mercado capitalista e a livre comercialização de caminhões no Brasil podem ser pensadas como fornecedoras de uma disparidade entre o número de caminhões disponíveis e a oferta de cargas, manifestada no trabalho irregular dos motoristas ou da espera por cargas durante o transcorrer das jornadas de trabalho.

Diante de tal contexto histórico e orientando-se por se organizar para regular o preço dos fretes Paulo Ziegler e Ricardo Russo indicam que

Nos tempos dos pioneiros do transporte rodoviário, o preço do frete era determinado por critérios pessoais de cada transportador. Seus custos, mais

a suposta margem de lucro desejada, perfaziam a tarifa. Da ambição comercial de cada um, bem como das imposições da concorrência, é que dosava-se o valor. Foi em torno do problema da concorrência que os transportadores resolveram tentar uma aproximação e promover preços mais justos, a partir do final da década de 50. (ZIEGLER e RUSSO, 1989, p. 95).

Cada “transportador” podendo ser um autônomo enquanto motorista concorrente na obtenção das cargas ou podendo ser cada empresa de transporte rodoviário de cargas concorrendo com aquele autônomo no mesmo mercado de cargas. Sendo assim estaria aí uma justificativa da iniciativa dos empresários transportadores em organizar-se e pautar posteriormente via sindicato às tabelas dos preços dos fretes.

O preço dos fretes é o que tem determinado os ganhos monetários tanto para o caminhoneiro autônomo como ao caminhoneiro empregado por comissão. Ao caminhoneiro com o salário por tempo as variações nesse preço poderiam ser os adicionais ao salário quando negociados em Convenção Coletiva. Os baixos preços dos fretes têm de ser associados a uma baixa rentabilidade dos autônomos, em um rebaixamento salarial dos assalariados por comissão e na tendência de queda da lucratividade das empresas detentoras dos caminhões.

2.2: Autônomos e contratação das cargas

O motorista autônomo por ser um trabalhador por conta própria situa-se como um tipo profissional de trabalho informal. Sua autonomia diante de um patrão ou aos tradicionais regulamentos de horários ou hierarquia das indústrias significa no contexto brasileiro aquele tipo informal, sem ter direitos trabalhistas por ser muitas vezes um trabalho temporário, irregular, de remuneração variável, etc.

Narciso Figueirôa Junior (2011) em artigo de portal da internet traz indicação de uma definição de o que seria no plano econômico e relações de trabalho o caminhoneiro autônomo, pois o considerou como “aquele que labora por conta própria, o que significa que assume integralmente os riscos de sua atividade, não se colocando sob a dependência de outrem”. Ponderou também que “não estará sujeito

a horários, a ordens, em fiscalização do tomador dos serviços, não recebendo salários, mas pagamento pelos serviços que prestar, não estando a contratação sujeita às regras da legislação trabalhista”.⁶⁵

Desde as origens do transporte rodoviário de cargas foi bastante comum o próprio motorista negociar a carga e o frete que iria transportar, tal prática faz parte da profissão. Diante disto uma condição que se consolidou e modificou tal situação foi nos anos 1980 a generalização da intermediação desse processo pelas empresas agenciadoras das cargas.

Segundo interpretação de Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p. 38-65) os caminhoneiros autônomos nas décadas de 1980 e 1990 poderiam ter “três formas” básicas de agenciarem suas cargas. Uma delas em serem “vinculados a empresas de transporte comercial”, sendo estas as empresas de transporte rodoviário de cargas. Segunda forma em serem “vinculados a transportadores de carga própria” e a terceira seriam os “sem vínculo algum”.

A primeira forma seria a que os autônomos se tornassem agregados ou terceirizados às empresas de transporte rodoviário de cargas que também cumpriram função de agenciar cargas. Conforme o autor as “empresas de transporte comercial” com tal prática poderiam “substituir custos fixos variáveis, comprando parte ou toda a capacidade de transporte do autônomo no mercado”. Sendo assim, tal autônomo que ofertaria seu serviço estaria dependente em relação às necessidades comerciais ou momentâneas daquelas empresas. Bem como outro motivador desse tipo de contratação estaria na qualidade do serviço, pois ao autônomo o seu trabalho com um bom cumprimento de horários, oferecer segurança e qualidade seriam favoráveis para obter mais oferta de trabalho.⁶⁶

A segunda forma de agenciamento deveria realizar-se sem maiores diferenças em relação à primeira forma de contratação acima descrita, podendo ser para a empresa contratante ocorrência dos mesmos motivadores sugeridos acima. Um diferencial é que a empresa contratante seria ao mesmo tempo a proprietária das cargas, sendo facultada a possibilidade em ter ou não a posse de caminhões e caso tendo caminhões contrataria os serviços dos autônomos quando houvesse

⁶⁵ (NTC & LOGÍSTICA, 2011). “Artigos”. Disponível em: <<http://www.portalntc.org.br>>. Acesso em: 18 ago. 2011.

⁶⁶ Segundo Narciso Figueirôa Junior (2011) esta tem sido a condição juridicamente definida por “subcontratação”.

demanda por transporte maior que a capacidade operacional dos seus próprios caminhões.

E o terceiro tipo do agenciamento seria o autônomo mais vulnerável no mercado, pois não teria vínculo com empresa alguma, tendo dificuldade maior em obter as cargas e uma “dependência” direta em relação aos agenciadores ou atravessadores. Bem como tenderia a ser um motorista mais propenso ao trabalho irregular ou ter tido tipos de carga e rotas de viagens bastante diversificadas, de modo que esta seria a situação definindo sua condição de liberdade e propriamente a autonomia de trabalho.

Maria Terezinha Zeferino (2004, p. 103) em sua pesquisa com as “empresas do transporte rodoviário de cargas do Estado de Santa Catarina” aponta que “na frota agregada tem-se o autônomo trabalhando regularmente para a empresa e na frota terceirizada também se tem o autônomo trabalhando, mas numa situação esporádica, sem vínculo empregatício.”

Desse modo agregados e terceirizados são os caminhoneiros autônomos contratados por algumas das diversas modalidades das empresas de transportes e os autônomos terceirizados devem ser aqueles sem vínculo empregatício algum. Os agregados devem ter sido aqueles com contratos mais regulares e podem ser pensados como contratos de trabalho por pelo menos um prazo determinado. A instabilidade dos caminhoneiros terceirizados parece realizar o que no Brasil se tem chamado por trabalho informal na condição de que o autônomo estaria sempre disponível ao trabalho, porém na contradição de nem sempre a ele ser ofertado trabalho.

Segundo a Lei nº11.442 de 2007 foram definidas duas condições ao autônomo que contemplam situações expostas acima. Sobre o “contrato” celebrado entre o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) e a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) ou entre o TAC e o “dono ou embarcador da carga” deverá ser o “TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa”. E o “TAC-

independente” como “aquele que presta os serviços de transporte de carga” com “caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem”.⁶⁷

Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p. 76) seguindo informações de um de seus motoristas entrevistados que havia passado da condição de “empregado” para “autônomo” na segunda metade dos anos 1970 sugere uma liberdade do motorista autônomo no processo de trabalho. O entrevistado informou que “na condição de autônomo” ele chegava a “ficar dois ou três meses distante de casa, percorrendo os caminhos do nordeste do país dentro da sua intuição a respeito dos melhores locais de carga e, em consequência, na busca de maiores fretes.”

Esse caminhoneiro era um daqueles “sem vínculo algum” com agenciadores de cargas ou empresas de transporte rodoviário de cargas e considerando a época dos anos 1970 da descrição acima se localiza em momento de menor concorrência por cargas, seja no menor número de caminhões como na proporcional oferta de cargas, bem como na liberdade de poder escolher fretes e cargas, pois não estava submetido a uma empresa e suas regras de funcionalidade em específico.

A liberdade dos caminhoneiros teve o seu reverso em uma das situações mais recentes das mudanças nas atividades profissionais com a maior dependência do autônomo em relação às empresas notadamente a partir dos anos 1980. Diante de tal afirmação se pode interpretar o relato de um dos entrevistados de Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p. 88) que passou de “empregado” para “autônomo” e era um “empresário” nos anos 1990. O entrevistado considerou que “como o autônomo depende de empresas transportadoras que tenham capacidade de formalizar fretes, declarar impostos e recolhê-los, sobram para o mesmo as cargas piores em termos de preço e condições de entrega.”

A liberdade estava na concorrência de mercado e pode-se constatar que o autônomo como um trabalhador por conta própria não teria maiores poderes de barganha sobre as cargas, pois sua oferta de trabalho não ia além de suas capacidades individuais. Aspecto que daria contraste com as empresas de caminhões que, dispondo desses veículos, ofereceriam maior quantidade de serviços, seja na capacidade quantitativa do transportar as cargas, como no maior

⁶⁷ (BRASIL, Lei n. 11.442 de 2007). Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

número de viagens disponíveis as serem contratadas, em outras palavras, eram mais produtivas.

Outra contradição do trabalho dos caminhoneiros autônomos aparece em Ivani Rosa quando afirma que

O autônomo [...] vive uma situação um tanto contraditória, pois, a mesma transportadora que o explora pagando-lhe um frete injusto e lhe tira a oportunidade de negociar a carga diretamente com a empresa interessada, como nos moldes antigos, é a mesma que lhe dá a oportunidade de trabalhar. (ROSA, 2006, p. 12).

Uma dialética do trabalho aparece na fragilidade do autônomo em suas negociações individuais para contratar cargas e na dependência em relação às empresas agenciadoras ou na referência a possibilidade da falta de oferta de cargas para o transporte. Nesta última questão aparece com intensidade o significado de um empreendimento individual em uma disputada concorrência pelas cargas.

Segundo a autora a situação que define o modo de obtenção dos “rendimentos” e a insegurança na obtenção destes aparece a partir de como define o caminhoneiro autônomo:

por ser o proprietário do caminhão depende dele a procura por cargas a serem transportadas e a conseqüente negociação do valor do frete a receber. O autônomo é o único beneficiário dos rendimentos oriundos de seu trabalho, mas também o único responsável pelos prejuízos e despesas de viagens. (ROSA, 2006, p. 25)

O risco de ser um empreendedor individual apareceria aí, bem como definição de sua remuneração a partir do frete contratado. Os eventuais serviços de oficina ou troca de pneus são questões cotidianas das planilhas de custos e desse modo seriam esses motoristas que teriam que arcá-los por conta própria.

Tal condição gerou circunstâncias que passaram a ser elementos que caracterizaram a sua prática profissional e que ao mesmo tempo tornaram-se contraditórios. Pois se houve “a idéia de que não há ninguém para lhes impor ordens”, de que “não há normas rígidas a seguir, nem horários regulares” ou mesmo o “fato de não terem patrões”, tem de serem localizados nas condições de ter pouco poder de negociação de preços e tipos de cargas ou quando da irregularidade do trabalho. (ROSA, 2006, p. 43).

O autônomo com a compreensão de ter tido liberdade no exercício profissional enquanto rotina diária distinguiu-se dos motoristas empregados, pressupondo nestes últimos a maior probabilidade de submissões hierárquicas aos interesses de sua empresa ou patrão quanto a horários, destinos das viagens ou dos valores monetários definidos a partir do frete. Também o reverso de ser autônomo no livre mercado tendo que arcar com possíveis custos adicionais em manutenção veicular e alimentação, que por ser trabalhador por conta própria seriam fatores diretos de um rebaixamento dos seus rendimentos.

A partir dos anos 1990 com o aumento da incidência dos roubos de caminhões e das cargas tornaram-se mais recorrentes fatores relacionados com a segurança e a periculosidade do trabalho. Ivani Rosa em comentário sobre as afirmações de um motorista entrevistado acaba por diferenciar o autônomo do empregado e ao mesmo tempo ressaltar condições de trabalho no quesito segurança:

Observando a questão da segurança [...] o empregado leva vantagem, pois a maioria das grandes empresas hoje proporciona maior segurança nas estradas contra roubos de cargas e assaltos, devido ao sistema de monitoramento utilizado por elas, enquanto o autônomo está a mercê dos perigos, porque não tem condições financeiras para adquirir equipamentos para sua segurança. (ROSA, 2006, p. 60).

Essas afirmações indicam a tendência espontânea de uma economia de mercado na qual os autônomos se constituíram historicamente como inseridos. É um elemento da concorrência entre pequena e grande empresa em que é esta última que tende a ter mais possibilidades de investimentos e modernização dos seus serviços. A competição deve ser percebida como um dos fatores na retração do trabalho do autônomo em relação às empresas de transporte rodoviário de cargas abordada anteriormente. Qualquer prejuízo em roubo ou mesmo acidente de trabalho é um risco constante desses motoristas, sentidos mais diretamente a um transportador individual do que a uma empresa.

2.3: Cargas e empresas agenciadoras

As empresas de transporte rodoviário de cargas e os autônomos estiveram em uma condição assemelhada em relação às empresas agenciadoras e em comum aos dois tipos de empreendimentos que dispunham os caminhões também foi precisarem das cargas para realização do serviço de transporte.

Em meio a esse contexto houve a maior concentração das empresas agenciadoras com o controle da oferta das cargas, notadamente em um pós anos 1970, residindo aí condicionantes nas capacidades de negociações das cargas, seja referentes aos tipos, pesos, origens, destinos e preços dos fretes. Todos estes na relação empreendimentos do transporte e empresas agenciadoras.

Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 37) comentando os anos 1940 do transporte rodoviários de cargas do Rio Grande do Sul situam tarefas e ofícios que tem caracterizado a profissão dos motoristas de caminhão. Comentam que estando nas cidades ou localidades o motorista cumpria “função de entregar os pedidos no comércio, verificar o peso, bem como as disponibilidades das cargas e providenciar o embarque”, todas práticas que devem ser localizadas como intermediárias entre o negociar a contratação do frete e acertar seu preço.

O motorista de caminhão enquanto profissional teve sua formação caracterizada por ser o “negociador” das cargas e dos fretes. (ROSA, 2006, p. 195). O caminhoneiro autônomo, como o próprio empreendedor ou trabalhador por conta própria tem tido por necessária tal atividade e as grandes empresas contrastariam com tal prática tendo funcionários especializados nessa função.

Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 63) sugerem uma autonomia rotineira no trabalho dos motoristas quando consideram que “os pioneiros no transporte por rodovia estavam presentes, corpo a corpo com os seus clientes, tomavam as decisões na hora, tanto quanto ao prazo de entrega como ao preço dos fretes”.

Tais elementos têm de ser identificados nas circunstâncias em que se desenvolveu o trabalho dos motoristas, seja nas viagens de longas distâncias e do seu longo tempo ou dos meios de comunicação de meados do século XX com o limitado uso do telefone ou a inexistência da agilidade dos serviços da informática

dos anos recentes. Seriam assim alguns padrões que caracterizaram uma autonomia profissional em decisões ou controle do tempo. Cada motorista autônomo tem de ser definido na história do transporte rodoviário de cargas como um concorrente individual, seja sobre os demais autônomos ou quanto às empresas de transporte rodoviário de cargas e seus motoristas empregados na obtenção dos fretes.

Nos motoristas empregados pode haver variação que tem significado de uma maior divisão do trabalho na identificação em ser o próprio motorista que tenha que ser o “negociador”, em obter, conseguir a carga ou em ser sua empresa que realiza tal operação. Sendo a empresa haveria separação entre um serviço de administração ou propriamente uma das atividades do empresário, ou seja, negociar as cargas para os seus caminhões.

Uma ponderação tem de ser feita na breve distinção entre “autônomo” e “empregado” que faz Ivani Rosa (2006, p. 59). Para esta os “empregados” tinham a característica de que “não precisam lutar para conseguir cargas, ao contrário do autônomo que enfrenta uma concorrência diária com os próprios colegas de profissão para conseguir um frete”. A ponderação tem de ser feita porque logo a seguir a autora citou empresas de Uberlândia/ MG que assim tinham relações com seus empregados, e dos nomes que elencou todas foram designadas como “grandes empresas”, de modo que para autônomos e empregados não se poderia generalizar mesma condição no negociar os fretes. Ou seja, em grandes empresas tenderia a haver funcionários especializados na contratação das cargas, enquanto nas pequenas empresas o motorista realizaria tal tarefa, igualando-se nesta estrita questão ao autônomo.

A distinção entre o próprio motorista obter a carga ou a sua empresa o fazer parece ser melhor percebida numa transição entre a pequena empresa e a grande empresa, na qual esta última teria uma sofisticação e ser uma empresa mais moderna que dispõe de uma burocracia de funcionários para fazer tais contratos de frete. Ou, essas grandes empresas por deterem a propriedade de vários caminhões tiveram tendência de realizar acordos com empresas fabricantes, proprietárias ou interessadas no transporte e com as empresas agenciadoras.

Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 38) indicam que nos anos 1940 havia a existência do “agenciador dos caminhoneiros” cumprindo a função de ser o

“intermediário entre o comércio e o transportador”. A bibliografia sobre o transporte rodoviário de cargas tem considerado que a partir dos anos 1980 generalizou-se o serviço desse intermediário como um tipo empreendedor, uma agência ou empresa que negocia os preços dos fretes extraíndo para si própria um preço pelo serviço.

O DNER ainda nos anos 1970 caracterizou o “agenciador de cargas” em “diversas modalidades”:

agenciador, pessoa física, instalado em um pequeno escritório, tendo como equipamento mais importante o telefone; movimenta consideráveis toneladas de carga de vários tipos, com predominância para carga seca e com destinos bastante diversos. Encontra facilidade para conseguir carreteiros, pois [...] seu escritório em pouco tempo se torna conhecido dos motoristas, que para lá se dirigem em busca de cargas [...] em vista que o agenciador mantém contacto permanente com firmas comerciais, industriais e até mesmo com empresas de transporte.

Um segundo tipo [...] é o agenciador que funciona com estrutura de pequena empresa de transporte. Possui depósito, carros de coleta, sendo que, em alguns casos, conta com filiais e, até mesmo, com veículos de apoio. [...] Trabalha com clientes fixos, faz redespachos e alguns chegam a manter linhas mais ou menos regulares.

Finalmente, há o representante de empresas de transporte, que é também um agenciador de carga. Possui um depósito onde funcionam uma ou mais empresas e a representação é feita por procuração ou, até mesmo, por compromisso verbal. (DNER, 1976, p. 11-12).

A possibilidade de haver aqueles “carros de coleta” e ou os “veículos de apoio” sugere poder ser a posse de caminhões que fariam um transporte urbano ou rodoviário, caracterizando um tipo de empresa que tinha caminhões e também agenciava suas cargas.⁶⁸ A passagem de um tipo ao outro sugere representar, estritamente no seu ramo, diferenciações entre pequenas e maiores empresas, entre questão de modernização e perspectiva da mudança de um agenciador autônomo para um agenciador empresarial.

Empresas de transporte rodoviário de cargas e autônomos tiveram como um dos fatores do rebaixamento do preço médio dos fretes o controle exercido pelas empresas que tem realizado a intermediação e o repasse das cargas. O Pe. Osmar J. Possamai ajuizou que na prática das relações do transporte este tipo de empreendimento reduziu os preços dos fretes:

⁶⁸ Nessa estrita conformação pode ser considerado também outro veículo qualquer que realizaria o transporte.

Estes agenciadores funcionam como *transportadoras fantasmas*. Eles não tem caminhões nem motoristas, e no entanto, para os serviços dos autônomos para transportar as mercadorias, oferecem preço muito baixo pelo kg transportado, ficando com a maior fatia do frete. (POSSAMAI, 2007, p. 300).

Para o autor esse tipo empresarial se resume a ser um atravessador que detém controle da oferta das cargas e, considerando a citação acima, além dos autônomos tem de ser frisado que as empresas de transporte rodoviário de cargas e seus motoristas também muitas vezes devem ter ficado submetidos aos ditames dessas agências.

Ivani Rosa (2006, p. 59) em uma de suas entrevistas feita em 2004 com um “caminhoneiro autônomo” que trabalhava na profissão desde 1974, informa segundo o depoimento do motorista, que do preço do frete em torno de 20% ficava com “as transportadoras”, compreendida estas como sendo as empresas agenciadoras de cargas.

Tipo de carga, preço e distâncias são condicionantes na definição dos preços dos fretes, também as possíveis negociações e acordos de empresas em disponibilizar exclusivamente seus caminhões para determinadas agências. Na ocorrência deste tipo de contrato ganhariam as empresas de transporte rodoviário de cargas e nessa concorrência tenderiam a perder os autônomos, de modo que uma situação intermediária entre essas relações empresariais surge com as cooperativas.

2.4: Cooperativas

As cooperativas identificadas a partir dos dados das fontes de pesquisa indicam que foram organizações de autônomos ou de pequenos empresários, sendo exceção a referência em cooperativas de motoristas surgida em depoimentos das fontes orais. Segue assim uma listagem que sugere existência das cooperativas como um modo coletivo de negociar interesses em comum.

Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 54) comentam o caso do “Expresso Caxiense” que surgiu em 1938 como “uma cooperativa” que tinha sede em Caxias

do Sul/ RS. Segundo os autores “vários caminhoneiros da região resolveram juntar-se para poder resolver a acirrada concorrência e diminuir custos”. Em 1942 realizaram a primeira viagem transportando vinho de caminhão para São Paulo, em que além da longa distância inovaram em serem mais rápidos do que se o vinho fosse transportado por trem.

Em 1975 a revista *O Carreteiro* realizou reportagem indicando os passos de como se deveria proceder para “fundar” uma “cooperativa de caminhoneiros”. Para isso entrevistou representante da “Coopersul”, cooperativa formada em 1972 com sede em Passo Fundo/ RS. A reportagem informou sobre os procedimentos legais como a formulação de “estatuto”, publicação de “edital”, realização de “assembléia”, que uma cooperativa deveria ter no mínimo vinte e cinco sócios inicialmente, que cada associado comprou suas “cotas de participação” e que no caso da Coopersul eram definidas “por tonelada de capacidade” do caminhão do associado. Bem como que a cooperativa deveria definir sua “área de ação” e que devidamente legalizada poderia “agenciar carga em qualquer localidade do Brasil”. Segundo a reportagem

uma parcela dos fretes conseguidos pela cooperativa para seus associados é retida pela cooperativa para as despesas. A porcentagem dessa taxa de manutenção é decidida pelos cooperados e depende muito da concorrência feita pelas empresas de carga – pode ir de 1 a 10% do valor do frete. (FAÇA uma cooperativa, O CARRETEIRO, 1975, p. 08-11).

O Pe. Osmar J. Possamai (2007, p. 300) indica a formação da “Cooperativa de Transporte Nordeste Ltda”, a “Cootranorde” com sede em São Marcos/ RS no ano de 1979. Tal entidade foi fundada por “motoristas” e tinha abrangência em doze municípios daquela região e segundo breve comentário do autor tinha como objetivo “unir todos os transportadores autônomos da região” com intuito de “garantir melhores fretes”.

O *Carreteiro* apresenta reportagem sobre a criação em 1987 da Cooperativa Brasileira de Transportadores Rodoviários de Bens (COBRASCAM), sediada no Rio de Janeiro. Segundo o entrevistado pela revista a “nova entidade dos caminhoneiros” iria se “encarregar da contratação diretamente com os produtores de suas cargas” e esta ação da cooperativa seria uma “medida mais direta de combate ao *chapa* que, na prática [...] é mais um intermediário das transportadoras”. Segundo o entrevistado ao “dono de caminhão e transportador autônomo” que ingressasse na

cooperativa poderia ter aumentado “em até 100% o frete” recebido, pois quando contratavam com as agenciadoras ficavam com “apenas 20% do total do frete bruto”. Na reportagem há ainda comentários sobre outras iniciativas da Cooperativa, como realização de convênios, participação na criação do “Conselho Nacional de Segurança do Transporte Rodoviário de Carga”, garantia ao caminhoneiro associado de “seguro” pelo transporte e objetivo de criação de um parque de estacionamento a ser instalado no Rio de Janeiro. (COOPERATIVA reúne todos os autônomos, O CARRETEIRO, 1987, p. 16-17).

A revista *Caminhoneiro* em 1988 noticiou existência da “Cooperativa de Transportadores Autônomos do Sudoeste”, “Cotransul” com sede em São João/ PR que havia sido fundada em 1979 com “21 sócios” e em 1988 eram “368 associados” sendo “donos de mais de mil caminhões” em que em média cada associado tinha “três veículos” e a totalidade dos caminhões eram “carretas”. A reportagem relacionou que estava ampliando seus serviços com “posto de lavagem”, “borracharia” e “loja de autopeças”. Foi entrevistado o “presidente” da cooperativa e este ponderou falta de interesse por manterem “posto de combustível”, pois o “caminhoneiro filiado” tinha característica de demora de até “30 dias” para retornar a região ou o município sede da cooperativa. (COOPERATIVA cria serviços, CAMINHONEIRO, 1988, p. 12).

Segundo *O Carreteiro* em 1988 havia o “SERVAT – Serviços de Apoio ao Transporte Sociedade Cooperativa Ltda” que reunia “autônomos e transportadoras”. Divulgava a revista que esta cooperativa estava “apta a intermediar e ajudar nos financiamentos de caminhões junto ao BNDES” e que o SERVAT era “uma cooperativa formada por pessoas físicas e jurídicas” que adquiriam “quotas” com “integralização em até 24 meses.” (FINANCIANDO caminhões, O CARRETEIRO, 1988, p. 33).

Em outra edição de 1989 *O Carreteiro* comentou o primeiro ano de atividades do SERVAT ocorrido em 1989, divulgando “benefícios” proporcionados aos seus “caminhoneiros autônomos e todos os setores ligados ao ramo do transporte de cargas”. Citou “projetos de áreas para estacionamento de caminhões”, “unidades de apoio”, “consórcio” e “central de cargas”, de modo que esta última parece ser diretamente ligada com a questão da obtenção dos fretes. (SERVAT, O CARRETEIRO, 1989, p. 41).

O *Carreteiro* divulgou que havia sido formada no ano de 1988 a “Cooperativa de Transporte Rodoviário de Mato Grosso Ltda” que foi fundada por “51 motoristas autônomos de Canarana/ MT” e tinha sua abrangência no “Vale do Araguaia”. Segundo a revista tinha “a finalidade de defender os interesses da Categoria”. (NOVA Cooperativa, O CARRETEIRO, 1988, n° 174, p. 33).

Em 1988 O *Carreteiro* comenta sobre a “Cooperativa Cotroeste” de Cascavel/ PR que reunia naquele ano “250 caminhoneiros autônomos e donos de um só caminhão”. Argumentou que seus “associados” no ano anterior haviam transportado trigo para São Paulo com um “frete congelado” e que naquele momento a “grande maioria” estava em “situação difícil”, pois a “safra de soja” teve “atraso na colheita” deixando muitos “sem ter carga e aguardando a soja prometida e atrasada”. Condições e dependência em comum daqueles caminhoneiros podem ser ressaltadas, entre questionamento do preço do frete e uma oferta de trabalho irregular. (ATRASSO na safra, O CARRETEIRO, 1988, p. 32).

Moysés Moreira Santos (2007, p. 91-110) apontou crescimento mais intenso da formação de “cooperativas de transportadores autônomos” nos anos 1990, considerando-as como uma forma de associação no setor. Para o autor as cooperativas “tentam se organizar objetivando aumentar o seu poder de barganha diante dos proprietários de cargas” e sugere uma forma de autopromoção quando essas cooperativas passam a se direcionar aos seus “clientes” com “o argumento de que o grande ganho em contratar uma cooperativa é ficar livre de impostos e de obrigações trabalhistas”.

O autor considerou que a organização cooperativada não apresentou como objetivo prioritário naquela década de 1990 “preocupações em negociar o valor do frete ou outras melhorias de trabalho, acreditando que a redução dos encargos sociais e trabalhistas como suficientes para ampliação dos rendimentos dos seus associados”.

Essa caracterização de Moysés Moreira Santos contrasta com as outras cooperativas comentadas anteriormente, pois para este autor o tipo alternativo de organização dos empreendimentos visou mais uma desoneração tributária, sendo o motivador a atração dos “clientes”, bem como em procurar ofertar um serviço mais eficiente em questões de administração, segurança ou horários.

Sobre as cooperativas algumas considerações foram tecidas em três das entrevistas realizadas com os caminhoneiros de Santo Ângelo/ RS em 2011. Os entrevistados trouxeram uma compreensão de que pelo menos na última década estariam surgindo muitas cooperativas e dois tipos foram caracterizadas.⁶⁹

As “cooperativas dos autônomos de caminhões”, que seriam os proprietários com seus caminhões e foi relacionado com negociar o “frete” cumprindo função de “intermediação”, de ter contrato com empresa que oferte regularmente cargas para a cooperativa, com “diminuir o seguro” quanto seus preços, facilitar a emissão de documentação para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, com comprar peças, pneus e combustível “mais barato” e que poderiam ter “posto” de combustível próprio para abastecer os caminhões.

O outro tipo de cooperativa foi apontado como a “cooperativa de motoristas”, que seria uma cooperativa de “funcionários”, devendo-se relacioná-la como sendo de empregados, ou seja, um tipo de cooperativa daqueles que dispõem apenas da força de trabalho para ser contratada. Foi associado esse tipo de cooperativa com “plano de saúde”, com ênfase em os motoristas terem boa profissionalização com “cursos de segurança” e que muitas “empresas” estariam passando a contratar “motorista pela cooperativa”.

Diante da circunstância de grande “concorrência” entre caminhoneiros autônomos e empresas de transporte rodoviário de cargas Maria Luisa Scaramella aponta que a “saída” para muitos caminhoneiros foi a “cooperativa”. Indica que desde fins dos anos 1990 tem tido um acentuado crescimento desses empreendimentos:

As cooperativas têm vantagens: conseguem fretes melhores do que autônomos sozinhos, compram insumos em grande quantidade, conseguindo descontos de até 29% no óleo diesel, o que barateia os custos para os caminhoneiros e no final de cada ano fiscal dividem os lucros extras. (SCARAMELLA, 2004, p. 103-104).

A autora identificou também que as “grandes empresas” passaram a ter preferência por cooperativas por terem menores custos na contratação de serviços e em emissão de “fatura”. “As cooperativas conseguem competir com as empresas

⁶⁹ Entrevistas de Carlos Airton de Souza, Flavio Santos de Freitas e Marco André Finger em julho 2011 para Rafael Antônio Kapron.

transportadoras, dando melhores condições de trabalho e remuneração ao caminhoneiro autônomo que participa das mesmas.”

Tais afirmações apresentam atividades diversas que têm sido realizadas pelas cooperativas, variando entre negociações coletivas pelas cargas, de ordem administrativa, oferta de diversos serviços, de serem iniciativas de motoristas autônomos em que parecem estar contidos aqueles autônomos que contratavam motoristas para o trabalho como empregados, ou seja, cooperativas de pequenos empresários. De modo que situação diversa ocorreria com as “cooperativas de motoristas” que dispunham apenas de sua força de trabalho.

A ANTT em 11/ 02/ 2011 no seu “RNTRC em Números” divulgou que do total da “Frota de veículos” que tinham seus “Registros emitidos” na ocasião cerca de 0,75% dos caminhões eram pertencentes a forma “Cooperativa”, consideradas como um “Tipo de transportador” e que tinham em média cerca de 50 veículos por cooperativa.⁷⁰ Tal índice indica sua baixa participação no conjunto dos empreendimentos do transporte rodoviário de cargas, porém diverge da característica de serem pequenos empreendimentos pelo seu expressivo número médio de veículos pertencentes.

2.5: Relação trabalhista: empregados e seus patrões

Enquanto trabalhadores motoristas de caminhão do Brasil tem havido dois agentes centrais, os motoristas empregados e os motoristas autônomos. Uma condição dos contratos de trabalho do setor são aqueles feitos entre os motoristas empregados com seus patrões, na consideração de que os empreendimentos do transporte rodoviário de cargas do país tiveram sua formação fundamentada em pequenas empresas e no trabalho dos autônomos, sendo assim deve ter havido de modo expressivo contratos individuais de trabalho.

⁷⁰ (ANTT, 2011). A “Empresa” detinha cerca de 53% dos “veículos” e o “Autônomo” cerca de 46%. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 11 fev. 2011.

Marcio Pochmann (2003, p. 70) em referência ao conjunto dos trabalhadores brasileiros apontou predomínio da admissão do trabalhador via “contrato individual de trabalho”, tendência levemente revertida a partir da “redemocratização” do país nos anos 1980 com o crescimento de um “sistema de contratação coletiva” via intermediação dos sindicatos. O autor estabeleceu que foi recorrente no país a concentração nas “micro, pequenas e médias empresas” da “precariedade” das condições de trabalho, associando com o trabalho informal diante ao definido na CLT.

