

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Rafael Antônio Kapron

**O PROCESSO DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS
EMPREGADOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NA
FORMAÇÃO HISTÓRICA DO BRASIL E SUA CONDIÇÃO DE
PROLETARIADO**

Santa Maria, RS

2021

Rafael Antônio Kapron

**O PROCESSO DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS DO
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NA FORMAÇÃO HISTÓRICA DO
BRASIL E SUA CONDIÇÃO DE PROLETARIADO**

Tese apresentada ao Curso de Doutorado
do Programa de Pós-Graduação em
História, da Universidade Federal de Santa
Maria (UFSM, RS), como requisito parcial
para obtenção do título de **Doutor em
História**.

Orientador: Prof. Dr. Diorge Alceno Konrad

Santa Maria, RS
2021

Kapron, Rafael Antônio

O PROCESSO DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS
DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NA FORMAÇÃO HISTÓRICA
DO BRASIL E SUA CONDIÇÃO DE PROLETARIADO / Rafael Antônio
Kapron.- 2021.

611 p.; 30 cm

Orientador: Diorge Alceno Konrad
Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa
Maria, Centro de Ciências Sociais e Humanas, Programa de
Pós-Graduação em História, RS, 2021

1. Motoristas de Caminhão 2. Formação Histórica 3.
Condições e Relações de Trabalho 4. Brasil I. Konrad,
Diorge Alceno II. Título.

Sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFSM. Dados fornecidos pelo autor(a). Sob supervisão da Direção da Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central. Bibliotecária responsável Paula Schoenfeldt Patta CRB 10/1728.

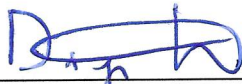
Declaro, RAFAEL ANTÔNIO KAPRON, para os devidos fins e sob as penas da lei, que a pesquisa constante neste trabalho de conclusão de curso (Tese) foi por mim elaborada e que as informações necessárias objeto de consulta em literatura e outras fontes estão devidamente referenciadas. Declaro, ainda, que este trabalho ou parte dele não foi apresentado anteriormente para obtenção de qualquer outro grau acadêmico, estando ciente de que a inveracidade da presente declaração poderá resultar na anulação da titulação pela Universidade, entre outras consequências legais.

Rafael Antônio Kapron

**O PROCESSO DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS DO
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NA FORMAÇÃO HISTÓRICA DO
BRASIL E SUA CONDIÇÃO DE PROLETARIADO**

Tese apresentada ao Curso de Doutorado
do Programa de Pós-Graduação em
História, da Universidade Federal de Santa
Maria (UFSM, RS), como requisito parcial
para obtenção do título de **Doutor em
História**.

Aprovado em 08 de novembro de 2021:



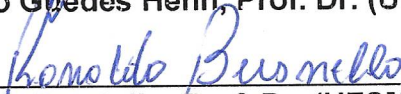
Diorge Alceno Konrad, Prof. Dr. (UFSM)
(Presidente/Orientador)



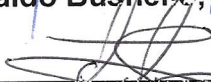
Daniel Monteiro Huertas, Prof. Dr. (UNIFESP)



Leonardo Guedes Henn, Prof. Dr. (UFN)



Ronaldo Busnello, Prof. Dr. (UFSM)



Sérgio Alfredo Massên Prieb, Prof. Dr. (UFSM)

Santa Maria, RS
2021

AGRADECIMENTOS

Agradecimento especial para a Anelise Lencina da Silva, pela companhia e carinho e pelas sugestões e opiniões que acompanharam a escrita da presente tese.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em História da UFSM, Diorge Alceno Konrad e Glaucia Vieira Ramos Konrad, pelas aulas de História do trabalho que demonstraram o quanto a História é um conhecimento do presente e do passado.

Aos familiares, amigos, colegas e camaradas que através dos debates, problematizações, indicativos e críticas contribuíram na presente tese.

RESUMO

O PROCESSO DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NA FORMAÇÃO HISTÓRICA DO BRASIL E SUA CONDIÇÃO DE PROLETARIADO

AUTOR: Rafael Antônio Kapron
ORIENTADOR: Diorge Alceno Konrad

Esta tese desenvolve uma elaboração sobre o trabalho dos motoristas de caminhão/caminhoneiros empregados brasileiros com a centralidade em suas condições de trabalho e relações de trabalho em um período que se estende da década de 1970 até a década de 2010. Através dos usos de fontes primárias e bibliográficas, com pesquisas em diferentes acervos, em fontes físicas e pesquisas por meio dos modernos recursos disponibilizados pela Internet, tem-se como referencial a categoria do processo de trabalho. A partir deste estão formuladas as peculiaridades do Transporte Rodoviário de Cargas Brasileiro, enquanto valor do trabalho, em sua inserção no processo global da produção capitalista, na estruturação institucional, no porte e custos empresariais enquanto caminhões e na força de trabalho. Com problematizações acerca das possibilidades de quantificação, da divisão do trabalho e das relações entre empresas no processo econômico, com as especificidades das capacidades produtivas e do assalariamento dos motoristas no mercado de trabalho, também são vistas a determinação das jornadas de trabalho, relacionadas com as demais tarefas atribuídas aos profissionais em relação à duração em horas do trabalho e a organização do trabalho nos aspectos da autonomia, controle, disciplinamento e treinamento dos trabalhadores que expressam uma reestruturação produtiva, acentuada a partir dos anos 1990. Além de determinar os elementos que definem a prática profissional durante as jornadas, estão expostas questões como a elevada incidência de acidentes do trabalho, agravos à saúde e problemas de insegurança nas determinações dos preços salariais como condições recorrentes ao longo do desenvolvimento histórico profissional. Com a tese procura-se contribuir para a historiografia do trabalho e sobre os trabalhadores brasileiros, analisando uma profissão da indústria dos transportes, na determinação da distinção entre os motoristas autônomos e os motoristas empregados e elaborando sobre as condições da existência dos salários por peça e dos salários por tempo dos motoristas empregados nas particularidades do desenvolvimento econômico e político, registrando a sua condição de proletariado.

Palavras-chave: Motoristas de Caminhão. Formação Histórica. Condições e Relações de Trabalho. Brasil.

ABSTRACT

THE WORK PROCESS OF TRUCKERS EMPLOYED IN ROAD CARGO TRANSPORTATION IN THE HISTORICAL FORMATION OF BRAZIL AND THEIR PROLETARIAT CONDITION

AUTHOR: Rafael Antônio Kapron
ADIVISOR: Diorge Alceno Konrad

This thesis develops an elaboration on the work of Brazilian employed truck/truck drivers, focusing on their working conditions and labor relations in a period that extends from the 1970s to the 2010s. Through the uses of primary sources and bibliographical, with researches in different collections, physical sources and researches through the modern resources made available on the Internet, having as reference the category of the work process. Based on this, the peculiarities of Brazilian Road Cargo Transport are formulated, as a value of work, in its insertion in the global process of capitalist production, in the institutional structuring, in the size and business costs as trucks and in the workforce. With problematizations about the possibilities of quantification, the division of labor and the relationships between companies in the economic process, with the specificities of the productive capacities and salaries of drivers in the labor market, the determination of working hours, related to the other tasks assigned to professionals in relation to the duration in hours of work and the organization of work in the aspects of autonomy, control, discipline and training of workers that express a productive restructuring, accentuated from the 1990s onwards. In addition to determining the elements that define in professional practice during the workdays, issues such as the high incidence of occupational accidents, health problems and problems of insecurity in the determination of wage prices are exposed as recurring conditions throughout professional historical development. The thesis seeks to contribute to the historiography of labor and brazilian workers, analyzing a profession in the transport industry, determining the distinction between self-employed and employed drivers and elaborating on the conditions of the existence of piece wages and of time wages of drivers employed in the particularities of economic and political development, recording their status as a proletariat.

Keywords: Truck Drivers. Historical Formation. Working Conditions and Relations. Brazil.

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1979	152
Tabela 02 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1984	154
Tabela 03 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1989	156
Tabela 04 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1989, por Quantidade de Pessoal Ocupado, em Função do Número de Empresas, Pessoal Ocupado Total e Pessoal Ocupado Ligado a Atividade, Expresso em %	157
Tabela 05 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1994	159
Tabela 06 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, o Número de Empresas e a Quantidade do Pessoal Ocupado e do Pessoal Assalariado	161
Tabela 07 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Quantidade de Empresas Distribuídas pelo Porte, em Função do Pessoal Ocupado, Expresso em %	163
Tabela 08 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Distribuição do Pessoal Ocupado, em Função do Porte das Empresas, Expresso em %	164
Tabela 09 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Distribuição do Pessoal Assalariado, em Função do Porte das Empresas, Expresso em %	165
Tabela 10 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Pessoal Assalariado, em Função do Pessoal Ocupado, Expresso em %	169
Tabela 11 – IBGE-CEMPRE 2005-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, o Número de Empresas, a Quantidade do Pessoal Ocupado, do Pessoal Assalariado e o Salário Médio Mensal, em Função do Salário Mínimo	172
Tabela 12 – IBGE-CEMPRE 2007 e 2014: TRC Brasileiro: Por Ano, as Empresas, em Função da Natureza Jurídica, Segmentadas em Administração Pública, Entidades Empresariais e Entidades Sem Fins Lucrativos, Expresso em %	175
Tabela 13 – IBGE-CEMPRE 2007-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, o Número de Empresas, a Quantidade do Pessoal Ocupado e a Participação em Percentual das Maiores Empresas em Três Segmentações	176
Tabela 14 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, os Registros de Empreendimentos, Expressos nas Quantidades	180
Tabela 15 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, os Registros de Empreendimentos, Expressos nas Quantidades	180
Tabela 16 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Composição da Quantidade dos Registros Empresariais, Expressos em %	182

Tabela 17 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, a Composição da Quantidade dos Registros Empresariais, Expressos em %	183
Tabela 18 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Frota de Veículos, em Função dos Tipos de Registros dos Empreendimentos, Expressos nas Quantidades	184
Tabela 19 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, a Quantidade da Frota de Veículos, em Função dos Tipos de Registros dos Empreendimentos, Expressos nas Quantidades	185
Tabela 20 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Quantidade da Frota, em Função dos Tipos de Registros dos Empreendimentos, Expressos em %	186
Tabela 21 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, a Quantidade da Frota, em Função dos Tipos de Registros dos Empreendimentos, Expressos em %	186
Tabela 22 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Composição da Quantidade Média da Frota, em Função do Tipo de Empresa, Expresso em %	187
Tabela 23 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, a Composição da Quantidade Média da Frota, em Função do Tipo de Empresa, Expresso em %	187
Tabela 24 – RNTRC Caminhões Setembro 2019: TRC Brasileiro: Composição Quantitativa por Modelo de Caminhão, em Função dos Tipos de Empresas	189
Tabela 25 – Caminhões Setembro 2017: TRC Brasileiro: Composição Quantitativa por Modelo de Caminhão, em Função dos Tipos de Empresas	190
Tabela 26 – RNTRC Caminhões Fevereiro 2011: TRC Brasileiro: Composição Quantitativa por Modelo de Caminhão, em Função dos Tipos de Empresas	191
Tabela 27 – RNTRC e RENAVAM: 2011, 2017 e 2019: TRC Brasileiro: Duas Fontes Documentais e o Diferencial na Exposição da Frota Registrada, em Função dos Anos, Expresso em Quantidades	192
Tabela 28 – TRC Brasileiro: Dez Grandes Empresas, com Frota Própria em Atividade no País, em 2018: Por Empresa, a Quantidade em Unidades de Caminhões e Implementos Rodoviários	203
Tabela 29 – 48 Empresas de Santa Catarina, em 2003: Estrato do TRC Brasileiro, em Função do Tipo de Frota das Empresas	206
Tabela 30 – 48 Empresas de Santa Catarina, em 2003: Estrato do TRC Brasileiro, em Função do Número de Caminhões a Serviço da Empresa	207
Tabela 31 – IBGE-PAS 2002-2014: TRC Brasileiro: Empresas CNPJ: Por Ano, o Salário Médio do Pessoal Ocupado, em Função do Salário Mínimo do País	247
Tabela 32 – NTC & Logística: Maio 2004 – Maio 2014 e 2016-2017: TRC Brasileiro: Percentual de Aumento Salarial nas ETCs, Expresso em %	248
Tabela 33 – IBGE: 1979, 1984, 1989 e 1994: TRC Brasileiro: Empresas e a Participação das Remunerações, em Função dos Custos-Despesas Totais, Expressos em %	252

Tabela 34 –	IBGE-PAS: 1999, 2004, 2009, 2014 e 2018: TRC Brasileiro: Empresas e a Participação das Remunerações, em Função dos Custos Totais, Expressos em %	254
Tabela 35 –	IBGE: 1979, 1984, 1989 e 1994: TRC Brasileiro: Empresas e a Participação das Remunerações, em Função das Receitas Totais, Expressos em %	254
Tabela 36 –	IBGE-PAS: 1999, 2004, 2009, 2014 e 2018: TRC Brasileiro: Empresas e a Participação das Remunerações, em Função da Receita Operacional Líquida Total, Expressos em %	255
Tabela 37 –	DNER: 1975: TRC Brasileiro: Custo Operacional das Empresas, Segmentado por Itens, Expresso em %	258
Tabela 38 –	<i>Brasil Transportes</i> : Julho, Outubro e Dezembro de 1985: TRC Brasileiro: Custos Operacionais Básicos das ETCs, Expressos em %	259
Tabela 39 –	<i>Brasil Transportes</i> : Julho, Agosto e Outubro de 1990: TRC Brasileiro: Custos Operacionais Básicos das ETCs, Expressos em %	260
Tabela 40 –	FLEURY/COPPEAD: Primeiros Anos da Década de 2000: TRC Brasileiro: Composição da Estrutura Relativa de Custos das ETCs, Expressa em %	261
Tabela 41 –	PEREIRA/NTC & Logística: 2008: TRC Brasileiro: Por Distâncias, os Principais Insumos no Custo Total das ETCs nas Cargas Fracionadas, Expresso em %	262
Tabela 42 –	PEREIRA/NTC & Logística: 2008: TRC Brasileiro: Por Distâncias, os Principais Insumos no Custo Total das ETCs nas Cargas Lotação, Expresso em %	262
Tabela 43 –	PEREIRA/NTC & Logística: 2013: TRC Brasileiro: Por Distâncias, os Insumos da Operação de Carga Lotação no Custo Total das ETCs, Expresso em %	263
Tabela 44 –	CNI: Março 2016: TRC Brasileiro: Estrutura dos Custos das ETCs nas Cargas Lotação e Cargas Fracionadas, no Percurso de 800 km, Expressa em %	264
Tabela 45 –	VALDÍVIA NETO/SILVA/NTC & Logística, 2017: TRC Brasileiro: Por Distâncias a Participação dos Custos das Cargas Lotação, no Custo Total das ETCs, Expresso em % ...	264
Tabela 46 –	MICHELON/2013: TRC Brasileiro: Uma ETC São Marcos: Custos Totais Mensal da Carreta e do Bitrem, na Rota RS-MG-RS, Expressos em R\$ e em %	275
Tabela 47 –	SFALCIN/JANEIRO-MARÇO/2013: TRC Brasileiro: Uma ETC Ijuí: Custos Totais Mensal Carreta, na Rota SP-RS-SP, Expressos em R\$ e em %	278
Tabela 48 –	TEIXEIRA/2016: Ano 2015: TRC Brasileiro: Uma ETC Joinville: Custos Totais Mensal da Carreta e do Bitrem, na Rota SC-MA-SC, Expressos em R\$ e em %	281
Tabela 49 –	TEIXEIRA/2016: Ano 2015: TRC Brasileiro: Uma ETC, Custos por km Rodado, Custos e Receitas Totais e a Lucratividade por Viagem, Diferenciando Cargas da Carreta e do Bitrem, na Rota SC-MA-SC, Expressos em R\$	290

Tabela 50 – Extrato de Empresas do COMJOVEM/2017: TRC Brasileiro: Faturamento Médio Anual por Faixas, Expresso em %	294
Tabela 51 – <i>Maiores & Melhores do Transporte e Logística/1994-2006</i> : TRC Brasileiro: Empresas Lucrativas, em Percentual Anual	296
Tabela 52 – MICHELON/2013: TRC Brasileiro: Uma ETC São Marcos: Custos, Receita em Fretes e o Dinheiro a Mais na Carreta e no Bitrem, na Rota RS-MG-RS Mensal, Expressos em R\$	297
Tabela 53 – SFALCIN/JANEIRO-MARÇO/2013: TRC Brasileiro: Uma ETC Ijuí: Custos, Receitas em Fretes e Dinheiro a Mais por Caminhão, na Rota SP-RS-SP Mensal, Expressos em R\$	298
Tabela 54 – Pesquisa CNT/1999: TRC Brasileiro: 400 Motoristas Empregados e suas Horas Trabalho Semanal	326
Tabela 55 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função da Distância Mensal Percorrida, Expresso em %	330
Tabela 56 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Não Trabalho Mensal, Expresso em %	330
Tabela 57 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias Ausentes da Residência Mensal, Expresso em %	331
Tabela 58 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Férias Anual, Expresso em %	331
Tabela 59 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Trabalho Semanal, Expresso em %	331
Tabela 60 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Horas Trabalho Diárias, Expresso em %	332
Tabela 61 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função da Distância Mensal Percorrida, Expresso em %	334
Tabela 62 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Não Trabalho Mensal, Expresso em %	335
Tabela 63 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias Ausentes da Residência Mensal, Expresso em %	335
Tabela 64 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Férias Anual, Expresso em %	335
Tabela 65 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Trabalho Semanal, Expresso em %	335
Tabela 66 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Horas Trabalho Diárias, Expresso em %	336

Tabela 67 –	AEAT: TRC Brasileiro: Acidentes do Trabalho, em Função da Quantidade Total de Ocorrências do País, em 2010, 2011, 2015 e 2016	356
Tabela 68 –	AEAT: TRC Brasileiro: Quantidade de Acidentes do Trabalho Liquidados, por Consequência no País, em 2010, 2011, 2015 e 2016	358
Tabela 69 –	AEAT: TRC Brasileiro: Quantidade de Acidentes do Trabalho Liquidados, por Consequência no País, em 2010, 2011, 2015 e 2016, Expresso em %	358
Tabela 70 –	AEAT: TRC Brasileiro: Indicadores de Acidentes do Trabalho, Mensurando a Exposição dos Trabalhadores aos Níveis de Risco, Inerentes à Atividade Econômica no Brasil e no TRC, em 2011 e 2016	360
Tabela 71 –	PENTEADO/GONÇALVES/COSTA/MARQUES: TRC Brasileiro: 400 Motoristas Entrevistados em 2005, no Estado de São Paulo, em Função das Horas Trabalho, Expresso em %	366
Tabela 72 –	PENTEADO/GONÇALVES/COSTA/MARQUES: TRC Brasileiro: 400 Motoristas Entrevistados em 2005, no Estado de São Paulo, e a Frequência das Queixas e dos Problemas de Saúde, Expresso em %	367
Tabela 73 –	FERREIRA/ALVAREZ: TRC Brasileiro: 5.544 Motoristas Entrevistados em Duas Rodovias do Estado de São Paulo, em Função das Horas Trabalho, Expresso em %	368
Tabela 74 –	FERREIRA/ALVAREZ: TRC Brasileiro: 5.544 Motoristas Entrevistados em Duas Rodovias do Estado de São Paulo, e os Sintomas e Sinais Encontrados, Expresso em %	369
Tabela 75 –	AEAT: TRC Brasileiro: Acidentes do Trabalho Com CAT Registrada e Doenças do Trabalho Totais, em Função das Ocorrências do País, em 2010, 2011, 2015 e 2016, Expresso em %	371

LISTA DE SIGLAS

ABCAM – Associação Brasileira dos Caminhoneiros
AEAT – Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho
AET – Autorização Especial de Transporte
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
ARLA – Agente Redutor Líquido de Óxidos de Nitrogênio Automotivo
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAGED – Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CAT – Comunicação de Acidente do Trabalho
CBO – Classificação Brasileira de Ocupações
CCT – Convenção Coletiva de Trabalho
CCU – Capacidade de Carga Útil
CEMPRE – Cadastro Central de Empresas
CENTRONOR – Centro de Treinamento de Motoristas da Região Nordeste do Rio Grande do Sul
CF – Constituição Federal
CIPA – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes
CLT – Consolidação das Leis do Trabalho
CNAE – Classificação Nacional das Atividades Econômicas
CNH – Carteira Nacional de Habilitação
CNI – Confederação Nacional da Indústria
CNPJ – Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
CNT – Confederação Nacional do Transporte
CNTA – Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos
CNTT-CUT – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da Central Única dos Trabalhadores
CNTTL – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística
CNTTT – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres
COFINS – Contribuição para Financiamento da Seguridade Social
COMJOVEM – Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC & Logística
CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
COPPE – Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia/Universidade Federal do Rio de Janeiro
COPPEAD – Centro de Estudos em Logística/Universidade Federal do Rio de Janeiro
CPF – Cadastro de Pessoas Físicas
CSLL – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
CTC – Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas
CTPS – Carteira de Trabalho e Previdência Social
DATAPREV – Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência Social
DECOPE – Departamento de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos/NTC & Logística
DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócioeconômicos
DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPRF – Departamento de Polícia Rodoviária Federal
DSR – Descanso Semanal Remunerado

EBCT – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
EPI – Equipamento de Proteção Individual
EPL – Empresa de Planejamento e Logística S.A.
ETC – Empresa de Transporte Rodoviário de Carga (BRASIL, Decreto n. 51.727/1963); Empresa de Transporte Comercial (BRASIL, Decreto n. 89.874/1984); Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (BRASIL, Lei n. 11.442/2007)
FABET – Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte
FETRABENS – Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo
FETRANSUL – Federação das Empresas de Logística e de Transportes de Cargas no Rio Grande do Sul
FETROPAR – Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná
FETTREMAT – Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Mato Grosso
FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FIBGE – Fundação Instituto de Geografia e Estatística
FNDL – Fórum Nacional em Defesa da Lei n. 12.619/2012
FNM – Fábrica Nacional de Motores Sociedade Anônima
FTTRESP – Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo
GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
GERAR – Gerência de Registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
GRIS – Gerenciamento de Riscos
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
IDORT – Instituto de Organização Racional do Trabalho
INPS – Instituto Nacional de Previdência Social
INSS – Instituto Nacional do Seguro Social
IPCA – Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo/IBGE
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada
IPVA – Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
IRPJ – Imposto de Renda Pessoa Jurídica
ISC – Instituto São Cristóvão
MOPP – Movimentação Operacional de Produtos Perigosos
MPS – Ministério da Previdência Social
MPT – Ministério Público do Trabalho
MTE – Ministério do Trabalho e Emprego
MTPA – Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
MUTT – Movimento Unificado dos Trabalhadores em Transportes
NCST – Nova Central Sindical de Trabalhadores
NTC – Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga
NTC & Logística – Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística
OTM – Operador de Transporte Multimodal
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PAS – Pesquisa Anual de Serviços
PATR – Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário
PBT – Peso Bruto Total
PBTC – Peso Bruto Total Combinado

PEA – População Economicamente Ativa
PIB – Produto Interno Bruto
PIS – Programa de Integração Social
PLC – Projeto de Lei da Câmara
PLR – Participação nos Lucros ou Resultados
PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PRF – Polícia Rodoviária Federal
PROCAMINHONEIRO – Programa de Financiamento a Caminhoneiros
PTS – Prêmio por Tempo de Serviço
RAIS – Relação Anual de Informações Sociais
RCF-DC – Seguro de Responsabilidade Civil Facultativo
RCTR-C – Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador
RENAVAM – Registro Nacional de Veículos Automotores
RNTRC – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
RTB – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Bens (BRASIL, Decreto n. 89.874/1984)
SENAT – Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SERPRO – Serviço Federal de Processamento de Dados
SEST – Serviço Social do Transporte
SETCARSO – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Sorocaba e Região
SETCERGS – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística do Estado do Rio Grande do Sul (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Rio Grande do Sul)
SETCESUL – Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga do Extremo Sul
SIDRA – Sistema IBGE de Recuperação Automática
SINCAVER – Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários
SINDETRAP – Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Piracicaba e Região
SINDICAM – Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens
SINDICAM/Santos – Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista
SINDIMERCOSUL – Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul
SINDIPONTA – Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Ponta Grossa
SINDISAMA – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística de Santa Maria
SINDPFUNDO – Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo
SINTROC – Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó
SITRACOVER – Sindicato dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região
SITRAN – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística de Chapecó
SITROPONTA – Sindicato dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa
STTRP – Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas
SUROC – Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
TA – Veículo Autônomo de Carga (BRASIL, Decreto n. 51.727/1963)

TAC – Transportador Autônomo de Cargas (BRASIL, Lei n. 11.442/2007)
TAG – Dispositivo de Identificação Eletrônica
TCA – Transportador Comercial Autônomo (BRASIL, Decreto n. 89.874/1984)
TCP – Transportador de Carga Própria (BRASIL, Decreto n. 89.874/1984);
Transportador Rodoviário de Carga Própria (BRASIL, Resolução n. 4.799/2015)
TJLP – Taxa de Juros de Longo Prazo
TRC – Transporte Rodoviário de Cargas
TRIC – Transporte Rodoviário Internacional de Cargas
TRRC – Transportador Rodoviário Remunerado de Carga
TRU – Taxa Rodoviária Única
TST – Tribunal Superior do Trabalho
UNICAM – União Nacional dos Caminhoneiros

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	25
1	O CAPITAL E O TRABALHO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS BRASILEIRO	61
1.1	TRABALHO, VALOR E O TRANSPORTE	61
1.2	ACUMULAÇÃO E PRODUTIVIDADE NOS EMPREENDIMENTOS ...	70
1.3	O PROCESSO DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS	80
1.4	INVESTIMENTOS, CAPITAL E O TRABALHO	90
1.5	O TEMPO E O ESPAÇO E A ACELERAÇÃO NO TRC	98
1.6	PECULIARIDADES DO TRABALHO E DOS SALÁRIOS DOS CAMINHONEIROS	108
1.7	FORMAÇÃO ECONÔMICA E POLÍTICA E OS TRABALHADORES ..	120
1.8	VARIÁVEIS INTERPRETATIVAS SOBRE OS CAMINHONEIROS: DO SÉCULO XX AO XXI	130
2	A COMPOSIÇÃO EMPRESARIAL ATRAVÉS DO PORTE, INSTRUMENTAL DE TRABALHO E TRABALHADORES	141
2.1	DIVERSIDADE EMPRESARIAL DO TRC: INDÍCIOS DE GRANDES EMPRESAS OU A TENDÊNCIA À CONCENTRAÇÃO/CENTRALIZAÇÃO	141
2.2	EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS NAS PESQUISAS DO IBGE DE 1979, 1984, 1989 E 1994: VARIÁVEIS DO TRABALHO E TRABALHADORES	150
2.3	EMPRESAS E TRABALHADORES: ESTIMATIVAS DA CONCENTRAÇÃO NO IBGE – PAS 1998 – 2018	160
2.4	GENERALIDADES E DIFERENÇAS ENTRE A PAS E O CEMPRE: ESTIMATIVAS ENTRE 2005 – 2018	171
2.5	O TRC EM TRÊS EMPREENDIMENTOS: ANTT – RNTRC 2010 – 2019	178
2.6	O TRC EM RELAÇÃO A FROTA DE VEÍCULOS: ANTT – RNTRC 2010 – 2019	184
2.7	VARIÁVEIS DO PORTE EMPRESARIAL E DOS MOTORISTAS EM ESTRATOS DE 2000 – 2018	193
2.8	CONSIDERAÇÕES SOBRE A CONCENTRAÇÃO/CENTRALIZAÇÃO OU A FORMAÇÃO DOS MONOPÓLIOS	204
3	A FORMAÇÃO EMPRESARIAL NO MERCADO E NO PROCESSO DE TRABALHO	213
3.1	O TRC NA ECONOMIA BRASILEIRA: INSERÇÃO NO MERCADO E DIVISÃO DO TRABALHO	213
3.2	O TRC: CONJUNTURA E ESTRUTURA E A CRISE	220
3.3	O TRC E O EQUILÍBRIO DESEQUILIBRADO OU A FALÁCIA LIBERAL	229
3.4	A FORMAÇÃO DOS SALÁRIOS E OS PREÇOS DA FORÇA DE TRABALHO: 1979 – 2019	239
3.5	PARTICIPAÇÃO DO TRABALHO NOS CUSTOS E RECEITAS: IBGE E AS EMPRESAS ENTRE 1979 – 2018	251
3.6	PARTICIPAÇÃO DO TRABALHO NOS CUSTOS DAS ETC ENTRE 1975 – 2017	257