Sendo assim aos caminhoneiros deve ser considerada uma alta incidência de relações contratuais precárias, seja no caráter da contemplação da legislação trabalhista, nas características da profissão em manter instabilidade quanto à regularidade da oferta de cargas ao transporte e no indefinido tempo da jornada de trabalho, com as conseqüentes indefinições dos salários, das condições de segurança do caminhão, no tipo de carga, etc. Todas estas afirmações permeadas pela forma que deve ter sido a majoritária entre os caminhoneiros empregados, ou seja, o assalariamento por comissão.

Informações de cinco das entrevistas com os caminhoneiros de Santo Ângelo/RS fazem referência que nas pequenas empresas, e incluídos aqueles autônomos que empregariam motoristas, historicamente houve a prevalência da remuneração por “comissão” sendo esta definida por extração porcentual do frete “bruto” da carga transportada e que tem variado entre dez e quinze por cento desse preço do frete. Nas intervenções dos entrevistados apareceram afirmações diferenciando “comissão” de “salário”, enquanto a primeira seria a remuneração por viagem e/ ou frete transportado, o segundo foi relacionado com o “salário fixo” de ganho mensal.⁷¹

Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p.53) em sua pesquisa realizou “entrevistas” com quatro motoristas e ex-motoristas que tiveram atividade profissional desde os anos 1970 e informa a partir dos depoimentos dos entrevistados que nas empresas de São Marcos/RS foi recorrente a remuneração por comissão. De forma sucinta explica que na “remuneração dos empregados” os empregados eram “comissionados com base no valor do frete, sistema ainda hoje bastante usado pelas transportadoras”.

⁷¹ Entrevistas de Dilmair Antonio Poczwadowski em fevereiro 2011, Carlos Airtton de Souza, Flavio Santos de Freitas, Marco André Finger e Miguel Machado em julho 2011 para Rafael Antônio Kapron.

Considerando as afirmações acima se sugere ter sido condição predominante como forma de pagamento pela força de trabalho dos motoristas empregados a comissão, ponderando a grande incidência das micro e pequenas empresas. Essa conformação com a consideração que a forma de pagamento por viagem deve ser vista como uma precariedade da condição do trabalho, pois varia independente dos interesses do motorista, gerando uma instabilidade econômica, como em épocas de maior ou menor oferta de cargas das safras agrícolas, do comércio internacional ou em sendo as cargas definidas ao interesse do patrão e não do motorista. Porém ponderando que esses pagamentos por viagem junto das extensas jornadas dos motoristas poderiam muitas vezes proporcionar remuneração maior do que se fosse o salário fixo por mês.

Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p.91) a partir de entrevista com um “empresário” do transporte de cargas que trabalhou como empregado a partir de 1973, passando nos anos posteriores a ser um “autônomo”, até se tornar um “empresário”, tendo naquele ano da entrevista em 1998 a propriedade de “quarenta caminhões”, informa sobre práticas de remuneração aos empregados:

“Na maioria das empresas os motoristas são comissionados a partir do valor dos fretes. No entanto, o registro dos mesmos se dá a partir do salário básico definido entre os sindicatos patronal e dos trabalhadores” e que “o valor registrado em carteira é, geralmente, menor do que o efetivamente recebido pelos motoristas”.

Tais afirmações, pelo tempo verbal, sugerem práticas de ocorrência naquele ano de 1998 e uma relação de trabalho definida em Carteira de Trabalho, porém não correspondendo com as reais práticas entre patrão e empregado. Ponderando serem poucas as informações, sugere-se que o “salário básico” era apenas para regularizar a relação, tendo o motorista como ganho real apenas sua comissão, que poderia até ser mais alta que o estipulado na Carteira de Trabalho.⁷² A ponderação sendo endossada ao que o entrevistado comentou sobre possíveis conflitos gerados em uma “eventual demissão” dos empregados, em que estes poderiam desenvolver “ações” por meio do sindicato cobrando “encargos sociais não pagos”.

Moysés Moreira Santos (2007, p. 69) traz compreensão sobre o trabalho formal que pode ser expresso tendo como parâmetro a Carteira de Trabalho. Indicou

⁷² Mesmo existindo usufruto de férias, pensão ou aposentadoria quando requisitados são direitos extras ao trabalho.

que para o ano de 1992 “aproximadamente 65% dos empregados no transporte rodoviário de cargas” possuíam “carteira de trabalho assinada” e que em 2001 o “percentual baixou para 61%”.

Segundo os dados fornecidos pode ser referenciado que em relação aos padrões médios dos trabalhadores do país esses motoristas estariam com números elevados quanto à existência da Carteira de Trabalho assinada. Dos dados também o destaque ao crescimento do trabalho informal que acompanhou tendência brasileira dos anos 1990 neoliberais.

Porém tem de ser lembradas as possíveis situações da existência apenas legal do contrato registrado em Carteira de Trabalho, sendo as práticas reais do processo de trabalho as definidas entre patrão e empregado e apenas algumas vezes intermediadas via sindicato. As considerações sobre a prevalência entre os caminhoneiros empregados do salário por peça, expresso na comissão e sendo característica o trabalho em pequenas empresas são aspectos que sugerem maior presença de um trabalho informal na profissão, mesmo em relação ao aparente trabalho formal da Carteira de Trabalho assinada.

Ainda outras dimensões das relações de trabalho têm de ser ressaltadas, em que para esses motoristas de caminhão empregados deve ser definida a relação entre sua empresa e as empresas agenciadoras que disponibilizam as cargas, entre os tipos de empresas e as maiores ou menores atividades rotineiras realizadas pelos motoristas, quanto ao trabalho regular ou irregular diante da oferta das cargas, entre as distâncias de carga e descarga ou na extensão do tempo das jornadas de trabalho.

2.6: Pesquisas: horas de trabalho entre 1976 e 2009

Seguem interpretações de seis pesquisas realizadas no período entre os anos de 1976 e 2009 da história brasileira. Tal seleção das pesquisas e de algumas das suas informações foi feita por terem como um de seus focos caracterizações sobre a jornada de trabalho dos caminhoneiros.

Em 1976 foi realizada pesquisa pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e foram publicados alguns resultados no livro “Sinopse do Transporte Rodoviário de Cargas” editado em 1976. (DNER, 1976, p. 215-221). Foi uma “pesquisa operacional” realizada mediante a entrega de “formulários” para “carreiros”⁷³ e “empresas de transporte”⁷⁴ com abrangência de um total de “3870 veículos, sendo 3285 de empresas e 585 de carreiros”.

Os “formulários” foram entregues em “30 postos nas estradas”⁷⁵ para 248 “empresas de transporte rodoviário de cargas relacionadas pela NTC” e em “102 sindicatos de classe, abrangendo o total de 17 Estados”.⁷⁶ Há referência de que a pesquisa teve por objetivo ser um perfil médio de todo o Território Nacional.

O tempo da jornada de trabalho está apresentado a seguir como sendo em “indicadores operacionais médios referidos à unidade básica de 24 horas”:

- “Tempo rodando carregado por dia de viagem”:

“Empresa”: “12h” e “Carreiro”: “11h”.

- “Carregamento” e “Descarregamento”:

“Empresa”: “3h” e “4h”; “Carreiro”: “4h” e “3h”.⁷⁷

- “Tempo parado ou rodando vazio”: “Empresa”: “5h”; “Carreiro”: “6h”.

Em 1991 por meio da revista *Eu Rodo* foi divulgado estudo com informações sobre quem são e o que pensam os “profissionais” caminhoneiros. A pesquisa foi realizada em cinco regiões do país através de “entrevista pessoal e individual” e o

⁷³ Os “carreiros” definidos como “pessoas físicas, proprietárias ou co-proprietárias de um ou mais veículos, conduzidos pelo próprio ou por motoristas comissionados ou remunerados (sem vínculo empregatício) e utilizados na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, mediante contratação direta e afretamento a empresas de transporte de cargas ou a terceiros.” (DNER, 1976, p. 10). Entenda-se estes “carreiros” como sinônimos de autônomos.

⁷⁴ “A categoria abrange as empresas organizadas sob qualquer forma societária prevista em lei, que tenham como objetivo principal a prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas a terceiros, mediante remuneração, em veículos próprios ou afretados e através de operação comercial de filiais, agências, instalações ou terminais.” (DNER, 1976, p. 08).

⁷⁵ Sem maior especificação se devem ter sido os postos de combustíveis de rodovias ou outros locais.

⁷⁶ Sem maior especificação se estes devem ter sido os sindicatos dos motoristas autônomos.

⁷⁷ “Segundo as definições das etapas operativas de carregamento e descarregamento, são os tempos decorridos ente o início e o término de cada etapa.” A obra indica “Operações Industriais”: em 10 “etapas operativas” para “Empresa” e 05 “etapas operativas” para “Carreiro”. (DNER, 1976, p. 216-222). “Carregamento” e “Descarregamento” são itens em comum aos dois empreendimentos.

“questionário” continha perguntas envolvendo questões como “dados pessoais, familiares e sócio-econômicos”, “vida profissional”, dentre outras. (BUNN, 1991, p. 07-14).

Segundo a reportagem todos os questionários foram completados por um único pesquisador e foram realizados entre abril e maio do ano de 1991. Também que em nenhum momento da pesquisa se buscou fazer uma entrevista em razão da placa do veículo, empresa ou tipo de carga. Foram preenchidos 150 “formulários” através de escolha aleatória dos motoristas em postos de combustíveis e não está informado nesta quantidade diferenciação em serem motoristas autônomos ou empregados.

O roteiro das entrevistas foi de São Paulo pela Via Dutra até Governador Valadares/ MG; na rodovia Belém-Brasília; entre Rio Verde e Jataí/ GO; Presidente Epitácio/ SP; no Mato Grosso do Sul; no Rio Grande do Sul na BR 101, Uruguaiana e entre Rio Grande e Porto Alegre; em Joinville/ SC; e entre Curitiba e São Paulo. Na origem ou residência dos motoristas a região Sul apareceu com os “maiores percentuais”.

Tempo da “Jornada de Trabalho”:

- 70,67% trabalhavam “mais de 14 horas diárias” e “durante pelo menos 25 dias por mês”;
- cerca de 18% trabalhavam de 12 a 14 horas diárias;
- cerca de 08% trabalhavam de 10 a 12 horas diárias;
- cerca de 04% trabalhavam de 08 a 05 horas diárias.

Pesquisa realizada em 1996 foi citada por Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p. 36-40) em sua dissertação do mestrado em Administração em que estudou “histórias de vida” de motoristas de São Marcos/ RS nas suas transições entre motoristas empregados, autônomos e empresários que eram até aquela década de 1990.

Como forma de apresentar dados referentes ao que então compunha o transporte rodoviário de cargas do país citou a pesquisa realizada pela “Marplan Brasil Representações e Pesquisas Ltda” em 1996 que foi encomendada e

divulgada pela revista *O Carreteiro* em edição daquele ano. Informa que “foram entrevistados 305 empregados e 302 autônomos” de “cinco estados do Brasil”.

Tempo da jornada de trabalho: “atitudes”:

- “Empregados”:

“12,5 horas”: “média de horas de trabalho por dia”;

“5,6 dias”: “número médio de dias passados em casa ao mês”.

- “Autônomos”:

“12,7 horas”: “média de horas de trabalho por dia”;

“6,5 dias”: “número médio de dias em casa ao mês”.

- Números médios dos motoristas autônomos e empregados:

“95% dos entrevistados pernoitam na cabine do caminhão”.

“40% dos entrevistados viajam após à meia-noite”.

“75% dos entrevistados rodam mais de 600 quilômetros por dia”.

Com dados do ano de 1999 a Confederação Nacional do Transporte realizou um estudo intitulado “O perfil sócio-econômico e as aspirações dos Caminhoneiros no País” em que apresentou dados sobre o “perfil sócio-econômico”, sobre os vínculos de trabalho, procedência, escolaridade, atividades profissionais e outros dos caminhoneiros do país. Tal estudo indicou o que deveria ser o “perfil” médio dos caminhoneiros brasileiros.⁷⁸

A pesquisa foi realizada através de Questionários no período entre agosto e setembro de 1999 e foram realizadas “1000 Entrevistas” pelo país. Está distribuída entre “Caminhoneiros Autônomos” com “600 Entrevistas” e “Motoristas de Caminhão de Empresas” com “400 Entrevistas” sendo realizada em 14 cidades, cada uma sendo considerada como um centro regional e em 12 Estados abrangendo as cinco regiões do país através de “62 Pontos de Coleta” distribuídos por “31 rodovias”.

Tempo da jornada de trabalho: “Médias de Dias e Horas Trabalhadas na Semana”:

⁷⁸ (CNT, 1999). Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

- “Autônomos”: “6,2 dias”; e “93,3 horas”.
- “Motoristas”: “6,4 dias”; e “92,5 horas”.

Em 2002 a Confederação Nacional do Transporte “com o objetivo de traçar um panorama do transportador autônomo brasileiro – taxistas e caminhoneiros” realizou “pesquisa de abrangência nacional para aferir as condições sócio-econômicas e de trabalho destes profissionais.” Segue interpretação sobre as horas de trabalho com base na seção estrita aos motoristas de caminhão, que ainda são restritos somente aos “caminhoneiros autônomos”.⁷⁹

Foram realizadas entrevistas por meio de “questionários estruturados” e a “coleta de dados” se deu entre abril e maio de 2002 através de seleção por “amostragem sistemática” e foram feitas “mil entrevistas” com “caminhoneiros autônomos”.

O “universo de pesquisa” foi estipulado considerando-se os “doze principais estados”, contemplando as cinco regiões do Brasil. Estes 12 Estados eram os que em 2001 apresentavam as maiores “frotas de caminhões cadastrados”, representando 79,9% da “frota de caminhões” então cadastrada no país. A quantidade de entrevistas por locais variou junto a esta distribuição proporcional da procedência dos registros dos caminhões. São Paulo, segundo o registro de 2001, tinha a maior “frota de caminhões” tendo assim participação com 36% das entrevistas, seguido por Minas Gerais com 14,6%, Paraná com 12,6%, Rio Grande do Sul com 11,1%, Rio de Janeiro com 6,9% e os outros Estados foram AM, BA, CE, DF, GO, PA, PE. A coleta das informações se deu distribuída por entre 56 “postos de combustível”.

Tempo da jornada de trabalho: “Número de horas trabalhadas por dia”:

- 90,9% “dos caminhoneiros autônomos trabalha mais de oito horas por diárias”;
- “51,5% dos caminhoneiros trabalham de 13 a 19 horas por dia”;
- “29% trabalham mais de 9 a 12 horas”;
- “10,4% trabalham mais de 20 horas diárias”.

⁷⁹ (CNT, 2002). Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

Em relação a “jornada diária” e os “dias por semana de trabalho”:

- 56,8% “trabalha em média sete dias por semana”.

“A jornada de trabalho média dos caminhoneiros é de aproximadamente 15 horas diárias.”

Em 2009 a revista *CNT Transporte Atual* trouxe “Reportagem de Capa” comentando a pesquisa “Transporte do Brasil – Caminhoneiros” de realização do Sest/ Senat que “traça o perfil dos profissionais da boleia no país”. O levantamento dos dados e informações foi feito entre abril e maio de 2009 e segundo o informado pela revista a pesquisa “ouve mil motoristas autônomos e empregados frotistas” e dos entrevistados 61,7% “se declararam autônomos” e 38,3% “empregados frotistas” sendo realizada em “35 municípios de 11 Estados”. (CEREZOLI, 2009, p. 18-25).

Tempo da jornada de trabalho: “dirigindo direto”:

- “13 horas, média da jornada de trabalho diária”;

- “6,1 Média de dias trabalhados na semana”.

Por todas as informações descritas tem-se um elevado tempo das jornadas de trabalho desses motoristas. Mesmo considerando as diferentes metodologias das pesquisas, pode-se concluir que o tempo médio de trabalho esteve acima das doze horas diárias para maioria dos caminhoneiros pesquisados. Ainda ponderando que tais dados tendem a caracterizar somente o tempo de direção, ou seja, não estariam indicados tempos em horas de trabalho que envolviam os diferentes ofícios que os motoristas em sua história têm exercido. Destaca-se assim o elevado tempo de trabalho na história profissional.

2.7: Extensa jornada e direitos trabalhistas no passar das décadas

Partindo do constatado sobre a manutenção de extensas jornadas de trabalho seguem comentários que problematizam em como se deve definir a jornada entre o seu iniciar e terminar e em relação à legislação trabalhista.

Algumas das condições do trabalho dos caminhoneiros “cegonheiros” de 1988 aparecem no comentário da revista *O Carreteiro* na sua seção “Mosaico”. Comentou a revista sobre a realização das viagens de São Bernardo do Campo, SP para Manaus, AM dos motoristas de caminhão que tinham “automóveis zero km” como carga transportada:

ninguém mais se arrisca ir por terra a Porto Velho e daí à capital amazonense. Todos preferem ir a Belém do Pará e, de lá, descansando em cima da balsa, navegarem com sua carga pelo Rio Amazonas. São viagens que ocupam trinta dias para ir e voltar, mas a metade desse tempo as grandes carretas passam em cima das balsas que fazem a ligação Manaus-Belém. Para alguns cegonheiros do ABC paulista ir a Manaus é uma viagem prêmio. (MANAUS via Belém, O CARRETEIRO, 1988, p. 32).

O “descanso” referido pela revista pode ser definido como um tempo de espera, pois tinham de descarregar o caminhão no destino que era Manaus e também na questão do fator tempo quanto ao necessário zelo, fator segurança em relação ao caminhão e a carga a que estavam permanentemente envolvidos os motoristas. Bem como circunstância da probabilidade de que os motoristas dormiam no próprio caminhão, ou seja, no local de trabalho.

Outra situação semelhante aparece no estudo de Elias Marcelino da Rocha (2008, p. 57-78) sobre os caminhoneiros no qual teve como foco a “saúde” dos motoristas. O autor fez entrevistas com “240 motoristas” de caminhão em uma rodovia entre três cidades do Estado de Rondônia em “postos de gasolina e fiscal” no ano de 2007. Alguns dados identificaram que dos caminhoneiros abordados cerca de 77% não eram residentes em Rondônia, que sendo assim eram trabalhadores de um transporte interestadual, que cerca de 38% “passavam mais da metade do mês fora de casa” e que em torno de 81% dormiam “dentro do caminhão” nos postos de beira das estradas.

Tais constatações para frisar problemática de como definir o tempo da jornada de trabalho dos caminhoneiros, pois nas longas distâncias havia o longo tempo envolvido nas viagens, o serviço de vigilância que estaria sob a responsabilidade dos motoristas, o fator dormir no local de trabalho que, somadas a outras das possíveis atividades operacionais, dificultam uma precisão em situar o início do tempo de trabalho e o seu fim, ou, quando considerar serem os tempos de folga ou um tempo do não estar em trabalho.

Na seção “Posto Zero” de *O Carreteiro* consta publicação da carta de um motorista de São José dos Campos/ SP de 1994. O publicado faz referência que as “empresas de transporte” daquele município “não respeitam a carga horária de seus motoristas” e faz afirmação que “a maioria deles trabalha até 15 horas, sendo que o patrão só paga oito horas diárias [...]. Eles se recusam a pagar horas-extras e também não querem pagar o vale-transporte, que é um direito do trabalhador”. (SILVA, 1994, p. 32).

Se as “empresas” pagavam apenas por “oito horas” trabalhadas, aqueles motoristas recebiam um salário por tempo, não devendo ser os motoristas comissionados. Bem como se evidencia o que seriam descumprimentos básicos da legislação trabalhista, no qual poderiam ser direitos reivindicados mesmo em situação de haver Carteira de Trabalho assinada, pois esta poderia não garantir a efetividade das “horas-extras” ou do “vale-transporte”.

Nesse contexto surge uma compreensão de ter havido no passar das décadas uma associação entre pequenas empresas, trabalho informal e trabalho comissionado na história profissional, o que consta nas entrevistas realizadas em 2011 com seis dos caminhoneiros residentes no município de Santo Ângelo/ RS.⁸⁰

Falando sobre uma das características do transporte rodoviário de cargas, numa perspectiva do caráter regional das Missões no Rio Grande do Sul, os entrevistados identificaram o predomínio de pequenas empresas de transporte, variando em ter havido “autônomos” que tenham empregado motoristas em seus caminhões e associando terem sido majoritários na quantidade os motoristas comissionados por viagem realizada. Das entrevistas sobressai a indicação da baixa formalização quanto a Carteira de Trabalho e/ ou CLT, bem como associar salário por tempo e trabalho formal com as grandes empresas de transporte.

Com a compreensão de que no Brasil concentra-se nas micro e pequenas empresas os maiores índices do trabalho informal e em o transporte rodoviário de cargas ter mantido em sua composição a grande fragmentação entre diversos tipos de empresas, com o destaque para as muitas pequenas empresas, sugere-se sua formação histórica com elevados índices de informalidade quanto aos contratos de

⁸⁰ Entrevistas de Dilmair Antonio Poczwadowski em fevereiro 2011, Marco André Finger, Flavio Santos de Freitas, Carlos Airton de Souza, Gilmar Reis Flores e Miguel Machado em julho 2011 para Rafael Antônio Kapron.

trabalho. E entre a legislação trabalhista e as reais práticas de trabalho parece também haver grande disparidade.

2.8: Insegurança e acidentes no trabalho entre 1989 e 2000

Em uma breve interpretação das informações das fontes documentais parece ter havido situações que a extensão da jornada de trabalho explica a ocorrência dos acidentes de trabalho e que ao mesmo tempo a longa jornada deixou os motoristas mais expostos ao perigo ou insegurança, considerando estes dois últimos itens como condições extras ao controle do motorista.

A revista *O Carreteiro* em edição de 1989 na sua seção destinada a publicação de “Carta do Leitor” consta a de um motorista de Cotia/ SP com uma “reclamação”. Segundo a carta então publicada no “caso de acidentes” os motoristas não tinham apoio da “Justiça” e “nem da Justiça do Trabalho” numa situação que o motorista empregado “faz no mínimo 20 horas de serviço” e “quando acontece um acidente ninguém pergunta quantas horas ele está trabalhando”. (LANDUCCI, 1989, p. 45).

Tal condição da ocorrência de acidente durante a jornada parece ser reforçada por uma das constatações da pesquisa de Maria Terezinha Zeferino (2004, p. 31). A autora identificou a partir dos dados do ano de 2000 sobre a ocorrência dos “acidentes de trânsito” nas “rodovias e estradas federais” de todo o país que os caminhões estiveram envolvidos em cerca de 27% dos acidentes, com 50% os “automóveis” e 23% “outros veículos”. Tais índices com a importante consideração de que os caminhões naquele ano compunham somente cerca de 06% da “frota total de veículos” do país.

O tempo da jornada de trabalho em estar dirigindo o caminhão, o conhecimento e a experiência profissional, as condições de tráfego das rodovias e na relação com os demais veículos em movimento, as condições funcionais do caminhão, do tipo da carga transportada e a exigência no cumprimento de horários devem ser todos focalizados na problemática dos fatores que atuariam como os

motivadores para as ocorrências dos acidentes de trânsito que para os caminhoneiros tem de ser situados como acidentes de trabalho.

Em sua seção “Posto Zero” O *Carreteiro* publicou carta enviada por um motorista de Divinópolis/ MG em 1992. Segue na íntegra o publicado, “Caminhoneiro revoltado” foi o título:

Tenho 34 anos de profissão. São 34 anos de sofrimento, lutas e inglorias, para manter o bruto em dia, pagar as contas e encher as panelas dos barrigudinhos. E vai aqui o meu desabafo. Por que nós caminhoneiros somos tão discriminados? Por que somos comparados aos piores marginais? Não temos sequer um lugar para dormir tranquilos depois de uma jornada de 16 a 18 horas de trabalho. Se a empresa está com seus armazéns cheios o gerente vem nos receber com tapinhas nas costas, mas se está vazio, não conversa com a gente. A Polícia Rodoviária nos trata da pior maneira possível, somos marginalizados por tudo e por todos. Por que isso se somos homens honestos e trabalhadores? Se num país onde 88% dos produtos são transportados por caminhões; então somos a mola propulsora deste País. Por que somos mortos nas estradas brasileiras e não podemos andar armados? Quando tinha 30 anos de profissão, entrei com todos os documentos necessários para a tão sonhada aposentadoria e até hoje ainda não a consegui. E esses homens, que infestam as salas das câmaras, com quatro anos de *trabalho* se aposentam. Homens que não dão nada para este País tão corrompido. Por que tudo isso? Que país é este que quem trabalha não vale nada e o que não vale nada tem tudo. Esse é o Brasil? (MANSO, 1992, p. 28).

A extensa jornada de trabalho e a falta de condições propícias ao descanso manifestado na falta de lugares seguros para dormir são identificações mais imediatas expostas pelo motorista. O trabalho tem uma centralidade no protesto do motorista e sugere serem circunstâncias presentes no que seria a rotina de trabalho. As relações com as empresas aparecem manifestadas no que possivelmente seriam aqueles casos ocorridos no transcorrer da jornada entre esperas ou indefinições quanto à execução das atividades de carga e descarga.

Um sem “lugar para dormir” ou as condições de estradas ruins para o trafegar rotineiro podem ser associados com aspectos da insegurança no trabalho, manifestadas numa vulnerabilidade a que o motorista estaria exposto.

Sobre a insegurança deve ser associada com os roubos de caminhões e/ ou das cargas. A “evolução do roubo de cargas no Brasil” no período entre 1994 e 2000 está evidenciada através de um aumento em mais de cem por cento no “número de ocorrências”, podendo nesta questão sugerir algumas situações de violência no

trabalho, como agressões, sequestros ou mortes a que estariam expostos os motoristas.⁸¹

Ainda poderiam ser explorados outros aspectos de um trabalho rotineiro, como as apreensões das polícias rodoviárias em questões como a do excesso de carga, documentação do veículo vencida ou irregularidade quanto a itens funcionais do caminhão. Ao autônomo a documentação vencida poderia ser explicada devido às dificuldades financeiras e aos motoristas empregados seria aspecto da sua jornada em receber repressão por uma responsabilidade do seu patrão.

2.9: Sobre os rendimentos do trabalho

A bibliografia sobre o transporte rodoviário de cargas traz perspectiva de que os caminhoneiros empregados e os autônomos tiveram nas últimas décadas rendimentos monetários ou salariais, mesmo que diferenciados entre ambos, situados entre os trabalhadores brasileiros num nível médio e/ ou intermediário. Moysés Moreira Santos (2007, p. 61) caracterizou o período dos anos 1992 e 2001 no conjunto dos motoristas do transporte rodoviário de cargas do país como tendo um “rendimento médio”. Elias Marcelino da Rocha (2008) identificou que naquele ano de 2007 cerca de 43% dos caminhoneiros recebiam de 05 a 06 “salários mínimos” e que recebiam “mais de 6” “salários mínimos” cerca de 27% dos motoristas entrevistados.

Tal nível médio parece ser uma característica que permeia a história do trabalho dos caminhoneiros brasileiros. Mesmo situadas num longo prazo como fazem Marco Aurélio Bertolazzi (1998) e Ivani Rosa (2006) em que sugerem que até os anos 1970 foi época dos melhores rendimentos da profissão e de um rebaixamento a partir dos anos 1980 no país.

No período entre 2001 e 2004 a “Jornada média semanal dos assalariados” nos setores da Indústria, Comércio e Serviços “em horas” variou entre 43 e 48 na

⁸¹ CENTRO DE ESTUDOS EM LOGÍSTICA (s/d). Disponível em: <<http://www.portaIntc.org.br>>. Acesso em: 08 set. 2011.

região metropolitana de São Paulo e entre 42 e 46 na região metropolitana de Porto Alegre. (DIEESE, 2005, p. 138). Em relação a esta amostra das jornadas dos trabalhadores do país foram mantidas jornadas de trabalho mais extensas aos caminhoneiros, de modo que devem os caminhoneiros ter se mantido acima da média do tempo da jornada de trabalho em comparação com o conjunto dos trabalhadores brasileiros.

Nessa contextualização o ganho monetário médio dos caminhoneiros tem de ser problematizado a partir do tempo de trabalho. Em comparação com a “Jornada média semanal dos assalariados” dos três setores da economia brasileira de 2001 e 2004 ele pode ser considerado baixo, pois os caminhoneiros teriam as jornadas mais extensas e receberiam os mesmos padrões de remuneração.

Na relação com a produtividade do trabalho deve ser situado que houve uma “renovação” da frota de caminhões, além da sua expansão em quantidade no decorrer das décadas. Os anos 1970 tinham como os mais modernos caminhões as carretas, podendo transportar uma média de vinte e sete toneladas por carga e, a partir dos anos 1990, muitos caminhões foram sendo substituídos pelos modelos bitrem ou rodotrem que podem transportar em uma mesma viagem uma carga que antes era transportada em duas carretas.

Tal modernização, e a dos caminhões em geral, possibilitou viagens mais rápidas com um aumento médio da quilometragem percorrida por dia de trabalho. A renovação da frota deve assim ter influenciado em menores custos, seja no consumo de combustível ou nos serviços de manutenção dos caminhões, bem como oferta de um maior conforto ao motorista nos caminhões exigindo menos esforço físico. Todas essas condições como tendentes a serem de uma maior produtividade do trabalho.

Aspecto da produtividade do trabalho pode ser identificado quanto ao tráfego com o caminhão carregado ou vazio. A Confederação Nacional do Transporte em sua pesquisa com caminhoneiros autônomos no ano de 2002 identificou que cerca de 35% deles trafegavam “sempre com carga nos dois sentidos do percurso (ida e volta)”, que cerca de 13% faziam “todas as viagens de volta com caminhão vazio” e que cerca de 20% faziam “metade das viagens de retorno sem carga”.⁸²

⁸² (CNT, 2002). Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

Ainda sobre a produtividade do trabalho faz-se o destaque sobre as extensas jornadas a qual os caminhoneiros brasileiros estiveram submetidos. Seis dos entrevistados em Santo Ângelo/ RS fizeram associação em pensar a jornada de trabalho das últimas décadas como mais intensa, um “trabalha-se mais”, sem ter ocorrido necessariamente com um aumento do tempo de trabalho médio. Sendo tal condição, e se não houve aumento médio do tempo de trabalho, alteração significativa que ocorreu nas últimas décadas foi o trabalho ter se tornado mais intenso. Caminhões mais velozes e com maior capacidade de carga junto à exigência do cumprimento de horários previamente definidos afirmariam identificação de o trabalho ter ficado mais intenso.⁸³

E também o salário por comissão atuando como um indutor da maior competitividade entre os próprios caminhoneiros, condicionado na intensa concorrência por cargas causando tendência de rebaixamento dos preços dos fretes, bem como um elemento para baixar a produtividade através da ocorrência de um trabalho irregular condicionado pela oferta das cargas. Salienta-se ainda que em tal contexto histórico estas estejam sendo as formas usadas pelo empresariado do transporte rodoviário de cargas para manter as suas margens de lucro a partir do trabalho dos motoristas nos caminhões.

Seguem algumas compilações de informações das condições do trabalho destacando questões da saúde, doenças, acidentes de trabalho e do uso de substâncias psicoativas pelos caminhoneiros.

2.10: “Saúde x Trabalho”: constatações de 1988 e 2002

O periódico *5ª Roda em Revista* realizou reportagem em 1988 sobre as condições do trabalho que poderiam causar “prejuízo a saúde” e ao “desempenho do profissional” caminhoneiro ocasionando os “problemas de saúde”. (ERGONOMIA protegendo a sua saúde, 5ª RODA EM REVISTA, 1988, p. 24-27).

⁸³ Entrevistas de Carlos Airton de Souza, Clicerio Kessler, Flavio Santos de Freitas, Gilmar Reis Flores, Marco André Finger e Miguel Machado em julho 2011 para Rafael Antônio Kapron.

Uma primeira situação referente à comum alternância de horários de trabalho, variando entre dia e noite. Tal recorrência poderia causar ao motorista “desarranjo em seus ritmos biológicos” e queda nas “capacidades e rendimento”. Estas ocorrências se manifestavam na maior incidência dos acidentes de trânsito que eram registrados nos horários das 04 horas e 05 horas da manhã e 13 horas e 15 horas, pois nestes horários o “desempenho” tenderia a ser menor.

Outra situação em relação com as “tensões do dia-a-dia, a necessidade de atenção, as preocupações com o salário, os assaltos e a família” que seriam potenciais a um estado de “neurose”. A incidência continua acarretaria “distúrbios psicológicos e físicos” ou o “stress” e tenderiam a “afetar o sistema cardio-vascular” podendo ocasionar “infarto”, “trombose” ou “hipertensão”.

Terceira situação exposta foi partindo da constatação de uma má alimentação por esses profissionais que associada com a má qualidade do sono acarretaria em “problemas de esôfago, estômago e intestino” e de “distúrbios nervosos e insônia”.

Segundo a reportagem a “dor na coluna” foi considerada uma grave situação gerada nas condições do trabalho, devido a que a maior parte do tempo de trabalho o motorista ficava sentado. O banco em seu formato, posição e ajuste em relação ao instrumental dos pedais e direção influenciariam para as dores na coluna.

A “capacidade dos olhos” estaria prejudicada devido ao constante tráfego do tempo de direção pelas estradas. A exposição em relação ao “reflexo de luz muito intenso”, ao “reflexo do sol”, dos “faróis alto em sentido contrário” e a “exposição prolongada a luminosidade” seriam fatores prejudiciais a saúde, “cansaço visual”, “ardor”, “má-visão” e “fadiga cromática” seriam os primeiros sintomas dessas recorrências.

“Problemas respiratórios” poderiam surgir pelo fator do transporte ser por diferentes regiões, com a exposição em mesma jornada ou dia de trabalho a climas quente e frio. Ou na variação da temperatura interna da cabine em relação à temperatura externa, considerando o motor como produtor de calor e ser muito próximo e constante ao motorista.

A queima do combustível e a grande probabilidade de contato com a “fumaça” produzida seria outra situação prejudicial à saúde devido à exposição ser rotineira

no veículo em movimento e consumindo combustível, sintomas mais imediatos seriam irritação da “mucosa nasal e a faringe”.

Por fim o “excesso de sons” poderia causar “surdez” quando de uma exposição prolongada no tempo profissional, junto ao constante “ruído” produzido do atrito dos pneus com o solo, do barulho do motor e a “trepidação” da cabine a partir das condições do veículo em movimento, todos ligados aos aspectos da modernização e do tempo de uso dos caminhões.

Por tal listagem de situações se tem compreensão de identificá-las como aspectos de um contexto rotineiro das atividades profissionais dos caminhoneiros enquanto dirigir os caminhões, sendo diretamente ligadas ao desenvolvimento tecnológico dos caminhões e aos padrões da extensa jornada de trabalho.

Com o mesmo entendimento a respeito de constatações das condições do trabalho a referência na revista *Caminhoneiro* que tem reportagem sobre a realização do VII Congresso Nacional do Trânsito (VII Conatran) ocorrido em São Paulo no ano de 2002. O evento “reuniu profissionais do segmento” em temas como Segurança nas Rodovias e Saúde em Motoristas Profissionais, Condições de Trabalho, Sono e Uso de Substâncias Psicoativas. (SEGURANÇA e saúde no Conatran, CAMINHONEIRO, 2002, p. 09).

Sobre a saúde dos motoristas, segundo a reportagem da revista, foi identificada a ocorrência de “problemas vários”, como “o sedentarismo, a obesidade, pressão, colesterol elevado, anemia.” Foi citada na reportagem pesquisa realizada com “728 motoristas voluntários” que constatou que a “maioria” dos motoristas “vítimas” de acidentes era de “jovens”, “com caminhão velho”, que “estavam viajando entre 12 e 24 horas” e fez associação que “quanto maior o número de horas viajadas, maior o consumo de alguma droga, como cocaína, anfetaminas e estimulantes.” A reportagem reproduziu o que seriam palavras de uma das pesquisadoras no evento:

constatei que muitos já cochilaram ao volante e tomam estimulantes ou remédios para emagrecer sem receita. Geralmente, esse motorista tem uma dieta errada, com alto consumo de proteínas e gorduras e bebe refrigerante à base de cola. A falta de sono acaba sendo prejudicial ao trabalho, traz doenças e coloca em risco a sua própria vida e a de terceiros. (SEGURANÇA e saúde no Conatran, CAMINHONEIRO, 2002, p. 09).

Na listagem, das possibilidades de situações prejudiciais a saúde e favoráveis para a ocorrência de doenças, todas estão relacionadas com o trabalho, surgindo assim nas condições de realização do trabalho em termos do que tem sido os padrões profissionais.

2.11: Os motoristas das empresas do Estado de Santa Catarina: 2004

Maria Terezinha Zeferino em sua dissertação escreveu sobre o “tema anfetamina” e seu consumo entre caminhoneiros, sugerindo associação entre a “ingestão” deste tipo de “droga” como “fator de risco” para o envolvimento desses “motoristas profissionais” em “acidentes de trânsito”. (ZEFERINO, 2004, p. 13-110).

Sua pesquisa se desenvolveu com envio de “questionário” com quatorze questões para 48 empresas de transporte rodoviário de cargas do Estado de Santa Catarina no ano de 2004 e com o auxílio da Federação das Empresas de Transporte de Cargas no Estado de Santa Catarina (FETRANSESC) foi elaborado questionário versando sobre⁸⁴

características gerais das empresas; questões de acidentabilidade; questões relativas ao uso de drogas pelos motoristas; questões relativas a ações preventivas/ educativas ou corretivas e sugestões apresentadas pelas empresas para aumentar a segurança dos motoristas em relação ao uso de drogas. (ZEFERINO, 2004, p. 101).

Em Santa Catarina segundo o informado pela FETRANSESC naquele ano eram em torno de “7200 empresas” com “aproximadamente 3500 sindicalizadas”. Estas empresas foram definidas por Maria Terezinha Zeferino como sua “população em estudo” e com a indicação de o que a FETRANSESC considerou como as “empresas mais atuantes”, em que foram listadas 237 empresas, a autora abrangeu em seu estudo o total de 48 empresas.

Em relação ao “número de caminhões a serviço da empresa”:

⁸⁴ Autora não citou ano da “Pesquisa de Campo”, sugere-se ano da Dissertação: 2004.

38% das empresas declaram ter “entre 11 e 50 caminhões”;

25% “no intervalo de 2 a 10” caminhões;

25% “entre 51 a 200”;

12% “no intervalo entre 201 a 1850” caminhões.

Nas informações aparecem aspectos da grande fragmentação do setor, como nos dados variando entre pequenas empresas com dois caminhões até grandes empresas com mais de mil caminhões.

O tipo de carga transportada depende da região em que está localizada a transportadora, conforme os pólos econômicos [...]. A maioria das empresas transportam a carga fracionada em geral que é comum em todas as regiões, porém há predominância regionalizada. (ZEFERINO, 2004, p. 104).

Cerca de 60% “das empresas transportam um tipo de carga”, 14% “dois tipos” e “o restante mais de três tipos de cargas”.

Caracterização do processo de trabalho, com ênfase no possível tempo de jornada, se expressa no “tipo de viagem que a empresa realiza”:

60% o transporte “interestadual”;

21% entre “intermunicipal/ interestadual”;

9% “intermunicipal/ interestadual/ internacional”;

Os demais tipos de viagem eram 4% para “interestadual/ internacional”, 4% para somente “internacional”, ambas situadas como podendo ser viagens longas. E os demais 2% eram “intermunicipal”, o que poderia ser também enquadrado em alguns casos como viagens de longa distância.

Sobre os “acidentes de trânsito envolvendo caminhões a serviço da empresa nos últimos 5 anos”:

94% das empresas responderam que “sim”.

Quanto aos “tipos de danos ocorridos nos acidentes de trânsito”:

100% com “danos materiais” em “perda ou avaria do caminhão ou da carga”;

20% com a “morte do motorista”;

12% com “lesão permanente” no motorista.

“Empresas que tiveram ou têm motoristas envolvidos com o uso de drogas”:

48% “sim”;

52% “não”.

Quanto aos “tipos de drogas utilizadas pelos motoristas” envolvidos com o uso de drogas foi informado que 39% usaram a associação “Álcool e Anfetaminas (*rebites*)”, 35% “Álcool” e 26% “Anfetaminas (*rebites*)”. Desse modo a autora considerou que

um motorista sob o efeito de drogas tem maior probabilidade de ficar distraído, de não ver direito, de andar com maior velocidade e de supercompensar (como golpes de volante, freadas bruscas) em caso de algum incidente, o que facilmente pode provocar um acidente. [...]

A ingestão de anfetamina causa insônia, perda de apetite e um estado de hiperexcitabilidade. [...] Depois da fase inicial euforizante, é comum o aparecimento de uma fase secundária depressiva, com fadiga, torpor, sonolência e inibição mental. (ZEFERINO, 2004, p. 26).

Também identificou que as anfetaminas “agem na pupila dos nossos olhos, produzindo uma dilatação (midríase); este efeito é prejudicial para os motoristas, pois à noite ficam mais ofuscados pelos faróis dos carros em direção contrária.” Também possibilidades como “taquicardia”, “hipertensão”, “nervosismo”, “tremores”, “alucinações”, “delírios” que alterariam a “atenção” ou os “reflexos”.

A autora ainda identificou o uso de substâncias psicoativas durante o trabalho. “O uso de anfetaminas pode ser considerado como uma ferramenta de trabalho, visto que alguns caminhoneiros afirmam que usam para vencer grandes percursos ao volante.”

Tais considerações com a devida ponderação de que a ocorrência dos “acidentes de trânsito” com os caminhoneiros que estariam em trabalho foram acidentes de trabalho. Segundo a autora:

Geralmente os acidentes de trânsito ocorrem por falha de um ou mais elementos que compõem o sistema Veículo/ Ser Humano/ Via/ Ambiente. Um distúrbio momentâneo ou uma deficiência inerente a qualquer um destes elementos, pode levar a uma situação de perigo. (ZEFERINO, 2004, p. 22).

Segundo indicações da autora tem havido crescente incidência de cursos profissionalizantes como práticas de gestão nas empresas, cursos de Direção defensiva e de Movimentação de Produtos Perigosos são de destaque no declarado pelas empresas.

2.12: Caminhoneiros de uma transportadora de cargas de São Paulo: 2007

Lucia Castro Lemos para seu mestrado em Saúde Pública realizou “entrevistas” com um total de “460 motoristas” de caminhão de uma “transportadora de cargas” com matriz no Estado de São Paulo e com filiais distribuídas por Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Paraná.⁸⁵ Foram entregues “questionários” aos profissionais com questões referentes à saúde do trabalhador com o objetivo de “estimar” a prevalência de “dores osteomusculares” nos “motoristas”, tanto nos de trabalho em turno de “horário fixo diurno” como nos com “horários irregulares”. (LEMOS, 2009, p. 18-65).

Com o objetivo de avaliar as condições da saúde dos motoristas sua metodologia teve objetivos de avaliar os “últimos 12 meses” em relação ao ano de 2007 que foi o de realização da pesquisa de campo. Assim o estudo aponta casos das condições do trabalho dos caminhoneiros dos anos 2006 e 2007 vinculados a uma determinada empresa de transporte rodoviário de cargas que tinha na sua rotina de trabalho o fator interestadual entre pelo menos cinco Estados brasileiros.

Segundo Lucia Castro Lemos os “distúrbios osteomusculares”⁸⁶ que ocorriam naqueles motoristas de caminhão eram devido às seguintes condições do trabalho: constante “vibração” resultante do veículo em movimento, circunstâncias de “esforço na realização das tarefas”, “posturas inadequadas”, “solicitações cumulativas do sistema osteomuscular”, de “aspectos ergonômicos”, do “estresse”. Todos variando

⁸⁵ A autora não especificou o nome da empresa, nem o tipo de carga que era transportada nos caminhões.

⁸⁶ As “dores osteomusculares” devem ser consideradas uma “doença ocupacional” expressa em “Lesão por Esforços Repetitivos” (LER) e “Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho” (DORT).

em seu surgimento nos fatores de exposição as “vibrações mecânicas”, “extensas jornadas”, “levantamento de peso”, “aspectos psicossociais do trabalho”, “horários irregulares de trabalho”, “ausência de pausas entre as jornadas extensas” e as “condições das rodovias”. (LEMOS, 2009, p. 29-30).

Do total dos 460 caminhoneiros entrevistados seguem alguns dados:

A “idade média” era de 39,8 anos.

As “Horas dirigidas em um dia de trabalho” se repartiam entre:

35,2 % em “até 7 horas”;

36,8 % “de 7 a 10 horas”;

Os demais 28 % variando em mais de 10 horas.

Os “horários de trabalho” se repartiam em cerca de 40% para os que trabalhavam em “horário regular (fixo diurno)”, os outros 60% como sendo em horário “Irregular” e que 43,3 % dos motoristas exerciam trabalho regular entre horários que abrangiam “manhã, tarde e noite”.⁸⁷

Em relação ao “Estado Nutricional”:

37,2 % estavam em estado “normal”;

45% em “sobrepeso” e cerca de 17% estavam distribuídos nas três classes de “obeso”.

Em torno de 53 % dos motoristas apresentaram “dores” em “qualquer região corporal” durante período de abrangência da pesquisa⁸⁸ e cerca de 27% dos motoristas em alguma circunstância “dormiu ao volante enquanto dirigia”.

A autora apresenta resultados afirmando que a maior incidência das “dores osteomusculares” estava nos motoristas que trabalhavam em horários irregulares devendo ser relacionadas com as jornadas mais longas, com o fator de trabalhar sentado e a grande incidência da “má qualidade de sono”. A autora constatou que no horário de trabalho “irregular” houve o “maior predomínio de motoristas que

⁸⁷ O horário “fixo diurno” está sugerido ser o que é caracterizado pela legislação das oito horas e o “Irregular” como aquelas jornadas que podem variar entre os turnos noturno e manhã ou tarde ou abrangendo os três turnos.

⁸⁸ As “dores” questionadas como as que diretamente se relacionam com as “dores osteomusculares”.

fumam, que consomem bebidas alcoólicas e que apresentam o índice de massa corporal na faixa de sobrepeso/ obeso”. (LEMOS, 2009, p. 60).

As constatações atestam casos de recorrência na profissão, como o trabalho alternado em diversos turnos, o trabalhar sentado e ter exigências físicas em demais tarefas e uma má alimentação manifestada nos elevados índices de obesidade. Destacando a problemática situação dos 27 % dos motoristas que afirmaram que em algum momento do trabalho “dormiu ao volante enquanto dirigia”.

2.13: Caminhoneiros em Rio Verde/ GO: 2007

Fabio Henrique Ribeiro em seu mestrado em Ciências Ambientais e Saúde apresenta algumas “condições de trabalho”, “ambiente” e “saúde” dos motoristas de caminhão. (RIBEIRO, 2008, p. 24-75). Além da consulta em bibliografia realizou entrevistas com “questionários” feitos nos anos de 2006 e 2007 com caminhoneiros que exerciam trabalho em Rio Verde no Estado de Goiás, em “empresas de transportes” localizadas na BR 060 e em “postos de combustíveis” localizados na BR 060 e BR 452.⁸⁹

Fabio Henrique Ribeiro qualifica o “ambiente de trabalho” do caminhoneiro a partir de “duas dimensões”. Uma delas sendo “o local em que o profissional permanece sentado”, ou seja, o caminhão na tarefa de conduzi-lo e outra dimensão com “as longas distâncias” relacionadas ao tempo da jornada de trabalho. (RIBEIRO, 2008, p. 24).

Algumas das condições do trabalho que o autor indica como fundamentais das práticas profissionais são a “carga horária de trabalho irregular” podendo ser estendida entre os turnos diurnos e noturnos, a “insegurança” devido à exposição a assaltos ou acidentes de trânsito, a “pressão exercidas pelas empresas empregadoras” que se manifestariam em “exigência de produtividade” e “cumprimento de horários”.

⁸⁹ Em um total de 100 motoristas que iniciaram as entrevistas e somente contabilizados os 83 que completaram todo o cronograma de entrevista.

Segundo o autor o trabalho de dirigir um caminhão causa a exposição a “altos níveis de ruído tanto dentro como fora do veículo”, “altas temperaturas ambientais”, “monotonia ou ritmo de trabalho excessivo” e circunstâncias de “máquinas e mobiliário inadequado que levam à adoção de posturas incorretas”. Também casos mais ou menos freqüentes com o tipo de carga transportada em haver “riscos químicos decorrentes do transporte de produtos perigosos” e que essas condições no tempo de vida profissional poderiam dar ocorrência a “doenças ocupacionais”.

Conseqüências bastante comuns a esses motoristas seriam de seus “esforços físicos e mentais” relacionados como problemas de “postura”, “torções”, “fraturas”, “hérnia”, “varizes”, “doenças do sistema circulatório”, “irritabilidade” e “sensação de esgotamento mental”. Todos devendo ser contextualizados no constante trânsito dos veículos nas rodovias e na intensa concentração que o motorista tem no ofício de dirigir, estabelecendo o agravante para uma “deficiência de acuidade visual”.

Segundo o autor a condição imediata e rotineira do dirigir teria como “agentes estressores mais comuns” a emissão de “ruídos e vibrações”, tais emissões podendo ser causadoras de “alterações orgânicas”, “hipertensão”, “taquicardia”, “neurose”, “úlceras”. Também causadoras de “efeitos sobre a audição” ou “alterações no ritmo respiratório”, situações inseridas na perspectiva das longas jornadas e longas distâncias percorridas pelos profissionais e indicadoras para os potenciais “riscos de acidentes” e dos “problemas de saúde”. (RIBEIRO, 2008, p. 26-32).

O autor afirmou que “dentre as profissões que são exercidas na posição sentada, a dos motoristas é uma das que mais ocasionam constrangimento postural e desconforto corporal” e assim recorrência de “manutenção de posturas”, “movimentos repetitivos”, “alta concentração e tensão” e uma “perturbação da vida profissional”. Também que

a atividade de motorista é caracterizada como de alto risco, pois exige grande capacidade de concentração, de raciocínio e reações rápidas para interpretar os sinais de trânsito e estímulos de tráfego. [...] Além do estado de alerta contínuo, a alimentação inadequada, locais inseguros para dormir, ausência de sanitários higienizados, o trabalho isolado, o sedentarismo e outros fatores situam os motoristas de caminhões como trabalhadores com alto risco de sofrer acidentes. (RIBEIRO, 2008, p. 38).

Entre o total dos 83 entrevistados:

Todos eram do sexo masculino tendo uma média de idade de 42,8 anos;

Cerca de 64% registraram “Índice de massa corporal” entre “sobrepeso” e “obeso”;

“19,3% apresentaram doenças como hipertensão, depressão, doença coronariana e alergias”;

“19,3% têm doença diagnosticada”;

14% “fazem tratamento regular e 19,3% usam medicamentos controlados”.

“A maioria dos entrevistados inicia sua jornada de trabalho entre cinco e seis horas, sendo a média de carga horária de 11,49 horas diárias”.

Questionados sobre quais eram os maiores “problemas da profissão”, os motoristas indicaram o cruzamento de condições do trabalho e relações de trabalho:

Dos entrevistados, 72% relataram que os maiores problemas para o exercício da profissão são: a baixa remuneração, com 68% de frequência das respostas; a discriminação da atividade profissional, com 66%; o preconceito, com 64%; a falta de segurança que ocasiona assaltos nas estradas, com 42%; a cobrança de taxas para o uso de banheiros e sanitários pelos postos de combustíveis com 38%; grande espera na fila para liberação dos fretes, com 31%. Policiais corruptos, prazo para entregas das mercadorias, valores dos fretes não-compatíveis e as más condições das estradas representaram 28% da frequência das respostas”. (RIBEIRO, 2008, p. 72-73).

Pelo citado acima os próprios caminhoneiros não tinham uma percepção na sua listagem dos “problemas da profissão” que tais condições do trabalho também lhes eram prejudiciais quanto à saúde. Sendo assim os “problemas em comum” apresentados pelo autor devem ser constatados como algo que deve ter sido recorrente para a profissão dos caminhoneiros e que se desenvolve no decorrer do tempo.

2.14: Acidentes do trabalho com caminhoneiros do Estado de SP: 1997-1999

Através da coleta de dados sobre os “acidentes do trabalho” Monica La Porte Teixeira em sua dissertação em Saúde Pública traçou um “perfil” destes acidentes entre os motoristas do “setor transporte terrestre” que eram “residentes no Estado de São Paulo” no período 1997-1999. Foram analisados “14.567 registros” a partir de fontes como “boletim de ocorrência”, “atestado de óbito”, estudos elaborados pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados, Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho, bem como a consulta em “todas as agências do INSS”. (TEIXEIRA, 2005, p. 10-97).

A coleta foi restrita aos trabalhadores “registrados” na Previdência Social, sendo assim foram abrangidos somente os motoristas do transporte terrestre que tinham vínculo formal de trabalho e que no período sofreram acidentes de trabalho no Estado de São Paulo. Monica La Porte Teixeira estimou que devido aos altos índices do trabalho informal no país somente em torno de “35% dos trabalhadores brasileiros” tinham “cobertura por acidentes do trabalho”, ocasionando que os reais números dos acidentes devem ser mais elevados.

Na definição das profissões a autora utilizou a “Classificação Brasileira de Ocupações” (CBO) do Ministério do Trabalho e Emprego agrupando os trabalhadores com referência nos “motoristas” e excluindo os dos transportes aeroviários, aquaviários e os de não residência no Estado de São Paulo.⁹⁰ Do mesmo modo foram excluídos trabalhadores como os “cobradores de ônibus” e as mulheres por ter sido bastante reduzido seu número na profissão de motorista. (TEIXEIRA, 2005, p. 49).

Chegou assim ao número de “14.567 registros” de “acidentes do trabalho” com a elaboração de seis “agrupamentos”. Um deles os “Motoristas em geral, abrangendo “Motorista de caminhonete, “furgão utilitário”, “manobrista”, “cobrador motorizado”, “entregador”. O segundo grupo como “Motorista de ônibus”, o terceiro com “motorista de caminhão”, o quarto com “motorista de caminhão pesado”, quinto grupo com “Motociclista” e sexto com “Outros motoristas” abrangendo “Maquinista

⁹⁰ “Classificação Brasileira de Ocupações”. “Grupos” e “Subgrupos” de profissionais.

de trem”, “condutor de metrô, trem de carga”, “condutor de trem metropolitano”, “condutor de veículos sobre trilhos”, “condutor de veículos de tração animal”, de “pedais”, “taxista”, “ambulância”, “carro forte” e “tratorista”.

Faz-se interpretação de que “motorista de caminhão” e “motorista de caminhão pesado” designados pela autora podem ser agrupados em um somente, pois a autora usa definição de “motorista de caminhão” abrangendo “Motorista de caminhão, caminhão leve, rotas nacionais e internacionais” e por “motorista de caminhão pesado” aqueles abrangendo “Motorista de caminhão pesado, truck, carreta, comboio, betoneira, basculante”.

As duas classificações devem ser questionadas por constarem trabalhadores em comum. Um caminhão de menor porte restrito ao transporte urbano pode ser diferenciado em sua pouca quantidade de carga quando comparado com as trinta toneladas de carga de uma carreta. Um caminhão truck com três eixos pode ser um caminhão médio, podendo ser um basculante, betoneira ou outro e o transporte internacional em sua maior parte tem sido realizado em caminhões pesados. Sendo assim os “motoristas de caminhão” podem ser reunidos em um grupo somente, até porque abrangem indistintamente o trabalho no transporte urbano e no transporte rodoviário, que são distinções entre os motoristas de caminhão do Brasil.

Dos “14.567 registros” identificados os motoristas de caminhão estiveram envolvidos em cerca de 39% de todos os “acidentes do trabalho”, sendo o profissional da listagem que mais vezes sofreu acidentes durante o seu processo de trabalho.⁹¹

A autora em seus 14.567 registros a partir do previsto na Lei n. 8.213 de 1991 fez classificação em três situações consideradas como sendo “acidentes do trabalho”. Uma primeira como o “acidente-tipo”, sendo os ocorridos a serviço da empresa. Outra com o “acidente de trajeto”, como o ocorrido nos percursos residência trabalho e inverso ou percurso refeição trabalho e inverso. E uma terceira forma definida como “acidentes do trabalho” como sendo as “doenças do trabalho” geradas como consequência da vida profissional. (TEIXEIRA, 2005, p. 10).

⁹¹ Segundo a autora: “Motorista de Caminhão” com 32,4% dos casos e “Motorista de Caminhão Pesado” com 7,3% foram respectivamente o segundo e o quinto posicionado entre as de maiores ocorrências.

Os “acidentes-tipo” foram responsáveis por “81% dos casos” de acidentes analisados, ou seja, 11.782 acidentes, e os motoristas de caminhão estiveram envolvidos em 43,7% destes casos sendo o profissional de maior participação nos acidentes de trabalho.⁹²

Na relação com os horários dos “acidentes-tipo” a categoria “motorista de caminhão” teve seu pico de ocorrências entre as 09 horas e 11 horas e entre as 15 horas e 17 horas com cerca de 18% dos acidentes. Os “motoristas de caminhão pesado” tiveram seu pico entre os mesmos horários, porém com 15,4 % das ocorrências. (TEIXEIRA, 2005, p. 71).

Nas “descrições dos acidentes-tipo” os “motoristas de caminhão” tiveram em primeiro lugar na sua lista as “quedas do caminhão” com 19,2%, seguido de “acidentes causados por acessórios de caminhões com 14,2%. Dentre as outras descrições os “choques/ colisão” aparecem com 6,5%, “tombamentos” com 4,9% e “capotamento de caminhão” com 2,3%.⁹³

Nas “descrições dos acidentes-tipo” os “motoristas de caminhões pesados” tiveram em primeira posição os “acidentes causados por acessórios de caminhões” com 17,8%, seguida das “quedas do caminhão” com 15,2% e “choques e colisões” foram 11,6%.

Nas descrições que a autora fez sobre os “acidentes de trajeto” para os seus dois tipos de motorista de caminhão aparecem com maiores ocorrências os choques e colisões com outros veículos, quedas e atropelamentos, dentre outros.

Entre os seis agrupamentos criados pela autora no total dos registros, do item subdividido nos três tipos “acidentes do trabalho”, o item “doença do trabalho” e/ ou “doença ocupacional” atestou 909 casos e, considerando a interpretação de motoristas de caminhão como uma categoria somente, representaram em torno de 37% dos casos.⁹⁴

Em relação às “doenças ocupacionais” que foram as de maior ocorrência nos “motoristas de caminhão” aparecem o “mal súbito/ estresse” com 46,8% dos casos,

⁹² Para a autora: “Motorista de Caminhão” com 35,8% e “Motorista de Caminhão Pesado” com 7,9%, sendo primeiro e quinto nos números de casos.

⁹³ A listagem é formada por 15 tipos de descrições.

⁹⁴ Segundo a autora “Motorista de Caminhão” com 30,6% e “Motorista de Caminhão Pesado” com 6,5%, na primeira e quinta colocação respectivamente.

os “traumatismos ou lesões” com 40,3%, “surdez” com 9,7% e “exposição ao ruído” com 1,4%. Para os “motoristas de caminhão pesado” foram a “surdez” com 52,5%, o “mal súbito/ estresse” com 23,7%, “traumatismo e lesões” com 20,3% e “exposição ao ruído” com 3,4%. (TEIXEIRA, 2005, p. 78-80).

Sobre a “conseqüência do acidente”,⁹⁵ no seu item “incapacidade temporária”, os motoristas de caminhão tiveram “afastamento” do trabalho em cerca de 39,5% dos casos.⁹⁶

Dos casos de “invalidez” os “motoristas de caminhão” tiveram a participação com cerca de 28% do total dos casos.

Quanto à questão dos “óbitos” nos acidentes o grupo “motorista de caminhão” correspondeu a 33,2% das ocorrências e os “motoristas de caminhão pesado” tiveram 12,4%. A soma destes percentuais permite afirmar que os motoristas de caminhão compõem a ampla maioria na participação percentual do número de óbitos.

Pelas descrições se constata que no período de 1997 a 1999 os motoristas de caminhão eram uma profissão com elevado envolvimento em acidentes de trabalho. Também se constata que dentre as categorias do transporte terrestre no Estado de São Paulo foi a que teve maior participação percentual nos “14.567 registros” de “acidentes do trabalho”. Segundo Monica La Porte Teixeira:

A atividade de trabalho dos motoristas de caminhão e de caminhão pesado é caracterizada como de alto risco. Primeiro, pela atividade em si exigir um alto grau de concentração, de raciocínio e reações rápidas, tanto para interpretar os sinais de trânsito quanto para responder aos estímulos diversos do tráfego [...] Alguns estados depressivos alteram, e muito, a capacidade de perceber o que ocorre à volta, tais como estados depressivos que levam ao desinteresse em relação ao meio [...] e ainda outros distúrbios do sono, noites mal dormidas, assim como as contrastantes mudanças no horário de trabalho formando turnos móveis, que contribuem para um redução da capacidade de manter a atenção que, somada a um aumento no tempo de latência – tempo para responder a um estímulo -, podem ser de extremo perigo, aumentando as chances de ocorrência de acidente. (TEIXEIRA, 2005, p. 36-37).

Tais condições gerais do trabalho dos motoristas de caminhão contextualizam aspectos de sua formação histórica relacionada com uma tendência de alta

⁹⁵ Três classificações para “conseqüência do acidente”: “incapacidade temporária”, “invalidez” e “óbito”.

⁹⁶ Para a autora: “motoristas de caminhão” com 32,5% e “motoristas de caminhão pesado” com 7,1%.

incidência de “acidentes do trabalho” e “doenças ocupacionais” surgidas das circunstâncias de como tem se desenvolvido o seu processo de trabalho.

2.15: Álcool e substâncias psicoativas em caminhoneiros brasileiros: 2009

Fernanda Cubas foi integrante do estudo sobre Prevalência do Uso de Bebidas Alcoólicas, Maconha e Anfetaminas em Motoristas de Rodovias Brasileiras desenvolvido por “grupo de pesquisa” com apoio institucional e vinculado a Universidade Federal do Rio Grande do Sul. A pesquisa abrangeu todas as capitais brasileiras e o Distrito Federal no período de agosto de 2008 a março de 2009. (CUBAS, 2009, p.18-81).

Na realização do seu mestrado em Psicologia Fernanda Cubas fez um recorte do total de entrevistas feitas com os “condutores privados e profissionais de veículos” do estudo sobre Prevalência do Uso de Bebidas Alcoólicas, Maconha e Anfetaminas em Motoristas de Rodovias Brasileiras. Dessa forma a autora realizou seleção em que seu foco foram “279” entrevistas feitas com “motoristas de caminhão”, constando seleção dos que foram submetidos aos procedimentos das “entrevistas com perguntas” e realização do “teste de saliva”.⁹⁷

Fernanda Cubas parte da constatação de o Brasil nos anos recentes ser o país “campeão mundial” nos índices de acidentes de trânsito nas estradas, em que destes em torno de 80% são causados pelo “fator humano”, ou seja, por erros cometidos pelo condutor. Também que no país as causas mais relacionadas aos acidentes eram a “direção sob efeito do álcool e de outras drogas” e a “velocidade excessiva”, geralmente estando associados as duas causas. (CUBAS, 2009, p.18).

Segundo a autora o “uso de álcool e outras drogas” como a cocaína, a maconha e as anfetaminas causam “efeitos residuais” como a “ressaca do álcool”, alteração no “reflexo”, “depressão”, “sono” ou “fadiga”:

⁹⁷ Teste que detecta o uso de substâncias psicoativas e a etilometria.

A literatura vem registrando altos índices de motoristas de caminhão que trabalham sob efeito de SPA [Substâncias Psicoativas]. Fazem uso dessas substâncias, segundo eles, pela necessidade de se manterem acordados para entregas de cargas pré-estabelecidas, principalmente, as perecíveis. O uso dessas SPA pode causar acidentes, não só pela alteração no SNC [Sistema Nervoso Central], mas também por dilatar as pupilas causando um efeito prejudicial aos motoristas porque a visão fica ofuscada pelos faróis dos carros em direção contrária. (CUBAS, 2009, p.19).

Segundo a descrição acima os acidentes de trânsito com caminhoneiros tem de ser relacionados com as condições de trabalho. Jornadas de tempo elevado, tráfego e condições das rodovias são fatores possíveis na ocorrência de acidentes do trabalho junto ao que a autora indica das possíveis circunstâncias dos motoristas de caminhão dirigirem “por até 18 horas seguidas”.

Fernanda Cubas citou estudo do “Departamento da Polícia Rodoviária Federal” feito em maio de 2007 que constatou na rodovia BR 364 em Vitória/ ES que dos “122 motoristas de caminhão” abordados, cerca de 30% estariam sob efeito de alguma “Substância Psicoativa”.

A autora indica que no ano de 2007 de todos os “acidentes nas rodovias” com veículos no país cerca de 36% tiveram o envolvimento de “caminhões”, ou seja, o caminhoneiro em seu processo de trabalho.⁹⁸ Além de que

cinquenta e três por cento dos acidentes fatais que ocorreram na BR-101 e na BR-102, em 2007, envolviam caminhões. Os resultados revelaram que um em cada três motoristas de caminhão afirmou o uso de álcool e outras drogas, como a anfetamina, a cocaína e o crack, nos turnos de trabalho. (CUBAS, 2009, p.57).