3.7	ESTIMATIVAS DA COMPOSIÇÃO DO CAPITAL E DO TRABALHO EM 1979	266
3.8	COMPOSIÇÃO DO CAPITAL E DO TRABALHO: OS SALÁRIOS DE TRÊS EMPRESAS EM 2013 E 2015	273
3.9	A FORÇA PRODUTIVA DO TRABALHO: ELEVAÇÃO NO CONTRASTE DE ÉPOCA	284
3.10	CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRABALHO E A FORMAÇÃO DA LUCRATIVIDADE	292
4	AS HORAS TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS E A NORMATIZAÇÃO DAS JORNADAS	303
4.1	AS JORNADAS DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS: O TEMPO EM HORAS DA FORÇA DE TRABALHO	303
4.2	AS JORNADAS DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS: O REAL E AS ATRIBUIÇÕES	313
4.3	1999: PESQUISA COM 400 MOTORISTAS EMPREGADOS BRASILEIROS	324
4.4	2015: PESQUISA COM 337 MOTORISTAS EMPREGADOS BRASILEIROS	327
4.5	2018: PESQUISA COM 352 MOTORISTAS EMPREGADOS BRASILEIROS	332
4.6	OCORRÊNCIAS RECORRENTES DE 1979 AOS ANOS 2010: INSEGURANÇA E PERIGO	338
4.7	VARIÁVEIS DOS ACIDENTES DE TRABALHO: ESTRATOS DE 1979 ATÉ 2019	349
4.8	EXCLAMAÇÕES SOBRE A SAÚDE: INDÍCIOS DE 1979 E DOS ANOS 2000	363
4.9	O CAPITAL E O TRABALHO: NORMATIZAÇÃO E INVESTIMENTOS E LUTAS DE CLASSE	374
4.10	NORMATIZAÇÃO DO CAPITAL SOBRE O TRABALHO E LUTAS DE CLASSE	386
5	DISCIPLINAMENTO E MENOS AUTONOMIA DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS	399
5.1	SOFISTICADA ESTRUTURAÇÃO SUBORDINANDO MAIS O TRABALHO DOS MOTORISTAS NOS CAMINHÕES DESDE OS ANOS 1990	399
5.2	PADRÃO FABRIL TARDIO: MAIS CONTROLE E MENOS AUTONOMIA	407
5.3	NORMATIZAÇÃO INTERNA E O CONTROLE PATRONAL SOBRE OS TRABALHADORES	417
5.4	OITO SINDICATOS E INDETERMINAÇÕES DAS HORAS TRABALHO NOS ANOS 2000	428
5.5	AUTONOMIA NAS RELAÇÕES DE TRABALHO E CONTROLE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO ATRAVÉS DOS CONTRATOS FLEXÍVEIS	440
5.6	TREINAMENTO E QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL: TRABALHADORES MAIS PADRONIZADOS OU UM PERFIL FORMATADO	447
5.7	CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS: TRABALHO NÃO ASSALARIADO E MOTORISTAS SUBORDINADOS	457

5.8	A PARALISAÇÃO DE MAIO DE 2018: VARIÁVEIS DAS FONTES	463
5.9	CAMINHONEIROS EMPREGADOS: DISCIPLINADOS DO TRABALHO E DISPERSOS NA POLÍTICA SINDICAL	472
	CONCLUSÃO	479
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E FONTES CONSULTADAS	487
	APÊNDICES	543
	APÊNDICE A – OITO SINDICATOS E AS CATEGORIAS PROFISSIONAIS: PISOS SALARIAIS EM FUNÇÃO DO SALÁRIO MÍNIMO DO PAÍS, 1999 – 2019	545
	APÊNDICE B – CONTRATOS DE TRABALHO EM REGIME FORMAL E INFORMAL EM 460 CAMINHONEIROS EM 2012	585
	APÊNDICE C – ESTRATOS DE DIFERENTES ANOS: QUANTIDADE DE EMPRESAS E FROTA DE CAMINHÕES POR TIPO DE EMPREENDIMENTO NO BRASIL	587
	APÊNDICE D – O TRC NO IBGE – PAS 1998 – 2018	593
	APÊNDICE E – O TRC NO IBGE – CEMPRE: 2005 – 2018	599
	APÊNDICE F – ANTT – RNTRC 2010 – 2019: O TRC	603
	APÊNDICE G – TRC BRASILEIRO: SALÁRIOS DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO/CAMINHONEIROS ENTRE 1999 – 2018	607
	APÊNDICE H – CNT E O TRC BRASILEIRO: OCUPAÇÕES COM CARTEIRA DE TRABALHO ENTRE 2014 – 2019 E A RECEITA E VALOR ADICIONADO EM 2017	609

INTRODUÇÃO

O trabalho dos motoristas de caminhão, qualificados como os caminhoneiros empregados do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) Brasileiro, entre os anos 1970-2010, é o tema da presente tese, tendo as condições de trabalho e as relações de trabalho como referencial sobre sua formação histórica. No seu processo de trabalho estes trabalhadores estão contextualizados no desenvolvimento brasileiro através dos elementos qualitativos e quantitativos da composição empresarial, da força de trabalho, dos salários, das jornadas nas horas trabalho e da organização do trabalho na estruturação produtiva.

Esses caminhoneiros empregados estão situados nas relações de propriedade e na divisão do trabalho com a apreensão das peculiaridades do valor do trabalho e do assalariamento na estruturação das jornadas entre o trabalho necessário e o trabalho excedente e integrados ao processo global da produção capitalista.

Com estes referenciais, reafirma-se sobre a proletarização do trabalho, inovando, ao identificá-la nos caminhoneiros empregados do País¹. A narrativa segmenta os motoristas de caminhão no trabalho restrito ao espaço urbano, aproximando-os ao termo reconhecido como as rotas curtas, e caminhoneiros aos motoristas do transporte intermunicipal, regional, interestadual e/ou internacional enquanto rotas longas e/ou as viagens de longa distância. No entanto, mantém-se a compreensão de que motoristas de caminhão é expressão mais ampla que caminhoneiros, estando estes nela contida e, interpretando as fontes documentais, às vezes estando precisa esta segmentação. Quando não, generaliza-se a expressão motoristas (de caminhão/caminhoneiros), com mesma validade para se diferenciar os empregados dos motoristas autônomos.

A presente tese busca determinar quem são os caminhoneiros empregados, investigando as aproximações e as especializações que tornam a profissão não homogênea em relação as condições e as relações de trabalho em suas empresas empregadoras e em relação ao instrumental de trabalho expresso nos modelos dos

¹ No *Manifesto do Partido Comunista* de 1848, em Nota introduzida em 1888, as duas classes sociais fundamentais do capitalismo: “Por burguesia compreende-se a classe dos capitalistas modernos, proprietários dos meios de produção social, que empregam o trabalho assalariado. Por proletários compreende-se a classe dos trabalhadores assalariados modernos que, privados de meios de produção próprios, se veem obrigados a vender sua força de trabalho para poder existir” (MARX; ENGELS, s/d, p. 21).

caminhões, rotas de viagem e cargas transportadas. A precisão entre empregados e autônomos e entre motoristas de caminhão e caminhoneiros são contribuições que evitam ausências e atribuições que dificultam o conhecimento desses profissionais, pois, se abordados genericamente como motoristas, a narrativa anula e oculta peculiaridades da atividade profissional influente na produção bibliográfica em geral e historiográfica em específico.

A investigação assimila as elaborações desenvolvidas por Karl Marx (2005; 2006; 2008; 2017) em sua obra *O Capital*, considerando o funcionamento e a acumulação capitalista e o processo de trabalho, desenvolvendo-os na formação histórica do TRC Brasileiro e dos caminhoneiros empregados. O roteiro investigativo desenvolve correspondência entre as condições de trabalho e as relações de trabalho com, respectivamente, as forças produtivas e as relações de produção. As condições de trabalho estão determinadas nas horas trabalho em seu tempo e espaço das jornadas, nas questões técnicas, tecnológicas e no conhecimento e habilidades dos motoristas conjugadas ao instrumental de trabalho, aspectos internos às empresas empregadoras, e com a infraestrutura rodoviária e outros segmentos econômicos a partir das relações entre empresas na divisão do trabalho, aspectos externos aos motoristas e seus patrões². As relações de trabalho estão determinadas nos contratos de trabalho que distinguem motoristas e patrões, através dos vínculos empregatícios formais e informais segundo a Legislação, exclusivamente a Consolidação das Lei do Trabalho (CLT)³. Nesse roteiro, é necessário perceber a elaboração sobre o processo

² Marcio Pochmann (2003, p. 41-50), ao analisar as “normas jurídicas” da regulação do “mercado de trabalho”, segmenta em “direitos humanos”, “bem-estar social”, “base de remuneração” e “condições de trabalho”. Essas últimas, expressas na “higiene e segurança, equivalência de diplomas, descanso, tempo de trabalho”, aliadas as “desigualdades de ocupações” e “remunerações” e, em expansão nas últimas décadas do século XX, a “quantidade de pessoas desempregadas”, as “ocupações precárias” e a “heterogeneidade no trabalho”. Em contraste, “grandes empresas” e “mais enxutas e com melhores condições de trabalho”, diferenciando-se das “pequenas e microempresas” com “condições de trabalho e remuneração” em geral “precárias”. No contexto neoliberal, ocorrem as expansões das “negociações coletivas cada vez mais descentralizadas” e “realizadas ao nível da empresa”, podendo “provocar maior heterogeneidade tanto nas remunerações como nas condições e relações de trabalho”. Este processo se complementa na descrição e na apreensão do conteúdo: “as condições de trabalho na indústria, no comércio, entre as formas de trabalho intermitente, a questão do desemprego e o sistema de trabalho caseiro” (CARONE, 1984, p. 10).

³ “Por sistema de relações de trabalho entende-se um conjunto de normas (formais ou informais, gerais ou específicas) que registram o emprego assalariado, sendo definidos por atores coletivos ou individuais”. No Brasil, o parâmetro é o pós *Movimento de 1930* e a criação do “Sistema Corporativo de Relações de Trabalho”, a institucionalização dos “direitos trabalhistas”, o “código do trabalho” e a “estrutura sindical”, exemplarmente manifestos na CLT de 1943, havendo “dois conjuntos de fatores condicionantes das relações de trabalho”: “os condicionantes exógenos (...) representam a base sobre a qual se desenvolvem as relações entre capital e trabalho” sendo representados “pelo cenário político, pelo ambiente econômico, pelo comportamento da inflação e pelo desempenho do mercado de

de trabalho dos caminhoneiros empregados e as análises e sínteses que evidenciam sua condição proletária.

Os motoristas de caminhão/caminhoneiros brasileiros devem ser contextualizados. Autônomos e empregados não formam categoria profissional unitária porque possuem diferente posicionamento nas relações de propriedade e na divisão do trabalho. Sendo operários da indústria dos transportes, os caminhoneiros empregados são trabalhadores produtivos porque possuem suas jornadas segmentadas entre o trabalho necessário, seus salários, e o trabalho excedente, a mais-valia.

Esta tese reivindica interpretação marxista da formação histórica do TRC Brasileiro, exclusivamente sobre os caminhoneiros empregados, atestando como contemporâneo, por isto atual, o pensamento de Marx. Expressiva produção textual aborda o TRC num viés empresarial, como os estudos, o periódico e os anuários da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística) e da Confederação Nacional do Transporte (CNT), com seu periódico e os diversificados estudos e pesquisas produzidos pela entidade. Parcela expressiva dos estudos acadêmicos, tendo o foco nesses motoristas, tematizam questões notadamente na área da Saúde, e em menor quantia na Psicologia, justificando abordagem como a desenvolvida no oitavo subtítulo do capítulo quarto a seguir. Muitos estudos são oriundos das áreas da Engenharia, da produção e dos transportes, das Ciências Econômicas, da Administração e das Ciências Contábeis e têm abordado os custos e preços nas relações de mercado, justificando tematizações dos primeiros subtítulos do capítulo terceiro.

Temática que tem suscitado atenção é sobre questões da segurança e dos acidentes de trabalho pela expressividade das ocorrências nesses profissionais, estando abordadas nos subtítulos sexto e sétimo do capítulo quarto, e, desde o contexto da regulamentação profissional, através da Lei n. 12.619/2012, notadamente na área do Direito, e mobilizando a Confederação Nacional do Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT)⁴ e sindicatos, atenção maior tem sido dada aos

trabalho”. Os “condicionamentos endógenos”: “atores” e “instituições que dão substância ao relacionamento capital/trabalho, como: o poder público; a conduta empresarial e a organização sindical” (POCHMANN, 2001, p. 147-157; 172).

⁴ Foi fundada em 08/09/1952, sendo reconhecida oficialmente em 27/02/1953, possuindo sede em Brasília no Distrito Federal. Possui 13 federações filiadas e agrega 313 sindicatos, sendo representativa das categorias de “trabalhadores responsáveis pelo transporte de cargas, passageiros e logística” (CNTTT, 2017a).

profissionais e seu trabalho, temática abordada na primeira metade do capítulo quarto. Assimilando essas abordagens e enfatizando diferenciação entre empregados e autônomos, estão preenchidas lacunas através da investigação do desenvolvimento histórico dos caminhoneiros empregados, conferindo originalidade ao estudá-los a partir do processo de assalariamento da sua força de trabalho.

Referencial central é o pensamento de Marx, considerando a indissociável contribuição de Friedrich Engels e da tradição marxista, sendo *O Capital* a referência para elaborar sobre a situação contemporânea brasileira, que é onde se desenvolve o TRC e a profissão dos caminhoneiros empregados, estando este referencial no capítulo primeiro. A contemporaneidade como atualidade vincula-se ao que Vladimir I. Lenine (1986), em *O imperialismo, fase superior do capitalismo*, desenvolveu sobre o capital financeiro e a concentração em grandes empresas, que em muitas situações estruturam-se como o capital estrangeiro/internacional, e a centralização resultante das fusões empresariais que, por vezes, tem atuado em diferentes ramos da economia. O atual modo de produção capitalista no Brasil coaduna-se com o imperialismo conjugado ao colonialismo, compreendido o mercado mundial, as relações internacionais, a divisão internacional do trabalho e a inserção do País⁵.

No TRC as grandes empresas mantêm as pequenas empresas numa condição de subordinação, na economia de mercado, no desenvolvimento técnico e tecnológico, na estruturação produtiva e na organização do trabalho, este grande capital fraciona-se das rudimentares/tradicionais empresas de pequeno porte que se mantiveram apenas no serviço dos deslocamentos das cargas. Este grande capital, sofisticadas empresas e operadores logísticos, aproxima-se da “combinação” como “reunião numa só empresa de diferentes ramos da indústria, que ou representam fases sucessivas da elaboração de uma matéria-prima (...) ou desempenham um papel auxiliar uns em relação aos outros”. Essas empresas são o capital mais produtivo que propiciam lucros mais estáveis, eliminam estágios de comércio e da divisão do trabalho e elevam o aperfeiçoamento técnico/tecnológico expandindo as

⁵ Em esquema didático, por isto generalizante, os “cinco traços fundamentais” do imperialismo conferindo contemporaneidade: “1) a concentração da produção e do capital levada a um grau tão elevado de desenvolvimento que criou os monopólios, os quais desempenham um papel decisivo na vida econômica; 2) a fusão do capital bancário com o capital industrial e a criação, baseada nesse ‘capital financeiro’, da oligarquia financeira; 3) a exportação de capitais, diferentemente da exportação de mercadorias, adquire uma importância particularmente grande; 4) a formação de associações internacionais monopolistas de capitalistas, que partilham o mundo entre si, e 5) o termo da partilha territorial do mundo entre as potências capitalistas mais importantes” (LENINE, 1986, p. 641-642).

capacidades de competição diante das empresas *não combinadas*. Como decorrência, o surgimento de novas empresas requer elevado investimento e magnitude de capital que aprofunda a concentração/centralização e forma monopólios, condição reforçada pela atuação empresarial nas participações acionistas, filiais, representações, sociedades ou sucursais e representatividade nas entidades associativas e sindicais, e, no “mercado mundial”, às “esferas de influência” e as partilhas (LENINE, 1986, p. 588; 625-628)⁶. Esse referencial, o moderno e o sofisticado das relações empresariais, nas particularidades do TRC, estão nos capítulos segundo e terceiro.

Domenico Losurdo (2017) também é referencial teórico, especificamente na abordagem sobre a economia e a concorrência de mercado contidas no capítulo terceiro. Abordando o Reino Unido e a Inglaterra, exemplares da tradição liberal, Losurdo contextualiza o “genocídio” secular contra os irlandeses e, sobre os anos 1910, os “insurgentes” repreendidos com violência por “grupos paramilitares”, inclusive, presos em “campos de concentração”, situações que interagiram com ações institucionais, guerras, massacres e a fome secular impostos aos indianos e a não aceitação da sua formação como país autônomo na década de 1940. No século XIX, as “restrições censitárias do sufrágio e o papel exercido pela Câmara dos Lordes, monopolizada pela aristocracia” (LOSURDO, 2017, p. 57; 65; 195; 258-259), e entre

o final do século XIX e o início do século XX, a expansão do sufrágio na Europa acontece paralelamente ao processo de colonização e à imposição das relações de trabalho servil ou semisservil às populações subjugadas. O Estado de direito na metrópole se enreda estreitamente com a violência e o arbítrio da burocracia e da polícia, e com o estado de exceção nas colônias (LOSURDO, 2017, p. 328).

O pensamento liberal é narrado como sinônimo de igualdade jurídica e de liberdades, porém, no caso inglês, em suas relações internas e em relação às áreas coloniais, essas práticas não ocorreram. Perspectiva similar houve nos Estados Unidos, país que desde o século XIX é exemplar da democracia liberal, sendo que até os anos 1860 foi mantido o “instituto da escravatura” e, extinguindo-o, até os anos 1960-1970 mantida a desigualdade de “direitos políticos” e “direitos civis”, expressando-se na “segregação racial” e na “justiça monopolizada pelos brancos”.

⁶ Imperialismo e o moderno no historiador Nelson Werneck Sodré (1987, p. 90; 97): “É preciso ter sempre presente o conceito, fundamental para a compreensão da História contemporânea, de imperialismo”, e, a “modernidade consiste na consonância com o tempo, é sinônimo de atualidade”.

Inclusive, a democracia liberal no século XIX representou, também, a expansão territorial que, militarmente, se apossou de territórios do México e justificou os massacres e o “genocídio” das populações nativas indígenas, além de fomentar e apoiar regimes ditatoriais em vários países da América Latina na segunda metade do século XX (LOSURDO, 2017, p. 23; 65-66; 212) e o golpe de Estado na Bolívia em 2019. O liberalismo tem sido uma construção narrativa desvinculada da realidade histórica e ideologia não condizente com a formação social e histórica⁷. Essa ideia de desvinculação é desenvolvida em relação à estruturação econômica empresarial e as jornadas de trabalho dos caminhoneiros empregados que estão problematizadas como o real, o narrado, o legislado e o atribuído nos primeiros subtítulos do capítulo terceiro e nos capítulos quarto e quinto.

Sobre a historiografia do trabalho, referência em Sidney Chalhoub e Fernando Teixeira da Silva (2009, p. 14-15) no artigo com balanço crítico da produção sobre a “história dos trabalhadores no Brasil” no qual problematizam os “paradigmas de interpretação” tematizando o “paradigma da ausência” e o “paradigma da agência”, considerando as novas produções, muitas revisoras das “interpretações clássicas”, sugestivas de “novos caminhos de investigação”. A seguir, a compilação expõe o vocabulário que manifesta conteúdo historiográfico, sem, no entanto, detalhar autorias e obras e considerando as épocas de publicação e as eventuais revisões e reinterpretações, apenas demonstrando enfoques, tendências e temáticas generalizantes da historiografia brasileira sobre os trabalhadores⁸.

Sobre o Brasil e sua formação social até o século XIX, particularmente sobre os trabalhadores escravizados, recorrência foi a “visão do escravo como um ser coisificado” e passivo que em época do abolicionismo havia “delegado” a outros as lutas favoráveis à libertação, enfatizando ideias de doação e concessão, dado serem

⁷ “Longe de ser o lugar onde todos os indivíduos se encontram livremente como vendedores e compradores de mercadorias, por séculos, o mercado liberal foi o lugar da exclusão, da desumanização. (...) em nome do mercado, coalizões operárias foram reprimidas e direitos econômicos e sociais foram ignorados e negados, com a conseqüente mercantilização de aspectos essenciais da personalidade e dignidade humana (a saúde, a instrução etc.)” (LOSURDO, 2017, p. 293).

⁸ Acerca da “produção historiográfica sobre a classe operária no Brasil”, Claudio Henrique de Moraes Batalha (2010, p. 145-152) registra deste “campo de estudos” as “tendências de interpretação” produzindo segmentações: atravessando as décadas, a “produção militante” e os “escritos historiográficos” dos “não-acadêmicos”; década de 1960, a expansão dos “estudos acadêmicos” considerados “sínteses sociológicas”; década de 1970, na “história acadêmica”, diferenciando-se das áreas da sociologia e ciência política, a contribuição dos “brasilianistas”, “trabalhos desenvolvidos pelos acadêmicos americanos especializados no Brasil” e; desde os anos 1970, a produção de historiadores brasileiros resultante de pesquisas em universidades deste País.

“incapacitados”. Narrativas assim produziram a “desqualificação radical dos escravos como sujeitos possíveis de sua própria história”, ausentes como agentes e sujeitos. Variáveis em parcelas da historiografia, construindo “mitos” não condizentes com a realidade, por isto, “ideologia” e não História. Sobre o operariado, considerando as últimas décadas do século XIX e o século XX, como “sujeito subordinado”, “vítima”, “vetor de sustentação” e “peça de manobra” no contexto social, a “classe operária” como “subordinada à determinação estrutural das condições de industrialização”, sendo assim, ideias sobre falta de “protagonismo”, “capacidade de intervenção” e em condições de “atrofia e passividade” (CHALHOUB; SILVA, 2009, p. 16-30). A partir dessa discussão, a assimilação crítica que narra os caminhoneiros empregados como sujeitos do seu processo de trabalho como produtores, pois, como operários no mercado de trabalho, têm estado sob o comando empresarial, inclusive, exercendo, como exposto nos capítulos a seguir, alguma autonomia rotineira nas condições de controle do próprio trabalho e a dicotomia de lhes ser imposto maior disciplinamento.

Chalhoub e Silva (2009, p. 22-42), mostrando as inovações da produção historiográfica, como contraste, registram abordagens da “classe operária” como “sujeito político”, valorizando as “experiências” que expressam a agência e a autonomia, através de iniciativas, participação, conhecimentos e produção de significados, podendo, relativo a “ordenação jurídica” do pós 1930, associada a Justiça do Trabalho, manifestar “diferentes interpretações ou apropriações de textos legais”, “estratégias de atuação” e “práticas de resistência”. Nessas abordagens, não unicamente o “movimento operário organizado” e promovendo o “alargamento de horizontes conceituais”, focando “agrupamentos profissionais”, “composição da força de trabalho”, “processo de trabalho”, “formas de organização”, “movimentos específicos”, “discursos e ações”, “negociação”, “alianças e disputas”, articulação de “exigências”, “condições de vida”, “fluxos migratórios”, “mulheres trabalhadoras”, “gênero” e “raça”, “lazer” e “quotidiano”, inclusive, incorporando as diversas regiões do País, sem limita aos maiores centros fabris. Concomitante, tem-se a “ampliação do campo documental, com a utilização de processos judiciais, imprensa operária, correspondências diplomáticas, fontes policiais, depoimentos orais, ao lado da publicação de documentos e da criação de centros de documentação”.

Silvia Regina Ferraz Petersen (2009, p. 261-268), num balanço historiográfico objetivando listar a “produção historiográfica” sobre a “história operária e o trabalho urbano” do Brasil, valoriza a “bibliografia” e as “memórias ou histórias escritas por

militantes”. Registra, como “temática” comum, em geral, o “trabalho livre urbano”, os “trabalhadores, classe e movimento operário, migrações do meio rural para o trabalho urbano, transição do trabalho escravo para o livre, comércio e serviços”, incluindo, “o processo de industrialização, origens da classe e do movimento operário, condições de vida e trabalho, greves, associações operárias, relações com o Estado e com a burguesia”⁹.

A seguir, nos cinco capítulos, nas expressões indícios e estimativas, estratos e amostragem, determinações e indeterminações, precisão e imprecisão, realidade, legislado e atribuído, ausências e recorrências, agentes, sujeitos e passivos, autonomia e disciplinamento, está, como recursos didáticos, a assimilação da crítica historiográfica, interpretando a diversificada fonte documental que na primeira metade dos cinco capítulos corresponde mais à economia e na segunda metade à política, intercaladas com a cultura do trabalho, retirando do oculto os motoristas de caminhões e exclusivamente os caminhoneiros empregados. Esta é uma contribuição historiográfica desta tese: determiná-los como sujeitos trabalhadores, às vezes politicamente passivos, no seu processo de trabalho. Os caminhoneiros empregados integram a classe social dos trabalhadores assalariados, clássica interpretação marxista. No Livro I de *O Capital*, capítulo quatro, intitulado “Como o dinheiro se transforma em capital”, pode-se perceber este processo:

a força de trabalho só pode aparecer como mercadoria no mercado enquanto for e por ser oferecida ou vendida como mercadoria pelo seu próprio possuidor, pela pessoa da qual ela é a força de trabalho. A fim de que seu possuidor a venda como mercadoria, é mister que ele possa dispor dela, que seja proprietário livre de sua capacidade de trabalho, de sua pessoa. Ele e o possuidor do dinheiro encontram-se no mercado e entram em relação um com outro como possuidores de mercadoria, dotados de igual condição,

⁹ Às vezes, novas publicações são formas modificadas de conteúdos já abordados. Edgard Carone (1984), fazendo uso de periódicos e de bibliografia, produziu “antologia” intitulada *Movimento operário no Brasil (1877-1944)*, primeira edição de 1979, complementada com outros dois volumes abrangendo até 1984. Significativa é a sua estruturação, cujo pioneirismo contrasta com produções posteriores de outras autorias, estando o livro organizado em duas partes: “A condição humana”, compreendendo subdivisões sobre a “dignidade operária”, “casa operária”, “educação”, “trabalho na fábrica”, “vida no sindicato”, “prática da greve”, “expulsão do estrangeiro”, “protesto”, “solidariedade”, “divisão operária”, “participação política”, “observação política” e “Movimento operário e governo”. A segunda parte, “Organização e ideologia”, contendo subdivisões: “socialismos reformistas”, “centros e partidos reformistas”, “anarquismo” e o “ideal comum”, considerando que, sobre os comunistas, Carone reuniu documentação em outras obras. Também influente na produção brasileira, Eric Hobsbawm (2005, p. 20-21), reconhecido historiador que, em 1974, registrou “perspectivas dos historiadores do movimento operário”. Para o historiador, “eles estão cada vez mais preocupados com as bases tanto quanto com os líderes, tanto com os não-sindicalizados, quanto com os sindicalizados, com o ‘trabalhador conservador’ tanto quanto com o radical ou revolucionário – em resumo, mais com a classe, do que com o movimento ou com o partido”.

diferenciando-se apenas por um ser o vendedor e outro o comprador, sendo ambos, juridicamente, pessoa iguais. A continuidade dessa relação exige que o possuidor da força de trabalho venda-a sempre por tempo determinado, pois, se a vender de uma vez por todas, vender-se-á a si mesmo, transformar-se-á de homem livre em escravo, de um vendedor de mercadoria em mercadoria. (...).

Quem quiser vender mercadoria que não seja sua força de trabalho tem de possuir meios de produção, tais como matérias-primas, instrumentos de produção etc. (...).

Para transformar dinheiro em capital, tem o possuidor do dinheiro de encontrar o trabalhador livre no mercado de mercadorias, livre nos dois sentidos, o de dispor, como pessoa livre, de sua força de trabalho como sua mercadoria, e o de estar livre, inteiramente despojado de todas as coisas necessárias à materialização de sua força de trabalho, não tendo, além desta, outra mercadoria para vender (MARX, 2006, p, 198-199)¹⁰.