Dos “279 motoristas de caminhão” de todas as regiões do país que foram selecionados cerca de 72% “revelaram” que nos seus últimos 12 meses tinham feito uso de tais substâncias e tendo trabalhado sob efeitos destas.⁹⁹

Cerca de 4% “relataram ingerir bebidas que contém álcool entre quatro ou mais vezes por semana” e cerca de 18% afirmaram fazer uso “de duas vezes por semana a duas vezes por mês”.

⁹⁸ A autora se fundamentou na “Instrução básica de estatística no trânsito” do Departamento Nacional de Trânsito.

⁹⁹ A autora faz ponderação que os dados de São Paulo e Recife não fazem parte desta compilação por na época não estarem disponíveis devido a problemas técnicos da pesquisa.

Todas essas situações ou ocorrências de uso de substâncias tidas como “drogas” devem ser ligadas ao processo de trabalho. Fernanda Cubas faz associação de que o longo tempo nas estradas e as longas jornadas de trabalho são fatores potenciais para o “alcoolismo” e para ocorrência dos acidentes de trânsito nas rodovias.

2.16: “Problema para a saúde pública”: caminhoneiros em Passos MG/ 2005

Eurípedes Costa do Nascimento; Evania Nascimento; José de Paula Silva por meio de “questionário anônimo” realizaram entrevistas com “91 caminhoneiros de estrada que faziam percurso de longa distância” no ano de 2005. A “seleção” dos motoristas foi feita por “amostra acidental” em “posto de combustíveis” localizado as margens da rodovia MG 050 no município de Passos no Estado de Minas Gerais. (NASCIMENTO; NASCIMENTO; SILVA, 2007, p. 290-293).

O “objetivo” do estudo foi “identificar a incidência do uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada”. Seguem alguns dados referentes ao consumo destas substâncias e sobre as condições do trabalho:

“66% costumavam fazer uso de anfetaminas durante o percurso da viagem, dentre os quais 27% as usavam diariamente e 60% de duas a três vezes por semana”.

Dos que afirmaram tal uso: 76% “apontou como principal motivo para o uso dessa substância a pressa para chegar ao local de destino”.

12% fizeram associação do uso de anfetaminas com motivação para poderem obter “mais frete”.

Do total dos usuários de anfetaminas: “27% relataram envolvimento em acidentes nas estradas”.

“As anfetaminas eram adquiridas nos postos de combustíveis (54%), nas drogarias (38%) e nas próprias empresas de transportes (8%)”. Neste último índice foi afirmado pelos motoristas em ser por “pressão da empresa”.

“91% dos caminhoneiros faziam uso de bebidas alcoólicas nas jornadas de trabalho, dos quais 24% utilizavam álcool todos os dias e 35% o consumiam de duas a três vezes por semana”.

Dos caminhoneiros que responderam afirmando ingestão de álcool associando com estar na jornada, 17% tinham se envolvido em acidentes.

Em relação à jornada de trabalho:

18% dos entrevistados trabalhavam 8 horas “por dia”;

69% trabalhavam mais de 8 horas “por dia”.

Relativo às “horas de descanso” nos dias de trabalho:

32% afirmaram ser de “menos de 4” horas por dia;

37% entre a faixa “4-6” horas de descanso diário.

Algumas conclusões apontadas pelos autores do estudo avaliam que “o uso de anfetaminas é uma realidade na vida de muitos caminhoneiros, particularmente daqueles que trafegam a noite e/ou de madrugada, dormindo no máximo seis horas por dia”.

“A empresa como local de aquisição de anfetaminas destacou-se como aspecto que precisa ser interpretado como preocupante, pois pode desencadear uma possível dependência desta substância ao longo dos anos”. Além disso, a possibilidade do consumo de anfetaminas como sendo uma coerção da empresa sobre o motorista. (NASCIMENTO; NASCIMENTO; SILVA, 2007, p. 29).

No estudo não constam informações quanto à origem residencial dos 91 caminhoneiros que foram pesquisados, nem suas rotas de viagem mais usuais. A questão de terem sido abordados em local de trabalho, ou descanso, sugere aquele padrão profissional das longas distâncias das viagens e/ ou o caráter do transporte interestadual de muitos dos caminhoneiros brasileiros.

Os autores sugerem associação entre as poucas horas de descanso como elemento potencial para envolvimento em algum tipo de acidente. Tal situação com a

consideração da associação quando do consumo de anfetaminas ou álcool durante o trabalho ou mesmo os efeitos destas substâncias num período posterior quando o da realização do trabalho.

Na constatação dessa alta incidência no consumo do álcool e anfetaminas, considerando-os como indicadores potenciais de sua grande presença de consumo durante o tempo de trabalho, foi avaliado pelos autores como um “problema para a saúde pública” do país. Tais condições compreendidas no perigo potencial que esses caminhoneiros representavam como usuários das substâncias quanto à saúde do trabalhador ou no referente aos acidentes de trabalho.

Por fim o capítulo pretendeu ser um panorama geral de como tem se desenvolvido as condições do trabalho dos caminhoneiros, entrelaçando dados empresarias, da jornada e saúde buscando afirmar que o tempo de trabalho é elemento central que explica os acidentes e as doenças na história desses profissionais.

O debate em torno da “saúde do trabalhador” abrangendo os dados sobre as jornadas de trabalho, as relações trabalhistas e empresariais, permite identificar os caminhoneiros como uma profissão de alto risco e insegurança, seja nos elevados índices de acidentes ocorridos durante o trabalho ou nas conseqüências diversas para o estado de saúde através das posturas incorretas, dos esforços repetitivos, da má alimentação, do consumo de substâncias entorpecentes e das condições do tempo de descanso em toda uma vida profissional.¹⁰⁰

A diversidade das fontes utilizadas na pesquisa não permite apontar dados mais precisos dessas condições do trabalho. Porém pelo indicado a profissão dos caminhoneiros se destaca em relação aos demais trabalhadores do país, seja no seu panorama histórico da segmentação entre trabalhadores assalariados e autônomos, na oferta de trabalho irregular ou irregularidade da compra da força de trabalho, nas extensas jornadas, nos danos à saúde e na exposição aos riscos de acidentes. Todas estas questões na peculiaridade do trabalho do caminhoneiro ser individualizado, ser praticado em constante contato com o tráfego das estradas,

¹⁰⁰ A “saúde do trabalhador” é um campo da “saúde pública” e existe legislação que estipula suas condições, notadamente sobre a “prevenção e o controle das doenças e acidentes de trabalho” e a “qualidade de vida do trabalhador”. No Sistema Único de Saúde (SUS) os “serviços de saúde” têm atribuições gerais em “vigilância epidemiológica, sanitária e saúde do trabalhador” destacando a “prevenção e o controle das doenças e acidentes de trabalho” numa perspectiva das situações de “riscos” e “agravos” durante o trabalho (RIBEIRO, 2008; TEIXEIRA, 2005).

condições funcionais do caminhão e demais aspectos rotineiros dos ofícios do trabalho.

3. Os trabalhadores em suas associações e reivindicações

Os dois anteriores capítulos tiveram um foco mais direcionado para a análise da força de trabalho através das formas de seu uso, ou seja, a compra e venda dessa força de trabalho e de como se desenvolveu o seu mercado de trabalho, junto as ênfases nas condições quando em específico para os autônomos, para os empregados ou mesmo para ambos. Passa-se então para um foco de análise diferenciado ao que se chamará neste primeiro momento por atitudes políticas, através das ações dos sindicatos, das manifestações individuais, dos tipos de manifestos nos eventos localizados, nos acordos, reivindicações e greves que com suas pautas foram selecionadas por fazerem referência ao processo de trabalho. Por isso o uso do termo atitudes, que diferente em suas formas e conteúdo, expressa ações de protesto dos trabalhadores caminhoneiros ligadas diretamente às condições do trabalho e identificadas aos interesses dos autônomos e/ou dos empregados.

3.1: Nota histórica sobre os trabalhadores e os sindicatos

No contexto da segunda metade do século XIX do Brasil passou a crescer e se desenvolver o regime de trabalho assalariado, de modo que também surgiu o “movimento operário”. As transformações daquelas décadas foram, nas suas formas econômicas, políticas ou institucionais, primordiais para a conformação do Brasil atual, um país capitalista.

A obra de Sílvia Petersen e Maria Lucas (1992) localiza no Rio Grande do Sul as origens de um “movimento operário” a partir das “entidades de socorro mútuo”, nas “associações operárias” ou nos partidos políticos operários, entre outras

iniciativas. No contexto brasileiro essas origens aparecem também na obra de Edgard Carone (1984) que está dividida em duas partes na análise da “ação operária”, uma em torno dos “problemas do cotidiano do operariado” e outra que se dedica a “organização e ideologia”. Elemento relevante é ambos os estudos terem em seus títulos a localização da década de 1870 como origens desse diverso movimento operário.

Numa compreensão da “historiografia da classe operária” do Brasil Cláudio Batalha (2010) traz o entendimento de não haver síntese entre “história operária” e “movimento operário”, ressaltando que o movimento sindical tem de ser analisado como uma das variantes de atuação e organização dos trabalhadores. O autor referencia a década de 1950 como destaque para a produção teórica referente à temática operária, notadamente na “produção militante” dos próprios protagonistas.

A partir dos anos 1960 a história dos trabalhadores passou a ter mais espaço na produção acadêmica com estudos sobre as origens da indústria no Brasil, dos valores industriais, do trabalho assalariado, dos padrões de ação coletiva, liberdade sindical, legislação trabalhista, greves, reivindicações, ações e protestos diversos, categorias profissionais, cotidiano de vida, nos estudos em história e nas demais Ciências humanas tendo como perspectiva que essas são algumas das instâncias produtoras de interpretações sobre os trabalhadores.

No fundamental até os anos 1950 o sindicalismo foi realização exclusivamente dos trabalhadores urbanos, sendo dessa década o surgimento mais expressivo das organizações de trabalhadores rurais, notadamente com as “Ligas camponesas”. Em linhas gerais também se localiza a contribuição do movimento sindical nas origens e divulgação das correntes de pensamento em torno do reformismo, da revolução, do socialismo e do marxismo desde as primeiras décadas do século XX.

Segundo Marcelo Badaró Mattos (2003, p. 09) até a década de 1930 não havia propriamente uma legislação trabalhista, de modo que a “intervenção do Estado na questão social” estava concentrada na “repressão policial ao movimento operário organizado”, nas garantias para a “oferta” da força de trabalho via subvenções para a “imigração” e na repressão aos “ociosos”. “Salários maiores, jornadas menores e condições de trabalho melhores eram as reivindicações mais importantes.”

A “legislação social” criada a partir dos anos 1930 pode ser identificada em quatro “núcleos”:

a) a legislação previdenciária, generalizando as primeiras experiências dos anos 1920 com as Caixas de Aposentadorias e Pensões, mais tarde chamadas de Institutos, que, com contribuições do Estado, dos patrões e dos trabalhadores, iriam garantir um mínimo em termos de seguridade social – aposentadorias, pensões, indenizações e assistência médica; b) as leis trabalhistas propriamente ditas, que regulavam jornadas e condições de trabalho, férias, descansos semanais remunerados, pisos salariais etc.; c) a legislação sindical, que instituiu o modelo do sindicato único por categoria e região (monopólio da representação), a estrutura vertical por categorias (sindicatos no nível local, federações no âmbito regional e confederações de abrangência nacional), e a tutela do Ministério do Trabalho sobre as entidades sindicais, com poder de fiscalização das atividades e de intervenção nas direções; d) as leis que instituíram a Justiça do Trabalho, encarregada de arbitrar os conflitos de natureza trabalhista. (MATTOS, 2003, p. 11-12).

De modo que pode ser pensada uma melhor conformação dessa legislação a partir da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) de 1943 e que permanece sem grandes rupturas ou alterações nas décadas seguintes do país.

A partir dos anos 1930 houve notável diferencial quanto ao sindicalismo do país, pois do conjunto do sindicalismo autônomo que existiu até então se passou à incorporação num “sindicato oficial” como a forma de organização sindical mais expressiva. Localiza-se assim um marco nos padrões de atuação do movimento sindical, pois não pertencendo a essa “estrutura sindical” oficial teria de ser atuante em entidades paralelas.¹⁰¹

No período de 1945 a 1964 um dos limites da democracia do país esteve nessa estrutura sindical, pois com maior e menor intensidade vigoraram ações repressivas através das intervenções do Ministério do Trabalho e da repressão policial, tendo exemplos na onda repressiva e no fechamento de centenas de “uniões sindicais” ocorridas no ano de 1947. (MATTOS, 2003, p. 25-30).

A repressão generalizada no país se deu com a Ditadura militar imposta com o Golpe de 1964 que freou a ascensão na participação da política nacional do movimento sindical que havia desde os anos 1950, tanto dos trabalhadores urbanos

¹⁰¹ Armando Boito Junior (1991) designa por “sindicalismo de Estado no Brasil” ou o “sindicato de Estado”.

como dos rurais, bem como foi uma Ditadura repressora aos partidos políticos, ao movimento estudantil e aos demais movimentos sociais e populares.

Os governos ditatoriais através da sua “legislação autoritária” buscaram “diminuir o poder de luta dos trabalhadores e desmobilizar a ação sindical”. Tais governos e suas “leis do arrocho” promoveram a

proibição das greves; controle sobre os índices de reajuste salarial (unificados em torno de um único percentual anual relativo à inflação divulgada para o período anterior); fim da estabilidade aos dez anos de serviço (trocada pelo FGTS) e o desmonte do sistema previdenciário baseado nos Institutos da Aposentadoria e Pensões (IAPs), substituídos pelo INPS. (MATTOS, 2003, p. 52).

Com a repressão da Ditadura na passagem aos anos 1970 muitos dos sindicatos tiveram suas diretorias compostas de “interventores” e atuaram num “esvaziamento” das reivindicações e contestações políticas. Destacaram-se nas suas ações sindicais ampliando o setor assistencial e o patrimônio físico dos sindicatos, enfatizando os “serviços assistenciais” com a oferta de consultórios médicos e colônias de férias.

Nos anos finais da década de 1970 entre a crise do “modelo econômico da ditadura”, as dissidências no “bloco no poder”, as medidas liberalizantes com o fim do Ato Institucional n. 5 (AI 5) e a Anistia Política passou a haver a ascensão do movimento sindical no país com proeminência nas greves de 1978 promovidas inicialmente pelos sindicalistas metalúrgicos de São Paulo que foram tornadas como marco do “novo sindicalismo”. A partir daquele momento houve o crescimento expressivo dos movimentos grevistas alastrando-se para outras categorias profissionais e tornando-se um dos símbolos do processo de redemocratização das atividades políticas no país.

Esses são alguns aspectos contextuais do surgimento do “novo sindicalismo” que durante a década de 1980 foi protagonista de grandes greves gerais, bem como impulsionador das reformas democráticas tendo contribuição em pautas para a Assembléia Nacional Constituinte e na nova Constituição de 1988:

O fim do controle do Ministério do Trabalho sobre os sindicatos, do *estatuto-padrão* e da proibição de sindicalização do funcionalismo público foram conquistas inscritas naquela Carta. Mas a manutenção da unicidade

sindical, do monopólio da representação, do imposto sindical e do poder normativo da Justiça do Trabalho indicaram que o novo sindicalismo não foi totalmente bem-sucedido em sua proposta, pois a estrutura sindical oficial, com a herança corporativista, continuou pesando sobre os sindicatos. (MATTOS, 2003, p. 70).

A CLT no fundamental foi mantida com a Constituição de 1988 e os sindicatos também permaneceram atuando até os limites da estrutura estatal, contribuindo assim para os trabalhadores e suas organizações continuarem convivendo com uma segmentação definida na legislação. Trabalhadores do setor privado e do setor público, trabalhadores urbanos e rurais, assalariados e autônomos, formais e informais e da indústria e comércio foram algumas das segmentações que tem marcado o movimento sindical na história do país, com a ressalva que enquanto trabalhadores autônomos ou por conta própria sua presença nesse tipo de ação trabalhista continuou por ser pouco expressiva.

A partir da leitura em autores como Marcio Pochmann (2001), Armando Boito Junior (1999) e Giovanni Alves (2005) o ano de 1990 pode ser sugerido como um marco, com o início do governo presidencial de Fernando Collor, pois possibilitou uma nova etapa de reformas conservadoras ao capitalismo do Brasil. A década de 1990 pode assim ser associada com o neoliberalismo através de suas expressões nas políticas governamentais e parlamentares que dirigiram o país, em que na economia foi acentuada a abertura ao comércio internacional com o crescimento do poder do capital financeiro e coexistindo com uma prolongada “recessão”.

No contexto internacional os anos 1990 marcaram a reafirmação do imperialismo na relação entre os países centrais e os periféricos, ao que se caracterizou por um avanço na “mundialização do capital”. No Brasil houve o deslocamento na divisão do trabalho através de uma desindustrialização, no crescimento dos setores de serviços em montagem ou nos serviços em transportes para a crescente exportação de produtos primários, bem como na maior presença do capital internacional no domínio da economia nacional.

Estritamente aos trabalhadores e suas relações de trabalho a lista a seguir apresenta constatações dos impactos dessas mudanças: crescimento da proporção do número de trabalhadores desempregados e tendência de rebaixamento

salarial,¹⁰² maior incidência do trabalho informal e/ ou precário, do trabalho irregular, trabalho autônomo, dos contratos sem Carteira de Trabalho assinada, contratos de trabalho por tempo determinado, crescimento do “trabalho infantil”, de formas de “trabalho compulsório”, em “menos segurança no emprego” e nas exigências de um maior “volume de trabalho” manifestado na maior intensidade ou ritmo de trabalho.

A desindexação dos salários e a retirada de “direitos sociais” foram práticas dos governos neoliberais numa tendência ampla, havendo a desregulamentação do “mercado de trabalho” frente ao definido na legislação trabalhista e a intensificação das práticas de terceirização de contratos e serviços. Nessa política neoliberal as privatizações reduziram a intervenção estatal com o conseqüente crescimento da economia privada, compreendido assim o contexto da década de 1990 como de um avanço dos interesses do capital frente ao trabalho.

Nas questões mais estritas a organização do trabalho ocorreu a “modernização tecnológica”, desenvolvendo alterações entre elementos como a inovação técnica, a informatização, automação e as reestruturações nos métodos de gerenciamento.

Na permanência da “estrutura sindical” oficial verifica-se a diminuição do número médio de greves quando em comparação com os anos 1980 e um declínio dos níveis de sindicalização, bem como a continuidade de uma pequena inserção e organização sindical por “local de trabalho”. Algumas correntes ou tendência políticas por meio da sua ação sindical orientaram-se por uma colaboração com o capital aproximando-se dos setores conservadores quando não foram além de pautas reformistas ao capitalismo, citando o que acabaram por cumprir os “fóruns tripartides” e as “câmaras setoriais”, constituindo-se como negociações entre “empresários, sindicalistas e representantes governamentais”. Nessas práticas sindicais houve a maior recorrência das “negociações sindicais” acontecerem no campo restrito ao da empresa, tendendo assim para potencializar a pulverização das “negociações sindicais”.

Em todo esse contexto generalizante deve ser estabelecido o descenso ou refluxo do movimento sindical nacional na década de 1990, que assim se contrasta com as grandes mobilizações dos anos 1980 e algumas das recomposições do

¹⁰² Destaque tem de ser feito tendo referência no “Plano Real” de 1994: algumas categorias profissionais tiveram elevação média dos salários, como os metalúrgicos da indústria automobilística.

movimento sindical a partir dos primeiros anos do século XXI podem ser identificadas quanto às centrais sindicais.

Se a Central Única dos Trabalhadores (CUT) surgida em 1983 foi a central sindical hegemônica até década de 1990, passou a ter uma crescente concorrência entre pelo menos a Central Geral dos Trabalhadores do Brasil (CGTB) surgida ainda em 1986, a Força Sindical de 1991, a Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST) de 2005, a Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB) surgida em 2007 e a União Geral dos Trabalhadores (UGT) criada em 2007. No entanto se verificando algo diverso à fragmentação com todas estas centrais sindicais tendo uma maior unidade em suas atuações no movimento sindical nesses anos mais recentes.

Esses são apenas alguns aspectos da história dos trabalhadores, sindicatos, sindicalismo e legislação do trabalho do Brasil. Investiga-se a seguir como se deu a participação dos caminhoneiros através de suas entidades, sindicatos e suas manifestações diversas.

3.2: Sobre uma profissão oculta no movimento sindical

Em autores como Armando Boito Junior (1999), Marcelo Badaró Mattos (2003; 1998) e Eduardo Noronha (1991) numa análise dos seus estudos sobre o movimento sindical brasileiro e buscando evidência na atuação como movimento grevista os caminhoneiros enquanto profissionais estão ocultos. Tendo como parâmetros a ascensão dos movimentos grevistas em torno do “novo sindicalismo” e as décadas de 1980 e 1990 os caminhoneiros não aparecem nessa bibliografia sobre os trabalhadores.

Marcelo Badaró Mattos traz o destaque de que em 1978

ocorreram mais de cem greves no país, e no ano seguinte já haviam mais que duplicado em número. Foram greves que pararam metalúrgicos, motoristas e cobradores de ônibus, médicos, professores, garis, operários da construção civil, canavieiros, entre muitas outras categorias profissionais,

atingindo um contingente de 3 milhões de trabalhadores. (MATTOS, 2003, p. 63).

Em linhas gerais o autor sugere um grande movimento grevista até fim da década de 1980, indicando ainda a participação de funcionários públicos, professores universitários, bancários e apontando o decréscimo do número de greves durante a década de 1990 no país.

Em outra obra, mais estrita a análise sindical do Rio de Janeiro, Marcelo Badaró Mattos (1998, p. 193-208) traz algumas indicações das profissões grevistas do país. Faz referência aos anos 1970 com as “paralisações em estaleiros da construção naval”, de greve no Estado de São Paulo dos “rodoviários”, porém abrangendo apenas os “motoristas de ônibus”. Sobre o movimento grevista dos anos 1980 o autor agrega ainda a entrada dos ferroviários e metroviários ao contingente das mobilizações.

Armando Boito Junior indica que na década de 1980 houve quatro greves gerais, em 1983, 1986, 1987 e 1989, e que na década de 1990 houve duas greves gerais em 1991 e 1996. Em sua obra não faz nenhuma referência aos caminhoneiros nas greves considerando o período das duas décadas. Para o autor nos anos 1980 “os setores mais ativos nessas greves foram”:

metalúrgicos e trabalhadores da indústria automobilística, trabalhadores da indústria química e petroleira, trabalhadores da construção civil, funcionários públicos estaduais e federais, professores da rede pública, trabalhadores dos transportes urbanos, médicos e funcionários da saúde e bancários. (...) trabalhadores da indústria têxtil, comerciários, ferroviário, aeroviários, eletricitários e trabalhadores da indústria do couro e do calçado. (BOITO JUNIOR, 1999, p. 133-134).

Num panorama da abrangência das pautas da maior central sindical daqueles anos 1980 afirma que

entre o seu congresso de fundação, em 1983, e o seu terceiro congresso regular, em 1988, a CUT foi aprovando e reafirmando as seguintes palavras-de-ordem, referentes à economia e à política social: não-pagamento da dívida externa, estatização do sistema financeiro, estatização dos serviços de saúde, da educação e do transporte coletivo, reforma agrária sob controle dos trabalhadores, contra a privatização das estatais. (BOITO JUNIOR, 1999, p. 132)

A apresentação das pautas reivindicativas da CUT e das profissões grevistas está mencionada para frisar quais foram as categorias dos trabalhadores que tiveram maior participação grevista, ponderando que o “transporte coletivo” tem de ser identificado com o transporte de passageiros e advertindo de que enquanto “trabalhadores dos transportes urbanos” até podem estar inseridos, numa presença oculta, os motoristas de caminhão.

Eduardo Noronha (1991, p. 93-135) em seu estudo sobre as greves brasileiras dos anos 1980 traz entendimento de que até meados dessa década predominaram os movimentos grevistas do setor privado e que a partir da segunda metade da década passaram a ser maiores numericamente as greves no setor público. Apontou a incorporação de novas categorias profissionais, porém sem fazer menção aos caminhoneiros e destacou que nessa época houve a incorporação no movimento grevista dos “motoristas”, porém sempre os relacionando com “motoristas e cobradores”, que assim sugere terem sido os motoristas do transporte de passageiros. Apenas uma vez mencionou além destes os “outros trabalhadores de transportes”, de modo que poderiam estar incluídos os motoristas de caminhão.

Nessa breve análise constata-se a não presença dos caminhoneiros do transporte rodoviário de cargas enquanto trabalhadores grevistas. Tal contextualização situando os caminhoneiros como uma profissão numericamente grande, com importância fundamental na economia do país e que está oculta ou inexpressiva na citada bibliografia dos movimentos sindical e grevista do país no período dos anos 1970 até a década de 1990.

O caráter rotineiro do trabalho individualizado é uma das explicações para a inexpressiva ação grevista dos caminhoneiros. Outras explicações estão na intensa concorrência pelas cargas que induz a uma disputa entre os motoristas, nos altos índices de trabalho informal e na grande presença de trabalhadores autônomos. Moysés Moreira Santos (2007, p. 103) observou a profissão com baixos índices de sindicalização, até mesmo abaixo da média dos demais trabalhadores brasileiros. Contudo, houve greves de caminhoneiros empregados e de autônomos, e tais eventos serão analisados em seções posteriores.

3.3: Um Sindicato e os empregados com seus patrões

No Brasil os sindicatos dos trabalhadores ligados ao setor dos transportes rodoviários tem tido duas formações atendendo ao previsto na legislação sindical consolidada a partir dos anos 1930, uma para os trabalhadores empregados e outra aos trabalhadores autônomos.

Algumas constatações da nomenclatura utilizada em jornais do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas/ RS dos anos de 1986, 1992 e 1993 sugerem a identificação dos agentes inseridos nas relações de trabalho e indicam aspectos do discurso do sindicato daqueles anos.

No jornal *Banguela* do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas aparece uma nomenclatura sugestiva em apontar as relações quando se refere as “empresas”, aos “patrões” e ao “Sindicato” como sendo os negociadores nos “acordos” a respeito do “dissídio”. (STTRP, 1986, p. 01-08).

No jornal, quando referencia o “salário dos trabalhadores da carga” que deveria ser pago a partir de agosto daquele ano de 1986, aparecem “categorias”: os “motoristas antigos”, “motoristas de viagens”, “motoristas de entrega e coleta”, “ajudantes de motoristas”, “auxiliar de escritório”, “auxiliar de depósito”, “office-boys serventes”. Da primeira categoria até a sétima os preços salariais eram decrescentes, exceção para a oitava categoria do “motorista de indústria e comércio” que teve preço estipulado a ser pago em mês diferenciado e tinha o terceiro maior salário. (STTRP, 1986, p. 05).

Dessa breve exposição tem-se o intuito de destacar as diferentes profissões que o sindicato abrangia e os diferentes valores salariais a partir do que o jornal indicou por “categorias”, bem como que os “trabalhadores da carga” seriam um setor existente ao lado dos trabalhadores do transporte coletivo ou de passageiros.

Do jornal *Alerta Rodoviário* que era o “Órgão Oficial” em 1992 do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, a partir do seu Editorial, são extraídos trechos com objetivos de identificar aspectos da política e ideologia, localizando sua publicação em 1992, ano inserido na década neoliberal:

O Sindicato dos Rodoviários, atravessa um processo de transição, liberta-se do isolamento de idéias e ações. Acabando com a ultrapassada alienação ao indivíduo sectário e comodista, que só favorece a grupos conservadores preocupados tão somente com interesses próprios. [...] A classe trabalhadora consciente, percebe que o indivíduo é o instrumento de transformação e que coletivamente construirá uma sociedade mais justa. [...] Mesmo encontrando muitas dificuldades e resistência, não desanimaremos, o apoio que recebemos da Categoria nos dá força e certeza de que estamos no caminho certo, contribuindo na luta contra o imobilismo e a passividade. [...] Organizar é fundamental para criarmos um sindicato cada vez mais combativo e competente. Cada indivíduo, tem a voz que emite o grito coletivo das conquistas. (STTRP, 1992, p. 01).

Aparece num primeiro momento a conjuntura através da “transição” que o sindicato proclamou no intuito de uma ação visando reforçar a política sindical, porém a década neoliberal que estava a transcorrer atestou uma contrariedade pelo menos, a de que aqueles anos foram de um refluxo geral na história do movimento sindical do país.

Outra contradição se evidencia entre o “indivíduo” e a “classe trabalhadora” em meio ao individualismo neoliberal que acabou por prevalecer, ressaltando que o coletivo era a “classe” e o trabalho sua base de unidade. O “grito coletivo das conquistas” e a palavra clássica ao movimento sindical do país de o sindicato ser “combativo” podem ser compreendidos como uma manifestação de resistência e defensiva sindical.

O jornal *Alerta Rodoviário* do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas no seu Editorial apontou algo que após a década de 1990 se confirmou, numa metáfora a um dos maiores índices do desemprego na história do país:

O Brasil vive hoje a maior crise econômica de sua história, com o empobrecimento crescente da classe média, o aviltamento cada vez maior do salário do trabalhador e a recessão se agravando a cada dia. (...) A saída de tão grave situação passa necessariamente por uma ampla transformação nas relações capital e trabalho, uma melhor distribuição de renda, reforma agrária, reescalamento da dívida externa, estabilidade no emprego, política salarial que contemple as reais necessidades do trabalhador, são alguns pontos fundamentais que devem ser enfrentados para que possamos sair do atoleiro em que nos encontramos. Só podemos pensar no enfrentamento desses problemas com uma classe trabalhadora unida e participativa, por isso é que conclamamos todos a cerrar fileiras com o Sindicato, na busca de melhores dias para todos nós. (STTRP, 1993, n. 04, p. 01).

Uma breve leitura conjuntural identifica-se entre permanências, como a contradição dos interesses entre “capital e trabalho”, em que o capital seriam as empresas e patrões em suas relações com os elementos da produção, ou seja, os motoristas com sua força de trabalho e os caminhões como os meios de produção. Da conjuntura ainda constam as reformas sociais não realizadas na década de 1990 e nem nos anos 2000, uma chamada às “fileiras” do sindicato no país que no decorrer da década teve queda geral na sindicalização, bem como pode ser percebido no trecho acima citado os ataques que vieram no decorrer da década de 1990 quanto à “estabilidade no emprego” através da reformulação da legislação trabalhista.

Tais descrições e comentários objetivam enfatizar aspectos de leituras da conjuntura do país e identificar a nomenclatura utilizada pelo sindicato quando em referência as relações de trabalho. As afirmações baseadas nessas fontes acabam por contemplar aspectos da história dos trabalhadores e sindicatos do setor contextualizados na década neoliberal do país, bem como frisar de acordo com o jornal de 1986 das diferentes classificações dos motoristas empregados designados por “trabalhadores da carga” que em comum tinham o salário, porém diferenciando-se em seus valores pelo tipo de trabalho ou transporte que realizavam nas suas diferentes especializações.

3.4: Sindicatos e representação: trabalhadores e empresários

Na formação das entidades sindicais ligadas ao transporte rodoviário de cargas do Brasil originalmente houve três tipos básicos de representação segundo o estipulado na legislação. Foram formados os sindicatos patronais, dos trabalhadores assalariados e dos motoristas autônomos.

O caso do Rio Grande do Sul pode ser tido como um dos exemplos quanto ao surgimento do sindicato patronal. O Sindicato das Empresas de Transportes de Carga no Estado do Rio Grande do Sul foi formado em 1959 e esta representação, que primeiramente teve a abrangência estadual, passou para a regionalização de

suas bases sindicais tendo cinco sindicatos quando da fundação da sua Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul no ano de 1991. Esta Federação se auto definiu como a representante dos “transportadores rodoviários de cargas gaúchos”.¹⁰³ Percebe-se a incorporação do termo “transportadores rodoviários” pelo empresariado, pois nas condições reais os “transportadores” tem de ser necessariamente os motoristas, ou seja, os trabalhadores.

Em nível nacional estes “transportadores” se congregam na Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística) que foi fundada em 1963 e que se define como a “legítima representante do empresariado dos setores de transporte de cargas e logística brasileiros” e que em anos mais recentes agregou ao seu nome o termo “Logística”, simbolizando aspecto de incorporação modernizante da entidade.¹⁰⁴ A busca da organização por “sindicatos regionais” ou mesmo por tipo de transporte nos sindicatos patronais é iniciativa empresarial ocorrida de forma mais intensa desde os anos 1980 e os manteve unidos na sua entidade de representação nacional. (SANTOS, 2007, p. 94).

Dessa descrição generalizante da organização sindical patronal situa-se que qualidade comum na fundação dos sindicatos a partir dos anos 1930 foi que os motoristas trabalhadores do transporte rodoviário de cargas tiveram participação em sindicatos diferentes. Nas entidades dos trabalhadores empregados foi usada a nomenclatura ampla variando entre Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário ou Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários, de modo que agregado ao nome colocava-se a abrangência da base territorial. Os motoristas autônomos se organizaram a partir do Sindicato dos Condutores Autônomos junto com a indicação da sua base territorial e tornaram-se conhecidos com a sigla SINCAVER.

Tendo como marco a Constituição de 1988 e as possibilidades surgidas com as alterações pontuais na legislação sindical se verifica que tem havido aparecimento de entidades que acabam por se confundir entre o papel político que

¹⁰³ Em 1991 formaram a Federação os sindicatos com bases em Porto Alegre, Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Pelotas e Santa Maria. Em 2011 esta Federação era composta por dez sindicatos. (FETRANSUL, 2011). Disponível em: <<http://www.fetransul.com.br>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

¹⁰⁴ (NTC e LOGÍSTICA, 2010). Disponível em: <<http://www.ntcelogistica.org.br>>. Acesso em: 23 set. 2010.

desempenham, variando entre sindicatos, associações ou mesmo cooperativas. Nessa circunstância da criação de novas entidades há de forma destacada sua ocorrência entre o empresariado e os autônomos, variando em formarem entidades mais especializadas, como as restritas ao transporte de “produtos perigosos”, dos “produtos perecíveis”, os “cegonheiros”, no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, etc.

Atuando como uma forma paralela ao “sindicalismo de Estado” pode ser enquadrada a formação de entidades, como o Movimento União Brasil Caminhoneiro (MUBC) que teve destaque como entidade de mobilização na greve nacional dos caminhoneiros de 1999 assumindo reivindicação de pautas gerais desses motoristas e buscando contemplar interesses de todos, seja do “autônomo”, do “empregado” e do “comissionado”. Além de não estar registrado como entidade sindical, o referido “movimento” apoiou publicamente candidatos nas eleições municipais pelo país em 2000 e se refere como receptivo ao “apoio” de entidades diversas como as “associações de classe, sindicatos, federações, cooperativas, empresas de transporte, postos de gasolina, mecânicos, eletricitistas” e outras.¹⁰⁵

Outra iniciativa a partir dos anos 1980 e estrita aos trabalhadores autônomos tem sido a ocorrência de desmembramentos que se verificam com a formação de sindicatos separados entre os de representação dos caminhoneiros e os dos taxistas, formando os SINDICAMs como os sindicatos exclusivamente de caminhoneiros autônomos.

Nos sindicatos dos trabalhadores empregados numa breve análise em algumas entidades não se constata desmembramentos entre as diferentes profissões. Nos jornais dos anos 1992 e 1993 do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas a representação profissional pode ser percebida quando se dirige a suas diferentes categorias, aparecendo os “motoristas e cobradores”, os “trabalhadores das linhas intermunicipais”, os dos “transportes coletivos” e os “trabalhadores das linhas urbanas e interdistritais”, todos podendo ser ligados ao transporte de passageiros (STTRP, 1992, p. 01-04) ou, quando se dirige as “bases”, indica a abrangência nos “motoristas, manutenção, pessoal do escritório”. (STTRP, 1993, n. 04, p. 01-04). Nas duas edições do jornal *Alerta*

¹⁰⁵ (MUBC, 2012). Disponível em: <<http://www.uniaobrasilcaminhoneiro.org.br>>. Acesso em: 02 mar. 2012.

Rodoviário há uma seção específica que se dirige ao “Transporte de Carga” e em condição generalizante aparecem “motoristas” e “funcionários” das empresas.

Na primeira década dos anos 2000 destacando o Rio Grande do Sul essa permanência enquanto representatividade de diferentes profissões está no Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas,¹⁰⁶ no Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santa Cruz e Região¹⁰⁷ e no Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo.¹⁰⁸

Pela breve descrição se ressalta que as maiores alterações da representatividade ocorreram nos sindicatos patronais e dos autônomos com a formação de novas formas de representação como as por especialização do transporte, seja com entidades sindicais formais ou como entidades atuando por fora da estrutura sindical. O MUBC pode ser um desses exemplos de entidade paralela inovando na questão de pretender agir aos interesses de todo o setor, de modo que essas alterações na forma da representação estritamente nos sindicatos dos trabalhadores empregados parecem não ter acontecido de modo tão expressivo.

3.5: Sindicatos e representação: os autônomos e os empregados

Os motoristas de emprego assalariado tiveram sua formação sindical de modo geral contemplada como sendo os trabalhadores do transporte rodoviário, variando entre o transporte coletivo de passageiros e o do transporte de cargas e/ ou mercadorias. Foi comum este tipo de sindicato formar representação nas diferentes profissões, como os motoristas de caminhão e os de ônibus e em não haver distinção entre o que seria o trabalho rodoviário e o trabalho restrito ao transporte municipal ou mesmo quando do transporte interestadual e internacional.

Moysés Moreira Santos (2007, p. 93) aponta o crescimento desses sindicatos no país a partir da década de 1930 seguindo a norma legal de existência de

¹⁰⁶ (STTRP, 2011). Disponível em: <<http://www.sttrpelotas.com>>. Acesso em: 27 jan. 2011.

¹⁰⁷ Disponível em: <<http://www.sindirodoviaros.com.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

¹⁰⁸ Disponível em: <<http://www.sindicatordoviaros.com.br>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

sindicatos representativos de “trabalhadores de uma mesma categoria”, geralmente tendo a designação de sindicato de “condutores”.

Em relação à permanência da representatividade nos sindicatos de trabalhadores empregados que foi comentada na seção anterior, Moysés Moreira Santos (2007, p. 95) analisando sindicatos do Estado de São Paulo verificou fragmentações com formações de novas entidades diferenciadas entre as dos sindicatos de passageiros e os da carga. O autor identificou na questão da base territorial desmembramentos passando por organização de novos sindicatos de base municipal ou mesmo a formação de sindicatos de ofícios específicos, como no caso dos motoristas de “cargas perigosas”.¹⁰⁹

Sem ter o intuito de generalizar um padrão nacional quanto a essas modificações da representação sindical dos empregados, destaca-se pelo menos entre alguns dos sindicatos do Rio Grande do Sul e alguns de São Paulo iniciativas diferenciadas, que no caso paulista acompanhou a tendência anteriormente verificada nos sindicatos empresariais e dos autônomos de passar a haver uma fragmentação maior da representatividade.

Os sindicatos dos trabalhadores empregados se unificam na primeira década do século XXI ou na Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre (CNTTT) surgida em 1953 (SANTOS, 2007, p. 150) ou na Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre – da Central Única dos Trabalhadores (CNTT-CUT) fundada em 1989.¹¹⁰

Os motoristas autônomos na sua formação sindical tiveram em âmbito nacional suas entidades com a abrangência profissional entre pelo menos os motoristas de caminhão e os motoristas de táxi, este foi o tipo do Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários, os SINCAVER. Como exemplo pode ser o Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Pelotas que recebeu seu direito à “representação legal” em 1974 como o sindicato

¹⁰⁹ O autor cita a Constituição de 1988 que manteve a unicidade sindical, porém possibilitou os sindicatos por categoria profissional na mesma empresa. (SANTOS, 2007, p. 94).

¹¹⁰ (CNTT-CUT, 2011). “História”: “Fundação” e “Estatuto”. Disponível em: Disponível em: <<http://www.cntt.org.br>>. Acesso em: 26 nov. 2011

da “categoria econômica dos condutores autônomos” e que teve ampliação de sua base territorial para o âmbito regional a partir de 1986.¹¹¹

Uma tendência existente a partir da década de 1980 foi a dissolução desse tipo de organização e a formação dos Sindicatos de Caminhoneiros, conhecidos como os SINDICAM, exclusivos da profissão dos caminhoneiros autônomos. Exemplos podem ser o Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo (Sindicam-SP) formado em 1987¹¹² e o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Bens de Rio Grande no Rio Grande do Sul (Sindicam) formado em 2000.¹¹³

Esses novos sindicatos tem tido especificidade de manterem a representação para diferentes cidades ou mesmo ter abrangência estadual, como é o caso do Sindicato do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens do Estado de Minas Gerais (Sindicam de MG) criado em 2009.¹¹⁴ No país tendência em comum tem sido assim para esses sindicatos dos motoristas autônomos terem se reorganizado separando-se dos sindicatos de taxistas.

Até pelo menos os anos 1980 os sindicatos de autônomos se faziam representar na Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários (FENCAVIR) existente desde 1953 e que representava caminhoneiros e taxistas. (FENCAVIR, 1983). A mesma tendência de haver desmembramentos se verifica nos últimos anos com o surgimento de novas federações abrangendo base regional de vários estados, como é o caso da Federação Interestadual dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens (FENACAM) que recebeu sua “carta sindical” em 2004¹¹⁵ e, outro exemplo, com a existência em 2011 da Federação dos Caminhoneiros Autônomos dos Estados do RS e SC (FECAM).¹¹⁶

¹¹¹ Em 1986 de acordo com seu “Estatuto” chamando-se “Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores de Bens de Pelotas” e em 2011 “Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores Autônomos de Bens de Pelotas”.

¹¹² (SINDICAM-SP, 2011). Disponível em: <<http://www.sindicamp.org.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

¹¹³ (SINDICAM, 2011). Disponível em: <<http://www.sindicam-rg.com.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

¹¹⁴ (SINDICAM-MG, 2011). Disponível em: <<http://www.sindicammg.org.br>>. Acesso em 02 fev. 2011.

¹¹⁵ “A FENACAM representa a categoria econômica dos transportadores rodoviários autônomos de bens, conhecidos como caminhoneiros autônomos, e é formada pelos sindicatos representativos desta categoria. A base territorial da FENACAM compreende os estados de Acre, Alagoas, Amazonas, Amapá, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás, Maranhão, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Pará, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rondônia, Roraima, Sergipe e Tocantins”. (FENACAM, 2011). Disponível em: <<http://www.fenacam.org.br>>. Acesso em: 13 fev. 2011.

¹¹⁶ (FECAM, 2011). Disponível em: <<http://www.fecamrs.com.br>>. Acesso em: 27 nov. 2011.

Um aspecto da nomenclatura usada pela FENCAVIR era a de ser referir ao caminhoneiro autônomo denominando-o como “carreteiro autônomo”. Assim o nome “carreteiro” para a entidade contemplava apenas o caminhoneiro autônomo, podendo gerar situações de confusão, pois “carreteiro” pode muitas vezes, como na definição institucional, abranger os motoristas empregados. (FENCAVIR, 1983).

Moysés Moreira Santos (2007, p. 102) caracterizou os caminhoneiros autônomos tendo de forma expressiva a sua “organização” ocorrida “por fora da estrutura sindical oficial” e qualificou as outras “entidades de representação” por “entidades de auxílio mútuo”, variando entre associações ou cooperativas. De modo que, com tal constatação, poderia ainda se inquirir que essa coexistência entre entidades sindicais oficiais e não oficiais seria em dos elementos para explicar a pouca unidade das ações reivindicativas desenvolvidas pelos caminhoneiros.

Ainda outra associação, os motoristas autônomos e o empresariado do transporte rodoviário de cargas se encontram na Confederação Nacional do Transporte (CNT) fundada em 1954, entidade que passou a agregar as representações dos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.¹¹⁷

3.6: Sindicalismo em algumas pautas: caminhoneiros autônomos

Décadas do transporte rodoviário de cargas não devem ser sintetizados em apenas alguns parágrafos, mesmo estritamente a pautas oriundas das suas organizações sindicais. Segue assim uma breve exposição do que se sugere serem nas últimas décadas algumas das principais pautas e reivindicações feitas pelos caminhoneiros autônomos.

Os motoristas autônomos são caracterizados por serem empreendedores individuais, donos de caminhão e de terem sido os negociadores diretos do frete com as empresas agenciadoras ou proprietárias das cargas. Por tal conformação reside a importância de sua reivindicação pela definição de uma “Tabela de Fretes”, pois não recebendo salários o preço do frete pago pelo uso da força de trabalho no

¹¹⁷ (CNT, 2011). Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

transporte é repartido entre os custos de manutenção do caminhão, seu ganho financeiro e junto ao fator da responsabilidade de ter de reinvestir no meio de produção caminhão essa pauta lhes é tão importante como ao empresariado patronal.

A FENCAVIR incentivou como conquista a “1ª Tabela de Frete do Transportador Rodoviário Autônomo” que foi promulgada em 1979 por meio do Conselho Nacional de Estudos de Tarifas, estipulando preços por distância e peso da “carga em geral”.¹¹⁸ Desse modo, a luta dos motoristas foi, tendo um preço mínimo definido por Tabela, garantir sua efetivação num contexto dúplice, um deles no livre mercado das cargas bastante concorrido e outro numa economia nacional com altos índices inflacionários até pelo menos meados da década de 1990. (FENCAVIR, 1979).

Em seu Órgão Oficial a FENCAVIR fez defesa de “palavra de ordem” em 1983 da “regulamentação do TRC” apresentando “parecer” em vários pontos do “anteprojeto de regulamentação” naquela época apreciado nos debates institucionais. Algumas reivindicações através de “sugestões” estavam em “inserir” na regulamentação

o limite do lucro das empresas transportadoras quando estas tomarem os serviços dos condutores autônomos, na questão do frete [...] aplicação de multa sobre proprietário de carga ou responsável pela mesma, no caso de excesso de peso por eixo. A culpa é de quem carrega e não do motorista em si [...] aplicar a tabela nacional de fretes da FENCAVIR, porque representa o justo preço [...] faltou um item sobre o pagamento de diárias pelas horas e dias parados aguardando descarga, no destino, por responsabilidade, omissão ou incapacidade do destinatário [...] Deveria haver um órgão colegiado nos Estados composto por representantes do DNER, das entidades de classe, como a FENCAVIR e outras federações nacionais das empresas, para julgamento das infrações e aplicações de sanções, além de disciplinar em conjunto os casos omissos e demais questões estatuídas na regulamentação. (FENCAVIR, 1983, p. 16).

A FENCAVIR em sua “Tabela de Fretes” daquele ano de 1983 para a “Carga Geral” estipulou preços nacionais calculando por “distância” e por “frete/ peso” e havendo na Tabela três preços diferenciados para as “Diárias pelo tempo parado aguardando descarga”, variando entre “Carreta”, “Caminhão” e “Transporte de café por saca”. De modo que ainda havia iniciado

¹¹⁸ Neste Conselho além da representação governamental participava a NTC que negociava a sua própria Tabela de fretes.

campanha pela imprensa e junto a todos os Sindicatos e associações do País visando orientar a categoria de seu direito em exigir da empresa que lhe repasse o serviço de transporte, a cópia do RPA (Recibo de Pagamento a Autônomo), autenticada, para efeito previdenciário, bem como para declaração do imposto de renda. (FENCAVIR, 1983, p. 07).

A FENCAVIR ainda em referência a edição naquele ano de 1983 do Decreto sobre a “Regulamentação de Cargas Perigosas” criticou algumas “multas” considerando-as como “penalidades” por demais “pesadíssimas” e ponderou que ainda não era uma “regulamentação definitiva” e que vinha “trabalhando perante as autoridades no sentido de que os direitos dos condutores autônomos não sejam postos de lado”.

O Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores de Bens de Pelotas em divulgação da “Ata” da reunião da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens¹¹⁹ realizada em 1986 apresenta alguns pontos que são identificados como reivindicações. Na “Ata” foram citadas as discussões em torno da “Tabela de Fretes”, da “Reformulação do RTB”, sobre o “Transporte Rodoviário Internacional de Cargas” e a “proposta de Formulário de Subcontratação dos serviços de Transporte Rodoviário de Bens, entre TCA e ETC”.¹²⁰

No contexto da livre iniciativa como o que foi formado o transporte rodoviário de cargas do Brasil que se pode situar como uma alternativa a organização das cooperativas de motoristas autônomos verificada principalmente a partir dos anos 1980. Moysés Moreira Santos (2007, p. 106-107) considera que esta tendência passou a se intensificar na segunda metade dos anos 1990, porém os motoristas autônomos cooperados visavam com esse registro institucional muito mais baixar os custos em encargos fiscais do que exigir de modo organizado o cumprimento efetivo de uma política na definição das tabelas de fretes.

A partir da década de 1990 o autor indica o crescimento do surgimento de “associações” de caminhoneiros autônomos, a formação de novas entidades sindicais notadamente nas por “tipo de carga transportada” e a ocorrência da formação dos SINDICAM como sindicatos exclusivos de caminhoneiros. Por tais

¹¹⁹ Esta Câmara com representação estatal, dos autônomos e empresários.

¹²⁰ Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores de Bens de Pelotas: Documentos: “Atas”.

questões fica sugerido que foram estas algumas das formas de organização que os caminhoneiros autônomos optaram por incidir.

A bibliografia sobre o transporte rodoviário de cargas tem enfatizado que tais ações se somam ao questionamento dos preços de pedágio, das más condições das estradas, da insegurança nas estradas e dos altos custos do transporte, situando essas reivindicações defendidas notadamente a partir dos anos 1990 e que culminaram na greve nacional de caminhoneiros de 1999 que foi dirigida pelos autônomos. (ROSA, 2006; SANTOS, 2007).

No referente sobre a “introdução do Vale Pedágio (Lei 10.209/ 01)” o Sindicam-SP se identificou como um dos “principais atores” no que definiu por uma conquista.¹²¹ Em reportagem do sindicato de novembro de 2010 informa seu apoio a então criação da Câmara de Conciliação e Mediação:

A Gristec – Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento, em parceria com o Sindicam/SP – Sindicato dos Transportes Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo e a Fetrabens/SP – Federação dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo, tornou possível a criação da Câmara de Conciliação e Mediação dos Caminhoneiros, órgão que une caminhoneiros e gerenciadoras de riscos. (...) Antes da criação da Câmara de Conciliação, não havia um canal de comunicação entre os motoristas e as empresas gerenciadoras de riscos, dificultando o diálogo entre as partes. A Câmara soluciona este problema, pois passa a intermediar questões, esclarecendo dúvidas entre o Sindicato dos Caminhoneiros, representantes destes profissionais, e as gerenciadoras de riscos. (É CRIADA a Câmara de Conciliação e Mediação dos Caminhoneiros, SINDICAM-SP, 2010).

Pelas breves informações da criação da “Câmara de Conciliação” sugere se pensar aquele contexto sindical brasileiro de refluxo e expressado na criação desse tipo de órgão conciliador que cumpriria função de negociar junto aos interesses institucionais e mesmo patronais nas suas diversas instâncias empresariais.

O Sindicato dos Transportadores Autônomos de Bens de Rio Grande no Rio Grande do Sul noticiou o que parece ser de abrangência local a sua base sindical sobre a entrada em vigor em julho de 2009 da “tabela” estipulando que as “cargas perigosas” como um segmento especializado teria “acrécimo” nos preços dos

¹²¹ (SINDICAM-SP, 2011). “História do Sindicam”. Disponível em: <<http://www.sindicamsp.org.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

“fretes” e no referente à “diária” a que todos os motoristas tinham direito, diferenciando os seus preços entre o caminhão “truck”, “simples” e “carreta”.¹²²

Todas as pautas, reivindicações ou conquistas elencadas estão apreciadas como práticas que permearam as condições gerais dos caminhoneiros autônomos, bem como algumas delas abrangem interesses do conjunto do transporte rodoviário de cargas, ponderando serem apenas algumas das pautas, porém sugerindo serem as mais importantes em que os autônomos estiveram envolvidos.

3.7: Sindicalismo em pautas e acordos: os caminhoneiros empregados

Nos sindicatos dos caminhoneiros empregados estiveram presentes também pelo menos os motoristas de ônibus, os “empregados em escritório” e “manutenção”, cobradores, ou seja, outras profissões. Os caminhoneiros podem ser caracterizados como de baixa participação sindical que em regra têm sido menos expressiva do que a participação dos trabalhadores ligados ao transporte de passageiros.

Segue um panorama do sindicalismo dos caminhoneiros empregados com referência inicial na pesquisa de Moysés Moreira Santos em que discutiu em capítulo específico o Transporte e Sindicalismo no transporte rodoviário de cargas brasileiro a partir dos anos 1990.

Segundo o autor uma das questões primordiais sobre a organização sindical dos caminhoneiros empregados estaria no “quem representa quem”. Tal aspecto acentuado com as alterações na legislação sindical pós 1988 com os sindicatos agregando os “condutores de veículos rodoviários de duas ou três rodas”, com a maior expressividade dos trabalhadores do transporte de passageiros, na tendência para a “pulverização” através dos diversos desmembramentos e formações de novos sindicatos separando o transporte de cargas do transporte de passageiros, a base territorial ou outro. (SANTOS, 2007, p. 91-95).

¹²² (SINDICAM, 2011). Disponível em: <<http://www.sindicam-rg.com.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

Esses desmembramentos foram verificados pelo autor na sua seleção de sindicatos do Estado de São Paulo, porém em outros Estados evidenciou sindicatos de abrangência estadual mantendo os antigos padrões de envolver as diferentes profissões.

para o sindicato patronal e as empresas de um modo geral as disputas entre os sindicatos podem ser de grande valia, pois enquanto estes brigam, as empresas podem negociar com aquele que apresentar reivindicações mais baixas, ou ainda se negar a negociar enquanto os sindicatos de trabalhadores não se entendem, e com isso poder utilizar e remunerar os empregados da forma melhor lhe interesse. (SANTOS, 2007, p. 100).

Sobre os “sindicalizados” o autor apontou com base em dados do IBGE de 2002 que “os trabalhadores com vínculo formal de trabalho” eram o “grupo ocupacional com maior percentual de sindicalizados” com em torno de 23%, enquanto os “empregados sem carteira” formavam o grupo com “menor participação sindical” com cerca de 03%.

Tais dados devendo ainda serem contextualizados nos altos índices do trabalho informal do setor, na característica do “isolamento dos motoristas durante a jornada de trabalho”, na irregularidade do tempo da jornada de trabalho, na tendência do trabalho formal ocorrer com mais altos índices nas grandes empresas e das possibilidades de existência de diversas entidades reivindicando ser a representação política.

O autor dedicou atenção para as “negociações coletivas” e as “convenções coletivas de trabalho” e fez seleção de análise na Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas no Estado do Piauí (2002), Convenção Coletiva de Trabalho Transporte Rodoviário de Cargas de São José do Rio Preto e Região (2005), Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas de Santa Cruz do Sul e Região (1997 e 2003), Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga Marília e região (2004), Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga do ABC e região (2006), Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga São Paulo e região (2005), Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga secas e

molhadas de São Paulo e região (2005).¹²³ Por tais referências pode-se assim pensar algumas recorrências entre os resultados das reivindicações negociadas pelos sindicatos. (SANTOS, 2007, p. 175-178).

Desses sindicatos e suas “convenções coletivas de trabalho” faz-se observação de que em todos os preços salariais tiveram variação entre os motoristas de caminhão simples, truck, carreta ou bitrem sendo os preços crescentes do primeiro ao quarto. Assim os “pisos salariais” foram divididos de acordo com a “capacidade de carga do veículo”, que pode ser interpretado como uma qualificação ou especialização profissional.

O autor encontrou variações entre os “pisos salariais” estarem definidos pelos “locais onde os caminhoneiros realizam o trabalho”, entre os que “trabalham na estrada” terem “um piso maior do que aqueles que se ocupam na coleta e entrega de mercadorias dentro das cidades ou regiões metropolitanas” e variações para os que transportavam “produtos perigosos”:

os motoristas que transportam produtos perigosos possuem qualificações específicas e têm remunerações distintas, como por exemplo, os empregados do segmento de transporte de gás, mesmo quando participantes dos sindicatos dos trabalhadores do transporte de cargas a sua data base e as suas negociações coletivas são realizadas separadas do restante da categoria. (SANTOS, 2007, p. 100).

No período selecionado entre 1997 e 2006 o “índice de reajuste salarial” médio dos sindicatos ou acompanhou o aumento da inflação ou tiveram índices de reajuste acima da inflação.

Sobre as “diárias” e “pernoite” foi identificado que em “todas as convenções coletivas de trabalho dos caminhoneiros” estavam presentes, e “para que o trabalhador tenha direito em receber uma diária ele precisa se deslocar no mínimo 100 km de distância da empresa, caso contrário recebe um ticket alimentação de igual valor da diária”. (SANTOS, 2007, p. 115).

O autor identificou que as empresas estariam “desobrigadas” de pagarem o “pernoite” quando os caminhões ficavam em “filiais ou na própria empresa

¹²³ Autor ainda citou “convenções coletivas” de sindicatos do Rio de Janeiro, de Minas Gerais, do Paraná, Bahia e Piracicaba, SP de entre os anos de 2005 e 2006.

embarcadora”, mesmo ocorrendo de o motorista ter de dormir no caminhão e sendo muitas vezes o responsável no fator segurança do veículo.

A respeito da jornada de trabalho em todas as convenções foi definido o “descanso interjornada” como sendo de “11 horas entre o fim de um dia de trabalho e o início de outro”. Na Convenção do Sindicato do Estado do Piauí foi definido que o “valor das horas extras era de 70% sobre a hora normal”, porém o autor ponderou que diante dos altos índices do trabalho informal haveria toda uma dificuldade em apontar os dados reais sobre as horas extras, pois mesmo constando nas convenções deveriam estar abaixo das reais quantidades de horas trabalhadas.

Ainda sobre as “horas-extras”:

Mesmo antes da legislação estabelecer a possibilidade do banco de hora, a convenção coletiva de Santa Cruz do Sul em 1997 já autorizava a compensação das horas extraordinárias de 50% das realizadas. Na convenção de Santa Cruz do Sul de 1998, foram incluídos o banco de horas e contrato por prazo determinado. Com a instituição do banco de horas a partir de ano 2000, este aparece em todas as convenções. [...] Em São José do Rio Preto o limite para a compensação de horas é semestral não podendo ultrapassar e a vigência do acordo de compensação de horas seria de no máximo um ano. Os motoristas que viagem mais de 100 km tinham por direito um percentual de 50 horas extras fixa, e com a implantação da compensação de jornada, estas horas podem ser compensadas. Isto significa aumento no tempo que o trabalhador fica a disposição da empresa e torna mais flexível a utilização dos empregados. (SANTOS, 2007, p. 116).

Uma tendência encontrada foi que a partir das convenções de 1998 passaram a constar regularmente os itens como Participação nos Lucros e Resultado – PLR, formação de Bancos de Horas e Comissões de Conciliação Prévia – CCP acompanhando assim as “adaptações” na legislação trabalhista. A Participação nos Lucros e Resultado foi considerada pelo autor como uma “remuneração flexível” que cumpria função de objetivar o “aumento da produtividade dos trabalhadores”. (SANTOS, 2007, p. 116-117).

A propósito das “Comissões de Conciliação Prévia” citou sindicatos, como o de São José do Rio Preto/ SP em 2005, que “instituíram uma Câmara de Conciliação Intersindical que tinha por objetivo tratar do cumprimento do acordo coletivo e demandas individuais das empresas e seus empregados”. Frisou que esta Câmara era composta “paritariamente” entre a representação “patronal” e dos trabalhadores

e que o “objetivo escrito nas convenções é o de resolver questões trabalhistas de forma mais breve e sem necessidade de ajuizar ações na justiça do trabalho.”

Sobre as “taxas e contribuições”:

Em todas as convenções coletivas, a contribuição assistencial patronal e dos empregados está presente, o que pode ser entendido como um elemento para resolver os possíveis impasses na mesa de negociação, pois como é sabido, a maioria dos sindicatos depende destes recursos para continuar atuando. O valor e as formas de desconto varia em cada sindicato. [...] Com estes recursos o sindicato garante a sua sustentação financeira, deixando a mensalidade associativa como contribuição menos importante para a sobrevivência do sindicato. [...]

Algumas cláusulas [...] foram observadas nestas convenções, como por exemplo: Uma cláusula que apresenta normas de conduta do motorista, como [...] não dar carona e se responsabilizar pelas infrações de trânsito por ele cometido durante a sua jornada de trabalho. (SANTOS,2007,p.117-119).

O autor mencionou alguns dos “benefícios” que foram identificados: “cesta básica”, “adiantamento salarial”, “auxílio funeral”, “auxílio ao filho excepcional”, “seguro de vida” e “estabilidade para o trabalhador em vias de aposentadoria”. Também fez referência ao Prêmio por Tempo de Serviço variando entre a partir de dois ou cinco anos de trabalho na mesma empresa e que tinha como “objetivo” de “premiar os trabalhadores que permanecem na empresa”.

Agregando-se as ocorrências descritas do estudo de Moysés Moreira Santos foi feita análise das Convenções Coletivas do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo/ RS dos anos de 2003 e 2004 e no fundamental estão contemplados nos itens acima apresentados. Como variantes ou acréscimos cita-se as cláusulas sobre “Adicional noturno”, “Prêmio assiduidade e pontualidade”, fornecimento de “Uniformes e equipamentos pela empresa”, “Dispensa do cumprimento do aviso prévio”, necessidade de “Atestados médicos” como comprovação de faltas ao trabalho, “Pagamento de salário aos dependentes”, “Assistência ao empregado acidentado”, obrigação da “Dispensa dos dirigentes do sindicato” e pagamento de “Penalidades” caso houvesse o descumprimento de qualquer Cláusula acordada.¹²⁴

Importante consideração está em identificar que todas essas referências na pesquisa de Moysés Moreira Santos e no Sindicato de Passo Fundo é que no

¹²⁴ Disponível em: <<http://www.sindicatorodoviaros.com.br>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

fundamental abrangeram os caminhoneiros com vínculo de trabalho formal, compreendendo assim possíveis variações em maior ou menor cumprimento dos acordos ou quanto a sua efetivação a todos os caminhoneiros das regiões indicadas. Relembrando o panorama histórico dos caminhoneiros empregados no fundamental terem trabalhado em pequenas empresas, de terem altos índices de trabalho informal, de receberem o salário por peça através da comissão e também que nas grandes empresas deveria estar a maior participação sindical nas diversas negociações. De modo que grande parte dos caminhoneiros não devem ter sido contemplados como tais práticas sindicais.

3.8: Denúncias e negociações: o sindicato dos empregados de Pelotas/ RS

A análise em quatro jornais do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas permite apontar algumas ações do sindicato e que podem ser elencadas como reivindicações acerca do que o sindicato constatou como recorrência nas relações de trabalho.

No jornal *Alerta Rodoviário* de 1992 em sua seção “Transporte de carga” consta o que era uma tentativa de forçar a um rebaixamento salarial avaliando que os “donos de transportadoras”

nos últimos anos só procuraram enfraquecer a luta dos trabalhadores e inventar meios de aumentar a exploração dos companheiros. Uma das jogadas nesse sentido, foi a criação do sindicato patronal do extremo sul, em Pelotas, que negocia com todos os sindicatos dos trabalhadores da zona sul. Com isso dificultam a negociação salarial que antes era feita com um único sindicato patronal, que respondia por todos os empresários do estado. Agora as negociações acontecem com os sindicatos de cada região do interior separadamente. (STTRP, 1992, p. 03).

Aparece aí a regionalização das bases dos sindicatos patronais, o que para o sindicato dos empregados foi considerado como um fator de enfraquecimento para as negociações dos trabalhadores.

Em edição do jornal *Alerta Rodoviário* de 1993 na sua seção “Denúncias” consta o que foi identificado como uma prática “lamentável” a respeito da “situação dos funcionários” de uma determinada Empresa: a “Ribatejo”:

Mesmo vivendo no século XX, ali ainda existe escravidão. Os funcionários são tratados como os mais miseráveis sobreviventes da face da terra. [...] Mesmo depois de longas horas de viagem, ainda lhes é dada ordem para carregar os caminhões ou ainda são levados para sua chácara particular, onde são submetidos a trabalho braçal, sob perseguições e ameaças, ainda mais agora que o Sindicato está a par do que anda se passando por lá. Devido a isso, estão alegando que dirigentes sindicais, estão trazendo grandes transtornos para dentro da empresa, causando até mesmo conflitos entre funcionários [...]. (STTRP, 1993, n.04, p. 04).

Além da extensa jornada indicada pelo jornal aparece a exigência de outras tarefas além do dirigir, exemplificada no “trabalho braçal” e no serviço de “carregar os caminhões”, bem como a presença do sindicato tida como um fator de perturbação a ordem alegada pela empresa.

Na edição do *Alerta Rodoviário* de 1993 em mesma seção “Denúncias” mais uma vez a Empresa citada acima, o sindicato se dirige como em uma “Carta aberta” ao empresário:

O Brasil de hoje, senhor Profirio, País que o senhor escolheu para morar, é muito diferente daquele dos tempos da ditadura que o senhor encontrou aqui ao chegar. [...] Ao sonegar ao ICMS, fazendo a mesma nota circular várias vezes [...] o senhor não está obtendo um lucro fácil, está isso sim, retirando ao estado a possibilidade de investir em saúde, educação, habitação, etc...