Sobre a liberdade, Capítulo V, “Processo de trabalho e processo de produzir mais-valia”:

O trabalhador trabalha sob o controle do capitalista, a quem pertence seu trabalho. O capitalista cuida em que o trabalho se realize de maneira apropriada e em que se apliquem adequadamente os meios de produção, não se desperdiçando matéria-prima e poupando-se o instrumental de trabalho (...).

o produto é propriedade do capitalista, não do produtor imediato, o trabalhador. O capitalista paga (...) o valor diário da força de trabalho. Sua utilização (...) pertence-lhe durante o dia. Ao comprador pertence o uso da mercadoria, e o possuidor da força de trabalho apenas cede realmente o valor-de-uso que vendeu, ao ceder seu trabalho. Ao penetrar o trabalhador na oficina do capitalista, pertence a este o valor-de-uso de sua força de trabalho, sua utilização, o trabalho (MARX, 2006, p, 219).

No capítulo XVII, “Transformação do valor ou do preço da força de trabalho em salário”: “O que o possuidor de dinheiro encontra no mercado não é o trabalho, mas o trabalhador. O que este vende é sua força de trabalho. Ao começar realmente seu trabalho, já deixa este de pertencer-lhe (...)” (MARX, 2008, p. 617). Dessas citações, no capítulo cinco, a seguir, os usos de autonomia dos caminhoneiros e não de liberdade, pois, liberdade é condição variável entre capitalistas e trabalhadores.

A presente tese acadêmica é tradicional ao manter o foco no local de trabalho, compreender os trabalhadores na estrutura econômica do País condicionada na divisão internacional do trabalho e por investigar a condição proletária desses caminhoneiros empregados.

¹⁰ Palavras iniciais do capítulo: “A circulação das mercadorias é o ponto de partida do capital. A produção de mercadorias e o comércio, forma desenvolvida da circulação de mercadorias, constituem as condições históricas que dão origem ao capital. O comércio e o mercado mundiais inauguram no século XVI a moderna história do capital” (MARX, 2006, p. 177).

Nos capítulos a seguir, há mescla entre fontes bibliográficas e primárias, Legislação, periódicos e notícias dos sindicatos, entre a História e a memória, valorizando diversificadas fontes documentais, como referenciais de autoria institucional, como do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócioeconômicos (DIEESE), do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA), de institutos educacionais exclusivos do TRC e outras instituições do Estado brasileiro através de agências, departamentos e ministérios¹¹. Expressiva pesquisa foi realizada através dos recursos de acesso e coleta disponibilizados pela Internet, através de teses, dissertações, trabalhos de conclusão de curso, artigos acadêmicos e periódicos com edições eletrônicas, sendo identificados e analisados nas consultas em repositórios das universidades e através de outras buscas, muitas dessas obras tornadas objeto de análise¹². Através da Internet foram coletadas as fontes de autoria do IBGE, sendo selecionadas as pesquisas sobre as *empresas do transporte rodoviário*, considerando que estavam disponibilizadas no portal séries anuais de 1968 (FIBGE, 1974) até 1996, ano que foi encerrada a série exclusiva do transporte rodoviário, e que a partir de 1998 este modal do transporte passou a estar contido como uma das segmentações da Pesquisa Anual de Serviços (PAS). Das *empresas do transporte rodoviário* foi feita seleção quinquenal entre 1979-1994, analisadas e interpretadas no capítulo segundo, com extração de conteúdo unicamente da composição empresarial do TRC. Nesse capítulo, a seleção anual pertinente a composição empresarial na PAS entre 1998-2018, assim como do IBGE as *Estatísticas do Cadastro Central de Empresas* (CEMPRE) entre 2005-2018. Ainda no capítulo segundo, através da Internet, há

¹¹ José D'Assunção Barros (2004, p. 134), a historiografia tem ampliado “seu conceito de fonte histórica para um mundo não-textual de possibilidades” e ampliado os “tipos de documentação escrita”. “Não mais apenas as fontes institucionais e diplomáticas ou as crônicas oficiais (...). Se antes os textos eram quase que exclusivamente utilizados como ‘testemunhos’ de onde os historiadores do século XIX procuravam extrair informações mais ou menos diretas (...), hoje as fontes textuais são também utilizadas como ‘discursos’ a serem decifrados em si mesmos. (...) A fonte histórica é aquilo que coloca o historiador diretamente em contato com o seu problema”.

¹² Apreendendo os necessários “critérios e referências”, onde pesquisar, quais portais e mecanismos de busca e banco de dados acessar (TAVARES, 2012, p. 305-306). O portal do IBGE tem disponibilizado volumoso referencial, fontes produzidas ao longo das décadas estão digitalizadas, sendo imprescindível conhecimento do conteúdo e estruturação do produzido pelo IBGE para se chegar ao acesso as fontes desejadas. Ou, o portal da CNT tem disponibilizado inúmeros estudos/pesquisas pertinentes ao TRC, no entanto, nas reestruturações do portal algumas fontes têm permanecido temporariamente disponíveis. Inclusive, as alterações na estrutura do Estado brasileiro enquanto hierarquias entre ministérios e secretárias provocam mudanças nos referenciais autorais e no acessar a documentação, considerando a manutenção ou não da disponibilidade nos portais que frequentemente têm sido reestruturados.

consultas e seleção extraída da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sobre o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) entre 2010-2019, demonstrando a estrutura empresarial através dos registros jurídicos, inclusive, da ANTT, referencial em legislação mencionada ao longo dos capítulos¹³.

Dessas fontes, IBGE e ANTT, a produção de três apêndices que registram seus métodos, considerando esses e os outros cinco apêndices estruturados como recurso para apreensão de informações, conteúdo e problematizações referentes ao TRC e aos motoristas empregados. Inclusive, recurso, as setenta e cinco tabelas distribuídas pelo segundo, terceiro e quarto capítulos, estruturadas para melhor expor a reprodução de evidências do processo de trabalho, às vezes convertendo números absolutos em percentagens, considerando também as tabelas dos apêndices que registram a nomenclatura profissional atribuída aos motoristas de caminhão/caminhoneiros, a variação dos pisos salariais/salários normativos em função do salário mínimo do País, a composição empresarial e alguma quantificação acerca dos contratos de trabalho entre os vínculos formais e informais.

Através da Internet foram consultadas algumas entidades sindicais, a CNT, a NTC & Logística e a CNTTT. Da CNT, considerando ser entidade produtora de inúmeros estudos e pesquisas ao longo das décadas, sendo importante instituição autoral para o estudo do TRC, são citadas várias obras ao longo dos capítulos contendo questões econômicas, dados informativos sobre rodovias e transporte, sobre acidentes do trabalho e as pesquisas referentes a 1999, 2015 e 2018 registradoras de generalidades indiciadoras do perfil profissional no País enquanto horas trabalho das jornadas, analisadas no terceiro, quarto e quinto subtítulos do capítulo quatro. Referente a NTC & Logística, entidade com expressiva produção documental disponibilizada na Internet, foram submetidas como fontes o *Manual de Cálculo de Custos* e o conteúdo de diversas autorias dos anuários das décadas de 2000-2010. Da CNTTT, estudo sobre a Lei n. 13.103/2015 e as notícias e materiais informativos que acompanharam as ações sindicais no contexto da edição da Lei n.

¹³ Do IBGE e do RNTRC a apreensão sobre estimativas do porte empresarial mantendo correspondência com quantitativos de caminhoneiros empregados com os modelos de caminhões. Importantes fontes sobre o TRC e seus trabalhadores que rendem outros estudos específicos devido ao volume publicado são a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE e, com vinculação por décadas ao Ministério do Trabalho, o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). Inclusive, pelo volume publicado, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), primordiais fontes referentes a até os anos 1990.

12.619/2012. A seleção de oito sindicatos dos motoristas empregados, quatro do estado do Rio Grande do Sul, um de Santa Catarina, um do Paraná e dois de São Paulo, selecionados através da Internet, além das notícias e informativos, o referencial em nove convenções coletivas de trabalho¹⁴ de 1999-2019 que, além de avaliadas ao longo dos capítulos, formam o Apêndice A estruturado com tabelas anuais com dois registros, as categorias profissionais e os pisos salariais/salários normativos. Inclusive, através da Internet, há análises de entidades associativas dos motoristas autônomos e outras entidades paralelas à estrutura sindical brasileira.

Sobre o TRC Brasileiro são inúmeros os periódicos existentes ao longo das décadas, alguns vigentes por vários anos e outros com período menor, alguns possíveis de serem consultados através da Internet, variando por periódico em ser apenas edições eletrônicas e/ou estar disponibilizada versão digital das edições impressas. Inúmeras edições de periódicos citados ao longo dos capítulos são integrantes do acervo pessoal do autor desta tese, havendo maior presença de *O Carreiro* entre 1975-2019, considerando que possui circulação mensal desde 1970, sendo, desde 2006, disponibilizados em versões digitais em seu portal de Internet.

Na Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) pesquisou-se na Biblioteca Central onde há acervo parcial do periódico *Brasil Transportes* entre 1985-1993, publicação da NTC & Logística, e na Biblioteca do Centro de Tecnologia no acervo parcial do periódico da CNT, *Revista CNT*, entre 1995-2012.

Foi pesquisado no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria (AHMSM), unicamente edições do jornal *Correio do Povo* de 1979, sendo fonte discutida no sétimo subtítulo do terceiro capítulo. Pesquisa no município de Santo Ângelo, no Arquivo Histórico Augusto César Pereira dos Santos, em jornais regionais de 1979, mesmo que não citados, permitiram acumular informações sobre mobilizações e paralisações do trabalho dos motoristas, na mesma perspectiva, através da Internet, foram consultadas edições digitalizadas do jornal *A República*, edições de 1979, periódico com circulação no estado de São Paulo. Sobre o município de Pelotas, resultado de pesquisas do Mestrado na Universidade Federal de Pelotas (UFPEL),

¹⁴ CLT, em seu artigo 611: “Convenção Coletiva de Trabalho é o acordo de caráter normativo, pelo qual dois ou mais Sindicatos representativos de categorias econômicas e profissionais estipulam condições de trabalho aplicáveis, no âmbito das respectivas representações, às relações individuais do trabalho. (...) É facultativo aos Sindicatos (...) celebrar Acordos Coletivos com uma ou mais empresas da correspondente categoria econômica, que estipulem condições de trabalho, aplicáveis no âmbito da empresa ou das empresas acordantes às respectivas relações de trabalho” (CLT, 2016, p. 119).

informações sobre o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas (STTRP), coletadas em sua sede e no Núcleo de Documentação Histórica (NDH) da Universidade¹⁵.

A memória, baseada na experiência, enquanto trajetória de vida, é recurso que, com as demais fontes, registra evidências da História, havendo, pelo autor desta tese, o convívio familiar e as lembranças desde a década de 1980 sobre o TRC: o pai, o Senhor Pedro Protasio Kapron, após ter trabalhado como motorista de táxi e de ônibus, entre 1975-2005 laborou como caminhoneiro empregado, aposentando-se, sem, por tantas vezes, parar de trabalhar como caminhoneiro; um dos irmãos, Márcio Cristiano Kapron, caminhoneiro empregado entre 1997-2002, considerando que neste período intercalou com exercício de outra atividade profissional e antes dele aprendeu com os ensinamentos do pai, depois, trocando de profissão, em 2015 adquiriu, através de financiamento, um caminhão carreta, composição cavalo mecânico mais o semirreboque de seis eixos, tendo mantido um caminhoneiro empregado no caminhão até 2021; outro irmão, Sérgio Roberto Kapron, economista e professor, participe ao longo dos anos de conversações sobre a temática com este autor e; a mãe, a Senhora Julia Jurach Kapron, professora como profissão, a responsável pela família durante as ausências do marido, inclusive, como em tantas outras famílias com caminhoneiros, o ambiente familiar estruturando-se em receber o caminhoneiro nos curtos momentos de intervalo das viagens, nas tarefas associadas as roupas e demais apetrechos de viagem ou na manutenção da *caixa de comida* do caminhão sempre abastecida. Ressalta-se o conhecimento, os diálogos e as problematizações mantidas ao longo dos anos sobre a profissão, os caminhões, as oficinas, as cargas e as viagens, considerando peculiar na família o retorno do pai e a reunião em que se ouvia os relatos e causos e as conversas sobre as jornadas/viagens.

¹⁵ Sobre os trabalhadores, há “duas vertentes da imprensa periódica”: a “imprensa comercial” com “tendência predominante” de defesa do “*status quo*” e “conjunturalmente” podendo “defender algumas reivindicações dos trabalhadores, abrindo espaço em suas páginas à veiculação de notícias do mundo do trabalho” havendo o “discurso do grupo editor” e; os “jornais operários” pretendendo “dar voz aos companheiros” sem “cair na ilusão de que os editores eram seus ‘fiéis porta-vozes’” e sem “confundir os militantes com o conjunto da classe”. “Quando os acontecimentos ganham as páginas dos periódicos (...), em geral o próprio jornal busca os antecedentes do fato e apesar do princípio de isenção que deve reger sua linguagem, emite comentários e expressa sentimentos” (PETERSEN, 2010, p. 123-125). Revistas, anuários e jornal são citados nos capítulos, o periódico *O Carreteiro* manteve seção que publicava cartas de motoristas, estando a seguir, reproduzidos trechos de algumas delas, dando voz aos motoristas. A “imprensa periódica seleciona, ordena, estrutura e narra, de uma determinada forma, aquilo que se elegera como digno de chegar até o público” e a “ênfase em certos ‘temas’, a ‘linguagem’ e a ‘natureza do conteúdo’ tampouco se dissociam do ‘público que o jornal ou revista pretende atingir’” (LUCA, 2010, p. 139-140).

Nesse contexto, o autor desta tese, nas férias escolares e depois universitárias, partilhou viagens com o pai, partindo de Santo Ângelo, no estado do Rio Grande do Sul, para diversas cidades de São Paulo e Minas Gerais, conhecendo também localidades de Santa Catarina e do Paraná, sendo companheiro das atividades de condução, das refeições, do descanso/repouso, carregamentos e descarregamentos, estando em diferentes empresas, fábricas, no Porto de Paranaguá no estado do Paraná e na região de Uruguaiana e Itaqui no Rio Grande do Sul no descarregamento de cargas que ainda prosseguiriam para além da fronteira, além do carregamento nos engenhos de arroz. Também foi companheiro de viagem, através da fronteira em Uruguaiana, adentrando na Argentina, tendo como destino Santiago no Chile, com novo carregamento na região de Mendoza, na Argentina, e prosseguindo, através de Foz do Iguaçu no Paraná, até o Rio de Janeiro para descarga, com retorno ao Paraná para novo carregamento, iniciando novo roteiro que o caminhoneiro novamente se dirigia até o Chile, sendo que o carona encerrou sua viagem em Santo Ângelo. Dessas descrições, considerando que o Senhor Pedro tinha a cidade de Santo Ângelo como localidade de passagem nessas rotas, destacam-se elementos das jornadas de trabalho e do convívio familiar.

Essa descrição, enfatizando a trajetória de vida e a produção de relatos de experiência, possui também como referência a dissertação de Mestrado, *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas* (KAPRON, 2012), que aborda a formação profissional dos autônomos e dos empregados. O referencial familiar, as memórias e lembranças, manifestam-se em vários momentos, como no capítulo primeiro, considerando ter sido realizada uma entrevista com o Senhor Pedro para valorizar suas experiências e conhecimentos (ENTREVISTA, 15/02/2019), no capítulo terceiro, subtítulo quarto, e no capítulo quarto, nos primeiro e sexto subtítulos que, com demais evidências, explicam aspectos dos caminhoneiros empregados.

Outra perspectiva, segundo Maria Menendes Motta (2012, p. 34; 25-26): “o ponto zero da constituição de um tema pelo historiador do tempo presente se confunde com a trajetória intelectual do pesquisador, ou seja, ele vive e escreve sobre o seu tempo”. Assim, “quando falamos de memória, devemos levar em conta que ela constrói uma linha reta com o passado, alimentando-se de lembranças vagas, contraditórias e sem nenhuma crítica às fontes que, em tese, embasariam essa mesma memória”. As “memórias são fontes históricas” que “ajudam a identificar o que

tem sido lembrado, recordado por um ou vários grupos sociais. É possível identificar a permanência de uma determinada leitura sobre o acontecimento, as contradições e visões distintas, os elos que ligam certos grupos e afastam outros”. As memórias, como “fontes históricas”, necessitam de “análise crítica”, considerando-as “fenômenos históricos” associados a “história social da recordação”¹⁶.

Complementando, considerando os relatos de experiência conjugados com evidências de outras fontes, “é inevitável fazer comparações entre o passado e o presente”, o conhecimento do atual resulta do passado histórico explicado. “Os historiadores são o banco de memória da experiência. Teoricamente, o passado – todo o passado, toda e qualquer coisa que aconteceu até hoje – constitui a história”. Considerando não ser necessário fragmentar a produção histórica, “não existe uma coisa do tipo história econômica, social, antropológica, ou história psicanalítica: existe apenas história” (HOBBSAWM, 2007, p. 36-37; 78). Ou seja:

A história (...) não pode decidir excluir ‘nenhum’ aspecto da história humana ‘a priori’, embora optando, de tempo em tempos, por se concentrar em alguns e negligenciar outros. Com base na conveniência ou necessidade técnica, os historiadores tenderão a se especializar (HOBBSAWM, 2007, p. 122).

Com estas considerações, nos capítulos a seguir, a formação histórica está evidenciada com fontes que atestam o rigor científico. Sem categorizar, a elaboração demonstra a totalidade das relações sociais no tema desenvolvido, avaliando as condições da proletarianização do trabalho dos caminhoneiros empregados.

Sobre o Brasil, referência em Sodré, autor de inúmeras obras sobre este País. Da obra *Formação histórica do Brasil*, editada em primeira edição em 1962, alguns aspectos à historiografia: primeiro, a “coexistência”, pois, desde o século XVI, onde se constituiu a “sociedade brasileira”, a “vigência” de diferentes “regimes de produção”, a “coexistência ao longo do tempo e ainda hoje”, a “contemporaneidade do não

¹⁶ Aproximando “campo” e “abordagem”, Barros (2004, p. 145-146) descreve fragmentações: “a ‘História Imediata’ é um campo historiográfico muito específico, às vezes próximo do jornalismo. Ocorre quando um historiador se propõe a produzir um trabalho historiográfico que se relaciona a um objeto no qual, de alguma maneira, ele mesmo se insere. O historiador (...) é não apenas um analista de discurso dos outros, mas um produtor de testemunhos dele mesmo; é não apenas um sujeito que examina os atores sociais do passado (...). a História Imediata não deve ser confundida com a História do Tempo Presente, que se refere a um recorte contemporâneo em relação ao historiador, mas prescinde do seu envolvimento nos acontecimentos ou na sociedade que está sendo analisada”. No entanto, compreende-se que a noção do processo histórico não separa o tempo presente do tempo passado.

coetâneo” (SODRÉ, 1964, p. 04). O regime de produção, expressão repetida na obra de Sodré, é o modo de produção na acepção marxista:

Quem percorre o nosso território do litoral para o interior, marcha, no tempo, do presente para o passado, conhece, sucessivamente, formas capitalistas de produção e formas feudais ou semifeudais, e pode mesmo conhecer a comunidade primitiva onde os indígenas conservam o tipo de sociedade peculiar, o mesmo que os colonizadores encontraram no século XVI. O fato de que tais regimes já não estejam nitidamente caracterizados, e o fato de que o escravismo, a rigor, esteja extinto, não invalidam tais contrastes (SODRÉ, 1964, p. 04).

Passadas mais de cinco décadas, na Amazônia, na Região Norte ou no Centro-Oeste, é evidente a integração à produção de mercadorias e ao mercado mundial através da produção agrícola e extrativista, considerando o trabalho nas empresas, nas esparsas fábricas e nos serviços. No Brasil, na passagem do século XIX ao século XX, os estados de São Paulo e Rio de Janeiro foram pioneiros na industrialização concentrando as fábricas, os trabalhadores e a acumulação capitalista, considerando a inserção do País na divisão internacional do trabalho e a importância da produção primária de exportação, relativamente ao consumo no mercado interno enquanto estruturação econômica e social. O contraste referido por Sodré não é geográfico apenas, mas essencialmente social.

O Brasil do século XVI, considerando os povos nativos com suas comunidades primitivas, pertence à época da formação dos Estados nacionais na Europa, do “capital comercial”, da “empresa das grandes navegações e descobertas marítimas”, das relações entre as metrópoles e as áreas coloniais, do investimento inicial na força de trabalho de nativos e africanos e da “apropriação dos lucros” numa estruturação produtiva direcionada ao mercado¹⁷. Esses aspectos contrastam com os povos nativos, a formação social colonial contrastou com as comunidades primitivas sendo conflitante e não sendo o desenvolvimento ou a evolução dessas comunidades. Até meados do século XIX houve a prevalência do regime de produção escravista e a “regressão”, tão marcante do pensamento historiográfico de Sodré, associada com “relações feudais”, “regime servil” ou “servos ou agregados”, pertence a lugares e épocas, décadas finais do século XVIII em regiões da mineração com a “passagem para o quadro feudal” (SODRÉ, 1964, p. 66; 137), ou, na segunda metade do século

¹⁷ Peculiar foi “montar toda uma estrutura para produzir e, depois, para consumir. Trata-se de uma transplantação: há que instalar nessas áreas todo um sistema, desde o investimento inicial até os suprimentos contínuos de mão-de-obra” (SODRÉ, 1964, p. 84).

XIX em atividades produtivas não necessariamente mediadas por formas mercantis ou pelo trabalho assalariado¹⁸. Expressões como feudalismo e relações servis não significam ter sido a formação social uma sociedade feudal, mas a coexistência dos regimes de produção que, desde a segunda metade do século XIX, relativamente direcionou-se à prevalência da forma capitalista de produção¹⁹.

Outro aspecto do pensamento de Sodré é o “investimento inicial” no contexto da colonização portuguesa, conjugado a “solução das donatárias” nos anos 1530 com a “legislação” que transferia “privilégios” e “amplos poderes ao donatário” através da “distribuição de faixas territoriais”, considerando a “mobilização de recursos” e o tempo de “carência” peculiares das atividades produtivas (SODRÉ, 1964, p. 67-68)²⁰. Nessas circunstâncias, no quarto século, mudança estrutural apreende-se na Lei de Terras de 1850, sendo o solo tornado objeto de comércio e/ou mercadoria, extinguindo as sesmarias, época que antecede a mudança da Monarquia para a República, do regime de trabalho e da reestruturação do Estado²¹. O “investimento inicial”, de modo determinante, estava na força de trabalho, havendo peculiaridades nos ramos da economia, agricultura, extrativismo, pecuária ou fazendas monocultoras²².

No século XIX o Brasil “surge como área consumidora de proporções consideráveis, em que as necessidades avultam e se diversificam”, resultando “na transformação de área quase tão-somente produtora em área consumidora e

¹⁸ “O fenômeno de transição de vastas áreas antes escravistas a um regime caracterizado de servidão ou semi-servidão é possível, no Brasil, pela disponibilidade de terras. (...) A disponibilidade de terras é um fator inequívoco, - mas de terras apropriadas, não de terras por apropriar. Há espaços vazios, mas não há propriedades a conquistar: não há transferência de propriedades. Está claro que o problema não é estático: grandes áreas não apropriadas, já objeto de ocupação, são apropriadas, por diferentes processos, entre os quais o da violência pura e simples, é como se sempre tivessem sido propriedades. É nesses vazios que se estabelece a base da regressão. (...) uma invasão formigueira de pequenos lavradores ou de pequenos criadores que estabelecem as suas ‘roças’ de mera subsistência e que permanecem, no conjunto, ausentes do mercado” (SODRÉ, 1964, p. 248-249).

¹⁹ Em regiões da Europa houve a passagem do escravismo para o feudalismo, no Brasil o escravismo em certas áreas regrediu para outras relações servis. Em *Capitalismo e Revolução Burguesa no Brasil* está este “feudalismo” no Brasil (SODRÉ, 1997).

²⁰ “A Carta de Doação concedia ao donatário não a propriedade da Capitania inteira, mas a propriedade de uma parte dela; o restante, ele poderia conceder em sesmarias, segundo direitos que lhe eram conferidos: recebia a sua parte e transferia o restante como propriedade plena ou alodial (...). O sesmeiro poderia alienar o que recebia, arrendar, ceder, transmitir por herança” (SODRÉ, 1964, p. 68).

²¹ Sobre a passagem do Estado escravista ao Estado burguês, Décio Saes (1985) atribui centralidade a cessação do regime de trabalho escravo em 1888, a passagem do regime monárquico ao republicano em 1889 e a Assembleia Constituinte com a Constituição e a igualdade jurídica de 1891, uma “revolução política” na formação do Estado burguês, criando condições jurídicas e políticas para o desenvolvimento do capitalismo no Brasil.

²² “O escravo fazia parte do investimento inicial. (...) A riqueza do senhor media-se muito mais pelo número de escravos do que pela extensão da propriedade (...). O escravo só podia ser obtido por compra” (SODRÉ, 1964, p. 71).

produtora” (SODRÉ, 1964, p. 139). Ampliou-se o mercado interno e a circulação do dinheiro vinculados ao crescimento urbano e às novas atividades de produção, sendo que o aparecimento de fábricas pertence às décadas finais do século²³. Na segunda metade do século a força de trabalho relativamente regrediu na escravização ampliando-se nas formas servis em atividades rurais, na produção capitalista vinculada as relações internacionais e aos empréstimos e financiamentos, exemplarmente manifestos nas empresas do transporte ferroviário a partir dos anos 1850, e no assalariamento. No século XX, a prevalência do modo de produção capitalista, época do imperialismo.

No período republicano, com o novo regime político e seus governos, há a centralidade ao “mecanismo de câmbio” e as situações da depreciação cambial. A partir de 1898, com a “valorização” do café, importante mercadoria do País, realizada a “base de empréstimos” junto ao “capital financeiro”, época coincidente com o crescimento das “entradas de capitais estrangeiros”, notadamente nas “obras portuárias, ferrovias, empresas elétricas, serviços públicos”, atuando no mercado interno (SODRÉ, 1964, p. 299-308). Em *Capitalismo e revolução burguesa no Brasil*, primeira edição em 1990, a “economia colonial” e a “economia dependente”:

O desenvolvimento material brasileiro foi secularmente retardado, desde a fase da economia colonial, caracterizada pelo fluxo da renda para o exterior, até a fase da economia dependente, quando se iniciou aqui a acumulação capitalista muito lentamente, por força de ficar no país uma parte já importante da renda nele gerada. O que define o surgimento das relações capitalistas aqui e depois o seu desenvolvimento é o fato de ocorrer na fase pré-imperialista e, depois, plenamente imperialista. É esse tardio capitalismo que vai encontrar desde o seu alvorecer grandes obstáculos que se concretizavam particularmente na associação do imperialismo à nossa acumulação. Avançávamos como um carro freado permanentemente. Além dos freios consequentes da exploração, carregávamos o peso das crises cíclicas, cujos efeitos eram sistematicamente transferidos das áreas originárias e de capitalismo plenamente desenvolvido às áreas de capitalismo dependente, como o Brasil (SODRÉ, 1997, p. 73).

Na “economia dependente”, considerando que parcela da “renda” produzida se manteve no País, destacou-se a produção cafeeira, representativa da concentração da propriedade do solo e da monocultura, e os investimentos daí decorrentes acumulando e desenvolvendo as relações capitalistas com a “correspondente

²³ Enquanto produção mercantil, a vida urbana se expande no século XVIII com as cidades originárias da mineração e o consumo destas populações residentes, os transportes e o comércio de exportação e importação, inclusive, o mercado gerado com os funcionários do aparato de Estado e, a partir de 1808, a abertura comercial e a formação do País autônomo em setembro de 1822.

transferência de investimentos da área do tráfico para a da agricultura cafeeira em expansão e para o primeiro impulso de industrialização”. Neste contexto, a Lei de 1850 que extinguiu o “tráfico” internacional de escravos e transferiu dinheiro para novos empreendimentos, desenvolveu a economia e expandiu o mercado interno, aliando com a imigração enquanto expansão do mercado de trabalho. Além disso, os modernos empreendimentos, empresas locais ou estrangeiras, determinando novos “hábitos de consumo das populações urbanas” e “costumes” nas “áreas rurais”, expressam as relações mercantis, considerando a “intervenção do Estado no processo do desenvolvimento econômico”, as leis de 1850, a extinção do regime de trabalho escravo e os subsídios à imigração favoráveis ao “aparecimento de certo montante de riqueza (...) que passou a ser capital” e ao “aparecimento e crescimento de numerosa massa de trabalhadores sem meios de subsistência, unicamente detentores de força de trabalho” (SODRÉ, 1997, p. 71; 134-135)²⁴. Neste contexto, a “economia dependente” corresponde a fase imperialista.