Ao transportar produtos alimentícios misturados com produtos tóxicos [...] o senhor pode imaginar que está economizando, mas seguramente não sabe o risco que oferece a população ao consumir produtos com estas características. [...]

Não dê ranchos com produtos muitas vezes com prazo de validade vencido, *amente seus salários*. Não institua *Planos de incentivos mirabolantes*, e que ao final, na prestação de contas, muitas vezes o trabalhador fica lhe devendo, pague simplesmente as diárias instituídas em Dissídio. [...]

Como o senhor pode ver, não estamos a fazer reivindicações novas ou mais do que a Lei permite, estamos a pedir apenas, o que na Europa seu lugar de origem, seria até mesmo motivo de espanto, estamos a pedir, repita-se, apenas que o senhor *Cumpra a Lei*. (STTRP, 1993, n. 06,p. 03).

A reivindicação do sindicato estava apenas em garantir o cumprimento da “lei” no referente aos direitos trabalhistas, aparece também a sonegação fiscal, a

possibilidade de exposição ao risco do contato do motorista com “produtos tóxicos”, bem como uma arcaica ação empresarial de assalariar em espécie.

No jornal *Banguela* de 1986 na seção “Denúncias” consta a reclamação em relação a “empresa de Transportes Asterix do Grupo Joaquim Oliveira SA” em que os “motoristas estão sendo obrigados a lavar e lubrificar os caminhões e que “o Sindicato reclamará direto junto ao Ministério do Trabalho para que a empresa contrate um lavador e lubrificador”, salientando que “os motoristas não são obrigados a fazerem outros serviços a não ser dirigir”. (STTRP, 1986, p. 08).

Todas essas reclamações, denúncias e reivindicações do sindicato podem ser identificadas como sendo algumas das condições das relações de trabalho dos motoristas, que em comum tem a reivindicação salarial e que nos jornais não foi feita menção direta entre distinguir circunstâncias em ser o transporte rodoviário ou o transporte urbano.

Em relação aos anos de 2005, 2006 e 2007 o sindicato de Pelotas¹²⁵ na definição do Dissídio Coletivo realizou “Acordo Judicial” com o empresariado e nesses dissídios foram definidas quarenta cláusulas que no fundamental contemplam as anteriormente descritas a partir do estudo de Moysés Moreira Santos e as do sindicato de Passo Fundo.

Algumas observações sobre o sindicato de Pelotas ainda são feitas no referente a que o salário e o piso salarial diferiram o “Motorista de Carga Líquida e Linha Internacional” do “Motorista de Carreta”, do “Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”, do “Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho” em que toda esta lista teve os preços salariais decrescentes.

Na seleção de alguns acordos judiciais do sindicato, no item “Responsabilidades dos Motoristas”, estavam o zelo pelo caminhão, a responsabilidade em manter a “inspeção dos componentes que impliquem em segurança”, que “ao motorista cabe a responsabilidade de toda e qualquer infração de trânsito por ele cometida quando ficar comprovada sua culpa ou dolo, recaindo sobre ele ônus do ressarcimento” e sobre o “Contrato de Experiência” em que estava

¹²⁵ (STTRP, 2011). Disponível em: <<http://www.sttrpelotas.com>>. Acesso em: 27 jan. 2011.

“vedada a formalização de experiência com trabalhadores que comprovem efetivo e contínuo serviço na mesma função, na própria e mesma empresa”.

Tais seriam algumas ações gerais que o sindicato de Pelotas realizou a partir desses extratos das décadas de 1980, 1990 e 2000 com a consideração de que sejam as denúncias, acordos ou reivindicações devem ser identificados como integrantes de aspectos do que tem sido as condições do trabalho.

3.9: Ações em comum dos sindicatos patronais e dos autônomos

Uma aproximação entre os caminhoneiros autônomos e os donos de empresas pode ser identificada em ambos serem empreendedores e outra na posse dos caminhões, estando aí justificativas para se encontrarem na Confederação Nacional do Transporte (CNT) enquanto entidade sindical. Algumas reivindicações se não eram unitárias no sentido de serem consensuais podem ser tidas como de interesses em comum.

Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 74-98) em sua história empresarial do transporte rodoviário de cargas afirmam que nos anos 1980 os empreendedores, tanto os empresários como os autônomos intensificaram pautas latentes, como a exigência de melhores rodovias, segurança contra os roubos de cargas e caminhões, reivindicações acerca de financiamento para compra de caminhões novos, sobre as tabelas de fretes e a defesa de uma política econômica que contemplasse o setor.

Segundo informação de *O Carreteiro* em sua edição de 1988 algumas entidades sindicais do Paraná pediram o fim da “Operação Carreteiro”. A revista divulgou que em “reunião” o Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos – Sindicam/PR e o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Paraná entraram em acordo para pedir o fim da “Operação Carreteiro” adotada pelo governo do PR com o propósito de “resolver o problema de segurança nas estradas, diminuindo o roubo de caminhões e o furto de cargas”. Para os sindicatos “a Operação Carreteiro não teve o apoio dos motoristas” e foi ineficaz em seus resultados, pois “pretendia que os

caminhões andassem em comboios protegidos por efetivos policiais e com paradas certas, além de confirmação de passagem em determinados pontos.” (NO PARANÁ pedem o fim da Operação Carreteiro, O CARRETEIRO, 1988, p. 25).

De acordo com a revista *O Carreteiro* em 1989 a Confederação Nacional dos Transportes Terrestres,¹²⁶ a então representante nacional dos caminhoneiros autônomos e das empresas de transporte rodoviário de cargas, noticiou que as Federações dos Autônomos do RS, SP e PR através das suas “lideranças” entregaram aos então candidatos a presidência da República um “documento contendo as reivindicações” e que tal ação foi realizada com a intermediação da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres. (REIVINDICAÇÕES aos presidenciais, O CARRETEIRO, 1989, p. 13-14).

A revista noticiou o que seriam os dez principais “pontos” sugeridos para serem incluídos nas “plataformas de Governo dos presidenciais”:

- Atenção especial a ser dispensada ao caminhoneiro autônomo devido a que este era um fiel da balança nas negociações de preços de fretes entre a indústria, comércio e transportadoras e por ser sua frota de caminhões um fator de segurança nacional;

- Isenções do IPI e do ICM nas aquisições de caminhões pelos caminhoneiros autônomos possuidores de um único veículo;

- Financiamentos para a renovação das frotas de caminhões;

- Na questão do aprendizado profissional o apoio para a criação do SEST (Serviço Especial Social do Transporte) e do SENAT (Serviço Nacional de Aprendizagem no Transporte);

- Pedido de implantação de áreas de estacionamento para os caminhoneiros nos grandes centros visando proporcionar segurança para o motorista e para as cargas;

- O estabelecimento de uma política de fretes para o caminhoneiro autônomo;

- Repúdio à concorrência desleal que vinha sendo feita pelas Empresas de Carga Própria;

¹²⁶ Segundo Ariverson Feltrin (2007, v. 1. p. 66) a Confederação Nacional dos Transportes Terrestres (CNTT) na sua gestão dos anos 1990-1992 agregou-se a Confederação Nacional do Transporte (CNT).

- Uma Lei da Balança para coibir o excesso de peso que deteriorava as rodovias e o preço dos fretes;
- Maior oferta de segurança policial para prevenir o roubo de caminhões e cargas e o assassinato de caminhoneiros;
- “Leasing para as pessoas físicas” como forma de ajuda aos caminhoneiros para renovação das frotas.

De tais “reivindicações” o destaque de serem proposições direcionadas ao caminhoneiro autônomo e que foram apresentadas por intermediação da também sua Confederação Nacional dos Transportes Terrestres em meio a um contexto geral de que tais pautas interessavam ao conjunto dos empreendedores, sejam autônomos ou donos de empresas.

Uma “Campanha” publicitária de “valorização do transporte rodoviário de cargas” foi divulgada por *O Carreteiro* em edição de 1992. Segundo a revista a organização da Campanha foi de iniciativa da Associação Nacional do Transporte de Carga (NTC) e “entidades representantes dos autônomos”. Tinha por objetivos expor a grande incidência dos “roubos” e dos assaltos aos caminhões, as estradas ruins, a “perseguição de guardas rodoviários” a motoristas, o “mau atendimento” em postos de serviços e transportadoras, sobre o “baixo frete”, o alto “preço do diesel”, a falta de financiamentos para compra de caminhões pelos autônomos e que um dos objetivos da Campanha foi “incentivar as empresas a investir em treinamento de motoristas” a fim de se reduzir o “número de acidentes”. (SEM CAMINHÃO o Brasil pára! Sem carreteiro também, *O CARRETEIRO*, 1992 p. 04-08).

A revista estampou na capa desta sua edição o slogan: “Sem Caminhão o Brasil Pára”, que se tornou de uso em propagandas publicitárias e muito usado em adesivos colados nos caminhões. Tal slogan pode ser considerado uma metáfora utilizada como argumentação na defesa do transporte rodoviário de cargas, tanto pelo empresariado como pelos motoristas diante das críticas de o transporte rodoviário ser um dos grandes causadores dos acidentes nas estradas, da poluição e congestionamento nas cidades e em comparação aos outros modais do transporte.

Ainda poderiam ser exploradas outras questões que tenderam a aproximar os interesses, como as críticas sobre a proliferação das estradas com pedágio a partir dos anos 1990, em itens de custos como os preços dos combustíveis, segurança e

sobre as tabelas de fretes. Também outras questões, que nas fontes documentais elencadas e talvez devido a sua parcialidade e maiores possibilidades de divergência estão ocultas, como as questões acerca da saúde do trabalhador ou do tempo da jornada de trabalho.

3.10: Diárias em reivindicação entre 1975 e 1989

Entre as greves e os protestos diversos as reivindicações de diárias estão compreendidas como uma das manifestações coletivas realizadas pelos caminhoneiros. Sem esgotar essa abordagem seguem algumas ocasiões em que foram pautadas as cobranças das diárias e pelo modo da descrição a seguir torna-se sugestivo em ser a reivindicação das diárias pelos caminhoneiros uma de suas grandes pautas.

Segundo o noticiado na revista *O Carreteiro* em 1975 houve reivindicação de “diária” no porto de Santos/ SP por caminhoneiros com carga de “milho”.

A transportadora contratava o autônomo para carregar até um armazém particular da zona portuária. Quando o caminhão chegava, os funcionários do armazém não deixavam descarregar e davam outro endereço para o caminhoneiro. (...) Depois disso o caminhoneiro era praticamente obrigado a descarregar no cais. (...) Existe uma programação diária, feita por um órgão chamado Grupo Executivo de Movimentação de Safras (...) que determina quantos caminhões podem descarregar por dia. As empresas transportadoras ignoraram essa programação e, em vez de pagar aluguel de armazéns, transformaram as carrocerias dos caminhões em depósito de carga, congestionando o porto. Surgiram filas de até 3 km, demorando até três dias para descarregar. (E A DIÁRIA? O CARRETEIRO, 1975, n° 29, p. 05-06).

A descrição de tal evento ao mesmo tempo contempla uma ocorrência da rotina das atividades de trabalho e segundo a revista o Sindicato dos Autônomos de Santos buscou “negociar”, porém “nada conseguiu”.

Na seção notícias “Reduzidas” de a *Boléia A Revista do Caminhoneiro* de 1980 há a informação da uma reivindicação e a conquista de “diárias” por “614 caminhoneiros brasileiros” naquele ano de 1980. Informa que aqueles motoristas tiveram de ficar “alguns dias parados” no “porto” de Paranaguá com os caminhões

carregados de soja procedente do Paraguai. Segundo a revista o porto da cidade recebeu mais soja do que poderia transferir aos navios ou poder estocar em armazéns e nessa situação “as transportadoras brasileiras (que têm contrato com exportadores paraguaios) negavam-se a pagar diárias aos 614 caminhoneiros que estavam parados.” Para a revista a intervenção do Sindicato de Condutores Autônomos de Paranaguá/ PR foi fator de destaque, pois agilizou

conversa reunindo um dos diretores da Câmara Paraguaia de Exportação, um representante de Gremios (Grupo Executivo de Movimentação de Safras, do Ministério dos Transportes), o Sindicato de Condutores Autônomos e alguns caminhoneiros, representando os 614. (...) Numa terceira reunião surgiu a proposta conciliatória de Cr\$ 3.500, 00 por dia para as carretas e de Cr\$ 1.750, 00 por dia para os caminhões, que foi aceita e paga a todos os 614. A Câmara Paraguaia autorizou às transportadoras brasileiras pagarem e receberem, depois, dos exportadores paraguaios. (614 RECEBERAM diária, BOLÉIA a Revista do Caminhoneiro, 1980, p. 04-05).

O aspecto de o Sindicato de Condutores Autônomos de Paranaguá ter intervindo sugere que eram caminhoneiros autônomos e as poucas informações não indicam se havia motoristas empregados, porém pela distinção entre autônomos e “alguns caminhoneiros”, sugere que estes últimos eram empregados. Nessa condição de espera por descarga e a reivindicação de diárias tanto motoristas autônomos como empregados poderiam estar presentes e teriam interesses na remuneração.

O *Carreteiro* noticiou protesto de “32 caminhoneiros” no Rio de Janeiro em dezembro de 1986:

Os caminhoneiros transportavam 32 mil toneladas de milho estragado, vindas de Goiânia. A mercadoria pertence ao Banco do Brasil, mas não permitiram sua descarga com medo da contaminação de outros produtos. Depois, em outro armazém, não havia estivadores para a descarga. E, finalmente, os caminhoneiros não permitiram a retirada da mercadoria, porque a Sulista Transportadora não queria pagar as horas paradas. Os caminhoneiros acamparam e foram ajudados pelo Sindicato fluminense para obter um acordo. (MILHO estragado bloqueou, O CARRETEIRO, 1987, p. 35).

Pelas breves informações não se tem como fazer distinção se eram somente caminhoneiros autônomos ou se haviam ao mesmo tempo caminhoneiros empregados. O sindicato que fez a intermediação segundo a reportagem foi o dos

autônomos e questão está quanto ao tipo de protesto, pois foi uma interrupção das atividades de trabalho e pode assim ser considerada uma greve.

O *Carreteiro* anunciou “Estadia garantida” obtida em 1989:

Caminhoneiros que sob a bandeira de seis empresas que transportam para a Aduos Trevo (Transportadora Cavol, Transportes Portela, Transadubo Ltda., Transgala Transportes, Transportadora Paludo e Transportes Dulmer Rigo) terão seus problemas de espera resolvidos: será pago e eles estadia, atribuída conforme o número de horas perdidas, comprovadas com observação, carimbada e assinada pelo representante da empresa responsável pelo recebimento do produto, no verso do conhecimento de carga. O acordo foi obtido pelo Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de Cubatão. (ESTADIA garantida, O CARRETEIRO, 1989, p. 40).

Com as poucas informações disponíveis pode-se interpretar que se foi realizado acordo com “seis empresas” sugere serem aquelas do tipo empresa de transporte rodoviário de cargas e assim terem sido os caminhoneiros empregados que estavam envolvidos. Se tal evento foi intermediado pelo sindicato dos “Autônomos” pode ser que tais “seis empresas” tendo preferência ou certa fatia das cargas até contratavam caminhoneiros autônomos para o transporte numa determinada quantidade além da capacidade de seus próprios caminhões.

No mais as tais questões descritas enfatizam e sugerem que as diárias foram uma das importantes pautas de reivindicações dos caminhoneiros. Mas apenas com cada análise específica e com uma maior variedade de fontes documentais indicaria se foram apenas ações dos autônomos ou dos empregados ou mesmo de ambos. Considera-se como uma das formas de protesto e que pela listagem apresentada teve intervenção dos sindicatos.

3.11: Protestos diversos entre 1987 e 2005

A complexidade que envolve o transporte rodoviário de cargas nas suas relações trabalhistas, empresariais e institucionais provocou diferentes formas de reivindicações, algumas delas através de greves e outras que podem ser apreciadas como protestos diversos. Estas manifestações coletivas e individuais ou foram

iniciativa dos próprios motoristas ou tiveram incentivo do empresariado patronal e que mesmo sendo dirigidas pelos empresários os motoristas acabaram por ser os protagonistas.

Seguem algumas descrições arroladas a partir da sua cronologia de protestos chamados de diversos devido às motivações de quem os realizou, se sindicato, associação ou ação individual. Primeiros as ações coletivas, seguido pelos protestos individuais e por fim questões de conflitos de interesses com os motoristas brasileiros e argentinos.

O *Carreteiro* noticiou o que intitulou por “Cortejo fúnebre” naquele ano de 1987:

Em princípios de maio, 150 caminhões participaram do cortejo fúnebre que, pelas rodovias Washington Luis e Rio-Teresópolis-RJ, acompanhou o corpo do caminhoneiro Edson Barreto Carvalho até o cemitério de Teresópolis. Edson Barreto foi assassinado com um tiro na cabeça, no km 13 da rodovia Washington Luis-RJ, depois de uma reunião de delegados sindicais na Federação dos Rodoviários (RJ). Ele era o representante do Sindicato fluminense. (CORTEJO fúnebre, O CARRETEIRO, 1987, p. 37).

Pelo noticiado foi um dos sindicalistas brasileiros assassinados, algo menos comum para a profissão do que os assassinatos de caminhoneiros durante roubos de caminhões ou das cargas. Pela referência a “Federação dos Rodoviários” sugere ter sido um caminhoneiro empregado e nas breves informações não se pode afirmar se o crime foi por motivação devido a suas ações como delegado sindical.

O *Carreteiro* comentou sobre realização de um “bloqueio” de estrada no Pará em 1988: “Caminhoneiros colocaram toras de madeira e seus veículos parados na rodovia Capitão Poço – Boca Nova [...] e impediram o tráfego por 10 km, na PA-123”, ainda comentou que houve apoio da população local e que protestavam com as “péssimas condições da estrada”. (BLOQUEIO, O CARRETEIRO, 1988, p. 29).

Noticiou O *Carreteiro* sobre outro “protesto” que tinha como motivação as “péssimas condições de tráfego, falta de conservação de pistas e pontes” na rodovia Transamazônica naquele ano de 1988. “Em sinal de protesto, caminhoneiros que transitam pela região incendiaram pontes de madeira, em represália ao governo, que não apresenta soluções: duas delas entre Marabá e Altamira.” (SINAL de protesto, O CARRETEIRO, 1988, p. 33).

Nas duas noticiais aparecem a parada das atividades de trabalho, o bloqueio das estradas e as críticas dirigidas ao governo, de modo que tais ações interessavam a todos os motoristas, tanto empregados como autônomos. Ainda a peculiaridade da tamanha proporção dos atos em sair da ordem com a queima das pontes.

O *Carreteiro* comentou um “protesto contra o IPVA” que foi organizado por caminhoneiros de Santos, Cubatão e Guarujá, SP em novembro de 1991 com “cento e vinte caminhoneiros”. Realizaram a “manifestação” na Rodovia dos Imigrantes sem impedir o trânsito e entre as reivindicações contrárias a cobrança do “Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores” estavam a defesa de “isenção do IPVA para modelos de caminhão mais antigos e a redução do imposto para os mais novos”. (PROTESTO contra o IPVA, O CARRETEIRO, 1991, p. 15).

A revista *Caminhoneiro* noticiou o fechamento em outubro de 1998 dos pedágios das rodovias Anhanguera, Imigrantes e Washington Luís e que o protesto foi organizado por “sindicatos de empresas de transporte”, ponderando que o trancamento foi realizado pelos “caminhoneiros” e como resultado o governo do Estado de São Paulo concedeu “por quatro meses” o “desconto de 20% nos cupons de pedágio para os caminhoneiros em todas as rodovias do Estado”. A revista informou que a reivindicação era que o desconto fosse de 50% e que a “Polícia Rodoviária lavrou multas (173 reais, e 7 pontos no prontuário de cada motorista), por terem estacionado o veículo na pista de rolamento das estradas”. (COMBATE aos pedágios, CAMINHONEIRO, 1998, p. 65).

Observação é que tal reivindicação contemplava interesses tanto patronal como dos autônomos, pois os “pedágios” tinham influência direta nos custos dos transportes e pelas informações lê-se que se foram os empresários através dos seus “sindicatos” que organizaram o evento, porém foram os motoristas que o realizaram.

Sob o título “Protesto na fronteira” a revista *Caminhoneiro* comentou que “caminhoneiros brasileiros” realizaram o protesto em Santana do Livramento/ RS, na fronteira com o Uruguai. Noticiou que no dia 3 de março “cerca de 150 caminhões estavam parados, bloqueando o acesso à aduana integrada” e que os caminhoneiros “reivindicavam a suspensão da medida tomada pelo governo do Uruguai exigindo a inspeção dos veículos de carga brasileiros por um órgão daquele país”. Os “caminhoneiros do Brasil alegam que nos Estados brasileiros, quando do

licenciamento, a inspeção veicular já é feita”. (PROTESTO na fronteira, CAMINHONEIRO, 2002, p. 09).

Considerando as ocorrências muitas vezes os interesses dos empreendedores do transporte rodoviário de cargas se aproximam em questões imediatas que tem influído nos custos dos transportes, localizados nas descrições entre os preços dos pedágios, na burocracia fiscal e nas condições de tráfego das estradas.

A revista *O Carreteiro* tem dado em suas edições espaço para publicação de cartas de seus leitores e as opiniões publicadas são as mais diversas. Em linhas gerais, considerando seleção de cartas feita pelos editores da revista, constam reclamações, sugestões e opiniões diversas sobre más estradas, preços dos pedágios, perigo de morte e roubos, insegurança, baixos fretes e remuneração, policiais corrompidos, críticas às “balanças” e questões sobre o excesso de carga, custos em geral, desrespeito e desvalorização do caminhoneiro, etc.

Segue seleção de alguns que estão considerados como protestos individuais, com discussão sobre o que seriam as cartas enviadas para serem publicadas.

De um caminhoneiro de Ribeirão das Neves/ MG em 1988:

Demitido: Sou empregado de uma empresa daqui de Belo Horizonte, faço a linha B. Horizonte – Salvador. No dia 08/ 10/ 87, dei uma falta de sorte e tombei com a carreta perto de Vitória da Conquista. O tombo do meu caminhão foi provocado por um Chevrolet, daquela cidade, que me ultrapassou e, em seguida, freiou em minha frente, por causa de uma Mercedinha que vinha ultrapassando em sentido contrário. Para não bater em sua traseira, eu sai no acostamento e o acostamento desmoronou. Então, dei 2 tombos, sendo que sofri um corte na cabeça e arranhões pelo corpo. O meu patrão [...] me demitiu por justa causa. Estou escrevendo para mostrar às autoridades o quanto somos discriminados, somos tratados que nem cachorros. (BATISTA, 1988, p. 48).

Um panorama de uma rotina de trabalho, de um dos padrões profissionais das longas viagens de uma rota de mais de dois mil quilômetros entre ida e volta e um acidente de trabalho. A descrição feita pelo motorista da ocorrência do acidente acaba por ser seu argumento de defesa sobre o acidente de trabalho que sofreu diante da punição feita por seu patrão através da demissão.

Um caminhoneiro de Rolândia/ PR 1988:

Por melhores condições!: Com satisfação, tomo a liberdade de fazer uma reclamação: sou caminhoneiro e adoro a minha profissão, mas acho que as transportadoras estão acabando conosco. Nós andamos quilômetros e no final de nossas viagens 80% do nosso lucro fica com os intermediários. Seria necessário uma medida enérgica do governo para acabar com o nosso prejuízo. Somos nós, os caminhoneiros, que construímos a Nação. Merecemos melhores condições! (PEINADO, 1988, p. 48).

A rotina de trabalho de um caminhoneiro pode ser identificada em uma dependência, das boas condições funcionais do caminhão, da oferta e acesso ao combustível, nas negociações a respeito das cargas ou no tráfego em relação aos outros veículos. Pelo modo de uso do termo “lucro” sugere ser um caminhoneiro autônomo e os “intermediários” devem ser localizados além das empresas agenciadoras e também nessas dependências rotineiras. A “medida enérgica” sugere um Estado interventor nas relações econômicas e indica a auto-identificação quanto ao compromisso com o desenvolvimento da “Nação”.

Um caminhoneiro de São Paulo/ SP 1998:

Máquinas e robôs: Minha reclamação é contra certas transportadoras que não sabem qual é o papel de um carreteiro. Tem muita empresa que acha que o motorista é uma máquina, um robô que agüenta tudo sem questionar. Exigem responsabilidade nossa com o caminhão, que façamos o serviço de mecânico, de carregamento, eletricitista etc. (SILVA, 1998, p. 62).

O “carreteiro” se auto-identificando e as exigências de outras tarefas além do dirigir, entre a “responsabilidade” permanentemente requerida sob o caminhão, práticas e conhecimentos especializados em mecânica e elétrica, além do trabalho no carregamento do caminhão, tais elementos como um conjunto de ofícios que tem permeado a história profissional.

A carta de um motorista de Candeias/ MG de 2005 pode ser identificada a partir do conteúdo das suas afirmações como um desabafo oriundo das condições do trabalho:

“Mundo mercenário” foi o seu título: “Como ter uma boa saúde se as empresas exigem horário dos motoristas, que para isso tem que usar estimulantes. Também não se alimentam. Perde-se o reflexo e lá se vai a segurança.” (SALATIEL, 2005, p. 64).

Por fim alguns comentários sobre protestos que tinham relação com a divisão internacional do trabalho. Evilázio de Oliveira (2002, p. 32-36) traz artigo com título “Reflexos da crise na Argentina” em que abordou a “crise política e econômica vivida pela Argentina” que vigorava naquele ano de 2002. Situou as “transportadoras brasileiras” que atuavam no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e os atrasos no “pagamento de fretes contratados”, ponderando a possibilidade de falências e dispensa de motoristas num contexto em que “cerca de 300 transportadoras brasileiras” operavam na Argentina em novembro de 2001:

As fronteiras rodoviárias da Argentina estiveram fechadas durante três dias para o tráfego de caminhões brasileiros, chilenos, paraguaios e bolivianos. Com o bloqueio das rodovias, os carreteiros argentinos protestavam contra uma política econômica internacional de transportes, que consideravam responsável pela perda de competitividade do setor. Diariamente transitam pelo território argentino entre cinco e seis mil caminhões, destes, pelo menos 90% são estrangeiros, conforme informavam os organizadores do protesto. [...] Os piquetes organizados no outro lado da fronteira ficavam a cerca de cinco quilômetros dos postos aduaneiros, onde todos os veículos estrangeiros eram barrados. (OLIVEIRA, 2002, p. 34-35).

Uma questão imediata está na interrupção do trabalho imposta aos brasileiros e o tempo de espera que tem de ser definido como integrante da jornada de trabalho. Segundo as informações prestadas pelo “líder sindical” Hugo Moyano, um dos organizadores dos “protestos” e bloqueios das estradas na Argentina:

As estradas e rodovias foram invadidas principalmente pelos brasileiros e chilenos [...] que estariam eliminando cerca de cinco mil postos de trabalho nos últimos quatro anos. [...] Os caminhoneiros reivindicavam o fim de uma competição considerada desleal, distribuição equitativa de fretes, melhorias salariais e que as empresas estrangeiras não transportassem cargas violando tratados e acordos internacionais. E, principalmente, que cada um atuasse em seu país. [...]

De acordo com Moyano, existem apenas cinco mil trabalhadores no setor de transporte internacional em atividade. Outros 10 mil estariam desempregados. [...] Exigem que as cargas transportadas por caminhões estrangeiros sejam transferidas para caminhões argentinos ao chegarem à fronteira, além da isenção total de impostos. (OLIVEIRA, 2002, p. 35-36).

Tais foram algumas reivindicações e protestos de caminhoneiros argentinos e essas ações devem ser contextualizadas na maior internacionalização das economias. Algumas profissões têm a peculiaridade de trabalharem entre suas jornadas em diferentes países e tal contexto de uma crise econômica nacional jogou os trabalhadores da Argentina contra seus colegas brasileiros pelo menos na estrita

questão da manutenção dos postos de trabalho em meio à concorrência de mercado desses dois países capitalistas.

Por fim através dos diversos protestos procura-se demonstrar ações coletivas ou individuais que contemplam em linhas gerais uma crítica ao conteúdo do processo de trabalho. Segue assim análise de alguns dos outros eventos realizados pelos caminhoneiros e que adquiriram propriamente o caráter de greve.

3.12: Greves entre 1978 e 2001

Sem esgotar o tema e nem em ter a pretensão de ser uma listagem de todas as greves ocorridas segue análise de algumas greves de caminhoneiros que puderam ser identificadas durante o exame nas fontes de pesquisa. Cada greve está interpretada em seu caráter parcial, pois as informações são baseadas em uma fonte documental apenas, ponderando ainda em não afirmar serem as pautas mais recorrentes ou importantes, apenas de seguir descrição orientada pelas informações fornecidas pelas fontes analisadas.

O *Carreteiro* noticiou que em 1978 caminhoneiros fizeram uma “greve”:

Quatrocentos caminhoneiros autônomos, transportadores de adubo entre o porto de Santos (SP) e as indústrias de Cubatão e São Paulo, fizeram uma greve – aliás um *lock-out* porque eles são donos de caminhão – durante uma semana inteira do mês de abril, por causa do preço do frete. Os caminhoneiros pediam, é lógico, um reajuste para o preço do frete, e conseguiram. (GREVE no porto, O CARRETEIRO, 1978, p. 22).

Pelas breves informações da reportagem não se pode constatar o caráter da greve quanto se os caminhoneiros protestaram não carregando os caminhões ou se o protesto foi impedindo a descarga dos caminhões e, quanto à pauta, parece ser a mais comum ao conjunto dos caminhoneiros: o reajuste no preço dos fretes.

A reportagem reproduziu afirmação do diretor do “Sindicato de Santos”, supostamente o sindicato dos autônomos, que defendeu necessidade de criar uma “Federação Estadual de Autônomos” para melhor poder negociar e aplicar o cumprimento da “tabela” de fretes. Esse debate sobre a regionalização das bases

sindicais tomou maiores proporções na década de 1980, seja nos desmembramentos da FENCAVIR ou na criação dos SINDICAM que se realizaram por todo o país. A revista ainda comentou que esse tipo de greve “lock-out” dos proprietários tinha sido a quarta desde o ano de 1975 em Santos.

O Pe. Osmar João Possamai comenta uma “greve” dos “transportadores de cargas” ocorrida em São Marcos/ RS “na BR-116” em 1978 “em pleno exercício de uma ditadura militar”:

houve paralisação de todos os transportadores de cargas que chegassem defronte a Instaladora São Marcos (Bepo) e Posto do Nego [...]. As razões desta paralisação foi a questão de fretes e aumento dos combustíveis. [...] Um grupo abnegado de corajosos motoristas houve por bem fazer uma manifestação pacífica mediante uma greve com paralisação da Estrada Federal BR-116. São Marcos foi o foco principal: três barreiras foram formadas para que nenhum caminhão transitasse. [...]

por volta das 15 horas, quando o Presidente da Câmara de Vereadores [...] sabendo que de Caxias do Sul estava chegando um comboio da Brigada Militar para dispersar os grevistas e prevendo uma reação violenta dos motoristas, pediu para antecipar a missa. O Pe. Osmar João Possamai retirou todos os motoristas, para celebrar a missa [...]. Ao chegarem os pelotões da Brigada Militar, não encontraram nenhum motorista, apenas caminhões e o Sr. Prefeito Edejaime Cioatto e o Presidente da Câmara de Vereadores. [...]

os caminhoneiros conseguiram grande parte de suas reivindicações, no que diz respeito ao combustível e certas tarifas pesadas que estavam aplicando ao trabalhador da estrada, por isso, quiseram comemorar, com um churrasco, que foi oferecido por empresários de transporte de São Marcos e Prefeitura Municipal. (POSSAMAI, 2007, p. 266-268).

Pela sugestiva vitória em algumas das reivindicações implica serem pensadas outras greves envolvendo caminhoneiros do país naqueles dias e o autor comentou que tal evento por bem se encerrou e que foram liberados “os motoristas que haviam sido presos minutos antes”. A palavra “todos” usada pelo autor tem de ser questionada, pois houve motoristas “presos” e nem “todos” devem ter participado da “paralisação” e da “missa”. Pelas pautas imediatas citadas e pelo “churrasco” oferecido confirma ter sido a “greve” apoiada pelos patrões, porém tendo como protagonistas os motoristas que efetivaram as “barreiras” com os caminhões.

Ivani Rosa (2006, p. 86) em sua dissertação listou outras greves contextualizando o Decreto-lei n. 1.632 editado em 1978 que “proibia qualquer manifestação grevista por parte dos serviços considerados como atividades essenciais, vinculadas à segurança nacional”, com em “água e esgotos, energia

elétrica, petróleo, gás e outros combustíveis, bancos, transportes, comunicações, carga e descarga”, etc.

A autora indicou “greve do setor de transportes” em 1979 “iniciada em Belo Horizonte por caminhoneiros autônomos que transportavam combustível para refinarias de petróleo”, realizada “no mês de agosto” e que teve duração de “três dias”:

Nas imediações da Refinaria Gabriel Passos [...] dezenas de caminhões-tanque desligaram seus motores e estacionaram na rodovia Fernão Dias. Quando o movimento já contava com mais de 800 adesões, os grevistas expuseram suas reivindicações. Nada menos que 100% de aumento nas taxas de fretes, para compensar a alta de 50% nos preços do óleo diesel, a diminuição das comissões cobradas pelas empresas transportadoras e *melhores condições de trabalho*. (ROSA, 2006, p. 87).

Observação primeira é que foram os motoristas que “desligaram” os “motores” dos caminhões e pelas pautas elencadas não se tem como precisar qual a relativa participação de empregados ou de autônomos, ponderando serem as pautas de interesse a ambos. A autora ainda comentou que houve fechamento da rodovia e que “o movimento seguiu em direção ao Estado de São Paulo”:

onde os cinco mil autônomos que transportavam combustível dentro do estado, também aderiram à greve. As ameaças de greve chegaram também em Pernambuco, mas as paralisações foram sustadas com o acordo de reajuste de 20% a 40% sobre os fretes. Em Minas Gerais, a normalização do transporte de combustíveis só ocorreu após a realização de um acordo que prometia 31% de aumento (sendo 21% do CNP e 10% das transportadoras), mais 10% para o mês seguinte ao da greve. (ROSA, 2006, p. 87).

Ivani Rosa (2006, p. 88) indicou a ocorrência em 1980 de greve dos “carreiros autônomos que prestavam serviços para transportadoras que realizavam o transporte de veículos da Fiat Automóveis, em Belo Horizonte” e que a pauta principal estava em reivindicar “aumento” nos preços dos fretes, com críticas a alta “arrecadação” que as empresas agenciadoras obtinham em relação ao “lucro” dos “carreiros”. Indicou que cerca de “200 caminhões” ficaram parados nas margens

da rodovia e que a “Polícia Militar” e o “Dops” mantinham “discreta vigilância sobre os grevistas”.¹²⁷

Edição de *O Carreteiro* traz notícia de que ocorreu uma greve organizada pelos “Sindicam’s – Sindicatos dos Caminhoneiros” em dezembro de 1987, que foi uma “greve nacional por causa da defasagem dos fretes” e destacou como uma das reivindicações a fundação de um “sindicato nacional” visando “administrar os interesses dos caminhoneiros”, porém tal iniciativa sendo derrotada com veto do “Governo”. (COBRASCAM união e trabalho, O CARRETEIRO, 1990, p. 08-13).

A reportagem relacionou que um dos resultados da mobilização foi a criação ainda naquele ano da Cooperativa Brasileira de Transportadores Rodoviários de Bens (COBRASCAM) e, segundo o representante da Cooperativa que estava sendo entrevistado, ela era o “braço comercial dos caminhoneiros” atuando principalmente no agenciamento das cargas e serviços a partir de diversas “agências da Cooperativa” distribuídas pelo país, ofertando “seguro” nos transportes, “seguro-saúde”, etc. O cooperado considerou essa a diferenciação da Cooperativa em relação ao “braço sindical”, pois este cuidaria “de assuntos políticos que dizem respeito ao caminhoneiro, como reivindicações salariais, segurança, direitos trabalhistas, lazer etc.”

Pela nomenclatura utilizada pelos editores da revista foi uma greve organizada pelos sindicatos dos caminhoneiros autônomos já desmembrados dos SINCAVER e traz compreensão de que a luta sindical esteve orientada em questionar e tentar controlar os preços dos fretes e que a Cooperativa foi efetivada como uma alternativa política. Tal consideração contrasta em termos com o afirmado nos capítulos anteriores de nos anos 1990 ter havido uma separação política entre formação de cooperativas e organização em sindicatos.

“Greve em Betim” foi o título do comentário de *O Carreteiro* sobre o evento ocorrido naquele ano de 1989:

Transportadores rodoviários de cargas de Betim, em Minas Gerais, fizeram greve. Eles reivindicaram a reposição de 42,75% relativos às perdas com as diferenças entre médias do IPC (Índices de Preços ao Consumidor). A paralisação prejudicou as exportações de veículos da Fiat e comprometeu a

¹²⁷ Sua fonte foi o jornal *Correio de Uberlândia*, 08/ 07/ 1980 e ainda listou greves “de motoristas do setor de transportes” ocorridas entre os anos de 1948 e 1964.

entrega de matéria-prima para a fabricação de asfalto de diversas empresas, dentre elas o próprio DER. (GREVE em Betim, O CARRETEIRO, 1989, p. 32).

Pelas informações não se tem como identificar com precisão o que “reivindicaram”, porém tal “reposição” remete diretamente aos preços dos fretes e sendo a “paralisação” nesta pauta poderia ter unificado os autônomos e os empregados, lembrando que estes últimos eram conformados em grande proporção pelos que recebiam comissão por viagem, aproximando-se nesta condição aos autônomos enquanto modo de obter a remuneração. Na informação aparecem duas categorias de motoristas, os transportadores de veículos e os ocupados nas cargas de “matéria-prima”.

Em 1989 *O Carreteiro* noticiou a “Greve no DF”:

“No final de março, transportadores de cargas do DF fizeram greve, reivindicando 90% de reposição salarial e tickets restaurantes. Os proprietários das empresas chamaram a polícia para intervir junto aos grevistas, impedindo os piquetes.” (GREVE no DF, O CARRETEIRO, 1989, p. 40).

Em um clássico conflito entre os interesses do capital e do trabalho foi uma greve de motoristas de caminhão empregados, expressa através da reivindicação em torno da “reposição salarial” e de direitos trabalhistas manifestados nos “tickets” alimentação. A oposição dos motoristas aparece nos “proprietários das empresas” que deveriam ser os donos dos caminhões e que a eles foi direcionada a greve, os “piquetes” e a “polícia” sugerem relações não amistosas.

Em 1989 “Abandono e greve” segundo *O Carreteiro*:

Mais de 150 caminhões foram deixados trancados na rodovia BR-135, no Maranhão, próximo à Penitenciária Agrícola de Pedrinhas, no chamado *portão de entrada* de São Luís, a capital. Foi a forma de pressão encontrada pelos motoristas para tentar encontrar solução para a greve, reivindicando melhor remuneração. (ABANDONO e greve, O CARRETEIRO, 1989, p. 29).

Com essas informações fica indefinida a participação de autônomos e empregados na greve, pois a “remuneração” reivindicada é imprecisa se era a respeito dos preços dos fretes ou dos salários. Na mesma edição da revista consta outra greve em 1989 e “Fronteira fechada” foi o título:

Oitocentos caminhões carregados, praticamente fecharam a fronteira do Brasil com a Argentina, quando seus motoristas decretaram greve para melhoria das condições de trabalho em Uruguaiana/ RS. Os caminhoneiros conseguiram aumentar o valor das diárias e da remuneração em acordo provisório com as transportadoras. (FRONTEIRA fechada, O CARRETEIRO, 1989, p. 30).

As “condições de trabalho” que estão indicadas pela revista não distinguem autônomos de empregados ou quanto ao tipo de carga transportada, aparece a reivindicação das “diárias” e o “acordo provisório” é impreciso quanto em ter sido feito com as empresas agenciadoras tendo aí o frete como centralidade ou se as “transportadoras” eram as empregadoras dos caminhoneiros.

Considerando que a listagem das greves está arrolada a partir de uma ordem cronológica, passa-se para uma análise na greve dos caminhoneiros empregados de Pelotas/ RS ocorrida em 1990. Novamente ponderação de que as informações são parciais, pois os dados recolhidos foram partir de uma única fonte documental, o jornal *Diário Popular* dessa cidade.¹²⁸

Segundo o jornal o início da “greve” ocorreu em 10 de julho 1990 a partir de decisão tomada em “assembléia” que foi organizada pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas ocorrida em 09 de julho. Iniciou-se a greve por “tempo indeterminado” em não tendo acordo com o sindicato patronal sobre aumento salarial, em que os trabalhadores reivindicavam mais do que o ofertado pelos empresários. (TRANSPORTE de cargas paralisa, DIÁRIO POPULAR, 1990, p. 01).

Sobre a adesão o sindicato dos trabalhadores afirmou iniciar greve com participação de cerca de “60% da categoria”, enquanto o empresariado respondeu ter sido de cerca de “10%”, também a imprecisão sobre a participação de motoristas do transporte urbano e os do transporte rodoviário. Indício se tem com a alegação do sindicato dos trabalhadores de que no primeiro dia muitos motoristas ainda não tinham aderido a “paralisação” devido a que estariam em “viagem”. (CAMINHONEIROS empregados estão em greve, DIÁRIO POPULAR, 1990, p. 03).

¹²⁸ E ainda com a possibilidade de análise em apenas alguns exemplares do jornal, de modo que foi possível identificar início da greve mas não o seu encerramento.

No terceiro dia da greve o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Extremo Sul (Setcesul) publicou no jornal uma “Nota de esclarecimento” com sua versão e consta que as bases sindicais dos trabalhadores de Rio Grande e Bagé haviam aceitado a proposta patronal e que a “intransigência” da base sindical de Pelotas e o “desinteresse em qualquer tipo de acordo” conduziu-o a “decretação do movimento paradista”. (SINDICATO das empresas, DIÁRIO POPULAR, 1990, p. 01).

O sindicato dos trabalhadores afirmou que desde o segundo dia da greve havia “a interferência da Brigada Militar [...] a serviço das empresas, ameaçando os grevistas nos piquetes, inclusive com o batalhão de choque” e que tal conjuntura estaria “desmobilizando o movimento e amedrontando a categoria que aderiu à paralisação”. Essa foi uma justificativa do sindicato dos trabalhadores para o enfraquecimento do “movimento”, pois os “piquetes” foram “desmanchados pela Brigada Militar”. (CARGAS: trabalhador se sente ameaçado, DIÁRIO POPULAR, 1990. p. 06).

Em contrapartida o sindicato patronal afirmava que tal repressão foi exigida para evitar as “depredações” dos caminhões causadas pelos “baderneiros” grevistas, de tal modo que no segundo dia da greve mais de uma dezena de caminhões haviam sido danificados.

Pelas informações foi uma greve que iniciou tensa e sendo de trabalhadores assalariados teve como pauta imediata o impasse na “negociação salarial”. Ao mesmo tempo a recorrente ação repressiva policial em meio à afirmação do sindicato patronal: “O que o Sindicato Profissional está patrocinando nada constrói, nada contribuiu para melhorar as relações capital-trabalho”. (SETCESUL NOTA de esclarecimento aos empregados em greve, DIÁRIO POPULAR, 1990, p. 01).

Nessa exposição sobre greves o referencial bibliográfico traz outros exemplos, como os de Ivani Rosa que citou a partir de suas “fontes” algumas “greves” ocorridas entre os anos de 1981 e 1996:¹²⁹

outubro/ 81, deflagrada por caminhoneiros que fazem transporte de combustível (tanqueiros), em São José dos Campos, reivindicando aumento nos fretes em vista do aumento do óleo diesel; dezembro/ 85, tanqueiros autônomos e autônomos em geral, no Rio de Janeiro, para reajuste nos fretes; janeiro/ 86, caminhoneiros autônomos, iniciada no Estado de São

¹²⁹ Sem especificar que “fontes”.

Paulo e estendida a outros Estados, reivindicando a separação do Sindicato dos Condutores dos dos Taxistas, criando um organismo próprio da categoria e um Sindicato Nacional; março/ 90, tanqueiros em São Paulo, exigindo 87% de aumento nos fretes; janeiro/ 95, transportadores autônomos de veículos novos (cegonheiros), de Minas Gerais e São Paulo, reivindicando aumento de 37% nos fretes; janeiro/ 96, cegonheiros autônomos, em Betim/ MG, reivindicando 47% de aumento nos fretes em vista dos altos custos de manutenção dos caminhões. (ROSA, 2006, p. 89).

Das breves informações destaca-se que todas as greves da listagem foram organizadas por caminhoneiros autônomos, tendo em comum os preços dos fretes questionados, a participação grevista dos motoristas de diferentes tipos de transporte e aparece mais uma vez a referência na criação de um “Sindicato Nacional” dos autônomos.

Maria Luiza Scaramella citou greves ocorridas entre os anos de 1985 e 1998, referindo-se apenas que suas fontes documentais foram a partir de “jornal”. Aparece na suposta greve de 1987 a participação dos motoristas empregados, o que a autora designou por “motoristas contratados”:

um jornal noticiou que em 1985 caminhoneiros bloquearam estradas (liderados por Nélio Botelho) no Paraná, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo (...) nas vinte e quatro horas de paralisação; em 1987, cerca de um milhão e duzentos mil caminhoneiros autônomos e motoristas contratados entraram em greve reivindicando aumentos salariais e do frete, cujo movimento durou um dia; em janeiro de 1993, uma greve de tanqueiros (...) deixou os postos da baixada santista sem combustível. O mesmo ocorreu em São Paulo, em 1998: paralisaram o transporte por três dias e provocaram falta de combustível na capital. (SCARAMELLA, 2004, p. 63).

Segundo o O Pe. Osmar José Possamai (2007, p. 271) no ano de 2000 e 2001 ocorreram dois movimentos grevistas no Rio Grande do Sul. Comentou que a partir do dia dois de maio de 2000 iniciou uma “greve dos caminhoneiros no Estado” e que os de São Marcos/ RS aderiram a “paralisação” na BR 116, sugerindo que os motoristas deixaram os caminhões estacionados em sinal de “adesão” com cerca de 600 caminhões paralisados.¹³⁰ As reivindicações estavam concentradas em:

- Regras diferenciadas para motoristas profissionais quanto a perda de pontos previstas pelo Código de Trânsito;
- Reduzir o valor dos pedágios para R\$ 1,00 por eixo;

¹³⁰ Autor citou fonte: *Jornal Pioneiro*.

- Passagem nas balanças pelo peso bruto;
- Moralização da fiscalização e punição dos fiscais corruptos;
- Mais segurança nas estradas;
- Planilhas de custos elaborados e fiscalizados pelas confederações dos transportes, de indústria, comércio e agricultura;
- Recomposição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e restabelecimento do Fundo Rodoviário Nacional;
- Estruturação e estabelecimentos eficazes de segurança;
- Aposentadoria aos 25 anos de serviço.

E ainda segundo informações do mesmo autor ocorrência de “greve” em São Marcos em 2001 em que eram três os principais “problemas” que conduziram para o movimento: o “elevado custo de óleo diesel”, “falta de segurança para o motorista” e a “proliferação de pedágios”:

No dia 29 de janeiro de 2001 iniciou a greve. Foi pacífica. Como São Paulo e Rio de Janeiro não apoiaram, a greve acabou na quarta-feira dia 31 de janeiro. A principal intenção era chamar atenção das autoridades sobre a violência e roubo de cargas. (...) Conforme o informe do Presidente da AMSM, 60% dos caminhoneiros de São Marcos aderiram à greve. Mesmo não alcançando os objetivos, foi muito válida. (POSSAMAI, 2007, p. 272).

Toda essa listagem de greves sugere uma proeminência dos caminhoneiros autônomos como os fomentadores das ações grevistas e talvez resida aí aquela anteriormente abordada condição oculta dos caminhoneiros brasileiros no movimento grevista do conjunto dos trabalhadores do país.

Tal afirmação tendo a compreensão de que cada greve elencada tem apenas uma fonte documental como base de informações, ponderando assim a grande parcialidade das descrições, bem como registrar que não são todas as greves de caminhoneiros que estão citadas, nem pretensão de determinar que foram as principais reivindicações dos caminhoneiros e nem tão pouco explorar o debate acerca do apoio ou fomento de greves pelas empresas de transporte rodoviário de cargas.

Em tais circunstâncias se permite polemizar com as anteriores seções sobre as reivindicações das “diárias” e os “protestos diversos”, pois aquelas seções também têm apenas uma fonte documental como referência para cada evento, de modo que as reivindicações das “diárias” e os “protestos” com uma análise mais detalhada em diversificação documental até poderiam, em alguns casos, serem enquadrados como greves, o que as fontes documentais pesquisadas não fizeram.

3.13: Greve nacional de 1999

Um aspecto peculiar dessa greve ocorrida entre os dias 27 e 30 de julho de 1999 em comparação a listagem acima é que teve organização objetivando ser nacional, não que foi a primeira com tal objetivo, mas a bibliografia a identifica como a maior greve dos caminhoneiros do Brasil.¹³¹

Moysés Moreira Santos (2007, p. 106-108) considerou a greve dos caminhoneiros de julho de 1999 como “uma das maiores paralisações” ocorridas no país e atribuiu no fundamental a iniciativa a partir da “mobilização dos caminhoneiros autônomos” através do “movimento” intitulado “União Brasil Caminhoneiro”, uma “associação profissional” que havia sido “fundada dez anos antes”.¹³²

Segundo o autor “as principais reivindicações” do “movimento grevista” eram acerca do “preço elevado dos pedágios cobrados pelas concessionárias”, as “péssimas condições das estradas” e a “melhoria do frete”. “Utilizando o instrumento de comunicação mais comum entre os transportadores, o rádio-amador, os grevistas decidiram trancar os principais postos de pedágios em sinal de protesto, o que obrigou o as autoridades públicas a negociar.” Citou a “interrupção na exportação de soja e de frango”, quanto aos preços dos “produtos agrícolas” como a “cenoura” em São Paulo que aumentou cerca de 80%, além de perdas com produtos perecíveis que ficaram retidos nos caminhões.

Segundo Ivani Rosa:

¹³¹ Maria Luisa Scaramella (2004, p. 61) apontou que a greve teve início em “26 de julho de 1999”.

¹³² O mesmo citado anteriormente: Movimento União Brasil Caminhoneiro (MUBC).

a greve deflagrada em 1999 ficou conhecida como uma das mais expressivas no setor de transportes, por ter conseguido a mobilização de caminhoneiros em quase todo o país, congestionando vias e ameaçando o abastecimento de produtos em diversas cidades [...].

Supermercados, armazéns de feiras, viram seus estoques escassearem consideravelmente em questão de vinte e quatro horas; postos de gasolina ficaram com suas bombas vazias e algumas grandes indústrias foram obrigadas a parar máquinas, por falta de matéria prima. [...]

Nas principais rodovias [...] presenciavam-se engarrafamentos quilométricos, que impediam o tráfego mesmo daqueles que não se propunham a aderir ao movimento. (ROSA, 2006, p. 89-90).

Pelas repercussões indicadas se contextualiza o papel dos transportes na economia, seja no rápido desabastecimento de mercadorias ou nos congestionamentos expressos através dos bloqueios de estradas. Para a autora a greve de 1999 foi diferenciada das anteriores por ter havido “uma comunicação maior entre sindicatos de trabalhadores e associações, no sentido de articular o movimento”:

A iniciativa partiu do dirigente sindical, Nélio Botelho, presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro, do Rio de Janeiro, enviando cartas para diversas entidades de todo o Brasil, pregando panfletos nos postos de gasolina e recorrendo a programas de rádio, que é o meio de comunicação mais utilizado pelos motoristas, conclamando os caminhoneiros, mesmo os não associados, a participarem do movimento. O resultado foi o bloqueio simultâneo das estradas em todo o país. [...] Para os manifestantes, todos os caminhoneiros tinham sido avisados da greve, nesse caso, quem não quisesse participar, deveria ficar em casa. (ROSA, 2006, p. 90-91).

Segundo Ivani Rosa a “pauta de reivindicações” possuía “três pontos principais”: a “redução das tarifas de pedágio”, a “aprovação de uma lei que regulasse o cálculo do frete e garantisse o reembolso de despesas como alimentação, pagamento de pedágios e gastos com manutenção dos veículos durante as viagens” e “exigências na alteração do Código Brasileiro de Trânsito, no que dizia respeito à perda de pontos na carteira de habilitação”. A autora ainda destacou “outras exigências” como “melhoria nas condições das estradas, segurança e diminuição no preço do óleo diesel”.

As principais estradas foram desbloqueadas após acordo firmado com o governo, com algumas concessões: em relação as tarifas de pedágio, não houve redução, mas ele se comprometia a suspender novos aumentos, para as multas estabelecidas pelo novo código de trânsito, declarou que seria

enviado para o Congresso Nacional, um projeto de lei para modificar o critério de pontuação das multas dos caminhoneiros, e em relação às outras reivindicações, prometeu criar um grupo de estudos para discuti-las. (ROSA, 2006, p. 93).

A autora ponderou não ter havido consenso no movimento grevista sobre essas negociações encaminhadas com o governo, ocorrendo dissidências e ações contrárias a partir de alguns sindicatos de autônomos que ainda por mais alguns dias realizaram “focos localizados” de “protestos”.

Maria Luisa Scaramella (2004, p. 65-71) comentou que ao iniciar as negociações com o governo federal “a greve dos caminhoneiros desencadeou disputas pela representação da categoria” e que “Nélio Botelho foi o escolhido para falar ao ministro na reunião com representantes da categoria” e desde então gerou dissidências no movimento como a de José Natan, o então “presidente da União Brasileira dos Caminhoneiros”.¹³³

A autora considerou a greve no fundamental sendo de autônomos, um “locaute” como “paralisação de proprietários, fossem esses autônomos, donos de pequenas frotas ou transportadoras” e ponderou ter sido um “movimento de base” a partir de entidades e organizações diversas, citando ainda que durante as negociações com o governo participaram a Confederação Nacional do Transporte e a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística e que “embora fossem contra as paralisações, achavam justas as reivindicações”.

Tal questão pode ser confirmada pelas listas das pautas de reivindicações, pois tais cobranças uniam em interesses tanto autônomos como os proprietários das empresas de transporte rodoviário de cargas, manifestadas na centralidade das críticas apenas ao governo e ressaltando a não proeminência entre as pautas daquelas mais estritas as relações internas as empresas, notadamente nas questões trabalhistas entre os empregados com seus patrões.

Pelo contexto em exposição prevaleceu ainda uma fragmentação nos interesses dos caminhoneiros, especialmente por se destacar o movimento grevista a partir das iniciativas políticas de autônomos e de empresários, sem ter os caminhoneiros empregados como protagonistas. Mais uma vez foi uma greve no

¹³³ Na bibliografia não há uniformidade na nomenclatura ou pode ter havido alteração nos nomes: União Nacional dos Caminhoneiros (UNICAM) fundada em 1998. (UNICAM, 2012). Disponível em: <<http://www.unicam.org.br>>. Acesso em: 05 mar. 2012.

fundamental dirigida pelos caminhoneiros autônomos, sem no entanto desconsiderar as possíveis adesões dos empregados.

Apesar do fracasso desse movimento, a idéia de alterar as características das greves, com, por exemplo, o não bloqueio de estradas, foi bem aceita pelos caminhoneiros. (...) Para muitos, a tática de interromper o trânsito nas rodovias não funciona mais como no passado, porque hoje os autônomos não são mais tão numerosos e, para que um movimento causasse impacto, seria necessário que os caminhoneiros se unissem, mas, o retorno dessa união entre eles é praticamente impossível, já que estabelecem entre si uma relação onde impera a concorrência e o individualismo. (ROSA, 2006, p. 94).

Ainda pondera-se que a partir dos sindicatos suas iniciativas foram em muito localizadas apenas nas suas regiões de base sindical, mesmo assim a greve significou o momento maior da organização grevista tendo expressão nacional, seja na quantidade de participantes ou indiretamente envolvidos com cerca de um milhão e meio de caminhoneiros ou nas repercussões da interrupção das atividades de trabalho.

Quanto às formas de manifestação a greve demonstrou a prática que parece ter sido a principal nas mobilizações dos caminhoneiros, ou seja, a obstrução das estradas, mesmo a bibliografia citando a existência de orientações para os não trancamentos, manifestados nas orientações para se ficar em casa.

Em considerando ter sido uma das maiores greves e de maiores repercussões do país, a tal ponto de o então governo presidencial de Fernando Henrique Cardoso ameaçar desobstruir as estradas através da intervenção do Exército, a greve ainda esteve oculta no movimento sindical brasileiro.

A listagem que foi elencada dos eventos grevistas, das manifestações e protestos diversos aponta uma proeminência maior dos caminhoneiros autônomos, seja através das suas próprias reivindicações e nas que também interessavam ao conjunto do transporte rodoviário de cargas. Dessa forma as mobilizações dos autônomos tem ido além dos seus próprios interesses imediatos, como nos questionamentos sobre a segurança nas estradas, aos pedágios ou aos preços dos fretes, o que assim abrange e envolve todo o setor, ou seja, autônomos, patrões e empregados. Assim as iniciativas dos autônomos podem ser identificadas como sendo o segmento que muitas vezes atuou como liderança de todo o setor.

As diversas reivindicações listadas nas greves apontam questões gerais e questões estritas, estas últimas destacadas nas pautas reivindicadas e nos acordos feitos pelos sindicatos dos caminhoneiros empregados, pois elencam relações de trabalho que estavam restritas as relações entre empregados com seus patrões, enquanto as pautas dos autônomos englobaram as questões gerais do transporte rodoviário de cargas e as críticas direcionadas aos governos. Em comum aos trabalhadores caminhoneiros, e algumas vezes com as empresas de transporte, esteve a que parece ter sido tornada a principal pauta, ou seja, a reivindicação em torno dos preços dos fretes.

Nos protestos dos caminhoneiros empregados fica mais evidente a contradição capital trabalho, manifestada expressamente nas questões salariais e opondo empresários capitalistas e trabalhadores proletários. Porém, a intensa concorrência do mercado de trabalho, as especializações por tipo de caminhão e de cargas, os altos índices de trabalho informal e em pequenas empresas e a fundamental fragmentação ocasionada pelo salário por peça que impulsiona a concorrência, são fatores que devem ser considerados como inibidores da ação política organizada e mais unitária dos caminhoneiros empregados. Parece assim ter havido a predominância de movimentos organizados pelos autônomos, que como já foi indicado tiveram pautas mais abrangentes e diferenciadas.

Por fim tem de ser mais uma vez ressaltada algumas condições panorâmicas do setor, como os sindicatos e demais entidades diferenciados para os autônomos e para os empregados potencializando a fragmentação nas ações reivindicativas, a baixa sindicalização no setor e a grande diversidade de entidades como sindicatos, associações, cooperativas e entidades paralelas muitas vezes ainda segmentadas por tipo de transporte que tem atuado como representação política dos caminhoneiros.

Considerações finais

Para escrever a história as fontes documentais podem ser as mais diversas e parciais e este foi um dos pressupostos que se tentou demonstrar nesse estudo.

Optou-se por não serem feitas sínteses precisas sobre a composição do transporte rodoviário de cargas acerca dos autônomos, pequenas e grandes empresas, sobre as horas de trabalho, os acidentes ou a respeito das doenças resultantes do trabalho, tudo isto devido à origem diversa das fontes consultadas. Considera-se que a escolha das fontes e a retirada dos seus dados são propriamente interpretações devido ao seu conteúdo e metodologias de elaboração diferenciadas. Optou-se assim pelas evidenciações e explicações de caráter mais genérico referentes ao desenvolvimento histórico do transporte rodoviário de cargas.

Por todas as exposições tecidas no decorrer do estudo conclui-se pela necessidade de atenção às peculiaridades quando em referência aos caminhoneiros brasileiros, a quem está sendo feito as referências, se aos autônomos ou aos empregados. Também em outras de suas qualificações, como pelo tipo de caminhão, por tipo de carga transportada, pelas rotas de viagem e junto da proposição de nominar como motorista de caminhão o trabalhador do transporte urbano e como caminhoneiro o motorista do transporte rodoviário, considerando ainda todas essas qualificações como sendo especializações em que a profissão tem se desenvolvido.

Das exposições se afirmam mais algumas questões gerais, como sobre a grande fragmentação no tocante ao conjunto dos empreendimentos do setor, ou seja, tem havido um incontável número de empresas e autônomos expressado também numa imprecisão em definir o número existente de caminhões e de trabalhadores no decorrer dos anos, sendo tais questões alguns dos expoentes da grande informalidade do trabalho no setor e da falta de uma definida regulamentação institucional das atividades dos profissionais caminhoneiros.

Nas origens desse ramo do transporte houve o predomínio dos autônomos enquanto trabalhadores por conta própria e no passar das décadas tem havido uma diminuição relativa destes em relação ao crescimento das empresas. Pode-se concluir que é um setor da economia que ainda nos anos 2000 tem o predomínio de pequenas empresas e uma das pertinências do estudo foi o de mostrar uma tendência diversa, notadamente a partir dos anos 1980, com o crescimento de grandes empresas com atuação no setor.

Considerando tal situação seria assim uma manifestação da concentração do capital, tendo como expoente as mais recentes empresas de logística dos transportes. Sendo assim uma tendência geral do capitalismo se realiza com essa concentração, mesmo que lenta no passar das décadas, em haver maiores empresas no transporte rodoviário de cargas brasileiro. Da mesma forma poderia ainda ser investigada sobre uma lenta proletarização do trabalho no setor, expressada através do crescimento relativo do trabalho assalariado dos motoristas empregados em relação ao trabalho dos autônomos.

As pesquisas citadas indicaram que os caminhoneiros autônomos tem tido em média os caminhões mais antigos, enquanto “idade da frota”, sugerindo ser um elemento a mais para confirmar a tendência da concentração do capital, que em outras palavras são as condições do desenvolvimento da economia como propícias para a formação de grandes empresas em uma constante e, ao mesmo tempo, contrastante concorrência de mercado.

Tem de ser destacado, a partir das explicações que foram tecidas, aquelas situações em que muitos autônomos atuaram como pequenos empresários tendo a posse de caminhões e necessariamente mantendo contratação de motoristas empregados. Composição esta em que mantiveram a nomenclatura e uma auto-identificação como autônomos sendo até amparados nessa condição pela legislação mais recente aplicada ao transporte rodoviário de cargas. Esses pequenos empresários em suas atividades produtivas não podem mais serem equiparados com aquele caminhoneiro autônomo trabalhador por conta própria.

Pelas intrincadas relações de trabalho dos motoristas se permite afirmar que tanto o caminhoneiro empregado como o autônomo tem perdido nos anos mais recentes uma maior liberdade das décadas originárias da profissão. O autônomo por conta própria tem toda uma dependência que vai além de seus imediatos interesses,

seja em relação à contratação das cargas como nas negociações dos seus preços expressos nos fretes.

Ao caminhoneiro empregado todas essas condições o aproximam do autônomo, lembrando daquela sua formação profissional com uma autonomia nas tomadas de decisões nas rotinas de trabalho. Aspectos da modernização empresarial se refletem aí, entre um maior controle do tempo de trabalho na continuidade de uma extensa jornada somada aos maiores controles sobre as viagens manifestados no carregamento, descarregamento e pagamento dos fretes, nas cargas com pré-agendamento de horários para carregamento e descarregamento. Residindo aí um marco da profissão, num antes e depois dos anos 1980 com o avanço em direção a uma maior padronização da profissão expressa seja no trabalho em grandes empresas ou através da fixação de contratos na forma de motoristas agregados ou terceirizados realizados com os autônomos.

Em comum aos motoristas tem sido nos anos recentes a ocorrência desse maior controle do tempo de trabalho. Sobre a padronização da profissão poderia ser explorada ainda a questão de que se tem havido a maior presença de grandes empresas, pode assim ter havido tendência de uma maior uniformidade do trabalho rotineiro, pois grandes empresas ou contratos fixados com muitos caminhoneiros autônomos tenderiam a ter critérios para o trabalho mais uniformes.

Com a tendência da maior concentração em grandes empresas conseqüência devem ter surgido regimes de trabalho mais uniformes ou contratos de trabalho mais padronizados. Características estas que devem ter influído numa gradativa perda da arte profissional expressada naquelas autonomias rotineiras do regime de trabalho.

Nos anos mais recentes tem crescido a utilização de sistemas de segurança e rastreadores que são fatores de uma maior segurança no trabalho, exigindo assim a maior qualificação profissional manifestada em treinamentos e conhecimentos das operações dos equipamentos eletrônicos. Porém também são fatores de um maior controle do tempo de trabalho expressos nas determinações aos motoristas de ter de informar horários, saída e chegada, onde parar, quando parar, etc. Tais práticas têm assim o significado de serem questões da perda daquelas condições de autonomia rotineira entre decisões e práticas dos motoristas.