Para Sodré, prática das forças políticas dirigentes do governo do País, como “solução fácil para as crises”, a “tomada de empréstimos, nas condições mais onerosas, transferindo sempre o pagamento. Nesse sentido, a república oligárquica seguiu a trilha que o império abriu: era a mesma classe dominante, menos o escravismo”. Sodré enumera as dezenas de empréstimos nos séculos XIX-XX, os juros e o endividamento, o “serviço da dívida” e a “sistemática da remessa de cambiais destinadas a pagar juros e amortizações de empréstimos contraídos e acumulados”. Nessa situação, o Brasil, “não encontrando na troca de mercadorias os saldos em divisas necessários ao serviço da dívida, a saída estava em contrair novos empréstimos, isto é, aumentar o montante da dívida” e transferir “lucros ao exterior”. Como consequência deste “endividamento”, os “emprestadores” se apropriam de “parcela considerável dessa acumulação” (SODRÉ, 1997, p. 101-115). Considerando as exportações de produtos primários:

O problema consiste em que um comércio exterior de tipo colonial tem reduzidas possibilidades de expandir-se, quando o imperialismo impõe nele as suas normas irrecorríveis, porque freia essa expansão em consequência mesmo de suas características. Isto porque o país não pode utilizar

²⁴ “A acumulação interna reside particularmente nos saldos na balança do comércio exterior e no crescimento da produção de subsistência. O mercado interno, que data da fase mineradora do altiplano do centro-sul, começa a pesar na atividade econômica. (...) Era a época (...) que o capital comercial nacional controlava o comércio do café, permitindo reter no interior parcela importante dos seus lucros” (SODRÉ, 1997, p. 71-72).

livremente as suas divisas, obtidas pela exportação, uma vez que parte substancial delas é absorvida pelas remessas de lucros do capital estrangeiro aqui instalado, e que não contribui na exportação, sob a forma variada e variável dos lucros propriamente, dos juros, 'royalties' e amortizações, não só de investimentos oriundos do exterior como de reinvestimentos realizados com lucros aqui obtidos. Outra parcela das divisas se destina ao pagamento de fretes e seguros marítimos (SODRÉ, 1964, p. 348).

A isso, o imperialismo associado a muitas atividades econômicas do País, mantém a economia subordinada e dependente, também se destacando o “aspecto inflacionário”, no qual as empresas estrangeiras produziram o aumento das “receitas líquidas” ou lucros. Com isso, a desvalorização da moeda e a “deterioração” nas “relações de troca” preservam interesses exportadores e oneram outros segmentos da população, através do “sistema cambial e do mecanismo de preços” (SODRÉ, 1964, p. 351; 377-378).

Entre as décadas de 1910-1940 houve momentos de “pausas na exploração imperialista”, permitindo o “avanço da acumulação capitalista interna” (SODRÉ, 1997, p. 77). No contexto internacional, o “efeito das guerras e da crise” foi o de “romper o esquema de exportação de produtos agrícolas e importação de produtos industrializados, libertando capitais antes normalmente destinados à importação dos segundos”. Nas contradições entre os países imperialistas, surgem condições favoráveis ao avanço fabril no Brasil, à substituição de importações e à expansão do trabalho assalariado e do capital. Notadamente entre as décadas de 1940-1950 a “industrialização” acentuou a “transferência de mão-de-obra das atividades primárias (lavoura, pecuária, indústrias extrativas) para as indústrias de transformação e serviços”. Sodré, assim, explica a “acumulação interna” com base em recursos próprios ou nacionais e o crescimento proveniente de “capitais estrangeiros”, problematizando a preponderância destes capitais como “entrave” à industrialização, reproduzindo a dependência (SODRÉ, 1964, p. 346-347; 365).

No desenvolvimento brasileiro, significativo foi o *Movimento de 1930*, no qual a burguesia obteve a “hegemonia” no Estado. Neste momento histórico, ocorreu o alargamento do mercado interno, o crescimento da “pequena burguesia”, a maior diversificação da produção econômica e uma nova “estrutura social”. Daí, o destaque a Getúlio Vargas, “personagem central da vida brasileira por um quarto de século”, e a política a ele associada através dos governos, parlamentos e estrutura de Estado, havendo o fortalecimento do empresariado e a maior presença do Estado nas autarquias, conselhos, institutos, ministérios e empresas estatais/públicas. Décadas

marcadas, também, pelas forças políticas em disputa, expressas em diversas medidas “na ordem tributária, na ordem financeira, na ordem trabalhista” e no “nacionalismo econômico que se fundamenta muito no papel do Estado” (SODRÉ, 1997, p. 78-79; 116-118):

No fim do século XIX, a república assinala um avanço burguês na vertente mais conservadora. O movimento de 1930, condicionado pela crise de 1929, assinala, depois, a ação violenta para acelerar e aprofundar a revolução burguesa, mantendo o latifúndio e conciliando com o imperialismo. Entre 1930 e 1943, passando pelo Estado Novo e pela Segunda Guerra Mundial, e compactuando com a ‘guerra fria’, opera-se uma fase de acentuado reforço e de novo impulso acelerador do capitalismo e da burguesia para, depois de 1954, conciliar a alavanca do núcleo de capitalismo estatal com uma forma de capitalismo estatal monopolista, sob controle das forças conservadoras internas e das forças neocolonialistas externas. O ‘desenvolvimentismo’, então adotado como norma de ação, vai desembocar, finalmente, na ditadura esboçada com o golpe militar de 1964 e consolidada em 1968, propiciando o chamado ‘modelo brasileiro de desenvolvimento’, com a participação ativa e decisiva das multinacionais (SODRÉ, 1997, p. 88).

A “Época de Vargas” foi momento que, considerando as lutas de classes e as contradições políticas internas e no contexto internacional, permitiu a industrialização, sendo que “a existência de uma área estatal da economia foi (...) um elemento de progresso e até de estímulo democrático” onde, até 1954, funcionou como “componente nacional dela, resistindo à componente imperialista”. No Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), através do “Plano de Metas”, a “adoção deliberada de uma política de abertura aos capitais estrangeiros, cumulados de benefícios e privilégios”, aprofundada “a partir de 1964, quando a crise econômica e financeira no Brasil leva à crise política, com a implantação de uma ditadura que serve eficientemente aos investimentos estrangeiros”. Neste contexto, determinadas forças políticas foram derrotadas, expressando a derrota nacional ante o imperialismo, encerrou “a etapa histórica caracterizada principalmente pela acomodação entre o avanço capitalista e a penetração imperialista no Brasil”, prevalecendo política econômica permissível a “maciça entrada de capitais estrangeiros e a saída maciça de seus lucros, como a cessão das riquezas minerais mais importantes e o crescimento acelerado do endividamento externo” (SODRÉ, 1997, p. 100; 116; 128; 144). Pós-1964, a permanência da concentração da propriedade do solo, “o monopólio da terra é a causa do atraso no campo”, uma herança colonial. “Em muitos casos (...) o latifúndio é o próprio imperialismo, como no caso dos frigoríficos, pontilhando as crises no fornecimento de carne ao mercado interno” (SODRÉ, 1964, p. 357):

A partir de 1964, e particularmente a partir de 1968, quando a ditadura se aprofundou, eliminando qualquer resquício de franquias democráticas, o Estado brasileiro e a economia estatal, entretanto, trabalham para as multinacionais, e a área estatal da economia passou a subsidiar a área multinacional da economia. (...) Tratava-se de fornecer o Estado, com prejuízo, aço e energia para que as multinacionais apresentassem grandes lucros (SODRÉ, 1997, p. 129).

Na “economia mundial”, marcante após a Segunda Guerra Mundial, se aprofunda a integração do País na economia monopolista, época da divisão entre os países capitalistas e os socialistas. A empresa “multinacional” integra os “monopólios internacionais” e se define na “exploração em áreas nacionais diversas de fatores de produção que vão da força de trabalho à matéria-prima, passando pelo mercado”, sendo que “os lucros são sempre convertidos e remunerados na moeda de país de origem”. O “conglomerado” e a “centralização”, através da “conjugação de empresas de natureza diversa e de nível diverso nos grandes conjuntos que logo começaram a definir uma dimensão diferente da concentração”, constituem-se como agrupação de “empresas heterogêneas”, cuja prática é “transferir lucros” (SODRÉ, 1997, p. 126). Tudo isso caracteriza o desenvolvimento brasileiro até os anos 1990, alternando-se entre democracia e ditadura e mantendo a economia dependente com a supremacia das forças externas com seus aliados internos, como indica Sodré. Assim, a modernização nos anos 1980-1990 e século XXI, o neoliberalismo, alterando funções do Estado através da abertura comercial, privatizações e mudanças nas leis trabalhistas, conserva a concentração da propriedade rural e permite a desindustrialização do País.

A “revolução burguesa” tem um tempo secular, avançando ao longo do século XX, transformação que integra o contemporâneo do Brasil. Para Sodré,

é o processo de mudança que, pelo desenvolvimento das forças produtivas, pelo desenvolvimento das relações capitalistas, permitiu à burguesia tornar-se a classe dominante e introduzir as relações superestruturais necessárias à preservação e desenvolvimento de seus interesses de classe. Trata-se (...) de entender como (...) começaram a surgir novas forças produtivas e como estas, no seu desenvolvimento, conseguiram conquistar o poder e estabelecer novas relações de produção, que permitiam a preservação de seus interesses de classe, confundindo-os como o de toda a nação, como se os de todas as classes fossem por eles atendidos (SODRÉ, 1997 p. 69-70).

A peculiaridade do *Movimento de 1930*, em relação a outros movimentos, foi seu caráter nacional, manifestando-se, entre composição e recomposição das forças

políticas nos anos posteriores, nas projeções do desenvolvimento e na mudança estrutural produtora de nova composição de classes sociais e frações de classe com suas agrupações, partidos, pautas e reivindicações, influenciando nas lutas de classes. Com “a ditadura conhecida como Estado Novo” a “intenção era de dar ao Estado uma estrutura que permitisse à burguesia efetivar, sem participação do proletariado, as reformas que a consolidariam no poder” (SODRÉ, 1997, p. 137). Neste processo, o

conjunto de transformações que ocorrem em nosso país na fase atual convencionou-se denominar Revolução Brasileira. As (...) transformações ocorrem numa época que as distingue, qualitativamente, das que ocorreram em outras épocas e em outros países, aqueles que se apresentam hoje com uma economia capitalista plenamente realizada. Uma coisa foi, realmente, a revolução burguesa, isto é, a liquidação de velhas relações de produção e sua substituição definitiva por relações capitalistas, quando o capitalismo estava em sua fase ascensional, muito distante da fase imperialista portanto, e outra coisa é a revolução burguesa na fase imperialista do capitalismo (SODRÉ, 1964, p. 394)²⁵.

Depois de Vargas prevaleceu o “desenvolvimentismo”, o qual, na economia, limitou-se a índices de crescimento sem maior preocupação com o social, através da “conquista de determinadas metas numéricas sem alteração das estruturas arcaicas” e com um “modelo antinacional de desenvolvimento” (SODRÉ, 1997, p. 94).

Para o historiador, a “contradição fundamental”, enquanto impedimento às transformações, seria entre a “Nação e o imperialismo e seus agentes internos, que se desenvolve paralela e intimamente associada à contradição entre as forças produtivas em desenvolvimento e o monopólio da terra que as entrava”. Latifúndio e “setores urbanos” ligados ao “comércio com o exterior” são “agências do imperialismo” e parcelas do capital estrangeiro, em “associação de interesses, desnacionalizando as empresas locais, na mesma medida em que, visando o mercado nacional de capitais, empresas monopolistas estrangeiras se ‘nacionalizavam’” (SODRÉ, 1964, p. 397-400). Nesse contexto, muito do empresariado do País subordinou-se ou sucumbiu à desnacionalização, condição preservada até a década de 1990, momento da ainda produção teórica de Sodré, e não modificada no século XXI.

Na obra *A farsa do neoliberalismo*, primeira edição em 1995, Sodré estudou a época da prevalência dos Estados Unidos e do fim do “socialismo real” nos países do

²⁵ A revolução brasileira integra a revolução burguesa, sendo o pós-1930 associado ao “populismo”, expressão impulsionada ao longo das décadas por narrativas produzidas e reproduzidas na bibliografia. Sodré pondera o quanto tem sido controverso o “populismo” e sintetiza: “o conceito de populismo foi uma poderosa arma, usada como demolidor e desmoralizante tacape para deter o avanço no Brasil das forças populares” (SODRÉ, 1997, p. 133).

Leste da Europa e na União das Repúblicas Socialistas Soviéticas em 1991. Como doutrina formulada na “área dominante”, o neoliberalismo é

um liberalismo novo, de novo tipo, diferente do liberalismo clássico, que surgiu e cresceu com o desenvolvimento do capitalismo na história. É preciso que as áreas dominadas, cuja heterogeneidade não escapa à simples observação, aceitem mansamente o destino que é estabelecido pela ‘nova ordem’, em que o neoliberalismo é a doutrina essencial, fora da qual não há salvação (SODRÉ, 1999a, p. 04).

Essa compreensão manifesta a distinção entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos e o imperialismo e as áreas coloniais, num contexto de “novo colonialismo”. O neoliberalismo foi apresentado como o “moderno” associado às narrativas acerca da necessária modernização ao Brasil, indicando o Estado como “inimigo do progresso” e “mau gestor”, sugerindo a necessidade de “enxugar o Estado” através das privatizações, constituindo-se como repasse à “área privada” de empresas prontas e a suposta necessidade da abertura do mercado interno às importações. É a época do “poder das empresas transnacionais”, da “aceleração da internacionalização da economia” e da maior “concentração do poder financeiro”, das inovações e do avanço tecnológico, da maior importância dos ramos econômicos ligados aos “serviços” e da “tendência à formação de grandes blocos” de países. Diante disso, segundo os apologistas neoliberais, a necessidade da “reforma profunda (...) face aos anacronismos da nossa estrutura econômica e política. A aceitação da proposta neoliberal era tida ‘como condição para conceder cooperação financeira externa bilateral ou multilateral’”. São teorizações situadas como constatações dos anos 1990, porém, alguns prognósticos do Brasil do século XXI, como a “concentração da renda”, a “degradação” de costumes, o aumento da “violência” e “novas ondas de fascismo e nazismo”, a “reordenação do mercado de trabalho”, as “crescentes ondas de desemprego” e “uma força de trabalho numerosa e barata”, a “entrada de capitais flutuantes especulativos”, o Estado devendo se abster dos encargos de “previdência”, sugerindo que a entrega para a “exploração mineradora e o aproveitamento das nossas florestas, particularmente a amazônica, a empresas que nada têm a ver com o nosso povo e que carecem de interesse por ele e pelas suas necessidades” é “uma política antinacional”. Nesse processo, ocorre a “concentração da propaganda” pelos meios de comunicação nas campanhas “contra a área estatal da economia”, definindo-a como “cruzada”, quando empresas da imprensa agem em conjunto “insistindo na defesa de determinado ponto de vista”, acumulando insistências e

repetições para “estigmatizar determinada orientação”, sendo prática essencial na afirmação do neoliberalismo (SODRÉ, 1999a, p. 18-26; 37-39; 47; 65)²⁶.

A “classe dominante”, com seu “horror a povo, a tudo que é popular”²⁷, na direção política através dos seus governos, ao aceitar o ideário neoliberal acatou a economia dependente, pois, é ideologia justificadora da desigualdade entre os países e do imperialismo com o colonialismo. O neoliberalismo produz a “desmoralização da atividade política” fazendo “parte de um esforço, por vezes inconsciente, da reação, para distanciar da política a atenção das massas menos favorecidas”, colocando, inclusive, a democracia em “perigo” (SODRÉ, 1999a, p. 114-120).

Na obra *A ideologia do colonialismo: seus reflexos no pensamento brasileiro* (1961), Sodré estuda intelectuais dos séculos XVIII-XX, abordando as influências colonialistas. Na obra, demonstra a criação de “mitos e preconceitos” revestidos de “aparências científicas” nas interpretações e justificações:

A ideologia do colonialismo começa a aparecer quando a expansão europeia se define nas descobertas ultramarinas. Adquire suas dimensões mais amplas, entretanto, quando, com a Revolução Industrial, determinadas áreas do mundo, a americana principalmente, emancipam-se de suas metrópoles, constituindo-se novos países. Mantida a estrutura colonial de produção, tais países deixam de gravitar em torno de suas metrópoles antigas, para gravitar em torno de outras, não tituladas assim, que regulam o seu desenvolvimento econômico. Através da ideologia do colonialismo, a camada culta dos povos oriundos da fase colonial estrita, é ganha, - preparada que está pela sua condição de classe, - para aceitar a subordinação econômica, atribuindo-a a fatores não materiais: superioridade de raça, superioridade de clima, superioridade de situação geográfica, que predestinam as novas metrópoles (SODRÉ, 1961, p. 08-09).

Tal padrão se manteve com o imperialismo, ressaltando a contradição nação *versus* imperialismo. Manifesta-se, então, a “transplantação cultural”, “a imitação, a cópia, a adoção servil de modelos externos, no campo político como no campo artístico” (SODRÉ, 1961, p. 09), os quais justificam a subordinação e a disparidade entre países dominantes e dominados. Como prognóstico, permanências para o século XXI:

²⁶ Sodré produziu obra intitulada *História da imprensa no Brasil* (1999b), primeira edição em 1966, abordando o surgimento dos meios de comunicação e das “empresas jornalísticas”. Genericamente, situa, desde primeiras décadas do século XX, a “compra da opinião da imprensa”, ou, o “jornalista” resumido a “escriba”, destacando a “censura” em vários momentos e o papel das “agências de notícias” e “publicidade” num processo que, ao longo do século XX, possibilitou a concentração em empresas monopolistas com suas “teses antinacionais” e o “controle da opinião pública”.

²⁷ Somente “é nacional o que é popular” (SODRÉ, 1987, p. 95).

os pregadores da inferioridade brasileira quanto à possibilidade de explorarmos as nossas riquezas com os nossos próprios recursos e em nosso próprio benefício, os que acreditam e proclamam que só podemos nos desenvolver com a 'ajuda' estrangeira, os que confiam apenas nos capitais externos para fomentar o nosso progresso, são herdeiros diretos daqueles que pregavam a superioridade racial, a superioridade climática, a superioridade geográfica, da parte dos países dominantes. E a nossa consequente inferioridade. Os pessimistas de hoje, que veem o Brasil 'à beira do abismo', os que não acreditam em povo, os que só confiam em elites, em predestinados, em bemaventurados, os que nos supõem condenados à perdição econômica, os que se desalentam com os 'desatinos' do nacionalismo, são herdeiros naturais dos que proclamavam a preguiça do brasileiro, a incapacidade do brasileiro, a cobiça do brasileiro. Traços de classe, que pretendiam e pretendem generalizar a todo um povo (SODRÉ, 1961, p. 12).

Com a devida atualização de algumas palavras e expressões, sofisticando a forma e o conteúdo, a passagem acima se adapta ao Brasil do século XXI diante da estrutura social e do pensamento das classes sociais dominantes. Afinal, na segunda década do século XXI, ficou mais evidente a regressão do Brasil a uma situação de dependência e subordinação colonial.

No Brasil dos anos 1930-1980, foi expressiva a participação do Estado nas atividades econômicas através das empresas estatais/públicas e na questão trabalhista manifesta nas condições e relações de trabalho e na estrutura sindical, cujo marco é a CLT. Sobre esta regulação do trabalho, decorrências reconhecidas no vocabulário nacional estão no regime de trabalho formal e informal, na Carteira de Trabalho assinada, nos contratos de trabalho, nos vínculos empregatícios e nos direitos trabalhistas. No Brasil, a política neoliberal se fez presente nos governos presidenciais de 1990-2002, com certo revés entre 2003-2016 e mais ampliada desde 2016, tendo como alicerce ideológico as empresas monopolistas da imprensa.

Nesse período, em relação à organização do trabalho, modificações são percebidas na reestruturação produtiva, considerando as peculiaridades de cada ramo econômico e as categorias profissionais envolvidas. O neoliberalismo está nas reformas institucionais, administrativa, fiscal, previdenciária, trabalhista e privatizante das empresas, traduzindo liberalização política e econômica, e também através da criação das agências regulatórias, como a Agência Nacional de Telecomunicações e a Agência Nacional do Petróleo, ambas de 1997, a ANTT de 2001 e, no caso da legislação trabalhista, considerando as revisões do texto original da CLT, marco é a Reforma Trabalhista de 2017 (BRASIL, LEI, 2021), através da Lei n. 13.467/2017, determinando liberdade nos contratos de trabalho firmados entre patrões e

empregados e a prevalência do acordado sobre o legislado. Em suas generalidades, a organização do trabalho, considerando que as relações de produção abrangem as relações de trabalho, Márcia Nair Cerdote Pedroso resume esse processo:

nas últimas décadas do século XX ocorre o esgotamento do potencial de reprodução e expansão do capitalismo sob a hegemonia do taylorismo/fordismo. Nesse período, inicia-se um amplo processo de reestruturação capitalista que iria alterar fortemente as relações de produção e de trabalho. O modelo produtivo taylorista/fordista, com sua organização verticalizada e rígida, passa a dar espaço a novas formas de produzir, baseadas na metodologia toyotista e flexível de produção. Tal processo foi acompanhado pela ascensão de um novo modelo político e ideológico, o neoliberalismo, bem como pelo processo de globalização (...). Esse fenômeno torna-se hegemônico no Brasil ao longo dos anos 1990, diante da crise do modelo desenvolvimentista (PEDROSO, 2015, p. 26).

Essa reestruturação deve ser considerada sem alteração nos fundamentos do modo de produção baseado no trabalho assalariado e no capital, avaliando as peculiaridades do Brasil como economia dependente. Pochmann (2001, p. 07-10), em estudo sobre o *novo modelo econômico*, desenvolve um “balanço” e “inventário” das teses neoliberais, qualificando-os em oito “mitos” que pretensamente gerariam maior número de empregos e de boa qualidade: “o esvaziamento do papel do Estado levaria o país ao crescimento econômico sustentado”, conjugado à “privatização” e a possibilidade de “reduzir o endividamento público e ampliar o gasto social”; “a abertura comercial e a internacionalização da economia permitiriam a modernização do parque produtivo”; “o avanço da chamada ‘nova economia’ seria favorecida no Brasil diante da aceitação passível do tecnoglobalismo”, ou seja, “que o abandono das políticas nacionais de ciência e tecnologia pela possível compra de tecnologia de fora no mercado internacional possibilitaria ao país reduzir o atraso técnico” e possibilitaria “receber novos investimentos”; “o rompimento com as políticas de desenvolvimento regional no Brasil possibilitaria a conformação de um país menos desigual”; a “desconcentração da renda a partir do estabelecimento da estabilização monetária”; que “o custo do trabalho no Brasil é muito elevado, ocasionando a perda de competitividade empresarial e gerando desemprego e ocupações informais”; a “desresponsabilização do Estado para com o rendimento dos trabalhadores de salário de base, como forma de levar à redução da desigualdade dos rendimentos do trabalho e à elevação dos salários de acordo com os ganhos de produtividade” e; “acabar com a Era Vargas”. Pochmann desconstitui essas pretensões, evidenciando o crescimento do desemprego e do regime de trabalho informal, devendo-se incluir o

aprofundamento da dependência ao capital estrangeiro e ao capital financeiro, passadas cerca de duas décadas da publicação desta obra.

Armando Boito Jr. (2012), analisando os governos do Presidente Lula (2003-2010), afirma que uma “nova burguesia nacional” esteve no “interior do bloco no poder” governante. Lê-se que a “burguesia nacional” é expressão típica do século XX, associada à pretensão de fração da classe social capitalista “adotar práticas anti-imperialistas”, havendo preferência pela expressão “grande burguesia interna” diferenciando-se de “burguesia compradora”, ambas frações da classe capitalista, sendo que essa grande burguesia interna não estaria condicionada ao anti-imperialismo e teria “posição intermediária entre dois extremos – entre a burguesia nacional e a burguesia compradora”, esta última como “extensão do imperialismo no interior” do País. Nessa classe social, consideram-se os ramos econômicos e os interesses às vezes divergentes de frações como os “proprietários de terra” e o “agronegócio” através das “funções ativas” na “produção agrícola ou pecuária, a comercialização do produto, a intermediação financeira e a própria indústria de processamento” (BOITO JR., 2012, p. 67-68; 97-98), e,

os grandes grupos econômicos multifuncionais, que investem em todas as etapas desse ciclo de valorização do capital, e (...) empresas ou grupos familiares que se especializam em cada uma dessas funções. A grande maioria de proprietários de terra são fornecedores de cana, de laranja, de soja, de carne bovina, de pescado, de café ou de algodão para a agroindústria e para os frigoríficos. (...)

Os poucos e grandes frigoríficos, as processadoras de suco, as usinas e os bancos estão nas mãos de grupos economicamente muito mais poderosos que os proprietários de terra, e os seus interesses não coincidem, exatamente, com os interesses desses últimos. São os segmentos mais poderosos do agronegócio que apoiam o governo e que estamos incluindo na grande burguesia interna (BOITO JR., 2012, p. 98-99).

Na economia e no “processo político nacional” há contradições, como entre a “grande indústria ao sistema bancário nacional”, divergentes sobre a taxa de juros e na “liberdade dos bancos para fixarem o ‘spread’ bancário, aumentando os custos do tomador de empréstimo”, e unidas em defesas protecionistas num “objetivo de preservar a participação dos grupos brasileiros na economia do País” frente ao “capital estrangeiro”. Outra “contradição opõe a grande indústria e o agronegócio” na “política de comércio exterior”, especificamente na questão da “abertura do mercado interno”, ainda, enquanto apropriação do trabalho excedente e dos lucros “a contradição entre

o capital estatal e o capital privado”, o que, no entanto, “não exclui uma relação, simultânea, de unidade” (BOITO JR., 2012, p. 99-100). Segundo o autor,

as grandes empresas privadas nacionais têm as empresas estatais como sócias, compradoras, fornecedoras e financiadoras de seus empreendimentos. Porém, a delimitação da parte da produção e do mercado que cabe a cada segmento, o privado e o estatal, é motivo de disputa no interior da burguesia interna (BOITO JR., 2012, p. 100-101).

Somam-se a isto as contradições que opõem “o conjunto da grande burguesia interna e o movimento operário e popular”, haja vista que “dois elementos importantes aqui são o gasto público com a população trabalhadora e a questão agrária”. No entanto, há “instabilidade”, especificamente em relação ao “agronegócio” e o “movimento camponês” (BOITO JR., 2012, p. 101-103):

A grande burguesia interna quer, sim, a intervenção do Estado na economia. Quer que o Estado intervenha, tanto como investidor, quanto como facilitador dos investimentos privados (melhoria da infraestrutura, ciência e tecnologia, crédito subsidiado etc.). O que a grande burguesia tem dificuldade em aceitar são as concessões que se fazem necessárias para manter a frente com os assalariados e com o campesinato (BOITO JR., 2012, p. 104)²⁸.

Boito Jr. perspectiva a “frente política” que governava, associada a tentativa de um “ponto de equilíbrio” genericamente manifesta na ampliação do crédito e dos financiamentos pelo Estado, na valorização do salário mínimo e nos “programas de transferência de renda”, às vezes numa “relação política de tipo populista” (BOITO JR., 2012, p. 73; 102)²⁹. Tudo isso, considerando as classes sociais, frações e camadas, influentes nos movimentos, mobilizações e partidos políticos, nos ajustes e desajustes, cisões e disputas e nos interesses privatistas e outros estatizantes.

O “projeto econômico que expressa essa relação de representação política entre os governos Lula e a grande burguesia interna é o projeto (...) neodesenvolvimentista”, o “desenvolvimentismo possível dentro do modelo capitalista neoliberal periférico”, diferindo do desenvolvimentismo dos anos 1930-1980. Esse

²⁸ As narrativas neoliberais defendem o *Estado mínimo*. Mínimo em assegurar direitos e renda aos trabalhadores e máximo ao viabilizar a acumulação capitalista e reprimir as lutas para manter a ordem do Estado burguês. Friedrich Engels, em sua obra *A origem da família, da propriedade privada e do Estado*, editada em 1884, ensinou que o Estado é um aparato de poder sobre uma população envolvendo um território, leis, forças armadas e impostos e que a classe social dominante o controla e o tem a seu favor.

²⁹ Os governos Lula promoveram a ascensão da fração da grande burguesia interna ao poder governamental, e, esquematicamente, a “frente política” possuía como “força hegemônica” a burguesia e como “força principal” amplas parcelas populares e do operariado (BOITO JR., 2012, p. 72).

“novo desenvolvimentismo” produziu “índices mais modestos de crescimento econômico” porque permaneceu “limitado pela acumulação financeira”, pelo “peso da rolagem da dívida pública e do juro elevado sobre a receita do Estado e sobre o lucro das empresas do setor produtivo”, condições que inibiram “o investimento e o crescimento econômico”. Outro aspecto relevante é o aceite da “especialização regressiva, recuo que o modelo capitalista neoliberal impôs aos países dependentes que tinham logrado desenvolver um parque industrial mais complexo, como foi o caso do Brasil”, através da especialização nos “setores de processamento de produtos agrícolas, pecuários ou de recursos naturais” e estruturado no “mercado externo, isto é, para a exportação”, manifestado na ampliação de mercados em diferentes países e através dos financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e, “no caso da indústria de transformação”, estar mais restrita “nos segmentos de baixa densidade tecnológica” (BOITO JR., 2012, p. 68-70).

Nessa contextualização, o trabalho e os trabalhadores:

Diante das mudanças e perspectivas sobre a dinâmica do trabalho na primeira década do século XXI, evidencia-se que nem mesmo a obtenção de avanços consideráveis no que diz respeito à formalização do emprego, valorização do salário mínimo, redução da desigualdade social e pobreza, fez com que se alterassem ao longo da década algumas características estruturais do mercado de trabalho brasileiro, como as altas taxas de rotatividade e a intensificação do trabalho (PEDROSO, 2015, p. 186).

Considerando que as condições estruturais do mercado de trabalho também envolvem a precarização das condições e das relações de trabalho, manifestando-se nos contratos flexíveis e por prazos determinados, na terceirização, no trabalho autônomo e na permanência de expressiva informalidade, tem-se que, ao fim da década de 2010, estas condições se intensificaram, conjugadas à crise econômica mantida na segunda metade desta década. Outra tendência não foi alterada, a do crescimento do “setor terciário” no Produto Interno Brasileiro (PIB) e relativamente a “ocupação” ou quantidade de empregos (PEDROSO, 2015, p. 183-184), situação que evidencia a queda relativa da participação fabril na economia brasileira³⁰.

O *equilíbrio*, mais estável ou instável, se deu sem haver ruptura na estrutura da economia brasileira. Inclusive, o neoliberalismo, em nenhum momento, foi

³⁰ A “renda gerada na indústria oscilava entre 25% e 30% do PIB nacional na década de 1970 e começo dos anos 1980; de lá para cá, o recuo tem sido constante, ao ponto de tal proporção situar-se entre 10% e 15% nos anos 2000” (LÉLIS; CUNHA; LINCK, 2019, p. 431).

interrompido na política econômica e nas inovações na organização do trabalho, sendo acomodado à dependência na divisão internacional do trabalho na primeira década do século XXI e não alterada na década posterior. O equilíbrio foi rompido no governo presidencial de Dilma Rousseff, numa nova conjuntura marcada pela recomposição das forças políticas e durante o aprofundamento da crise econômica e política que resultou no impedimento/golpe ao Governo em 2016. No pós-2003, nas ações dos governos presidenciais, alteraram-se práticas mais liberais ou menos liberais através do aumento dos programas sociais e do assistencialismo, com os incentivos à formalização dos contratos de trabalho e aos aumentos do preço do salário mínimo, com os incentivos à produção alimentar, naval, construção civil, infraestrutura de transportes, ramos petrolíferos e na produção energética através da participação estatal em empresas ou por meio do crédito e financiamentos, sendo o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) exemplar, demonstrando práticas intervencionistas, inclusive, nos maiores investimentos da área educacional que, além de expandirem a pesquisa e as inovações técnicas e tecnológicas, possuem implicações na economia. Porém, nesse contexto, não foi alterada a desnacionalização da economia e a entrada do capital estrangeiro e a estrutura da propriedade rural, inclusive, avançando a desindustrialização. Assim, a economia dependente se mantém, oscilando entre governos presidenciais mais liberais entre 1990-2002, menos liberais entre 2003-2016, sendo, desde 2016, autênticos liberais/neoliberais, ou seja, conservadores e herdeiros do colonialismo.

Sobre os transportes na Formação Histórica do Brasil, Luitgarde Oliveira Cavalcanti Barros (2011), em obra sobre o “perfil intelectual” de Sodré, comentando os textos jornalísticos do historiador, define “comunicação”:

além do significado de Ciência da Comunicação, arte de divulgar ideias e notícias, a geografia do espaço vivenciado facilita, dificulta ou impede a comunicação entre os humanos, levando-os a desenvolverem técnicas de superação dos impedimentos. Essas técnicas, como estradas, pontes e meios de transporte entram, segundo sua concepção, em Comunicações (BARROS, 2011, p. 134)³¹.

Genericamente, as comunicações se associam aos transportes e estes são determinados pela produção econômica, a qual demanda deslocamentos através de relações contratuais mercantis. No contexto brasileiro, o Porto de Santos adquiriu

³¹ Este referencial em Sodré permite situá-lo como pensador *enciclopedista*, pois, tendo como foco a sociedade brasileira, podem ser extraídas inúmeras temáticas da sua vasta obra, uma, os transportes.

importância econômica nos séculos XIX-XXI devido suas condições histórico e geográfica, pois dele se chega à cidade de São Paulo e desta ao Porto:

Neste sentido, o tipo de economia centralizadora da capital paulista é produto dessa concepção de domínio das comunicações, que faz com que todas as estradas que cruzam o Estado passem pelo anel viário da capital. Esta disposição de passagem obrigatória força os viajantes a pagarem aí taxas por suas cargas de mercadoria e permanecerem na cidade por dias ou mesmo horas. A comunicação se torna, pois, o eixo em torno do qual se projetam as metas de poder econômico e político. Ao longo dos anos São Paulo se colocou como o centro comunicacional (...), do econômico ao político, ao cultural e de avanço tecnológico (BARROS, 2011, p. 134).

Neste sentido, percebe-se a essência dos transportes, condicionando-se às atividades produtivas e expressando a divisão do trabalho, viabilizando as comunicações e permitindo a distribuição entre as áreas de produção e consumo no mercado interno e nas exportações. Dessa citação, deve-se considerar a estrutura econômica e as áreas de produção primária e fabril e as particularidades regionais na formação do Brasil, o Porto no Rio de Janeiro, em Paranaguá, Itajaí em Santa Catarina ou em Rio Grande no Rio Grande do Sul. Importante reformulação estrutural, conseqüente ao *Movimento de 1930*, a “definição do mercado interno”, com a expansão nas relações mercantis que contrasta com o “grande arquipélago econômico” remanescente na Primeira República:

o que a república oligárquica operou foi o aprofundamento das divisões regionais, uma das piores heranças das fases colonial e imperial (...). Esse divisionismo, que a grandeza geográfica ampliava, traduzia, na realidade, o resquício feudal da nossa formação. Os estados federados assemelhavam-se, como as antigas províncias e as antigas capitânias, a grandes zonas feudais, fragmentadas internamente na teia de feudos menores, marcados pelos latifúndios mantidos pelas famílias mais importantes e tradicionais. A chamada república velha (...) levou os estados a estabelecerem tributações por vezes pesadas para a circulação de mercadorias. Essa captação de recursos tributários fracionou o mercado e gerou uma guerra tarifária interna. Era como se, na imensidade geográfica, países diversos subsistissem (SODRÉ, 1997, p. 139).

Em geral, antecedendo a 1930, havia o divisionismo e a fragmentação entre as regiões com a reduzida troca comercial e o limitado mercado interno. A década de 1930 manifesta contraste, a industrialização e a urbanização, expandido o mercado interno. Ilustrativa é a composição da população brasileira entre “urbana” e “rural”, aspecto da estrutura social: em 1940 com aproximadamente 31% da população

urbana e 69% rural e, respectivamente, em 1960 com 45% e 55%, em 1980 com 68% e 32%³², em 2000 com 81% e 19% e em 2010 com 84% e 16%³³.

Tudo isso, considerando que até a primeira metade do século XX prevaleceram outros modais de transporte, o aquaviário através dos rios e da navegação marítima desde o século XVI e desde os anos 1850 a presença do transporte ferroviário, enquanto a partir dos anos 1930 houve a expansão transporte rodoviário no segmento de passageiros e de cargas, sendo que desde os anos 1950 este modal é o preponderante frente aos demais (FIBGE, 1990, p. 456), estando, em 2019, na “participação percentual” no “volume de cargas transportadas”, com 61,1% (CNT, 2019d, p. 18).

Nesse contexto, o transporte rodoviário é ícone do desenvolvimento técnico e tecnológico através das capacidades produtivas dos veículos automotores, nos caminhões em específico, manifestando-se na distribuição em maiores distâncias e na diminuição do tempo dos deslocamentos, comparado aos demais modais nas condições do Brasil. Essa época, também, dos maiores usos do transporte individual em relação ao transporte coletivo/passageiros, a cultura do automóvel no contexto da indústria automobilística e petrolífera. O Brasil pós-1930 passou por desfragmentação e o TRC é um dos viabilizadores da interligação. Assim, a profissão desses motoristas se desenvolveu com peculiaridade de ser realizada em nível regional, estadual e/ou internacional, tendo o caminhão como o local de trabalho através do tráfego pelas estradas e rodovias, sendo um dos ícones, elemento pioneiro, do crescimento do mercado interno e, por isto, por vezes, o TRC foi associado ao progresso e a modernização e esses motoristas narrados como heróis do País.

Marcos Vinicius Rodrigues Vilaça (1987), em obra pioneira de 1961 e reeditada com modificações, *Em torno da sociologia do caminhão*, registrou aspectos peculiares que iriam ser recorrentes na bibliografia sobre os motoristas dos caminhões. Estimou a “época do caminhão”, expressão do “desenvolvimento transregional” (p. 16), proporcionando a aproximação das populações enquanto comunicações e transportes, integrando com a qualidade de entregas “porta a porta” e registrando a dependência em relação ao TRC na expressão “Sem o caminhão o Brasil estacionaria” (p. 72-73). O autor traçou perfil dos motoristas, a “identificação do

³² Tabela “População residente, por situação do domicílio e sexo, segundo as Grandes Regiões e Unidades da Federação – 1940-1980” (FIBGE, 1990, p. 36-38).

³³ IBGE (2018).

motorista com o caminhão” (p. 32), influenciando, nos capítulos a seguir, considerações sobre ideia de fusão entre trabalhadores e máquinas, ou, caminhoneiros e caminhões. Perfil, através de comparação, o “tecnocratizado bandeirante o chofer de caminhão civiliza quando espalha o boato (...). Representa o mesmo que o mascate ou o cometa de outros tempos. Chega onde ainda não há o rádio ou o leva” (p. 21). “Caminhão e motorista refletem agora, sob novos aspectos técnicos mas dentro das mesmas formas sociológicas, o que foram tropeiro e tropa, no passado” (p. 24). Inclusive, questões da intensidade, saúde, segurança e extensão das jornadas de trabalho, “os motoristas os primeiros profissionais brasileiros a usar estimulantes”, e, a “ganância ou a necessidade de obtenção de melhoria financeira determina ao chofer que ‘vire’ noite e dia” trabalhando (p. 61)³⁴.

Na passagem do século XIX ao XX, a “estrutura de transportes” foi “articulada à base de investimentos estrangeiros” como transporte ferroviário, porque o “transporte marítimo era totalmente estrangeiro” (SODRÉ, 1999a, p. 10-11). Nas décadas seguintes, na expansão rodoviária, “os Estados Unidos eram os grandes fornecedores de automóveis, caminhões, betume, asfalto, e do combustível originado do petróleo. Passamos da ferrovia para a rodovia” (SODRÉ, 1964, p. 344). A fabricação de caminhões somente teve início ao fim da década de 1940 com a participação estatal na Fábrica Nacional de Motores Sociedade Anônima (FNM), durando até 1968, ano da privatização desta empresa. A partir de 1956, instalaram-se outras fabricantes de capital estrangeiro, como Ford, Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen e Volvo, entre outras. Nesse contexto, deve-se considerar a matéria prima petróleo e seus derivados, asfalto, combustível e óleo, tornando-se significativo ao Brasil a criação da Petrobrás, em 1953.

Os “monopólios estrangeiros” na área “automobilística”, que vão além dos caminhões, abrangendo os demais veículos motorizados, tiveram influência nas

³⁴ *Transportes no Brasil: história e reflexões* (LIMA NETO, 2001) é obra sobre os modais e meios de transporte desde o século XVI, bem como sobre o Estado através das instituições, departamentos, agências, empresas estatais, tributação e os *planos* de desenvolvimento dos transportes. A “técnica rodoviária impôs um padrão de repartição entre as funções públicas e privadas, onde o Estado entrava com a rodovia e o operador privado, com o serviço”, e, a concepção que a “tecnologia” rodoviária viabilizava a “integração” a “um custo bem menor, eis que dispensava a organização centralizada da operação dos serviços, o tropeiro, desta vez motorizado como caminhoneiro, voltou a cena” (p. 476). No Governo presidencial de Juscelino Kubitschek, o Plano de Metas e os “investimentos no setor rodoviário” definido como o “mais capaz para assegurar, em tempo hábil, as ligações das demais regiões do País com Brasília, provocando a integração e o desenvolvimento do interior” (p. 250). O “setor rodoviário” formado com “garantia das liberdades econômicas dos transportadores rodoviários” (p. 314-315).

“emissões de crédito”, considerando os aspectos conjunturais do câmbio e da inflação sobretudo nos anos 1950-1960. Também, deve-se considerar a “remessa de lucros” desses capitais na expressividade da “indústria automobilística” na economia brasileira (SODRÉ, 1964, p. 371-379), especificamente porque

a dominação da nossa economia passou aos norte-americanos, surgindo o avanço rodoviário, eles nos forneciam os caminhões, os automóveis, a gasolina, o asfalto. (...) o Brasil é (...) país de grande extensão territorial em que o transporte de carga a grandes distâncias se faz pelo consumo de combustível líquido, por rodovia. O abandono do transporte ferroviário, como do transporte por água, fluvial ou marítimo, foi um dos maiores crimes cometidos contra a economia brasileira (SODRÉ, 1999a, p. 29).

Josef Barat (1978, p. 138-140) abordou a economia brasileira frente ao “sistema de transportes” numa perspectiva de condições de dependência. Algumas destas condições, entre 1880-1930, a “integração longitudinal rarefeita de um arquipélago econômico e social diferenciado”; entre 1956-1963, o “sistema de transportes como ponto de estrangulamento ao desenvolvimento econômico” e “foco de alimentação do processo inflacionário”, havendo a “ausência de coordenação intermodal”, a “implementação dos investimentos por modalidade sem programação adequada e continuidade”, a “ausência de estudos de viabilidade técnico-econômica para justificativa das prioridades nos investimentos por modalidade” e a “ineficiência de operação, com custos elevados, resultantes dos baixos níveis de produtividade”. Em decorrência, como condição estrutural, nos anos 1970, a “hipertrofia do sistema rodoviário” gerou “distorções no atendimento da demanda”. Assim,

constituímos o caso extraordinário de país que, crescendo economicamente, teve a sua rede ferroviária encolhida. É que esse tipo de transporte, típico de países em desenvolvimento e com grande extensão territorial, deixou de interessar aos investidores externos: eles estavam, então, voltados para o transporte rodoviário; por isso, a nossa rede de rodovias passou a crescer e a se tornar o meio preponderante do transporte de cargas. Anomalia espantosa: constituímos o exemplo mais clamoroso da hegemonia absoluta do transporte rodoviário, que encarece o preço da carga transportada mas serviu sempre aos interesses externos, que aumentaram os seus lucros com o fornecimento dos veículos e do combustível (SODRÉ, 1999a, p. 30-31).

Os preços e os custos do TRC envolvem elementos como o desenvolvimento ter ocorrido exclusivamente na disputa empresarial, com parcial regulamentação jurídica empresarial e do trabalho até o século XXI e na condição do País permanecer aquém de rodovias em boas condições ao tráfego diante das necessidades surgidas. Sodré (1999a, p. 31) registra aspecto dos custos, o acréscimo através da “privatização

de rodovias”, um dos elementos modernizantes do neoliberalismo, as concessões à iniciativa privada e a cobrança dos pedágios, notadamente a partir dos anos 1990, com o registro de questionamento se, nas décadas posteriores, foram ofertadas melhores rodovias, significando melhores condições de trabalho para os motoristas dos caminhões e influenciando nos custos.

O TRC é mais dinâmico, flexível e sofisticado se comparado aos demais modais, porém, a supremacia que o transporte por caminhões assumiu não se resume a estes aspectos modernizantes. Dilma Andrade de Paula (2006, p. 209-210), situando as forças políticas, os interesses econômicos e o “Estado enquanto relação de forças”, considerou nos anos 1950 um “movimento rodoviarista” comandado pelo “setor privado” onde “as rodovias eram construídas não raro às margens da ferrovia, servindo-lhe de ameaça e não de complementação”. Em decorrência, o

transporte de cargas, por meio dos caminhões, passou a ser a melhor alternativa para os produtores, pois as ferrovias em violento processo de asfixia, não respondiam mais às necessidades de rapidez e segurança. (...) A ênfase ao rodoviarismo tinha nas cidades o seu símbolo máximo: incentivo aos transportes individuais, expansão das frotas de ônibus (os serviços de bondes foram encerrados em 1964), ampliação da rede viária, construção de túneis e viadutos (PAULA, 2006, p. 210-211).

Assim, a expansão rodoviária e os usos dos caminhões são acréscimo aos serviços de transporte do País, considerando o aspecto “rapidez”. Porém, enquanto “segurança”, requer comparativo mais rigoroso entre variáveis do rodoviário em relação aos demais modais. A “supremacia do modelo rodoviário/automobilístico é (...) o resultado de articulação política, de interesses de grupos diversos e também de uma vitoriosa concepção cultural, calcada no modelo fordista” (PAULA, 2006, p. 225).

O TRC pertence a uma época e sua presença no Brasil tem cerca de um século, sendo primordial para a compreensão dos aspectos que marcam o contemporâneo do Brasil. A seguir, nos cinco capítulos, desenvolver-se-á sobre o trabalho e os trabalhadores caminhoneiros empregados do TRC Brasileiro.

1 O CAPITAL E O TRABALHO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS BRASILEIRO

O capítulo, partindo da fundamentação exclusiva na obra *O Capital*, desenvolve sobre os aspectos gerais da formação histórica que identificam o capital e o trabalho no TRC Brasileiro. Neste conteúdo, estão inseridas discussões mais específicas, acerca do transporte e do valor, os salários e a mais-valia, sobre a acumulação e a produtividade, o processo de trabalho dos caminhoneiros empregados e os investimentos econômicos. Com menção a diversos autores e diversas fontes documentais, o intuito é contextualizar e explicar as peculiaridades dos caminhoneiros e das empresas empregadoras destes trabalhadores nas relações capitalistas de produção, bem como explorar algumas das diferentes compreensões que se atribuem aos trabalhadores do TRC Brasileiro.

1.1 TRABALHO, VALOR E O TRANSPORTE

Nos noventa e oito capítulos que integram *O Capital*, considerando os seus três livros sobre a *produção*, a *circulação* e o *processo global* da produção capitalista, não há um específico sobre os transportes³⁵. Porém, partindo da generalidade que é esta obra clássica, enquanto estudo do processo e das relações que envolvem a produção, a distribuição, a troca e o consumo ou o funcionamento do capitalismo, podem ser extraídos aspectos que identificam e qualificam os transportes e que geralmente estão associados com as comunicações. Nessa obra, Marx situa a generalidade transportes como a *indústria do transporte* e a contextualiza em suas funções no âmbito da aparência e da essência na economia capitalista³⁶.

³⁵ Com a consideração da existência da obra *Teorias da mais-valia* (MARX, 1980), no Brasil, publicada em diferentes volumes. Nessa obra, em algumas das discussões acerca do *trabalho produtivo* e do *trabalho improdutivo*, estão contidas as compreensões sobre a *indústria do transporte*. Igualmente associado a essa temática, o *Capítulo VI inédito* de *O Capital*, organizado em *a produção capitalista é produção de mais-valia, a produção e reprodução de toda a relação especificamente capitalista e as mercadorias como produto do capital* (MARX, 1978).

³⁶ No pensamento sobre o TRC, elemento essencial deve ser considerado, pois, no século XIX, época da elaboração realizada por Marx, na *indústria do transporte*, a indústria automobilística e a automotiva associadas com a indústria petrolífera, ou, especificamente, os veículos para os transportes de cargas reconhecidos como caminhões, não existiam. Assim sendo, considerando que os usos dos caminhões e seus motoristas pertencem aos séculos XX e XXI, a identificação da composição e das relações capital e trabalho no TRC constitui-se como atualização e/ou desenvolvimento do pensamento de Marx e do pensamento marxista.

O entrelaçamento dos transportes, a partir de *O Capital*, com o TRC tem como referência o contemporâneo do desenvolvimento do modo de produção capitalista no Brasil com a compreensão de que este País, pelo menos nos séculos XX e XXI, tem permanecido com uma economia dependente. Há, assim, a associação das relações capitalistas em Marx com o Brasil, em específico num ramo da sua economia, notadamente quanto ao processo de trabalho das empresas de transportes e dos motoristas de caminhão nelas empregados.

Segundo Marx, em sua obra, o que ele busca “pesquisar é o modo de produção capitalista e as correspondentes relações de produção e de circulação” (MARX, 2006, p. 16). Estas palavras introdutórias de *O Capital*, uma citação clássica, expõem genericamente o conteúdo e o primeiro capítulo intitulado “A mercadoria”. Em sua primeira frase, Marx indica por onde começa a análise da produção capitalista:

A riqueza das sociedades onde rege a produção capitalista configura-se em ‘imensa acumulação de mercadorias’, e a mercadoria, isoladamente considerada, é a forma elementar dessa riqueza. Por isso, nossa investigação começa com a análise da mercadoria (MARX, 2006, p. 57).

Elemento central que marca a época histórica do recorte temporal desta tese é a mercadoria, sendo o capitalismo uma “sociedade de produtores de mercadorias”, decorrendo daí toda uma “divisão social do trabalho” (MARX, 2006, p. 46). Está aí o tipo de sociedade que tem a economia organizada essencialmente nas relações mercantis, desde a produção, como estágio inicial, até o consumo, como o fim de todo o ciclo econômico, e que desenvolve um conjunto de relações sociais, políticas, jurídicas, de trabalho e entre Estados e/ou países.

Em *O Capital*, os transportes e as comunicações estão, direta ou indiretamente, na circulação, distribuição, reprodução, rotação do capital, assim como nas relações de troca, particularmente na compra e venda da força de trabalho, além dos custos, armazenagem, estoques, preços ou nas necessidades de intercâmbio, considerando o processo de trabalho e a cadeia produtiva. Soma-se a isto, as próprias finalidades do transporte, estando situado junto a transformação da matéria-prima em determinado produto e nos deslocamentos espaciais que se estabelecem nos tempos decorrentes da realização das atividades econômicas.

É central no pensamento de Marx o trabalho como criador determinante de valor e como medida de valor. Adquire significado especial a produção, a qual, pensada no processo global, se realiza com determinadas forças produtivas e

relações de produção, se finalizando no consumo. Destaque, também, foi dado pelo autor ao “capital industrial” e suas “ramificações”, os quais se constituem em “esferas particulares de investimento”, sendo exemplos a “mineração, agricultura, pecuária, manufatura, indústria do transporte” (MARX, 2017, p. 367).

Ramo específico é a “indústria do transporte” em que sua finalidade ou objetivo, seu “resultado”, “transportem-se homens ou mercadorias, é a mudança de lugar” (MARX, 2005, p. 65). O transporte é deslocamento, sendo que este serviço é produção de relações mercantis que ocorrem, também, através das relações de compra e venda da força de trabalho e que, assim, produzem a forma capitalista que impera no contemporâneo. Tudo isso, levando em consideração as peculiaridades entre quatro dos diferentes modais contemporâneos, o aéreo, o aquaviário, o ferroviário e o rodoviário, este último segmentado entre o transporte de cargas e o transporte de passageiros, segundo o vocabulário institucional e popular usual no Brasil ao longo dos séculos XX-XXI.

O transporte de cargas realizado por caminhões e o transporte de passageiros por ônibus, em ambos, há a possibilidade de ser transporte realizado por outros tipos de veículos, porém, nos objetivos dessa tese, o transporte de cargas com os usos dos caminhões, ou, amplamente, o TRC, é unicamente o foco de análise³⁷. O TRC é expressão que se tornou reconhecida ao longo do século XX no Brasil e designa o conjunto das atividades empresariais que estão incluídas como uma das especificidades da “indústria do transporte”. Ainda, nessa tese, o foco está especificamente nos empreendimentos e seus caminhoneiros empregados, excluindo-se os que se reconhece como caminhoneiros autônomos. A partir das teorizações de Marx em *O Capital*, é necessário contextualizar o TRC, compreendendo-o como integrante da economia brasileira e como uma das manifestações da divisão social do trabalho, registrando os aspectos fundamentais e determinantes da sua formação histórica³⁸.

³⁷ A dissertação de mestrado *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*, parte da exposição que situa a segmentação entre os modais no Brasil, sendo que o primeiro capítulo, em seu primeiro subtítulo, chama-se “Que é o transporte rodoviário de cargas na economia e trabalho” (KAPRON, 2012, p. 23-25). Uma atualização e reescrita que define na formação histórica do Brasil o TRC e o trabalho dos caminhoneiros está em Kapron (2018, p. 02-04). A dissertação aborda aspectos de identidade e de diferenças entre os caminhoneiros autônomos e os empregados, notadamente quanto às condições e as relações de trabalho, além da formação empresarial neste transporte.

³⁸ Parte-se de elaboração prévia, na qual a dissertação de Kapron (2012) registrou questões como: “O transporte rodoviário de cargas na diversificação da economia” (p. 57-60); “Empresas de transporte

Marx, considerando o processo global da economia capitalista, refere que há “ramos industriais autônomos”, sendo que a “indústria de transportes” é um deles, no qual o “resultado do processo de produção não é nenhum produto, nenhuma mercadoria”. Deduz-se daí que o transporte não cria um produto, apenas transfere, desloca ou movimenta produtos em certa distância, curta ou longa, num espaço de tempo determinado, entre o campo e cidade, regiões, país ou países, constituindo-se como atividade que é relação mercantil. Esse “setor”, os “transportes e comunicações”, abrangem “tanto o transporte de mercadorias e pessoas quanto a transmissão de notícias, serviço postal” (MARX, 2005, p. 64). Além de cargas em forma de produtos ou passageiros, há a amplitude do que se reconhece por serviços dos correios, além do aspecto informações e notícias, manifestando-se em questões como a produção sob encomenda, horários a cumprir, horários determinados de partida ou chegada, em que na época de Marx era o telégrafo, um dos ícones enquanto desenvolvimento, sugerindo perspectiva de espaço de tempo e velocidade (MARX, 2006, p. 542) e contrastando com o contemporâneo e as sofisticadas tecnologias da informação e comunicação. Para Marx, o

que indústria de transportes vende é a própria mudança de lugar. O efeito útil produzido está inseparavelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria de transportes. Homens e mercadorias viajam com o meio de transporte, e seu deslocamento, seu movimento no espaço, é precisamente o processo de produção que ele realiza. O efeito útil só pode ser usufruído durante o processo de produção; não existe como objeto de uso diverso desse processo, objeto que funcionasse, depois de ser produzido, como artigo de comércio, que circulasse como mercadoria. Mas o valor-de-troca desse efeito útil é determinado, como o de qualquer outra mercadoria, pelo valor dos elementos de produção (força de trabalho e meios de produção) consumidos para obtê-lo mais a mais-valia gerada pelo trabalho excedente dos trabalhadores empregados na indústria de transportes. Também no tocante ao consumo, esse efeito útil se comporta como qualquer outra mercadoria. Se é consumido individualmente, seu valor desaparece com o consumo; se produtivamente, sendo um estágio da produção da mercadoria que se transporta, seu valor se transfere à mercadoria como valor adicional (MARX, 2005, p. 65).

Para Marx, no século XIX, os mais modernos e/ou desenvolvidos instrumentos ou meios de transporte estavam no transporte ferroviário e na navegação, ambos associados à máquina, à técnica e à tecnologia que vigorou na maior parte daquele século, sendo ícone o motor a vapor, sendo reconhecidos os seus impactos e sua

rodoviário de cargas e motoristas autônomos” (p. 42-46) e; as “Reestruturações e modernização no transporte rodoviário de cargas” (p. 65-71).

magnitude, além de serem expoentes do desenvolvimento do processo de revolução industrial. Porém, se na citação acima se agregar o transporte rodoviário, não há alteração dos significados atribuídos. Assim, enquanto transporte de cargas, a máquina sofisticada dos séculos XX-XXI se tornou o caminhão.