Se os aspectos quanto às situações do tráfego pelas estradas, as exposições aos riscos de acidentes do trânsito, aos roubos e violência, em relação à irregularidade da oferta de trabalho e as questões do trabalho rotineiro como sendo individualizado aproximaram as condições do trabalho dos caminhoneiros empregados e dos autônomos, outros fatores os distanciaram.

Os distanciamentos se manifestam historicamente na própria condição tecida sobre a posição diferenciada na divisão do trabalho entre os empregados e os autônomos, nas situações entre os caminhoneiros empregados que tiveram ou o salário por tempo ou o salário por peça, em que este último tem sido o majoritário enquanto forma de pagamento ou remuneração.

Sendo o caminhão uma das condicionantes do trabalho os seus diferentes modelos e a capacidade de carga tem marcado o que são especializações na profissão, também sendo especializações quanto ao peso e tipo das cargas, bem como o fator distância das cargas a serem transportadas. Todos estes elementos atuaram como sendo favoráveis a uma fragmentação quanto a interesses mesmo que imediatos entre os caminhoneiros, tanto na perspectiva dos motoristas em geral ou se autônomos ou empregados em específico.

Nesse panorama é que tem de ser contextualizadas as ações políticas que aconteceram, seja partindo da legislação que previu e aplicou uma organização sindical diferenciada na profissão, como nas reivindicações e eventos grevistas que foram listados e que atestam haver fragmentações nessas ações, seja nas iniciativas através dos sindicatos ou por meio das associações diversas que tem existido entre os empregados e os autônomos. Fragmentação também foi identificada pelos eventos que situam ações por tipo de transporte ou carga transportada, bem como nas poucas aproximações políticas identificadas nessas ações entre as pautas dos empregados e dos autônomos.

Os caminhoneiros autônomos são empreendedores no estrito sentido da palavra empresa e tem posição diferenciada na divisão social do trabalho em relação aos caminhoneiros de emprego proletário, tal afirmação sendo evidenciada em muitas das pautas e ações que aproximaram os interesses dos caminhoneiros autônomos com o dos patrões empresários.

Este é mais um estudo que atesta que nas relações entre empregado e patrão, ou proletário e capitalista, o quanto são menos ocultos os interesses opostos dessas classes sociais no processo de trabalho. A listagem dos protestos diversos evidencia que os caminhoneiros empregados tiveram uma crítica mais aproximada em definir as relações de produção que criam um trabalho ou valor excedente que não fica com os trabalhadores e sim com os capitalistas.

Porém tais afirmações devem ser entendidas fazendo a ressalva que a pesquisa demonstrou que o conjunto dos caminhoneiros brasileiros tem tido uma baixa participação e organização sindicais, até mesmo abaixo de uma média dos trabalhadores brasileiros. Reforçada ainda essa situação ao que parece que alguns órgãos de imprensa acabam por contribuir, pois no momento em que as revistas funcionaram como canais de expressão podem ser pensadas essas práticas como sendo um ponto a mais para a tendente fragmentação das ações coletivas na profissão.

A pesquisa demonstrou também que é uma profissão que tem em sua história ações políticas bastante significativas, seja nas formas das reivindicações, nas greves realizadas ou nos transtornos a ordem estabelecida do país que causaram quando das suas ocorrências.

Lembrando da parcialidade das informações extraídas das fontes pesquisadas mesmo ainda se permite afirmar que o sindicalismo e as ações das entidades paralelas dos trabalhadores caminhoneiros, pelas reivindicações listadas, não tem ido além de um sindicalismo reformista ao capitalismo, de pouca inserção por local de trabalho. E ainda essas ações das diversas entidades representativas pelo país com poucas iniciativas de reivindicação unitária enquanto profissão ou mesmo unitária estritamente aos empregados ou aos autônomos.

A listagem das condições do trabalho atestou uma histórica precariedade do trabalho, seja nas exposições sobre a oferta irregular do trabalho, inseguranças do trânsito e quanto aos roubos de cargas e caminhões, ocorrências dos acidentes, quanto aos locais de descanso e sono, no longo tempo das viagens, nos tempos de espera alheios aos interesses do motorista, nas doenças, má alimentação, nos números das mortes e incapacidade temporária ou permanente resultante dos acidentes e das constatações dos usos de substâncias psicoativas durante o trabalho.

Define-se assim a profissão como sendo insegura, insalubre, perigosa e de trabalho intenso dado o permanente estado de concentração requerida para dirigir o caminhão e o conjunto de ofícios que estiveram sob responsabilidade dos motoristas. Bem como deve ser uma das profissões que tem uma das maiores jornadas de trabalho quanto a sua medição em horas de trabalho, lembrando ainda das problemáticas tecidas sobre como definir seus inícios e encerramentos de trabalho. Reafirma-se ainda uma condição precária na história profissional manifestada nos expressivos indícios do trabalho informal frente ao definido na legislação do país.

Se essas são práticas arcaicas mantidas, inovações das mais modernas ao capitalismo são explícitas na história profissional, seja na evolução dos caminhões, na produtividade do trabalho ou na organização do trabalho a partir da rentabilidade das empresas em relação à oferta irregular do trabalho aos motoristas.

Motivos que sugerem um maior aprofundamento dos estudos estariam em algo como consequências do trabalho aos que chegaram a se aposentar, bem como em que proporção se tornaram aposentados, em que condições psíquicas e acerca da adaptação ao convívio no ambiente domiciliar e familiar no quesito rotina e fixação ao lugar.

Outras observações têm de ser ressaltadas. Uma para os caminhoneiros autônomos, e somente para aqueles por conta própria, na situação de compreendê-los em um limiar, quando, por exemplo, em situações que firmam um contrato com alguma empresa. Tal contrato se dá em relação a uma perda de autonomia, pois estaria disponível aos interesses dessa empresa para transportar. E assim dependeria essencialmente da empresa, que na prática seria sua empregadora, algo assim estaria por demais aproximado a uma condição proletária, o meio de produção caminhão parece modificar-se para um instrumento de trabalho.

Ou outra possibilidade considerando o autônomo e o caminhão, se este autônomo acordar contrato com empresa em que preste serviços regulares somente para ela, para a empresa contratante o motorista pode ser aproximado a um trabalhador que apenas transfere cargas regularmente aos seus interesses, pois a empresa somente comprou a força de trabalho desse motorista por durante um tempo, carga ou viagem. Abre-se aí uma margem motivadora a outros estudos, considerando serem situações possíveis de terem acontecido no país.

Muitos assuntos não foram abordados e residem aí as considerações introdutórias em ter o trabalho como centralidade e as demais condições analisadas em relação a este. Uma profissão exclusivamente masculina, o rádio, as músicas, a baixa escolaridade e o trabalho individualizado poderiam ser explorados para traçar os tipos profissionais. A arte do dirigir, em que lugar parar, para qual lugar carregar, quando chegar, como realizar as refeições, a velocidade, a estrada, as condições funcionais dos caminhões, os motoristas e os seus “causos” a relatar são outras temáticas.

E por fim nesse momento das análises sobre o transporte rodoviário de cargas nas determinações de suas rentabilidades, viabilidades e lucratividade apareceram primordialmente às variações dos preços dos fretes, dos custos em combustíveis, pedágios, segurança, distâncias, etc, e assim uma relação fundamental tem estado oculta. Qual seja, a determinação da formação desses valores a partir do trabalho em suas divisões e relações na configuração do tempo da compra e da venda da força de trabalho. Residem aí condições para a ocorrência do caráter histórico reformista das ações políticas que foram identificadas por contribuírem em manter estas relações ocultas, porém sabendo-se que devem ter havido exceções.

Esse tempo de trabalho está geralmente oculto nas ações e protestos elencados, não está na centralidade e aparece disfarçado em os preços do fretes, custos, na produtividade, etc. E mesmo com base na parcialidade das fontes documentais analisadas não aparecem reivindicações direcionadas ao controle ou mesmo ao limite do tempo da jornada de trabalho, na própria condição histórica de serem os profissionais que em quantidade de horas terem sido um dos que mais trabalham na história recente do país.

Que fique mais uma crítica histórica ao processo social de trabalho em como tem se desenvolvido na sociedade capitalista, da qual o transporte rodoviário de cargas brasileiro é integrante. Quanto ao exercício cotidiano da profissão houve uma autonomia em muitas das práticas entre os caminhoneiros. No entanto nas relações de trabalho uma liberdade constituindo-se propriamente quanto a uma autonomia na forma e no conteúdo do processo de trabalho esteve pouco presente em sua história

no Brasil. Muito menos reivindicações quanto à propriedade coletiva dos caminhões, que necessariamente iria requerer outro conteúdo e organização do trabalho.

Bibliografia e fontes documentais

ABANDONO e greve. In: **O Carreiro**. Número 185, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1989. p. 29.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, ANTT. **Anuário Estatístico do Transporte Terrestre/ 2005**. v. 1. n. 1. Brasília, DF, Brasil, 2005. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 11 fev. 2011.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. ANTT. Brasília, DF, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 11 fev. 2011.

ALVES, Giovanni. **O novo (e precário) mundo do trabalho**: Reestruturação produtiva e crise do sindicalismo. São Paulo: Boitempo Editorial, 2005.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA, NTC & LOGÍSTICA. São Paulo, SP, Brasil, 2010. Disponível em: <<http://www.ntcelogistica.org.br>>. Acesso em: 23 set. 2010.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA, NTC & LOGÍSTICA. São Paulo, SP, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.portalntc.org.br>>. Acesso em: 08 set. 2011.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, ANFAVEA. **Guia setorial da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: Margraf Editora e Indústria Gráfica, 2010.

ATRASSO na safra. In: **O Carreiro**. Número 167, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988. p. 32.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, IPEA, 1978.

BATALHA, Cláudio H. M. **A Historiografia da Classe Operária no Brasil**: Trajetórias e Tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar (Org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. 6. ed. São Paulo: Contexto, 2010. p. 145-158.

BATISTA, Carlos Roberto. **Demitido**. In: O CARRETEIRO. Número 167, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988. p. 48.

BERTOLAZZI, Marco Aurélio. **Empregado, Autônomo e Empresário**: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos, RS. 1998. 179 f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil.

BLOQUEIO. In: **O Carreteiro**. Número 174, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988. p. 29.

BOITO JUNIOR, Armando. **O sindicalismo de Estado no Brasil**: uma análise crítica da estrutura sindical. Campinas, SP: Editora da UNICAMP; HUCITEC, 1991.

BOITO JUNIOR, Armando. **Política Neoliberal e Sindicalismo no Brasil**. 2. Ed. São Paulo: Xamã Editora, 1999.

BORGES NETO, Apparício. **A Terceirização como Alternativa para a ampliação da área de Distribuição de uma Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas**. 2004. 83f. Dissertação (Mestrado Profissionalizante em Engenharia) – Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil.

BOTTOMORE, Tom. **Dicionário do Pensamento Marxista**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997.

BRASIL. Decreto n. 51.727, de 20 de fevereiro de 1963. **Senado Federal**. Brasília, DF, Brasil. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>>. Acesso em: 04 nov. 2011.

BRASIL. Lei n. 6.813 de 1980, de 10 de julho de 1980. **Presidência da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Brasil. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

BRASIL. Lei n. 7.092 de 1983, de 19 de abril de 1983. **Presidência da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Brasil. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

BRASIL. Lei n. 7.290 de 1984, de 19 de dezembro de 1984. **Presidência da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Brasil. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

BRASIL. Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001. **Presidência da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Brasil. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

BRASIL. Lei n. 11.442 de 2007, de 5 de janeiro de 2007. **Presidência da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Brasil. Disponível em: <<http://www2.planalto.gov.br>>. Acesso em: 03 nov. 2011.

BUNN, CARLOS. **Verdades e mentiras sobre os carreteiros do Brasil**. In: EU RODO. Número 55, Revista Editada pelo Departamento de Suporte a Marketing da Volvo do Brasil. Curitiba, PR: Padila Indústrias Gráficas S.A. jul. 1991. p. 07-14.

CAMINHONEIRO. Número 141, São Paulo: Takano Editora Gráfica Ltda, 1998.

CAMINHONEIROS empregados estão em greve. In: **Diário Popular**. Número: 261, Pelotas, RS: Gráfica Diário Popular Ltda. 11 jul. 1990. p. 03.

CARGAS: trabalhador se sente ameaçado. In: **Diário Popular**. Número: 262, Pelotas, RS: Gráfica Diário Popular Ltda. 12 jul. 1990. p. 06.

CARONE, Edgard. **Movimento Operário no Brasil (1877-1944)**. São Paulo: Difel, 1984.

CAVICCHIOLI, Gilberto. **Estilos de liderança de fundadores de empresas familiares do setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil e a continuidade do negócio**. 2008. 115f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração de Empresas, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil.

CENTRO DE ESTUDOS EM LOGÍSTICA. **Panorama do Setor de Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil**. Rio de Janeiro: Coppead, UFRJ. s/d. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA, NTC & LOGÍSTICA. São Paulo, SP, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.portalntc.org.br>>. Acesso em: 08 set. 2011.

CEREZOLI, Livia. **Caminhoneiro Brasileiro**. In: CNT TRANSPORTE ATUAL. Número168, Belo Horizonte: AC&S Mídia Ltda, 2009. p. 18-25.

CLASSIFICAÇÃO BRASILEIRA DE OCUPAÇÕES, CBO/ 2010. In: MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, MTE. 3. ed. Brasília, DF, Brasil, 2010. Disponível em: <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 06 out. 2010.

COBRASCAM união e trabalho. In: **O Carreteiro**. Número 192, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1990. p. 08-13.

COMBATE aos pedágios. In: **Caminhoneiro**. Número 142, São Paulo: Takano Editora Gráfica Ltda, 1998. p. 65.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES – DA CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES, CNTT-CUT. Brasília, DF, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.cntt.org.br>>. Acesso em: 26 nov. 2011

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES, CNTTT. Brasília, DF, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.cnttt.org.br>>. Acesso em: 21 out. 2011.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, CNT. Brasília, DF, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, CNT. **Boletim Estatístico – CNT/ 2005**. Brasília, DF, Brasil, 2005. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, CNT. **O Perfil Sócio-Econômico e as Aspirações dos Caminhoneiros no País**: Relatório 1999. Brasília, DF, Brasil, 1999. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, CNT. **Pesquisa de Autônomos CNT**: 2002 Relatório Analítico. Brasília, DF, Brasil, 2002. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, CNT. **Pesquisa Empresa de Cargas CNT**: 2002 Relatório Analítico. Brasília, DF, Brasil, 2002b. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br>>. Acesso em: 07 jan. 2011.

COOPERATIVA cria serviços. In: **Caminhoneiro**. Número 25, São Paulo: Takano Editora, 1988. p. 12.

COOPERATIVA reúne todos os autônomos. In: **O Carreteiro**. Número 163, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1987. p. 16-17.

CORTEJO fúnebre. In: **O Carreteiro**. Número 158, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1987. p. 37.

COUTINHO, Mauricio C. **A crítica da economia política**: teoria e atualidade. In: CRÍTICA MARXISTA, n 10, p. 110-121, Brasil, 2000. Disponível em: http://www.unicamp.br/cemarx/criticamarxista/D_Coutibho.pdf. Acesso em: 13 fev. 2012.

CUBAS, Fernanda. **Um estudo preliminar com motoristas de caminhão sobre o uso de álcool e outras drogas nas rodovias federais brasileiras**. 2009. 131 f.

Dissertação (Programa de Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SÓCIO-ECONÔMICOS, DIEESE. **A situação do trabalho no Brasil**. São Paulo: Dieese, 2001.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SÓCIO-ECONÔMICOS, DIEESE. **Anuário dos trabalhadores**. 6. ed. São Paulo: 2005.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. DENATRAN. Brasília, DF, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 16 ago. 2011.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM, DNER. **Sinopse do Transporte Rodoviário de Cargas**. Brasil: Ministério dos Transportes, DNER, 1976.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES, DNIT Brasília, DF, Brasil, 2010. Disponível em: <<https://gestao.dnit.gov.br>>. Acesso em: 04 ago. 2010.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES, DNIT. **Breve Histórico Sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes**. Brasília, DF, Brasil. s/ d. Disponível em: <<https://gestao.dnit.gov.br>>. Acesso em: 04 ago. 2010.

E A DIÁRIA? In: **O Carreiro**. Número 29, São Paulo: Editora Abril, 1975. p. 05-06.

É CRIADA a Câmara de Conciliação e Mediação dos Caminhoneiros. In: SINDICATO DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS DE BENS DO ESTADO DE SÃO PAULO, SINDICAM-SP. Brasil, 2010. Disponível em: <<http://www.sindicamp.org.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS, ECT. Brasília, DF, Brasil, 2012. Disponível em: <<http://www.correios.com.br>>. Acesso em: 03 fev. 2012.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES, GEIPOT. **Anuário estatístico dos transportes: 1990-1991**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1993.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES, GEIPOT. **Anuário estatístico dos transportes: 2000**. Brasília, DF, Brasil, 2000. Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br>>. Acesso em: 12 ago. 2010.

ENGELS, Friedrich. **Anti-Dühring**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

ENTREVISTA com **Carlos Airton de Souza** em Santo Ângelo/ RS, Brasil, em 27/ 07/ 2011 para Rafael Antônio Kapron.

ENTREVISTA com **Clicerio Kessler** em Santo Ângelo/ RS, Brasil, em 27/ 07/ 2011 para Rafael Antônio Kapron.

ENTREVISTA com **Dilmair Antonio Poczwardowski** em Santo Ângelo/ RS, Brasil, em 19/ 02/ 2011 para Rafael Antônio Kapron.

ENTREVISTA com **Flavio Santos de Freitas** em Santo Ângelo/ RS, Brasil, em 28/ 07/ 2011 para Rafael Antônio Kapron.

ENTREVISTA com **Gilmar Reis Flores** em Santo Ângelo/ RS, Brasil, em 27/ 07/ 2011 para Rafael Antônio Kapron.

ENTREVISTA com **Marco André Finger** em Santo Ângelo/ RS, Brasil, em 28/ 07/ 2011 para Rafael Antônio Kapron.

ENTREVISTA com **Miguel Machado** em Santo Ângelo/ RS, Brasil, em 26/ 07/ 2011 para Rafael Antônio Kapron.

ERGONOMIA protegendo a sua saúde. In: **5ª Roda em Revista**. Número 11, São Paulo: Editora Carga Dupla, 1988. p. 24-27.

ESTADIA garantida. In: **O Carreiro**. Número 182, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1989. p. 40.

FAÇA uma cooperativa (e ganhe mais). In: **O Carreiro**. Número 29, São Paulo: Editora Abril, 1975. p. 08-11.

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGAS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, FETRANSUL. **Histórico**. Porto Alegre, RS, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.fetransul.com.br>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGAS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, FETRANSUL. Porto Alegre, RS, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.fetransul.com.br>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

FEDERAÇÃO DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS DOS ESTADOS DO RS E SC, FÉCAM. Porto Alegre, RS, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.fecamrs.com.br>>. Acesso em: 27 nov. 2011.

FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS DE BENS, FENACAM. Curitiba, PR, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.fenacam.org.br>>. Acesso em: 13 fev. 2011.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS CONDUTORES AUTÔNOMOS DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, FENCAVIR. **1ª Tabela de Frete do Transportador Rodoviário Autônomo**. São Paulo: Fencavir, 1979. p. 01-09.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS CONDUTORES AUTÔNOMOS DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, FENCAVIR. Órgão Oficial de Divulgação dos Carreiros e Taxistas. **Fencavir Informe**. Ano 1, n. 2, Rio de Janeiro: Fencavir, 1983. p. 01-25.

FELTRIN, Ariverson. **Os primeiros tempos**. v. 1. São Paulo: NTC & Logística, 2007.

FELTRIN, Ariverson. **Oswaldo Dias de Castro: DNA do desbravador**. v. 3. São Paulo: NTC & Logística, 2007.

FERNANDES, Francisco. **Dicionário Brasileiro Contemporâneo**. Porto Alegre: Editora Globo, 1956.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira S. A., 1975.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. 3. ed. Curitiba: Positivo, 2004.

FIGUEIREDO, Candido de. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. v. 1. Lisboa: Livraria Editora Tavares Cardoso & Irmão, 1899.

FIGUEIREDO, Candido de. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. v. 1. 4. ed. Lisboa: Portugal-Brasil Editora, 1925.

FIGUEIREDO, Candido de. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. v. 2. 4. ed. Lisboa: Portugal-Brasil Editora, 1925.

FIGUEIREDO, Osório Santana. **Carreteadas Heróicas**. 2. ed. São Gabriel, RS: [s. n.], 2000.

FIGUEIRÔA JUNIOR, Narciso. **A Contratação de Transportador Autônomo de Cargas**. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA, NTC & Logística. São Paulo, SP, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.portalntc.org.br>>. Acesso em: 18 ago. 2011.

FINANCIANDO caminhões. In: **O Carreteiro**. Número 167, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988. p. 33.

FRONTEIRA fechada. In: **O Carreteiro**. Número 185, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1989. p. 30.

GENTE nossa. In: **Boléia a Revista do Caminhoneiro**. Número 2, Rio de Janeiro: Bloch Editores S.A, 1980. p. 36-38.

GREVE em Betim. In: **O Carreteiro**. Número 177, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1989. p. 32.

GREVE no DF. In: **O Carreteiro**. Número 182, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1989. p. 40.

GREVE no porto. In: **O Carreteiro**. Número 50, São Paulo: Editora Abril, 1978. p. 22.

HOBBSAWM, Eric J. **A Era das revoluções**: Europa 1789-1848. 12. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

HOBBSAWM, Eric J. **Mundos do Trabalho**: Novos Estudos sobre História Operária. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, IBGE. **Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

JOHNSON, Allan G. **Dicionário de sociologia: guia prático da linguagem sociológica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997.

LACERDA, D. José Maria de Almeida e Araújo Corrêa de. **Dicionário Encyclopédico ou Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. v. 1. 5.ed. Lisboa: Typ. Universal de Thomaz Quintino Antunes, 1878.

LANDUCCI, José Rubens. **Falta justiça**. In: O CARRETEIRO. Número 177, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1989. p. 45.

LEÃO, Lúcia. **A terra dos homens quase sempre ausentes**. In: REVISTA CNT. Confederação Nacional do Transporte. Número 10. São Paulo: Gráfica Bandeirante, 1996. p. 50-51.

LEMOS, Lucia Castro. **Prevalência de queixas de dores osteomusculares em motoristas de caminhão que trabalham em turnos irregulares**. 2009. 126 f.

Dissertação (Mestrado Pós-Graduação em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, Brasil.

LENINE, V. I. **Obras Escolhidas**. v. 1. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1986.

LIÇÕES de custo. In: **Boléia a Revista do Caminhoneiro**. Número 11, Rio de Janeiro: Bloch Editores S.A, 1982. p. 08.

LIMA NETO, Oswaldo (Org.). **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/ GEIPOT; Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001.

LUCA, Tania Regina de. **Histórias dos, nos e por meio dos periódicos**. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2010. p. 111-53.

LUZ, José Baptista da (Org.). **Dicionário Popular Brasileiro**. 5. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1950.

MANAUS via Belém. In: **O Carreteiro**. Número 174, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988. p. 32.

MANSO, Wilson Pereira. **Caminhoneiro revoltado**. In: O CARRETEIRO. Número 217, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1992. p. 28.

MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da Economia Política. O processo de produção do capital. Livro I, v. 1. 24. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da Economia Política. O processo de produção do capital. Livro I, v. 2. 22. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da Economia Política. O processo de circulação do capital. Livro II, 10. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

MATTOS, Marcelo Badaró. **Novos e velhos sindicalismos no Rio de Janeiro (1955/ 1988)**. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998.

MATTOS, Marcelo Badaró. **O sindicalismo brasileiro após 1930**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

MILHO estragado bloqueou. In: **O Carreteiro**. Número 154, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1987. p. 35.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Brasília, DF, Brasil, 2010. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 19 out. 2010.

MORAES FILHO, Evaristo de. **O problema do sindicato único no Brasil**: seus fundamentos sociológicos. 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1978.

MOVIMENTO UNIÃO BRASIL CAMINHONEIRO, MUBC. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2012. Disponível em: <<http://www.uniaobrasilcaminhoneiro.org.br>>. Acesso em: 02 mar. 2012.

NASCIMENTO, Eurípedes Costa do; NASCIMENTO, Evania; SILVA, José de Paula. **Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada**. In: REVISTA DE SAÚDE PÚBLICA, v. 41, n. 2, Brail, 2007. p. 290-293. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v41n2/5846.pdf>. Acesso em 11 jul. 2011.

NO PARANÁ pedem o fim da Operação Carreteiro. In: **O Carreteiro**. Número 167, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988. p. 25.

NORONHA, Eduardo. **A explosão das greves na década de 80**. In: BOITO JUNIOR, Armando (Org.). **O sindicalismo brasileiro nos anos 80**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991, p. 93-135.

NOVA Cooperativa. In: **O Carreteiro**. Número 174, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988. p. 33.

NTC QUER REGRAS PARA O JOGO. In: **Caminhoneiro**. Número 179, São Paulo: Takano Editora Gráfica Ltda, 2002.

O CARRETEIRO. Número 402, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 2008.

O CARRETEIRO. Número 414, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 2009.

OLIVEIRA, Evilázio de. **Reflexos da crise na Argentina**. In: O CARRETEIRO. Número 330, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 2002. p. 32-36.

PEINADO, Luiz Carlos. **Por melhores condições**. In: O CARRETEIRO. Número 175, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988. p. 48.

PETERSEN, Sílvia Regina Ferraz; LUCAS, Maria Elizabeth. **Antologia do movimento operário gaúcho (1870-1937)**. Porto Alegre: Editora Universidade/UFRGS/ Tchê!, 1992.

PLANO DE VIAÇÃO NACIONAL. Brasil: Ministério da Viação e Obras Públicas, DNER, 1962.

POCHMANN, Marcio. **A Década dos Mitos:** O novo modelo econômico e a crise do trabalho no Brasil. São Paulo: Contexto, 2001.

POCHMANN, Marcio. **Relações de Trabalho e Padrões de Organização Sindical no Brasil.** São Paulo: LTr, 2003.

POSSAMAI, Pe. Osmar J. **A História dos Caminhoneiros de São Marcos/ RS.** Porto Alegre: EST/ Edições, 2007.

PROTESTO contra o IPVA. In: **O Carreteiro.** Número 211, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1991. p. 15.

PROTESTO na fronteira. In: **Caminhoneiro.** Número 179, São Paulo: Takano Editora Gráfica Ltda, 2002. p. 09.

RAMALHO, José Ricardo. **Estado-Patrão e luta operária:** o caso FNM. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

REIVINDICAÇÕES aos presidenciais. In: **O Carreteiro.** Número 186, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1989. p. 13-14.

RIBEIRO, Fabio Henrique. **Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e saúde dos motoristas de caminhão em Rio Verde – GO.** 2008. 92 f. Dissertação (Mestrado no Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais e Saúde) – Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa, Universidade Católica de Goiás, Goiânia, Goiás, Brasil.

ROCHA, Elias Marcelino da. **DST e AIDS em região de fronteiras:** um estudo com caminhoneiros no Estado de Rondônia. 2008. 149 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde) – Programa de Pós-Graduação Convênio Centro-Oeste, Universidade de Brasília, Brasil.

ROSA, Ivani. **Trilhando caminhos e perseguindo sonhos:** Histórias e memórias de caminhoneiros. 2006. 206 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais, Brasil.

SALATIEL, Antonio. **Mundo mercenário.** In: O CARRETEIRO. Número 373, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 2005. p. 64.

SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990**. 2007. 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil.

SCANIA completa 100 anos de atividades. In: O CARRETEIRO. Número 205, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1991. p. 17.

SCARAMELLA, Maria Luisa. **Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros**. 2004. 140 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil.

SEGURANÇA e saúde no Conatran. In: **Caminhoneiro**. Número 187, São Paulo: Takano Editora Gráfica Ltda, 2002. p. 09.

614 RECEBERAM diária. In: **Boléia a Revista do Caminhoneiro**. Número 2, Rio de Janeiro: Bloch Editores S.A, 1980. p. 04-05.

SEM CAMINHÃO o Brasil pára! Sem carreteiro também. In: **O Carreteiro**. Número 217, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1992. p. 04-08.

SERVAT. In: **O carreteiro**. Número 178, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1989. p. 41.

SILVA, Antonio José da. **Pura exploração**. In: O CARRETEIRO. Número 247, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1994. p. 32.

SILVA, José Herculano da. **Máquinas e robôs**. In: O CARRETEIRO. Número 283, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1998. p. 62.

SINAL de protesto. In: **O Carreteiro**. Número 176, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988. p. 33.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DO EXTREMO SUL, SETCESUL **Nota de Esclarecimento aos empregados em greve, usuários e público em geral**. In: DIÁRIO POPULAR. Número: 262, Pelotas, RS: Gráfica Diário Popular Ltda. 12 jul. 1990. p. 01.

SINDICATO DOS CONDUTORES AUTÔNOMOS DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE BENS DE PELOTAS, SINCAVER. **Atas**. Pelotas, RS, 1986.

SINDICATO DOS CONDUTORES AUTÔNOMOS DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE BENS DE PELOTAS, SINCAVER. **Estatuto**. Pelotas, RS, 1986.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DE PELOTAS, STTRP. Rio Grande do Sul, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.sttrpelotas.com>>. Acesso em: 27 jan. 2011.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PELOTAS, STTRP. **Alerta Rodoviário**. n. 3. Pelotas/ RS: STTRP, set. 1992. p. 01-04.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PELOTAS. **Alerta Rodoviário**. n. 04. Pelotas/ RS: STTRP, abr. 1993. p. 01-04.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PELOTAS. **Alerta Rodoviário**. n. 06. Pelotas/ RS: STTRP, dez. 1993. p. 01-04.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PELOTAS, STTRP. **Banguela**. n. 05. Pelotas/ RS: STTRP, out. 1986. p. 01-08.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSO FUNDO. Rio Grande do Sul, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.sindirodoviaros.com.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE SANTA CRUZ E REGIÃO. Rio Grande do Sul, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.sindicadorodoviaros.com.br>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

SINDICATO DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO AUTÔNOMO DE BENS DO ESTADO DE MINAS GERAIS, SINDICAM-MG. Belo Horizonte, MG, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.sindicammg.org.br>>. Acesso em 02 fev. 2011.

SINDICATO DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE BENS DE RIO GRANDE, SINDICAM. Rio Grande do Sul, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.sindicam-rg.com.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

SINDICATO DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS DE BENS DO ESTADO DE SÃO PAULO, SINDICAM-SP. Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.sindicamp.org.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

SINDICATO DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS DE BENS DO ESTADO DE SÃO PAULO, SINDICAM-SP. **História do Sindicam**. Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.sindicamp.org.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

SIQUEIRA, Kátia. **Autônomos pedem passagem**. In: O CARRETEIRO. Número 247, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1994. p. 10-15.

SITE OFICIAL DE TRÊS CACHOEIRAS. Três Cachoeiras, RS, Brasil, 2010. Disponível em: <<http://www.trescachoeiras.rs.cnm.org.br>>. Acesso em: 18 out. 2010.

TABELA DE SALÁRIOS do Setor de Carga: 2002. In: SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DE PELOTAS, STTRP. Rio Grande do Sul, Brasil, 2002. Disponível em: <<http://www.sttrpelotas.com>>. Acesso em: 27 jan. 2011.

TEIXEIRA, Monica La Porte. **Acidentes e doenças do trabalho de profissionais de setor transporte**: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999. 2005. 132 f. Dissertação (Mestrado Pós-Graduação em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, Brasil.

TRANSPORTE de cargas paralisa. In: **Diário Popular**. Número: 260, Pelotas, RS: Gráfica Diário Popular Ltda. 10 jul. 1990. p. 01.

UNIÃO NACIONAL DOS CAMINHONEIROS, UNICAM. São Paulo, SP, Brasil, 2012. Disponível em: <<http://www.unicam.org.br>>. Acesso em: 05 mar. 2012.

VIANNA, Geraldo Aguiar de Brito. **O mito do rodoviarismo brasileiro**. São Paulo: NTC & Logística, 2007.

VIANNA, Geraldo Aguiar de Brito. **Transporte rodoviário de cargas**: o elo fraco da corrente. s/ d. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA, NTC & Logística. São Paulo, SP, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.ntc.org.br>>. Acesso em: 11 jul. 2011.

VILAÇA, Marcos Vinícios. **Em torno da Sociologia do Caminhão**. 3. ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro; Niterói: Universidade Federal Fluminense/ EDUFF/ PROED, 1987.

ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de Trânsito e os Estimulantes do tipo Anfetaminas** – Estudo de caso junto às empresas de Transporte Rodoviário de Cargas no Estado de Santa Catarina. 2004. 142 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil.

ZIEGLER, Paulo; RUSSO, Ricardo. ... **Até o último rincão; a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Foletras, 1989.