Na citação de Marx, ainda consta a relação entre capital variável e capital constante, manifestados nos “elementos de produção”. Marx desassocia de um consumo individual por conta própria, sem ser relação mercantil e produção de subsistência ao próprio consumo, ou diferenciando do gasto como renda. Marx faz referência ao tipo empresa, a moderna indústria, ao capital e ao trabalho, e quando remete ao “trabalho excedente” e a “mais-valia”, está afirmando ser atividade de um trabalho produtivo em função do valor, pois a jornada de trabalho dos trabalhadores está segmentada entre o trabalho necessário e o trabalho excedente. Desta forma, cria as condições potenciais para a acumulação capitalista³⁹. Assim, os “trabalhadores empregados”, se situados no TRC, são os motoristas e/ou os caminhoneiros assalariados, mesmo considerando que, internamente nestas empresas, possa haver outras categorias profissionais no âmbito da divisão do trabalho⁴⁰.

O transporte desloca ou transfere e é o trabalho dos trabalhadores motoristas que, produzindo trabalho excedente, cria valor. Assim, transporte e trabalho se determinam num conjunto de relações sociais, sendo que os transportes acrescentam “valor adicional” ao produto transportado. Segundo Marx, o

processo de circulação constitui uma fase do processo global da reprodução. Mas no processo da circulação não se produz nenhum valor, por conseguinte, tampouco mais-valor. Nele ocorrem apenas alterações de forma da mesma massa de valor. Com efeito, nele não ocorre mais do que a metamorfose das mercadorias, que, como tal, não guarda qualquer relação com a criação ou a modificação de valor (MARX, 2017, p. 321).

Nesta situação, especificamente, a indústria de transportes se identifica com o “capital comercial”, sendo que os dois pertencem à circulação. Em ambos, o “mais-

³⁹ “Para acumular, é necessário transformar parte do produto excedente em capital”. Para funcionar como capital tem de haver “acréscimo de trabalho”. Acumular é formar “capitais adicionais”, “novos capitais”, distinguindo-se do “capital primitivo” (MARX, 2008, p. 678-679). O capitalista retorna a investir ou repor a mais-valia em novos meios de produção e força de trabalho para poder reproduzir valor, caso contrário, significa apenas garantir sua subsistência e não aumentar a riqueza, ou, implica em transformar o gasto da mais-valia em renda. Uma “parte da mais-valia é consumida como renda, outra parte é empregada como capital ou acumulada” (MARX, 2008, p. 689).

⁴⁰ Muitos dos agentes desse transporte enquanto empreendedores se modernizaram, passando dos transportes de tração animal ao TRC. Esta perspectiva está em “Caminhões e empreendedores no transporte de cargas” (KAPRON, 2012, p. 39-42).

valor”, ou a mais-valia, na “forma de lucro médio constitui uma parte de mais-valor gerado pelo capital produtivo total” (MARX, 2017, p. 324), manifestando aí o que se constituem por ramos da economia, frações do capital ou da classe capitalista, da mesma forma como existe o capitalista comercial, o industrial e o financeiro. Sobre o valor, a compreensão de que a

lei geral é: ‘todos os custos de circulação que decorrem apenas da mudança de forma da mercadoria não acrescentam a este valor’. São apenas custos para realizar o valor, para fazê-lo passar de uma forma para outra. O capital despendido nesses custos (inclusive o trabalho que ele comanda) pertence aos custos improdutivos necessários da produção capitalista. Seu reembolso tem de provir do produto excedente e constitui, para a classe capitalista em seu conjunto, um desconto na mais-valia ou no produto excedente (MARX, 2005, p. 165).

O transporte é atividade meio ou um serviço que permite a realização da produção e do consumo, é manifestação da divisão social do trabalho e agrega valor. A atenção tem de estar no conteúdo do trabalho, nas relações que são estabelecidas, nos objetivos da extração do trabalho excedente⁴¹. Quanto à forma do trabalho, deriva das necessidades da produção e se determina no desenvolvimento técnico e tecnológico que marca o contraste de época, situação em que o meio de transporte, o tipo de veículo, é questão exemplar.

Sobre a relação entre transporte e circulação pode haver uma autonomia entre ambos, e não uma necessária determinação, sobre isto:

No ciclo do capital e na metamorfose das mercadorias nele incluída realiza-se o intercâmbio de matérias de trabalho social. Esse intercâmbio pode determinar mudança de espaço dos produtos, seu movimento efetivo de um lugar para outro. Mas as mercadorias podem circular sem se moverem fisicamente e pode haver transporte de produto sem circulação de mercadorias a até sem troca direta de produtos. A casa que A vende a B circula como mercadoria, mas não sai do lugar. Mercadorias móveis, como algodão, ferro gusa, não mudam de depósito enquanto passam por inúmeros processos de circulação, compradas e revendidas por especuladores. Neste caso, o que se move realmente não é a coisa, mas o título de propriedade sobre a coisa (MARX, 2005, p. 166).

Aspectos que marcam o modo de produção capitalista contemporâneo, a intensa relação entre regiões ou países, contrastam com a citação acima e, ao mesmo tempo, se somam enquanto conteúdo e forma possíveis da circulação, sendo ressaltados em expressões como globalização, mercado mundial ou mundialização,

⁴¹ “O objetivo da produção capitalista é o excedente e não o produto” (MARX, 1980, p. 193).

associando-se com as necessidades e os padrões de consumo de determinados produtos que marcam época. Também importa a produtividade, relacionada às capacidades e velocidades dos deslocamentos, e os preços e os custos que se associam aos contratos de afretamento e/ou o frete que se definem no mercado. É importante salientar que na empresa do tipo capitalista

o valor-de-uso das coisas só se realiza com seu consumo, e esse consumo pode tornar necessário o deslocamento delas, o processo adicional de produção da indústria de transportes. Assim, o capital produtivo nela aplicado acrescenta valor aos produtos transportados, formado pela transferência de valor dos meios de transporte e pelo valor adicional criado pelo trabalho de transporte. Este valor adicional se divide, como em toda a produção capitalista, em reposição de salário e mais-valia.

(...) Quanto menor a quantidade de trabalho materializado e vivo que o transporte da mercadoria exige para determinada distância, tanto maior a produtividade do trabalho, e vice-versa.

(...) A proporção de valor que os custos de transporte, não variando as demais circunstâncias, acrescentam ao preço da mercadoria está na razão direta do volume e do peso dela. Variam, entretanto, numerosas circunstâncias. Variam, por exemplo, as medidas de precaução exigidas pelo transporte, o correspondente dispêndio de trabalho e de meios de trabalho, de acordo com a relativa fragilidade do artigo, a facilidade com que se deteriora ou explode (MARX, 2005, p. 166-167).

Parece, em Marx, que indústria vai além de fábrica, ampliando o seu significado para o processo capitalista de produção e o acúmulo de capital com sua respectiva divisão social do trabalho. Assim, o valor, a jornada de trabalho dividida entre o trabalho necessário e o trabalho excedente, a divisão em classe trabalhadora e classe capitalista, são todos situados no processo de trabalho e se localizam em algum dos ramos da economia. Isto se confirma na obra *Teorias da mais-valia*, quando Marx discute o aspecto central deste livro, o *trabalho produtivo* e o *trabalho improdutivo*:

Além da indústria extrativa, da agricultura e da manufatura, ainda existe, na produção material, uma quarta esfera que passa também pelos diferentes estádios de empresa artesanal, manufatureira e da indústria mecânica; é a 'indústria de locomoção', transporte de pessoas ou mercadorias. A relação 'trabalhador produtivo', isto é, do assalariado com o capital é a mesma das outras esferas da produção material. Demais, produz-se aí alteração material no objeto de trabalho – alteração 'espacial', de lugar. (...)

Se, porém, considerarmos o processo no tocante às mercadorias, sucede então no processo de trabalho alteração no objeto de trabalho, a 'mercadoria'. A existência espacial dele altera-se, e assim ocorre modificação em seu valor de uso, por se modificar a existência espacial desse valor de uso. Seu valor de troca aumenta na medida do trabalho exigido por essa alteração de seu valor de uso; parte dessa soma de trabalho é determinada pelo desgaste do capital constante, isto é, pelo montante de trabalho materializado que entra na mercadoria, e parte, pelo montante de trabalho vivo, como no processo de crescer o valor de todas as demais mercadorias.

Quando a mercadoria chega ao lugar de destino, essa alteração ocorrida no valor de uso desapareceu e se expressa apenas no valor de troca mais elevado, no encarecimento dela. E o trabalho real, embora não tenha deixado vestígio algum no valor de uso, realiza-se no valor de troca desse produto material, e assim, para essa indústria, como para as outras esferas da produção material, o trabalho se corporifica na 'mercadoria', embora não tenha deixado traço visível em seu valor de uso (MARX, 1980, p. 405-406).

Tem-se, aí, a perspectiva de que a centralidade não está no que se produz, mas no tipo de relações que se estabelecem para produzir, ou seja, as relações contratuais de compra da força de trabalho dos motoristas por parte do empresariado capitalista. Exclusivamente no TRC, o trabalho operado pelos motoristas de caminhão, o deslocamento das cargas em maiores ou menores distâncias, exige tempo e determinadas capacidades e/ou habilidades, sendo o tempo de trabalho objetivado na jornada, enquanto as cargas transportadas aos destinos não são mais as mesmas, pois a elas foi acrescido um tempo de trabalho, sendo esta a peculiaridade do acréscimo de valor pelo trabalho desses motoristas. É produtivo esse trabalho nas jornadas desses motoristas, sendo que, unicamente os motoristas de emprego assalariado em empresas e não os motoristas autônomos, se divide entre o trabalho necessário e o trabalho excedente, o salário e a mais-valia, respectivamente. Os empresários do TRC não estão comprando valor de uso de seus motoristas empregados, estão comprando força de trabalho que cresce valor, havendo uma relação capitalista de produção.

Deduz-se do conjunto da obra *O Capital* que não importa o que se produz, mas sim o como se produz, em que condições e que relações de trabalho estão estabelecidas, manifestando-se aí a História e as diferenciações entre a formação social do tipo escravista, feudal e capitalista, como exemplos de alguns modos de produção. A conceituação de indústria parece estar mais ligada à divisão social do trabalho do que a determinado ramo da economia. De acordo com Marx,

quaisquer que sejam as formas sociais da produção, os trabalhadores e os meios de produção são sempre os seus fatores. (...) Para haver produção é mister que eles se combinem. O modo em que se efetua essa combinação distingue as diversas épocas econômicas da estrutura social. O ponto de partida no presente caso é a dissociação entre o trabalhador livre e seus meios de produção (...). O processo que os fatores pessoais e materiais da mercadoria, assim reunidos, levam efetivamente a cabo, o processo de produção, torna-se ele mesmo uma função do capital, o processo capitalista de produção (...). Todo empreendimento de produção de mercadorias se torna ao mesmo tempo empreendimento de exploração de força de trabalho. (...) Se a força de trabalho só é mercadoria em poder de seu vendedor, o assalariado, ela só se torna capital em mãos de seu comprador, o capitalista, a quem cabe transitoriamente utilizá-la. Os próprios meios de produção só se

tornam figuras materiais do capital produtivo ou capital produtivo a partir do momento em que lhes pode ser incorporada a força de trabalho, como forma de existência pessoal desse capital. (...)

Quando funciona, o capital produtivo consome suas partes componentes, a fim de transformá-las em massa de produtos de maior valor. (...) O trabalho excedente da força de trabalho é o trabalho gratuito para o capital e constitui, por isso, a mais-valia do capitalista, um valor que não lhe custa nenhum equivalente (MARX, 2005, p. 50-51).

Ao se considerar a apropriação da “mais-valia” e as relações de propriedade, na “produção” ou na “reprodução” do “valor”, “a substância do valor é e continua sendo nada mais que força de trabalho despendida – trabalho, independentemente do caráter útil particular desse trabalho – e a produção de valor é simplesmente o processo desse dispêndio” (MARX, 2005, p. 436). Complementando esta ideia:

à produção capitalista como tal é indiferente o valor de uso determinado e, em geral, as características específicas das mercadorias que ela produz. Em qualquer esfera da produção, o que lhe importa é apenas produzir mais-valor, apropriar-se, no produto do trabalho, de determinada quantidade de trabalho não pago. E o mesmo ocorre, por sua natureza, com o trabalho assalariado submetido ao capital: a apropriação capitalista não se importa com o caráter específico de seu trabalho, desde que ele se transforme conforme as necessidades do capital e se deixe deslocar de uma esfera da produção a outra (MARX, 2017, p. 230).

O “processo de produção capitalista” é uma “unidade de processo de produção e processo de circulação” (MARX, 2017, p. 53). Assim, a “fórmula geral do capital é D-M-D”, ou seja, considerando o capitalista como sujeito, dinheiro convertido em mercadoria que se converte em mais dinheiro, em excedente. Como consequência, “uma soma de valor é posta em circulação para dela se extrair uma soma de valor maior. O processo que cria essa soma de valor maior é a produção capitalista; o processo que a realiza é a circulação do capital”. Para o capitalista, a finalidade “não é o produto palpável em si, mas o excedente de valor do produto, acima do valor do capital nele consumido” (MARX, 2017, p. 67). A essência está em que o objetivo é “comprar para vender, o que significa somente trocar” e esta é a “forma dominante da produção burguesa”. Porém, “compra-se barato, para se vender mais caro”, ou seja, “troca-se dinheiro por mercadoria para trocar, em seguida, a mesma mercadoria por maior quantidade de dinheiro, de modo a fazer diferirem os extremos D-D, se não qualitativa, quantitativamente” (MARX, 2008, p. 158-159). Para Marx,

o capital não é uma coisa, mas uma determinada relação social de produção, que pertence a uma determinada formação histórico-social, representa-se numa coisa e confere a esta um caráter especificamente social. O capital não

consiste na soma dos meios de produção materiais e produzidos. Ele consiste nos meios de produção transformados em capital (...). Consiste nos meios de produção monopolizados por determinada parte da sociedade (MARX, 2017, p. 877).

Independente da época, no consumo de uma ou outra mercadoria em maior ou menor quantidade, mais simples ou complexa, mecânica ou eletrônica, material ou espiritual, ou ainda virtual, o determinante na criação e na medida do valor é sempre o trabalho. Em decorrência, pode-se deduzir que o transporte, especificamente quanto ao processo de trabalho, é atividade que produz e reproduz as relações capitalistas. Aos trabalhadores, os motoristas de caminhão e/ou os caminhoneiros do emprego assalariado, as jornadas seguem a teoria de Marx, sendo divididas em dois momentos: trabalho necessário e trabalho excedente⁴².

1.2 ACUMULAÇÃO E PRODUTIVIDADE NOS EMPREENDIMENTOS

Em Marx, particularmente em *O Capital*, o estudo da formação do capitalismo tem como maior foco a Europa, mais precisamente a Inglaterra, país do século XIX expoente do desenvolvimento capitalista daquela época. Marx demonstra que o capitalismo surgiu das contradições internas do feudalismo, sendo que seus “princípios” e/ou suas origens são identificados cronologicamente a partir dos séculos XIV-XV e, genericamente, “a era capitalista data do século XVI”. A “acumulação primitiva” foi ponto de partida da “acumulação capitalista” (MARX, 2008, p. 827-829), considerando-a época secular associada com a formação do “mercado mundial”, também relacionada ao que se reconhece por “período manufatureiro”, notadamente quanto à produção urbana, mercantil e a nova divisão social do trabalho. Neste processo, também, o “sistema colonial”, o colonialismo e o intercâmbio que se expandiu e se desenvolveu entre as formações sociais dos diferentes continentes (MARX, 2006, p. 408-409).

No Livro I de *O Capital*, há um capítulo mais específico sobre a “acumulação primitiva” enquanto formação histórica, o capítulo “A chamada acumulação primitiva” (MARX, 2008, p. 825-877). Genericamente, há uma compreensão de época que se estende até a Revolução industrial da segunda metade do século XVIII, quando, a

⁴² Na “produção capitalista” as “condições de trabalho pertencem a uma classe, e a força de trabalho, a outra” (MARX, 1980, p. 57).

partir daquele momento, se teve um capitalismo constituído, com o capital industrial consolidado, podendo-se mencionar uma fase capitalista em nível internacional, com seu determinado modo de produção. Neste momento, a Inglaterra destaca-se como expoente.

Na “acumulação primitiva”, um dos elementos centrais foi a “expropriação do produtor rural, do camponês, que fica assim privado de suas terras”, originando o trabalhador livre no mercado. Livre por estar separado da propriedade dos meios de produção e livre em ser vendedor por contrato da sua força de trabalho, rompendo assim padrões, como os das “corporações” feudais. Nessa época se conjugam questões, com as devidas peculiaridades, entre as diferentes regiões e países, como as “guerras feudais”, a transformação de áreas de lavoura em pastagens, as reformas religiosas na Europa e a expropriação de terras da Igreja, bem como a apropriação de terras antes pertencentes ao Estado, com a terra passando a ser “artigo de comércio”, além do crescimento urbano (MARX, 2008, p. 829-847). Também se desenvolve o assalariamento da força de trabalho, a concentração da propriedade dos meios de produção, a expansão dos usos das máquinas, a cooperação do trabalho e a produção em larga escala.

Nesse processo, ainda, os “pequenos produtores” e a possibilidade de acumulação e toda a gradativa formação dos empreendimentos capitalistas acontecem, formando a moderna indústria contrastando o capital e o trabalho com a existência das relações de produção manifestadas nos salários e na extração da mais-valia⁴³. Tudo isso desenvolvendo o “mercado interno” e consolidando o “mercado mundial”, relacionando-se com o “capital usurário e o capital mercantil”, as “guerras comerciais entre as nações europeias”, as “dívidas públicas, o moderno regime tributário e o protecionismo” (MARX, 2008, p. 859-864). Para Marx, a

dívida pública converte-se numa das alavancas mais poderosas da acumulação primitiva. Como uma varinha de condão, ela dota o dinheiro de capacidade criadora, transformando-o assim em capital, sem ser necessário

⁴³ Pressupõe-se que entre um produtor ou trabalhador individual e o empreendimento assentado nas relações entre patrão e empregado assalariado há diferença na divisão social do trabalho. Em si, a primeira condição não forma capital, enquanto na segunda está dada a condição para a extração da mais-valia, o dinheiro da compra da força de trabalho tornando-se capital e ser produção capitalista. Isto partindo da abordagem de Marx sobre esses “pequenos produtores”, se referindo aos trabalhadores rurais e/ou camponeses. Porém, enquanto trabalho por conta própria e sendo produção mercantil, não há, no âmbito das relações de produção, diferencial em ser atividade econômica primária, fabril ou do setor de serviços, bem como, a acumulação primitiva não é processo localizado somente naqueles séculos até a Revolução industrial dos séculos XVIII-XIX, constituindo-se como processo que, com devidas peculiaridades, pode coexistir com o capitalismo contemporâneo.

que seu dono se exponha aos aborrecimentos e riscos inseparáveis das aplicações industriais e mesmo usurárias. Os credores do Estado nada dão na realidade, pois a soma emprestada converte-se em títulos de dívida pública facilmente transferíveis, que continuam a funcionar em suas mãos como se fossem dinheiro. A dívida pública criou uma classe de capitalistas ociosos, enriqueceu, de improviso, os agentes financeiros que servem de intermediários entre o governo e a nação. (...) Mas, além de tudo isso, a dívida pública fez prosperar as sociedades anônimas, o comércio com os títulos negociáveis de toda a espécie, a agiotagem, em suma, o jogo de bolsa e a moderna bancocracia (MARX, 2008, p. 868).

Da citação podem ser extraídas bases da oligarquia financeira, posteriormente a Marx reconhecido como o capital financeiro e o capital estrangeiro, os quais, cronologicamente, avançam ao século XXI e estão associados com a fase que se reconhece como o imperialismo. Em Marx, sumariamente estão expostos aspectos gerais da formação do capitalismo que se estendem até as décadas finais do século XIX, um período, genericamente, antecedente ao imperialismo. É desse contexto que se tem de situar os transportes, a

revolução no modo de produção da indústria e da agricultura tornou sobretudo necessária uma revolução nas condições gerais do processo social de produção, isto é, nos meios de comunicação e de transporte. (...) os meios de transporte e de comunicação, legados do período manufatureiro, logo se tornaram obstáculos insuportáveis para a indústria moderna, com sua velocidade febril de produção em larga escala, seu contínuo deslocamento de massas de capital e de trabalhadores de um ramo de produção para outro e com as novas conexões que criou no mercado mundial (MARX, 2006, p. 440).

Enfatiza-se o desenvolvimento da “produção em larga escala” de produtos num contexto do “mercado mundial”, bem como as necessidades e/ou padrões de consumo, as inovações e os novos produtos, o novo ritmo e a aceleração tão associada com as tecnologias da informação e comunicação das últimas décadas. Através da técnica e da tecnologia, “o desenvolvimento dos meios de transporte encurta as distâncias” (MARX, 2005, p. 143). Como desdobramento, se tem a aceleração e a velocidade em que os veículos do transporte são expoentes, o espaço de tempo das distâncias diminuiu, além do alargamento espacial, expressos em contrastes, particularmente no transporte terrestre, passando-se dos veículos de tração animal para o transporte ferroviário, inicialmente, enquanto nos séculos XX-XXI o transporte rodoviário com o caminhão e sua flexibilidade de trânsito. Neste processo, segundo Josef Barat, o

transporte rodoviário, como inovação tecnológica, apresentou, entre outras, as vantagens do transporte porta a porta, da facilidade de adaptação da frota de veículos às exigências da demanda, da flexibilidade da infraestrutura viária, desviando para si fluxos de mercadorias e passageiros anteriormente deslocados pelas ferrovias e navios. A crescente diversificação da produção, com acréscimos substanciais nas necessidades de transporte de carga geral e alimentos acondicionados em sacaria, para atendimento de um mercado interno que ampliava seu alcance geográfico, favoreceu (...) a expansão rodoviária no Brasil (BARAT, 1978, p. 348).

Para Barat, o pós-1945 foi um marco da expansão e da conseqüente excessiva “dependência” do País em relação ao transporte rodoviário, manifestada na não “complementariedade intermodal”. A isto, inclusive, cerca de 60% do volume de cargas transportadas no País permanecer concentrado nesse modal nas primeiras décadas do século XXI. Desde os anos 1940, até pelo menos os anos 1970, “estimulou-se a competição desordenada e predatória que esvaziou o sistema ferrovia-porto-navio” (BARAT, 1978, p. 347-348). Segundo o autor, os

serviços rodoviários de carga, no Brasil, são prestados por um grande número de empresas com dimensões variáveis e por transportadores individuais. Há, portanto, para grande parte da carga transportada, uma oferta diluída em muitas unidades de prestação de serviço que competem num mercado altamente concorrencial.

(...) pode-se dizer que a expansão dos investimentos rodoviários deveu-se, primeiramente, à sua proporção mais baixa de custos fixos, relativamente às demais modalidades, possibilitando, numa economia em desenvolvimento, melhor utilização alternativa dos recursos escassos. Em segundo lugar, sobreveio a circunstância dos seus custos variáveis de prestação dos serviços terem crescido a um ritmo menor que os das ferrovias e da navegação costeira (BARAT, 1978, p. 55-56).

O TRC se desenvolveu, exclusivamente, na concorrência de mercado, através dos milhares de empreendimentos privados, formando importante parcela do empresariado nacional, diferente dos outros modais que, por décadas, tiveram a participação do Estado nos empreendimentos, por vezes em regime de monopólio⁴⁴. Os “investimentos”, têm de ser situados quanto à infraestrutura, pois houve a intervenção estatal na construção das estradas e rodovias.

Quanto aos custos, induz-se a situar o capital constante e o capital variável e o que, ao longo do Livro II de *O Capital*, Marx identificou por capital fixo e capital

⁴⁴ Esta questão foi desenvolvida em: “Concorrência de mercado e os empreendimentos” (p. 53-57) e “Empresas, empreendimentos e frete” (p. 72-76), onde estão expostas às condições da formação de ampla concorrência entre empresas de transporte e caminhoneiros autônomos pelo serviço do deslocamento das cargas e as questões do agenciamento das cargas, acessar, negociar e contratar o frete. Também, certa exceção, se for considerada a participação da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (EBCT), manifestando a presença estatal (KAPRON, 2012, p. 32).

circulante, haja vista que, no Brasil, em curto prazo, eram mais viáveis os “investimentos” em relação aos outros modais. É importante salientar que, sobre os custos, a partir da década de 1950 se iniciou a produção de petróleo, considerando o refinamento e os combustíveis, onde o combustível se tornou um dos importantes itens da formação dos preços dos transportes por caminhões, enquanto a crise do petróleo dos anos 1970 se tornou referência na elevação destes preços, inclusive, considerando que o petróleo se tornou importante matéria-prima da construção das rodovias. Por sua vez, a oferta de veículos, com a fabricação expandida no País a partir dos anos 1950, associando-se a produção de variados componentes, insumos, peças e acessórios, que, somando-se com os itens levantados acima, fez com que tais ramos da indústria adquirissem importância na economia interna do País⁴⁵. Assim, para Barat, o

transporte rodoviário (...) envolve operações de carga e descarga mais simplificadas – em geral de porta a porta – utilizando relativamente menor densidade de mão-de-obra, com níveis de remuneração mais baixos, devido à ausência, no País, de fortes pressões sindicais neste setor (BARAT, 1978, p. 56).

Com isso, está dada a flexibilidade do TRC, o “porta a porta”, enquanto opções de carga e descarga e origem e destino, mesmo em estradas de baixa infraestrutura viária, como que se adaptando também as oscilações entre oferta e demanda da economia. Em relação a essas questões, considerando que esse aspecto flexível do trabalho também é elemento estruturante da produtividade, ou seja, condição de elevação da produtividade em potencial, não sendo determinante esta elevação, pois as oscilações das atividades econômicas e a obtenção das cargas/fretes no mercado são influentes na produtividade das empresas do TRC. A flexibilidade quanto aos contratos de trabalho e a remuneração salarial, acrescida da ausência de pressão trabalhista, pressupõe a prevalência dos interesses empresariais, indiciando sobre pressão pelo rebaixamento salarial.

Assim, a “menor densidade” dos usos da força de trabalho, corrobora aquilo que já foi constatado como tendência, onde, para Marx, “a produtividade da máquina mede-se (...) pela proporção em que ela substitui a força de trabalho do homem”

⁴⁵ Deve ser ponderada a questão do porquê, enquanto País, pela opção política ao transporte rodoviário em detrimento dos outros modais, pois forças políticas devem ser consideradas, bem como os interesses de frações do empresariado e do capital estrangeiro, situados no desenvolvimento brasileiro. A indústria automobilística é exemplar na atuação do capital estrangeiro no País.

(MARX, 2006, p. 447) e “o grau de produtividade do trabalho (...) se expressa pelo volume relativo dos meios de produção que um trabalhador, num tempo dado, transforma em produto, com o mesmo dispêndio de trabalho” (MARX, 2008, p. 725). Os caminhões são máquinas e são mercadorias de origem fabril. Com os caminhões, os trabalhadores operam o transporte enquanto relação mercantil, sendo que o contraste trabalhador-caminhão evidencia aspectos da produtividade. A modernização tecnológica manifesta perspectiva da aceleração, associando-se as maiores capacidades de carga, o aperfeiçoamento para transportar determinados tipos de carga, também resultando na maior velocidade média dos deslocamentos, bem como quanto ao consumo médio, particularmente quanto aos combustíveis. Todos esses aspectos vislumbram o desenvolvimento dos caminhões e integram as condições de trabalho e são influentes à produtividade.

Na década de 1920, as capacidades de carga estavam em pouco mais de uma tonelada, enquanto nos anos 1950, a fabricante FNM, por exemplo, ofertava caminhões com capacidades de mais de dez toneladas. Já nos anos 2000, o modelo *bitrem* passou a transportar sessenta toneladas (KAPRON, 2012, p. 40), sendo que, neste modelo, a margem é de 37-38 toneladas, se o caminhão carregar o peso de balança, segundo normas legais constituídas, a partir do aparecimento do modelo na década de 1990. Em comparação ao bitrem, caminhão com sete eixos, o *rodotrem* ou *treminhão*, caminhão com nove eixos, segundo as normas legais, parte da faixa das 48 toneladas de carga, podendo ser aumentada esta capacidade plena, podendo transportar na faixa das setenta toneladas. Ambos os modelos desenvolvem velocidade média superior aos caminhões fabricados até a década de 1970 e consomem uma média genericamente localizada na faixa dos dois litros de combustível por quilômetro⁴⁶, além de que, entre os padrões dos caminhões da primeira metade do século XX e os caminhões do século XXI, as possíveis distâncias percorridas por jornada se alteram, a compreensão de rota curta e rota longa é variável e se modifica no passar dessas décadas.

Em 1949, a FNM produziu o caminhão “modelo D 9500”, com capacidade de 8,5 toneladas de carga. A partir dos anos 1950, um dos modelos foi o D-11000,

⁴⁶ Num caminhão rodotrem, a “maior composição veicular que pode circular nas vias públicas sem necessidade de AET – Autorização Especial de Transporte”, Antônio Lauro Valdívnia Neto (2014, p. 118) verificou a “Média de rendimento” de 1,9 km/litro de diesel, enquanto em caminhão *leve* a média estava na faixa dos seis km/litro.

produzido com “nacionalização de cerca de 90%” e “em série”, sendo “empregado tanto no meio civil como no militar”. As inovações estavam no uso do combustível diesel, nas versões “caminhão comum” e “cavalo mecânico” (*cavalinho*), podendo “transportar uma carga útil de 8.100 kg e rebocar mais 18.000 kg”. Como complemento, “o consumo de combustível para cada 100 km rodados era de 28 litros como caminhão normal e 40 litros quando com reboque” (BASTOS, 2004)⁴⁷.

Numa amostragem, referente a 2011, daqueles caminhões registrados segundo as normas legais, tendo a ANTT como fonte (ANTT, 2011), através do seu RNTRC, se pode perceber a composição da frota nacional de caminhões juridicamente cadastrados, objetivando, parcialmente, contrastar potenciais de deslocamentos de carga através dos números quantitativos de 2011 com os exemplos dos caminhões FNM acima citados. Tal comparação, permite apreender diferenciação de padrões entre os FNM e os caminhões das primeiras décadas do século XXI. Com a composição “Transportadores” e a “Frota” por “Tipo de Veículos”, considerando apenas um extrato, pois no RNTRC pertencem outros tipos de veículos além dos caminhões, sendo que, daqueles modelos mais representativos dos caminhões do TRC Brasileiro, três modelos são exemplares: o caminhão leve (3,5 a 7,99 toneladas), o caminhão simples (8 a 29 toneladas) e o caminhão trator. Este último, geralmente referenciado como caminhão *pesado*, formando composição de cavalo mecânico mais o semirreboque, geralmente com composição de cinco ou seis eixos e sendo chamado de caminhão *carreta*, e, se bitrem e rodotrem, cavalo mecânico, semireboque e mais um reboque como terceira composição, de modo que todos são modelos aptos aos transportes acima das trinta toneladas de carga. Os números indicados junto aos caminhões leve e simples, este último, às vezes, reconhecido como caminhão *médio* ou *semipesado*⁴⁸, são os indicativos das capacidades de carga expressas em toneladas. Desses dados informativos, pode-se perceber um panorama da oferta e aspecto do potencial das capacidades produtivas por caminhão-motorista.

Os caminhões leves podem ser considerados veículos de uso mais restrito ao transporte urbano, podendo ser, em certas condições, rodoviários também. Os caminhões simples combinam urbano e rodoviário, enquanto os caminhões tratores

⁴⁷ Com os caminhões FNM se utilizou em maior quantidade o modelo que se tornou reconhecido como *romeu e julieta*, caminhão simples mais reboque, com quatro ou mais eixos na composição total, também sendo reconhecido como caminhão *julieta*.

⁴⁸ Por décadas, este modelo é reconhecido como caminhão *truck*, caminhão de três eixos e, pelo menos nas duas últimas duas décadas, tem se tornado comum o caminhão *bi-truck* com quatro eixos.

pertencem exclusivamente ao transporte rodoviário. Deve ser levado em conta o potencial de capacidade de transporte de carga, sem considerar, neste momento, a irregularidade e ociosidade, devido a viagens com carga na origem-destino e vazio no retorno (frete-retorno), ou a concorrência por cargas e a irregularidade enquanto oferta de cargas e a possibilidade de o caminhão permanecer parado, elementos que, nas peculiaridades do TRC, influem na produtividade. Outros elementos importantes referem-se ao peso das cargas aquém das capacidades dos veículos, bem como os tipos de cargas e os preços dos fretes. Dos três modelos de caminhões referenciados, segundo a ANTT (2011), aproximadamente 12% eram leves, 53% eram médios e 35% eram pesados. Assim, cerca de 88% eram caminhões com tendência de estarem concentrados no TRC.

Desse breve e parcial contraste entre padrões técnicos e tecnológicos, têm ainda de ser consideradas questões como os tipos de empresas, a concorrência pelo frete e as formas de remuneração por viagem, a distinção caminhoneiros autônomos e empregados, estes últimos reconhecidos também como frotistas, a infraestrutura das estradas e demais elementos determinantes nos custos, como a conjuntura do mercado interno e a integração nacional. Também há que se considerar o poder de alcance nos deslocamentos em maiores distâncias, encurtando o tempo num transporte regional ou internacional que marcam bastante o TRC Brasileiro, todos, elementos influentes à produtividade.

A produtividade relaciona-se com a aceleração e o ritmo do transporte, situando-se nas reestruturações produtivas, tendo de ser associada com a diminuição do “tempo de circulação” e do “tempo de rotação” do capital (MARX, 2017, p. 98). Estes elementos se identificam, genericamente, entre o investimento e o retorno do capital no sentido empreendedor. Na citação a seguir, substituindo-se a “construção naval” e os “navios” pelas fábricas e os caminhões do TRC, percebe-se que:

Os fatores que aumentam o produto da jornada isolada de trabalho, tais como cooperação, divisão do trabalho, emprego da maquinaria, encurtam ao mesmo tempo o período de trabalho dos atos de produção contínuos. Assim, a maquinaria encurta o tempo de construção de casas, pontes etc.; (...) O progresso da construção naval, aumentando a velocidade dos navios, encurta o tempo de rotação do capital empregado na navegação. Esses progressos que reduzem o período de trabalho e por consequência o prazo pelo qual tem de ser adiantado capital circulante estão geralmente vinculados a maior dispêndio de capital fixo (MARX, 2005, p. 265)⁴⁹.

⁴⁹ “O tempo de rotação do capital é igual à soma do tempo de produção e do tempo de circulação” (MARX, 2005, p. 285).

Novamente, substituindo-se o transporte ferroviário pelo rodoviário, percebe-se um “rendimento” maior na perspectiva de o deslocamento do “capital-mercadoria” proporcionar o mais rápido “retorno do dinheiro” (MARX, 2005, p. 287):

A distância entre o local de produção e o mercado onde a mercadoria é vendida causa sempre diferença no tempo de venda e, por conseguinte, no de rotação. Durante toda a viagem ao mercado, o capital está prisioneiro da condição de capital-mercadoria; (...) Melhoria dos meios de comunicação e de transporte reduz em termos absolutos o período de viagem das mercadorias; mas não suprime a diferença relativa, oriunda do percurso, e que aparece no período de circulação de diferentes capitais-mercadorias ou de diferentes partes do mesmo capital-mercadoria, remetidos a diferentes mercados. (...) Uma via férrea, por exemplo, que liga o local de produção com um empório no interior, pode aumentar, absoluta ou relativamente, a distância de uma localidade geograficamente mais próxima, mas que não dispõe de estrada de ferro, tornando-se por comparação esse empório mais afastado; do mesmo modo, em virtude das mesmas circunstâncias, pode modificar-se a distância relativa dos locais de produção aos grandes mercados de consumo, o que explica a decadência dos velhos centros de produção e o aparecimento de novos, ao mudarem os meios de transporte e de comunicação. (Além disso, o transporte fica mais barato para as grandes distâncias do que para as pequenas.) Ao desenvolverem-se os meios de transporte, aumenta a velocidade do movimento no espaço e assim reduz-se no tempo a distância geográfica (MARX, 2005, p. 286).

Nessas generalidades da acumulação e do potencial de elevação da produtividade, leva-se em consideração a diferenciação entre as que são reconhecidas como as empresas de transporte e os caminhoneiros autônomos, diferença de teor estrutural, pois, as referidas empresas se constituem nas relações patrões e caminhoneiros de emprego assalariado⁵⁰, enquanto os autônomos são aqueles que se reconhece como os trabalhadores por conta própria. Empresas e autônomos são empreendimentos, sendo que as empresas mantêm relações de produção que antagonizam trabalhadores e patrões, pelo menos nos aspectos propriedade dos caminhões e divisão do trabalho, enquanto os autônomos são os proprietários dos caminhões em que trabalham. Assim sendo, caminhoneiros autônomos em si não são capital, porém, representam potencial de acumular e integram o processo global da produção e reprodução das relações capitalistas. Numa suposição, não incomum na formação econômica do TRC Brasileiro, a partir do momento que um autônomo emprega um motorista para trabalhar no caminhão

⁵⁰ A “troca de capital por trabalho significa apenas permutar mercadoria de valor determinado, igual a dada quantidade de trabalho, por quantidade de trabalho maior que a nela contida” (MARX, 1980, p. 181).

assalariando este trabalhador, muda a estrutura de produção, sendo que o acúmulo forma capital, tendo-se aí um pequeno empreendedor que se torna pequeno burguês.

Esse trabalhador por conta própria, apenas os caminhoneiros que trabalham no seu próprio caminhão, pode ser equiparado ao que Marx, mesmo que se referindo aos produtores rurais, qualificou por “produtores pequenos e independentes”, “pequenos produtores que trabalhavam por sua própria conta” ou aqueles com a “propriedade particular esparsa, baseada no trabalho próprio dos indivíduos” (MARX, 2008, p. 860-861; 877), pois, em si, enquanto empreendimento, não são o capital. Pode-se, ainda, equiparar com o que Engels (1979, p. 113-114) referiu por “pequena indústria baseada na propriedade privada do operário sobre os meios de produção” e a acumulação primitiva como processo de “expropriação desses produtores imediatos” que produziam por sua própria conta e como “transformação dos meios individuais e dispersos de produção em meios de produção socialmente concentrados”. Ou seja, identifica-se, aqui, o pequeno patrão e/ou pequeno burguês tendo sua existência num limiar entre a acumulação e a proletarização.

Marx pondera sobre “peculiaridade”, “uma sociedade onde predomina um modo de produção definido, embora não lhe estejam ainda subordinadas todas as relações de produção”. Ao mencionar os “artesãos ou camponeses independentes” expõem algumas de suas qualificações, como a de que “não empregam e por isso não produzem na qualidade de capitalistas”, como “possuidor dos meios de produção é capitalista, como trabalhador é assalariado de si mesmo”, sendo que:

Sobressai aí de maneira contundente a circunstância de o capitalista como tal ser apenas função do capital, e o trabalhador, função da força de trabalho. É pois lei que o desenvolvimento econômico reparta essas funções por pessoas diferentes; e o artesão ou camponês, que produz com os próprios meios de produção, ou se transformará pouco a pouco num pequeno capitalista, que também explora trabalho alheio, ou perderá seus meios de produção (...) e se converterá em trabalhador assalariado. Esta é a tendência na forma de sociedade onde predomina o modo de produção capitalista (MARX, 1980, p. 401-403).

Por fim, algumas considerações acerca dos caminhoneiros autônomos. Caminhoneiros autônomos, somente aqueles constituídos como os próprios trabalhadores que trabalham em seus caminhões, passam a estar numa situação limiar e/ou de perda de autonomia quando firmam contrato para prestar os serviços de transporte regularmente com estas empresas contratantes, o que no Brasil se reconhece como a condição de *agregado*. Tal relação contratual ocorre em função de

perda de autonomia, pois passa a estar disponível aos interesses dessa empresa contratante e, assim, passa a estar dependente da oferta de serviços dessa empresa. Isto, na prática, seria sua empresa empregadora com uma relação de subordinação, algo aproximado a uma condição proletária de trabalho. Outra variável dessa consideração, pensando os autônomos e os caminhões, se esses autônomos acordarem contrato com empresa determinada para prestar regularmente serviços para ela, para esta empresa contratante os motoristas podem ser equiparados a trabalhadores remunerados que prestam serviços ao seu interesse, pois, a empresa contratante remunera por tempo, carga e/ou viagem. Esses autônomos passam a ser subordinados, aproximando-se aos trabalhadores proletários, porém, no âmbito da divisão do trabalho, ainda mantêm a posse do instrumento de trabalho, o caminhão⁵¹.

Como complemento ao afirmado acima, alguns pressupostos são necessários. Em regra, se considera um caminhoneiro em relação a um caminhão, podendo ocorrer situações, como dois motoristas por caminhão, ou um transportador mantendo identificação, o RNTRC da ANTT, de autônomo e empregando um caminhoneiro para trabalhar no caminhão, bem como o proprietário de dois ou três caminhões, mantendo motoristas empregados, estando no RNTRC como autônomo. Assim, uma questão é a divisão do trabalho e a relações de propriedade dos caminhoneiros por conta própria e outra é a dos caminhoneiros empregados que são trabalhadores assalariados ou proletários.

1.3 O PROCESSO DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS

No Livro I de *O Capital* há o capítulo intitulado “Processo de trabalho e processo de produzir mais-valia” (MARX, 2006, p. 209-231), no qual Marx desenvolve sobre o que caracteriza como o “processo de trabalho”, situando-o, também, na perspectiva de se levar em consideração que “o que distingue as diferentes épocas econômicas não é o que se faz, mas como, com que meios de trabalho se faz” (MARX, 2006, p. 214). Ou seja, reitera a perspectiva anteriormente abordada, especificamente sobre o modo de produção capitalista, de que a centralidade do processo produtivo não está

⁵¹ Um registro crítico destas considerações, de modo assemelhado, foi feito na dissertação (KAPRON, 2012, p. 185). Porém, naquele momento foi afirmado algo questionável: de que os caminhões são meios de produção. O correto é que os caminhões são instrumentos de trabalho e se tornam meios de produção somente em determinadas condições. Esta é uma questão desenvolvida no subtítulo a seguir.

no tipo ou na forma das mercadorias produzidas, mas sim nas relações sociais que se estabelecem para produzir⁵². Com a finalidade de identificar uma compreensão de totalidade que envolve as condições e as relações de trabalho dos caminhoneiros empregados, assimila-se esse referencial sobre o “processo de trabalho” desenvolvendo-o nas peculiaridades dos TRC Brasileiro.

Marx inicia o capítulo com a consideração de que a “utilização da força de trabalho é o próprio trabalho”, enquanto “o comprador da força de trabalho consome-a, fazendo o vendedor dela trabalhar”. Pensando o TRC, a partir desses pressupostos generalizantes, o destaque é a relação mercantil de compra da força de trabalho pelos empresários e em decorrência a venda da força de trabalho pelos caminhoneiros, incluindo a ideia de uma relação de subordinação desses trabalhadores. Marx, em suas indeterminações sobre uma formação social específica, em torno do processo de trabalho, registra que o trabalhador “põe em movimento as forças naturais de seu corpo – braços e pernas, cabeça e mãos” (MARX, 2006, p. 211). Dessa citação, deve-se considerar imprecisa a distinção entre trabalho físico e trabalho espiritual/intelectual/mental, pois, ambos estão integrados. Assim sendo, nos caminhoneiros, deve-se considerar a mescla, conduzir os caminhões, além das habilidades do trabalho de direção, exige o permanente estado de concentração frente ao tráfego rodoviário, ou seja, o trabalho é físico e é mental.

Para Marx, “os meios de trabalho servem para medir o desenvolvimento da força humana de trabalho e, além disso, indicam as condições sociais em que se realiza o trabalho” (MARX, 2006, p. 214). Esses são aspectos que apontam diferencial do capitalismo em relação a formas sociais anteriores, o grande desenvolvimento técnico e tecnológico aplicado no processo de produzir, manifestando-se no elevado aumento das capacidades produtivas⁵³. Controle, disciplina, eficiência, intensidade, rapidez, ritmo, método e organização, todos associados com o maquinário, são alguns elementos que caracterizam as atividades de trabalho na economia capitalista contemporânea e especificamente nos caminhoneiros.

⁵² O modo como Marx caracteriza o “processo de trabalho” é abrangente sem determinar uma “estrutura social”. A peculiaridade do processo de trabalho na forma capitalista de produção, sua inserção na estrutura produtiva e decorrentes relações que se estabelecem, está na extração da mais-valia. O capítulo “Processo de trabalho e processo de produzir mais-valia” está dividido em dois subtítulos, o primeiro aborda o processo de trabalho em si, enquanto o segundo se dá sob a forma capitalista.

⁵³ No subtítulo anterior foram expostas algumas conjecturas acerca da produtividade a partir do desenvolvimento dos caminhões, considerando-os serem meios e/ou instrumentos de trabalho.

Para Marx, o ponto de partida está na compreensão de que o trabalho é central, como a condição da criação e medida do valor. O trabalho tem de ser contextualizado num processo produtivo, pois a centralidade da quantidade de trabalho se materializa num espaço de tempo. A isso se agregam o conteúdo e a forma, a habilidade, a destreza e a especialização, tudo isto em certas condições e relações que se estabelecem, o trabalho em si, e que se determinam na época histórica. Os “elementos componentes do processo de trabalho”, segundo o exposto por Marx, são três: “a atividade adequada a um fim, isto é o próprio trabalho”; “a matéria a que se aplica o trabalho, o objeto de trabalho”; e “os meios de trabalho, o instrumental de trabalho” (MARX, 2006, p. 212).

Em relação ao primeiro elemento, como anteriormente exposto, a ênfase se dá na relação mercantil e na subordinação, ambos legitimados na relação contratual definidora do vínculo empregatício, se misturando a isto as atividades físicas e mentais. Por vezes, como será mencionado nos capítulos a seguir, os caminhoneiros tornam-se profissionais polivalentes, pois o trabalho de direção/condução dos caminhões é a atividade essência de suas jornadas de trabalho. Porém, outras tarefas têm sido atribuídas ao exercício profissional e que, em determinadas circunstâncias, têm se mantido, na aparência, ocultas, implicando em questões sobre as determinações da extensão das jornadas enquanto as horas de trabalho.

Como o segundo elemento do processo de trabalho, para Marx, o “objeto de trabalho”, em certas condições, pode ser “matéria-prima”, como na citação a seguir:

Todas as coisas que o trabalho apenas separa de sua conexão imediata com seu meio natural constituem objetos de trabalho, fornecidos pela natureza. (...) Se o objeto de trabalho é (...) filtrado através de trabalho anterior, chamamo-lo de matéria-prima. (...) Toda matéria-prima é objeto de trabalho, mas nem todo objeto de trabalho é matéria-prima. O objeto de trabalho só é matéria-prima depois de ter experimentado modificação efetuada pelo trabalho (MARX, 2006, p. 212).

Nas peculiaridades do TRC, o objeto trabalhado se constitui como matéria-prima, ou seja, a finalidade do transportar cargas é operação de produtos já transformados e/ou modificados em maior ou menor expressão, sendo produtos resultado de trabalho anterior. Isto evidencia-se em produtos fabricados ou mesmo em produtos agrícolas, ambos passando por atividades que agregam trabalho anterior realizado previamente ao transporte. Outra peculiaridade do TRC, e que possui relação com a divisão do trabalho, especificamente às empresas de transporte, é que

essas matérias-primas transportadas não são propriedade das empresas, apenas permanecem sob sua posse, derivando daí toda uma normatização contratual jurídica, durante as viagens no intervalo de tempo entre o carregamento e o descarregamento dos caminhões⁵⁴.

Marx refere que “no processo de trabalho, a atividade do homem opera uma transformação, subordinada a um determinado fim, no objeto sobre que atua por meio do instrumental de trabalho” (MARX, 2006, p. 214). Aqui, há outra peculiaridade do TRC: a “transformação” é a mudança de lugar, o serviço de transporte, o deslocamento das cargas, elemento que envolve uma quantidade e tempo de trabalho, levando em consideração as forças produtivas junto aos modelos dos caminhões e os tipos de cargas e a relações de produção junto aos contratos trabalhistas e que se determinam na atividade operária dos caminhoneiros.

Como o terceiro elemento do processo de trabalho, de acordo com Marx:

O meio de trabalho é uma coisa ou um complexo de coisas que o trabalhador insere entre si mesmo e o objeto de trabalho e lhe serve para dirigir sua atividade sobre esse objeto. Ele utiliza as propriedades mecânicas, físicas, químicas das coisas, para fazê-las atuarem como forças sobre outras coisas, de acordo com o fim que tem em mira (MARX, 2006, p. 213).

Além da compreensão atribuída ao significado de “objeto de trabalho”, considerando-o adaptado as especificidades do TRC, por isso constituindo-se como matéria-prima, é importante se considerar o processo produtivo associado ao antes mencionado “trabalho anterior”, às vezes reconhecido também como trabalho morto. Os trabalhadores, quando começam a operar seu tempo de direção, encontram já determinados o objeto e os meios de trabalho, as cargas já elaboradas e os caminhões já em condições de funcionamento, respectivamente.

Os meios de trabalho ou o instrumental de trabalho são elementos centrais para o capitalismo, aí se manifestando as ferramentas e as máquinas, o trabalho simples e o trabalho complexo. Neste processo, também, se manifesta a produtividade associada com a mecanização e a automação, os quais definem propriamente a

⁵⁴ Há exceção no empreendimento que no Brasil, por décadas, possui o registro jurídico como Transportador de Carga Própria (TCP), posteriormente passando a ser denominado como Transportador Rodoviário de Carga Própria (TRCP), mantendo a mesma sigla, ou seja, empreendimento que produz, seja na produção primária ou fabril, e que possui o caminhão que transporta essa produção. Assim sendo, não há a contratação de transportadores que se materializa no estabelecimento do frete, pois esta relação de mercado entre diferentes empresas não ocorre, eliminando estágio da divisão do trabalho. Porém, na estruturação produtiva e nas relações de produção, para os motoristas, não há alteração, permanecendo operários assalariados do transporte.

indústria, através da produção em larga escala. Os caminhões, condicionante central do TRC, são ícones do desenvolvimento tecnológico, expressam o mais moderno, desenvolvido e sofisticado enquanto mercadoria da economia capitalista contemporânea, sua evolução através das décadas expressam a elevação da força produtiva pensada estritamente na relação trabalhador e máquina, ou caminhoneiros e caminhões. O contraste das décadas manifesta padrões técnicos e tecnológicos dos veículos, tanto nas capacidades de carga, na velocidade dos deslocamentos e no consumo de insumos, notadamente o combustível. A modernização também tem de ser considerada em relação aos motoristas, haja vista os caminhões serem o local de trabalho, sendo assim, questões como acessibilidade, conforto, sistemas automáticos e eletrônicos são elementos potenciais para se medir a força produtiva do trabalho.

Nesta atividade profissional, como será abordado em capítulos subsequentes, há uma identificação dos trabalhadores com as máquinas, como, por exemplo, devido as extensas jornadas de trabalho, os caminhoneiros, que por vezes têm realizado viagens que possuem duração de dias, repousam e preparam suas refeições nos caminhões. Esses trabalhadores possuem o interesse no bom funcionamento desse maquinário, pois sua segurança, questão das condições de trabalho, está condicionada às condições de tráfego desses veículos, bem como a segurança em relação à periculosidade decorrente de certos tipos de cargas que transportam. Há, assim, na formação histórica profissional, identidades entre motoristas e caminhões, o próprio nome atribuído a profissão é expressão disto, caminhoneiros⁵⁵.

A compreensão sobre o “processo de trabalho” está associada com os “meios de produção” e estes se definem, segundo Marx, enquanto união do instrumental de trabalho com o objeto de trabalho (MARX, 2006, p. 215). Nesta relação, base do processo produtivo, se manifesta um dos fundamentos do capitalismo, a propriedade privada dos meios de produção, ou o monopólio da propriedade e o controle dos meios de produção pela classe capitalista. Em decorrência, dispendo destes meios, o capital

⁵⁵ Elisabeth Aparecida Trevisan (2010, p. 91-147), em sua tese em Saúde Coletiva, intitulou um capítulo como “Processo de Trabalho” e abordou as “atribuições dos motoristas dos caminhões tanques incumbidos das atividades de transporte, carga e descarga de combustíveis”, o “processo e a organização de trabalho, tratados à luz dos depoimentos dos trabalhadores”, sendo “observadas as condições de trabalho, a jornada, o ritmo, a intensidade, as tarefas, o salário (ou renda), as relações sociais e as formas de controle”. Seu estudo teve como foco os motoristas de caminhão transportadores de combustíveis produzidos em uma refinaria localizada no estado de São Paulo. Paula Hypólito de Araújo (2010, p. 66-67, 216), em sua dissertação na área das Ciências Sociais, também faz uso do referencial no “processo de trabalho”, tendo como foco os caminhoneiros autônomos procedentes do município de Santos, estado de São Paulo, transportadores de produtos ligados ao Porto de Santos.

constante, mediante a compra, no mercado, faz com que os capitalistas agreguem a força de trabalho dos trabalhadores, o capital variável, possuindo o direito dos usos.

Para Marx:

O processo de trabalho, quando ocorre como processo de consumo da força de trabalho pelo capitalista, apresenta dois fenômenos característicos.

O trabalhador trabalha sob o controle do capitalista, a quem pertence seu trabalho. O capitalista cuida em que o trabalho se realize de maneira apropriada e em que se apliquem adequadamente os meios de produção, não se desperdiçando matéria-prima e poupando-se o instrumental de trabalho, de modo que só se gaste deles o que for imprescindível à execução do trabalho.

Além disso, o produto é propriedade do capitalista, não do produtor imediato, o trabalhador. (...) Ao comprador pertence o uso da mercadoria, e o possuidor da força de trabalho apenas cede realmente o valor-de-uso que vendeu, ao ceder seu trabalho. (...) O capitalista compra a força de trabalho e incorpora o trabalho, fermento vivo, aos elementos mortos constitutivos do produto, os quais também lhe pertencem. Do seu ponto de vista, o processo de trabalho é apenas o consumo da mercadoria que comprou, a força de trabalho, que só pode consumir adicionando-lhe meios de produção (MARX, 2006, p. 219).

Daí se depreende a divisão social do trabalho e a correspondente separação em classes sociais, capitalistas e trabalhadores: os primeiros, com a propriedade dos meios de produção e do resultado produzido; os segundos, proprietários da mercadoria força de trabalho, vendida e consumida no objetivo da extração do trabalho excedente, ou do trabalho não pago, a mais-valia⁵⁶. Essa divisão de classes se manifesta também no “controle”, no direito de uso da mercadoria comprada pelo empresário, tornando-se, aqui, primordial a racionalidade enquanto processo, pois, há investimentos e estes têm seus preços, adquirindo centralidade a produtividade que se manifesta em questões como a intensidade, o ritmo, a técnica e a tecnologia em relação ao objeto trabalhado e o instrumental de trabalho, evitando desperdiçá-los, seja enquanto insumos de produção ou quanto ao tempo. Tudo isso se relaciona com o “fermento vivo”, a fonte criadora do valor, ou seja, a quantidade e o tempo nos usos da força de trabalho.

⁵⁶ Os capitalistas atuam como compradores e, depois de produzido, são vendedores. “O processo capitalista de produção (...) não consiste em mera produção de mercadorias. É um processo que absorve trabalho não pago, faz das matérias-primas e dos meios de trabalho – os meios de produção – meios de absorver trabalho não pago” (MARX, 1980, p. 395). Sobre a formação da mais-valia, “troca-se mais trabalho por menos trabalho (do ponto de vista do trabalhador), menos trabalho por mais trabalho (do ponto de vista do capitalista)” (MARX, 1980, p. 66). “O tempo de trabalho do trabalhador se reduz portanto a duas partes: uma pela qual recebeu um valor igual do capitalista, o salário, e outra que dá grátis ao capitalista e constitui o ‘lucro’”, e, ao capitalista, o “seu lucro provém de vender mais trabalho do que pagou”, sendo que, “o lucro não passa de uma dedução do valor que os trabalhadores adicionaram ao material de trabalho” (MARX, 1980, p. 59).

Dito isso, se torna necessário ainda mencionar outros elementos para complementar o entendimento sobre o processo de trabalho dos caminhoneiros, na tentativa de compreender as especificidades do trabalho desses empregados, começando pelo trabalho em si. Numa descrição generalizante, no exercício profissional, pensando como características abrangentes aos caminhoneiros do País ao longo das décadas, a centralidade está no transporte, no deslocamento das cargas. A esta prática estruturante, agregam-se outras tarefas, que, pelos conhecimentos necessários e recorrência, até podem ser consideradas como ofícios que complementam a centralidade do dirigir/conduzir os caminhões, como as que envolvem as coletas e as entregas das cargas em diferentes regiões ou países, ou os serviços que envolvem o carregamento e o descarregamento dos veículos, o manuseio da carga, o amarrar carga, o serviço de enlonamento.

Peculiaridades surgem aí, seja nos modelos dos caminhões que requerem certas destrezas e, também, se manifestam nas habilitações, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), pois, uma tem sido a habilitação para os motoristas de caminhões simples, outra tem sido para conduzir os cavalos mecânicos, bem como especializações e treinamentos referentes a cargas na forma de combustíveis ou cargas de produtos químicos, ambas consideradas como os *produtos perigosos*. Há peculiaridades nos tipos de carrocerias dos caminhões e certa especialização em tipos de cargas, uma é a habilidade para conduzir cargas de granéis sólidos, com variações nos granéis líquidos, nas cargas frigorificadas, nas cargas vivas ou nos produtos manufaturados, implicando, também, as questões de peso e o volume das cargas. A isso, soma-se eventuais atividades de gerenciamento e funções administrativas, especificamente no agenciamento das cargas e na contratação dos fretes, que, por vezes, tem sido tarefa atribuída aos caminhoneiros, bem como, durante as viagens, as questões funcionais dos caminhões, o conhecimento necessário à manutenção mecânica e sobre os trajetos, o abastecimento de combustível e eventuais pagamentos de pedágios e outros custos que envolvem as operações, sendo tudo isso atribuições de responsabilidade dos motoristas. Ainda ocorrem práticas como o cuidado e o zelo dos caminhões e das cargas, identificados, inclusive, como questões de segurança de responsabilidade relevante do motorista, assim como suas relações com o trânsito, tráfego e regras a cumprir, tendo que ter boa conduta, segundo as regras de trânsito urbano e rodoviário.

Um dos aspectos que assume peculiaridade é que a profissão tem sido, enquanto prática cotidiana a rotineira, individualizada quanto ao tempo de direção. Este aspecto evidencia certa distinção em relação aos trabalhadores da fábrica, especificamente quanto a cooperação em um mesmo local de trabalho. Para os caminhoneiros, a cooperação se dá em questões que envolvem circunstâncias distintas do tempo de direção, como, por exemplo, em função dos serviços complementares acima mencionados.

Além disso, outro elemento peculiar do trabalho dos caminhoneiros, tanto para os autônomos como aos empregados, em relação à formação histórica profissional, são as longas jornadas, manifestadas em elevadas horas trabalho, geralmente ocorrendo em situações de irregularidades de horários entre início e fim de jornadas. Somam-se a isso, o contexto das viagens, numa recorrência da formação profissional, abrangendo diferentes regiões, interestaduais ou internacionais, além da questão da constante permanência junto ao caminhão, geralmente concentrando o local de trabalho, de repouso e do preparo das refeições, a qual envolve um tempo quase que permanente, dias e por vezes semanas e meses, para cumprir a jornada no elemento carga/descarga no que tange ao início e ao fim da viagem/frete. Essas questões, horas trabalho e problemática acerca da delimitação de início e fim das jornadas, serão abordadas em capítulo posteriores.

Tendo como referência que o transporte não cria demanda, mas apenas responde às demandas de outros ramos da economia, devem ser contextualizadas as necessidades conjunturais e estruturais por transportes, considerando a economia do País. Assim sendo, leva-se em consideração que as empresas de transportes se relacionam com outros ramos da economia, inclusive, possuindo uma dependência da oferta de cargas/fretes. O TRC deve ser pensado no âmbito da relação entre empresas, manifestando-se aí aspectos que envolvem a divisão social do trabalho.

No Brasil, no fundamental, essas empresas de transporte, historicamente, se especializaram na movimentação de veículos e não da carga, especificamente na referência ao que envolve a armazenagem e a estocagem, associando-se estas questões com os serviços de logística, que diferem do apenas deslocar produtos. Aqui fica saliente o aspecto da modernização, a qual, com a logística, faz com que as empresas avancem além da movimentação e este é um aspecto que no Brasil passou a se expandir a partir dos anos 1990.

Uma questão a ponderar, hipótese a ser desenvolvida em capítulo subsequente, é que aquela descrição generalizante tem se modificado, notadamente a partir da década de 1990, através da maior inserção da logística de transportes. Esta modificação deverá estar compreendida como uma modernização empresarial, tendente a se desenvolver junto à concentração e, às vezes, à centralização empresarial e que se manifesta, também, a partir de questões como, cumprimento de uma disciplina de horários e monitoramento por meio de dispositivos de segurança com perda de autonomia no cotidiano de trabalho, bem como as exigências de qualificação e treinamento profissional para se adaptar a essa nova estruturação produtiva. Assim, seria manifestação da eficiência, especialização e racionalização empresarial sobre os motoristas, ou, num sentido amplo, uma nova organização do trabalho, inclusa no que se reconhece por reestruturação produtiva.

Na relação entre empresas, acima mencionada, no conjunto do TRC, devem ser contextualizadas aquelas que se reconhecem como as empresas agenciadoras que prestam os serviços de distribuição das cargas, ou seja, cuja sua função é o repasse das cargas, no qual o agenciamento é a negociação dos fretes e a oferta das cargas no mercado, residindo aí sua qualificação como um tipo de empresa intermediária ou atravessadora. Assim, a sua função, o papel que desempenham na divisão do trabalho, acaba por influenciar diretamente na questão da definição dos preços dos fretes, pois, tais empresas, têm negociado as cargas e os contratos de frete com as empresas de transporte, com os autônomos ou com as cooperativas. Muitas vezes, essas empresas agenciadoras são responsáveis pelo rebaixamento dos preços dos fretes para as empresas de transporte, levando em consideração que o porte das empresas que possuem os caminhões, maiores ou menores, é influente para poder negociar os fretes/cargas e o estabelecimento de contratos de transporte, seja quanto a regularidade de oferta, reserva de mercado ou mesmo preços dos fretes⁵⁷. Para as empresas de transportes, os preços desses fretes têm de cobrir os seus custos e pagar os salários dos caminhoneiros e, ao final, se materializar num dinheiro a mais.

Caminhões e cargas, nas determinadas condições em que formam meios de produção, integram o processo de trabalho, assim como o trabalho dos

⁵⁷ Em Kapron (2012), estas abordagens que envolvem as relações entre empresas estão nos subtítulos: “Empresas, empreendimentos e frete” (p. 73-76), “Autônomos e contratação das cargas” (p. 76-81) e “Cargas e empresas agenciadoras” (p. 82-85).

caminhoneiros. O agenciamento das cargas, a contratação dos fretes e as motivações de o porquê da necessidade de transportar possuem um preço, daí derivando os custos fixos e variáveis a se estipular na contabilidade desse processo de trabalho. Ainda, neste processo, ao final da jornada, depois de uma quantidade e tempo de trabalho, naquilo que se completa com as operações do carregamento e do descarregamento, há, pelo menos esta é a finalidade, de as empresas acumularem e não terem prejuízo, um dinheiro a mais que pertence aos empresários capitalistas e que é resultado do trabalho excedente produzido pelos caminhoneiros.

Por fim, resta breve nota crítica. Paula Hypólito de Araújo (2010), que estudou particularmente determinado segmento de caminhoneiros autônomos do estado de São Paulo, também possui referência no “processo de trabalho” com base em Marx. Quanto às empresas de transporte e seus caminhoneiros empregados, afirma que o “objeto de trabalho” é “a mercadoria a ser transportada”, e “o instrumento de trabalho, o caminhão”. Ao mesmo tempo, identifica que os “meios de trabalho” são as estradas, os portos e a energia. Quanto à carga, Araújo pontua que, não sendo propriedade no processo de trabalho, tanto no autônomo como no empregado, o transportador é o “responsável jurídico” (ARAÚJO, 2010, p. 216; 225).

Esta identificação dos três elementos do processo de trabalho realizada por Araújo é diferente se feita à comparação com o que se definiu anteriormente. Assim, ao se considerar o empreendimento em si, bem como as empresas de transporte, em geral, estes “meios de trabalho”, apontados por Araújo, não fazem parte dos empreendimentos, sendo elementos externos as empresas. Por serem elementos exteriores, podem ser integrantes dos custos, não sendo meios, porque os caminhões são os meios e/ou o instrumental de trabalho⁵⁸.

⁵⁸ Em outro momento, quanto discute o “processo de trabalho”, especificamente em relação ao caminhoneiro autônomo, a autora afirma ser o “caminhão” o “meio de produção”, que o “objeto de trabalho” é “a carga a ser transportada e o caminhão”, enquanto o “meio de trabalho” são as “estradas”, “portos” e “energia” (ARAÚJO, 2010, p. 224). Esta seria uma questão a se aprofundar, pois, ao longo da sua dissertação, às vezes, Araújo menciona o caminhão como meio de produção e às vezes como parte dos meios de produção. Porém, é certo que o caminhão somente constitui meio de produção se agregar a carga (objeto trabalhado e/ou a matéria-prima). No subtítulo 1.6 estão outras observações e críticas à Araújo.

1.4 INVESTIMENTOS, CAPITAL E O TRABALHO

Os empreendimentos do TRC devem ser classificados com base nas operações que executam, se apenas deslocam cargas ou realizam a armazenagem, ou a estocagem, entre outras. São diferentes operações que dão composição ao processo de trabalho, maiores ou menores empresas, ou o maior número de caminhões e de motoristas dos empreendimentos, sendo aspectos a serem considerados.

Com base em Marx, o capital deve ser considerado na sua composição entre o capital constante e o capital variável:

Sabemos que o capitalista divide seu capital em duas partes. Emprega uma parte em meios de produção. É a parte constante. Aplica a outra em força de trabalho. É a parte variável. No mesmo modo de produção, difere a repartição do capital em constante e variável, conforme os diversos ramos de produção. Dentro do mesmo ramo de produção, varia essa repartição, conforme as modificações ocorridas nas condições técnicas e na combinação social do processo de produção (MARX, 2006, p. 352).

Sendo assim, parte-se da perspectiva de que os capitalistas na divisão social do trabalho não são iguais aos trabalhadores. Ao se considerar os elementos de produção, quando se inicia a produção, parte-se da premissa de que os capitalistas já possuem os meios de produção, previamente adquiridos no mercado. Assim, quando inicia o processo de trabalho, já foi firmado o contrato de trabalho com os trabalhadores que vão operar o transporte, o qual ocorre num determinado espaço de tempo e envolve quantidade de trabalho, que é a materialização das suas jornadas de trabalho.

Numa amostragem, pode ser percebido os investimentos no TRC. Um dos investimentos ocorrem na aquisição dos caminhões, que é um dos elementos de produção, sendo o instrumental de trabalho, considerando que a eles deve ser agregada também a carroceria. Assim, duas comparações de preços podem indicar a diferença dos empresários em relação aos caminhoneiros. Levando-se em conta um padrão médio, diferentes datas apontam técnica e tecnologia que marcam o desenvolvimento dos caminhões, particularmente quanto às capacidades produtivas, registrando diferencial de épocas, indicando a clara distinção do capital em relação ao trabalho.

O periódico *O Carreteiro*, em edição de 1978, em sua seção referente aos “Preços de caminhões novos”, ofertava o modelo Scania L 111, “cavalo mecânico” com “Tara” de 5.583 Kg, “Peso bruto” de 17.000 Kg, “Capacidade máxima de tração” de 45.000 Kg no preço de Cr\$ 726.819⁵⁹. Em 1978, com vigência a partir do mês de maio, o salário mínimo do País possuía o “Valor” de Cr\$ 1.560⁶⁰. Sendo assim, o preço do caminhão, apenas seu cavalo mecânico, equivalia a aproximadamente 465 vezes o preço (valor) do salário mínimo.

O mesmo periódico *O Carreteiro*, em edição de 2015, em sua seção “Caminhões novos”, ofertava o modelo Scania R 440, cavalo mecânico trucado, no preço de R\$ 526.735⁶¹. Em 2015, com vigência a partir de janeiro, o salário mínimo tinha o “Valor” de R\$ 788⁶². Sendo assim, o preço do caminhão equivalia a aproximadamente 668 vezes o preço do salário mínimo.

Eis a manifestação parcial da desigualdade social e de uma desvalorização do capital variável em relação ao capital constante, parcialmente comparado através dos preços do salário mínimo do País, tema que será abordado em capítulo posterior, sendo que os salários dos caminhoneiros, relativamente, acompanham esse decréscimo, ou essa desvalorização. Os trabalhadores, tendo como referencial o padrão salário mínimo, estariam bastante afastados da possibilidade de poder investir, ou comprar caminhões. Os empresários, quando contratam os trabalhadores, ao ser firmado o contrato de trabalho, já dispõem do capital constante. Por sua vez, para valorizá-lo, necessitam do capital variável, da força de trabalho dos caminhoneiros para trabalhar, para acrescentar valor, tendo como princípio que na produção capitalista os trabalhadores assalariados são aqueles que participam do processo

⁵⁹ *O Carreteiro* (n. 53, 1978, p. 66). Considera-se esse Scania como caminhão pesado padrão, no Brasil da época, um dos mais modernos e sofisticados, pois, em números absolutos do País, o padrão ainda era caminhão de três eixos, reconhecido por truck. Deve-se levar em consideração que maior precisão deveria agregar o preço do semirreboque, reconhecido como carreta, a carroceria, que à época tinha como padrão para o caminhão pesado o modelo com três eixos. Assim, a composição total do veículo era de cinco eixos. De todos os modelos da Scania, ofertados na edição da revista, o preço mínimo era de Cr\$ 651.070 e o máximo de Cr\$ 1.264.065.

⁶⁰ CLT, 2016, p. XIII.

⁶¹ *O Carreteiro* (n. 487, 2015, p. 79). Considera-se esse Scania como caminhão pesado padrão na época, levando em consideração que a maior precisão requiriria indicativo do preço do semirreboque como padrão para o caminhão pesado no modelo com três eixos, formando composição de seis eixos. A isto, podendo haver variação se fosse agregado determinado semirreboque e mais o reboque, aí se constituindo outro modelo, o bitrem, assim a composição total formaria sete eixos, ou, o rodotrem, para ambos o cavalo mecânico devendo ser trucado. Pondera-se que, no século XXI, o padrão foi se tornando o cavalo mecânico trucado com três eixos, anteriormente eram dois eixos. Por sua vez, dos modelos da Scania ofertados, o preço mínimo era de R\$ 342.640 e o máximo de R\$ 713.426.

⁶² IPEA, 2020.

produtivo apenas com a sua força de trabalho, estando despojados da posse dos instrumentos de trabalho.

Segundo Marx, “graças ao progresso da produtividade do trabalho social, quantidade sempre crescente de meios de produção pode ser mobilizada com um dispêndio progressivamente menor de força humana” (MARX, 2008, p. 748). Por sua vez, devido a melhorias, se eleva a produtividade nos usos dos meios de produção, portanto, se eleva o capital constante em relação ao capital variável (MARX, 2006, p. 246). As demonstrações anteriores apontaram que, ao longo das décadas, ocorreu oferta de capacidades produtivas dos caminhões com tendência de sempre estar em elevação, ou seja, a força produtiva do trabalho tendeu a se elevar.

Outra amostragem se faz necessária. Com base em dados da *sinopse* feita pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER, 1976, p. 275)⁶³, em seu estudo sobre o TRC, apontam-se indícios, baseados no “Custo Operacional”, para a identificação da composição do capital. Segundo a *sinopse*, este custo que está referenciado por “Valor Absoluto”, expresso em preços em dinheiro (Cr\$), tinha por base de referência um caminhão, o “Caminhão de Referência”, intentando ser um padrão médio brasileiro da época. O “Custo Operacional”, a formação de um padrão, foi “calculado” com base nos “custos unitários de três tipos de caminhão, que compõem 75% da frota nacional: os de 12135 toneladas, 14516 t e 26548 t de capacidade, todos com três eixos e carroçaria aberta e de fabricantes diferentes” (DNER, 1976, p. 275).

Os “valores” do custo operacional obtidos foram discriminados em nove componentes, num padrão “Custo do Veículo-km”, respectivamente: combustível: 10,8%; lubrificante: 2,1%; pneus, câmaras etc.: 11,4%; salário do motorista: 18,1%; manutenção: 7,7%; depreciação: 7,5%; seguros + Taxa Rodoviária Única (TRU): 4,4%, administração: 21,5% e remuneração do capital: 16,5%.

Numa generalização válida a outras épocas, se fossem maiores ou menores as empresas, ou mais modernas e sofisticadas, poderia ter variações, com numa maior ou menor quantidade de operações em execução, ou quanto a possível terceirização de algumas funções. Exemplos, quanto a Manutenção, se fossem funcionários da

⁶³ O DNER (1976, p. 05) aponta que, do seu “estudo do transporte rodoviário de cargas no Brasil”, naquele momento, publicava apenas uma compilação de “alguns dos principais indicadores e informações básicas”. Ao longo do livro se apreende a coleta de dados referente aos anos de 1974 e 1975 e se faz a opção de referenciar esses dados fornecidos pelo DNER com o ano de 1976, referenciando-se no ano de publicação da obra.

própria empresa que fariam, ou na Administração, feita por algum funcionário específico para contabilidade ou para agenciar as cargas. Assim, ocorreriam algumas variações nos custos. Também, naquele padrão médio, o DNER (1976, p. 216) indicou as “Etapas Operativas”, segmentadas em “Operações Industriais” (coleta, agrupamento ou consolidação, eventual afretamento, carregamento, despacho, circulação rodoviária própria ou afretada⁶⁴, descarregamento, eventual redespacho, repartição ou desconsolidação, entrega ou distribuição) e “Operações Comerciais” (venda, captação de recursos, investimento, capital de giro, cobrança, seguros) que envolviam o conjunto das atividades integrantes dessas empresas de transporte, as quais teriam de ser agregadas para se desenvolver precisão maior na definição dos custos. Ainda, segundo o DNER, não há discriminação entre custos fixos e variáveis, se pressupondo que, para ser o capital produtivo, tem de existir o trabalho excedente, o trabalho gratuito, o trabalho não-pago, o trabalho não-remunerado e/ou a mais-valia extraída das jornadas dos caminhoneiros.

O periódico *O Carreteiro* (n. 487, 2015, p. 80), em sua seção “Transporte & Economia”, reproduz “Planilha de Custos Operacionais”, segmentada em caminhões semileves, leves, médios, semipesados, pesados e extrapesados⁶⁵. Considera-se, neste momento, apenas os pesados, interpretando-os como um padrão médio do TRC nos transportes de longas distâncias, as rotas longas, as quais são operadas pelos caminhoneiros.

Os “Custos Fixos Mensais” estão segmentados em cinco componentes: depreciação do veículo: 38,85%; remuneração de capital: 26,14%; licenciamento + seguro obrigatório + IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores); 9,96%; seguro do casco: 20,77% e despesas com comunicação: 4,25%, num “Total dos Custos” de R\$ 5.523,89. Os “Custos Variáveis por km”, em seis componentes: manutenção: 16,74%; pneus, câmaras e recapagens: 12,24%; combustível: 55,83%; Arla 32: 01,77%; óleo de cárter: 0,94%; lavagens e graxas: 12,45%, num “Total dos Custos” de R\$ 1,911.

⁶⁴ Esta expressão faz menção a possibilidade, não incomum ao longo das décadas, de certas empresas acessarem cargas para transportar e que exceda a capacidade produtiva de seus próprios caminhões, sendo assim, contratam transportadores, no TRC reconhece-se como sendo a subcontratação.

⁶⁵ Em subtítulo anterior foram mencionados apenas três tipos de modelos de caminhões. Entretanto, variando as fontes documentais, pode modificar a classificação do porte dos caminhões, pois, no caso aqui citado, há algumas subdivisões.

A peculiaridade é não constar o salário do caminhoneiro, haja vista ser um periódico que ao longo das décadas tem se posicionado com intenções direcionadas aos autônomos, sendo que, assim, não consta os salários como componentes dos custos. Pela nomenclatura dos itens, se depreende aspectos da modernização e do tipo de tributação. Exemplo: o Agente Redutor Líquido de Óxidos de Nitrogênio Automotivo (Arla), desde 2012 obrigatório nos caminhões fabricados, responsável por minimizar a emissão de óxidos de nitrogênio.

Armando Castelar Pinheiro (1983, p. 23-24) apontou que não há metodologia única no cálculo desses custos, variando com o conjunto e a quantidade de operações que determinada empresa executaria. Por exemplo, Pinheiro sugere um modelo: segmentar em “custos fixos” (depreciação, remuneração do capital, salário do motorista e “respectivas obrigações sociais”, licenciamento e seguros) e “custos variáveis” (peças e material de oficina, salários de oficina e “respectivas obrigações sociais”, pneus, câmaras e recapagens, combustível, óleo de cárter, óleo de câmbio e diferencial, lavagem e graxas). Como complemento, os “custos fixos são considerados numa base mensal e expressos em Cr\$/mês” e os “custos variáveis” expressos em “Cr\$/km”.

Uma estrutura de planilha mais detalhada e que demonstra a sofisticação do TRC aponta as possíveis operações que envolvem os empreendimentos, sugerindo, inclusive, diferentes ofícios e profissões internas as empresas, e estão relacionadas num caráter de sumário, segundo a qual os

custos de uma empresa de transporte rodoviário de carga são compostos de duas parcelas principais: o custo operacional e o custo administrativo.

O custo administrativo corresponde a despesas indiretas, que não estão ligadas à operação de transporte. Participam deste custo a parcela relativa ao salário e os encargos sociais de pessoal não envolvido na operação dos veículos. (...)

Os custos operacionais ou diretos são custos ligados ao veículo, e estão relacionados ao custo de transporte de carga entre dois pontos. Tais custos são compostos por duas parcelas:

Custos fixos: correspondem às despesas operacionais do veículo que não variam de acordo com a distância percorrida, isto é, continuam existindo mesmo com o veículo parado. Estes custos são apurados, normalmente, por mês.

Custos variáveis: correspondem àqueles custos que variam de acordo com a distância percorrida pelo veículo. Ou seja, os custos inexistem caso o veículo permaneça parado. Estes custos são calculados e expressos por quilômetro (VALDÍVIA NETO, 2014, p. 117-118).

Desses contrastes de referência em diferentes fontes documentais, em publicações de 1976, 1983, 2014 e 2015, mesmo numa parcialidade de informações,

ainda por terem bases de cálculos diferenciados, se pode perceber que os fretes recebidos pelos serviços de transporte se manifestam em quantias em dinheiro bruto, sendo que, descontados os custos, têm de ser contabilizadas sobras em dinheiro líquido. Assim, se as sobras em dinheiro forem saldo positivo, há a formação de lucratividade. Em relação a isto, Marx indica, na seguinte passagem, considerando as repartições, ou a apropriação destes custos:

Admitindo que a força de trabalho seja paga pelo seu valor, ficamos com a alternativa: dados a produtividade do trabalho e seu grau normal de intensidade, só é possível elevar a taxa da mais-valia com o prolongamento absoluto da jornada de trabalho; dada a duração da jornada de trabalho, só é possível elevar a taxa da mais-valia variando relativamente as magnitudes das suas partes componentes, o trabalho necessário e o trabalho excedente, o que pressupõe (...) variação da produtividade ou da intensidade do trabalho (MARX, 2008, p. 580).

Essa é uma afirmação tradicional do pensamento marxista e pode ser associada, ou contempla o trabalho dos caminhoneiros empregados brasileiros. Na amostragem, com base em diversas pesquisas que abrangeram desde a década de 1970 até a década de 2010, se parte de uma constatação que afirma que o padrão brasileiro se caracterizou por extensas jornadas em horas trabalho, inclusive, estando bastante acima, se comparado à faixa das 40 horas semanais, segundo a Legislação trabalhista da CLT, questão abordada no capítulo quarto⁶⁶.

Desses padrões das jornadas, atribuídos e concebidos como recorrentes na formação profissional dos caminhoneiros empregados, particularmente em relação à questão da excessiva quantidade das horas trabalho, percebe-se que, ao longo das décadas, foram mantidas extensas jornadas, somadas com a anterior constatação de que haveria uma elevação da produtividade em potencial a ser extraída com os cada vez mais sofisticados caminhões. Soma-se a isto que tem havido uma prática bastante comum na formação profissional que é o pagamento dos salários por peça⁶⁷, sendo

⁶⁶ A bibliografia tem reiterado sobre as elevadas jornadas em horas trabalho. Laira Beatriz Boaretto (2013, p. 86), em sua dissertação na área do Direito, registra pesquisa de 2007, com 122 caminhoneiros, autônomos e empregados, apontando que “71% deles trabalham mais de 13 horas por dia, sendo que, dentre estes, 31% trabalham mais de 16 horas por dia”. Em capítulo posterior, se estenderá a discussão sobre esse assunto e se fará problematização acerca de como contabilizar a extensão das jornadas em horas trabalho.

⁶⁷ Segundo Marx, os salários possuem duas formas: “No salário por tempo, o trabalho se mede diretamente por sua duração; no salário por peça, pela quantidade de produtos em que o trabalho se materializa num dado espaço de tempo”, e, no salário por peça “a qualidade do trabalho é controlada aqui pelo próprio resultado, que tem de possuir a qualidade média, a fim de que seja pago integralmente o salário por peça. Desse modo, o salário por peça se torna terrível instrumento de descontos salariais e de trapaça capitalista. Proporciona ao capitalista uma medida precisa da intensidade do trabalho. Só

remuneração, enquanto pagamento, feita por viagem realizada, ou ainda, segundo o vocabulário usual no meio profissional, através do pagamento por comissão⁶⁸.

Sobre isso, as teorizações de Marx são confirmadas, constituindo-se como aspecto indutor à produtividade, aliando a ampla concorrência pelos fretes/cargas, enquanto objeto trabalhado, os quais, ao longo de tempo, definem a remuneração dos trabalhadores, pelo menos de modo determinante naqueles com o estabelecimento dos salários por peça, como se percebe abaixo:

a maior margem de ação proporcionada pelo salário por peça influi no sentido de desenvolver, de um lado, a individualidade dos trabalhadores – e, com ela, o sentimento de liberdade, a independência e o autocontrole – e, do outro, a concorrência e a emulação entre eles (MARX, 2008, p. 642).

Dessa citação, algumas questões são pertinentes aos caminhoneiros, como a de que seu trabalho é individualizado enquanto rotina, pelo menos no aspecto tempo de direção. A isto se agrega que os salários por peça induzem a competir com seus colegas de trabalho, ou seja, mais viagens e/ou a maior realização de fretes/cargas tende para a elevação dos ganhos salariais. Neste contexto, os próprios caminhoneiros incorporam a disputa por cargas/fretes, pois, por vezes a negociação e a contratação dessas viagens têm sido atribuições suas em seu processo de trabalho. Ao mesmo tempo, também induz à competição frente aos caminhoneiros autônomos, pois, estes últimos são empreendedores individuais que possuem seus rendimentos baseados nos fretes/cargas. Essa situação cria, ou pelo menos tende a criar, uma disciplina de autocontrole que condiciona ao trabalhar mais e que se manifesta em maior extensão das jornadas.

Uma terceira amostragem, sobre a composição empresarial. O DNER (1976, p. 94-96), em sua sinopse, aponta a composição total da frota brasileira de caminhões,

se considera, então, tempo de trabalho socialmente necessário, sendo como tal pago, o tempo de trabalho que se corporifica numa quantidade de mercadorias previamente determinada e fixada pela experiência” (MARX, 2008, p. 639).

⁶⁸ Particularmente com a Lei n. 12.619/2012 e com a Lei n. 13.103/2015, duas leis específicas sobre a regulamentação da jornada de trabalho dos caminhoneiros, passou a ser legislada a distinção entre aspectos como jornada de trabalho com tempo de direção e tempo de espera, elementos que alterariam as contabilidades das medições das horas trabalho (KAPRON, 2018, p. 11-14).

segmentada por “Empresa”⁶⁹, “Carreteiro”⁷⁰, “Carga própria”⁷¹ e “Individual”⁷², respectivamente, salientando-se que os dados estão segmentados, classificando os caminhões pela “Capacidade de Carga (Kg)”⁷³. Segundo o DNER, a composição era: “Empresa”: 9,7%; “Carreteiro”: 70,9%; “Carga Própria”: 17,1% e “Individual”: 2,3%. Desta composição, excluindo os caminhões leves, passaria a ser: “Empresa”: 10,7%; “Carreteiro”: 71,3%; “Carga própria”: 15,8% e “Individual”: 2,1%.

No momento interessa o registro de que, na época, segundo esses dados, os caminhoneiros autônomos eram a ampla maioria na propriedade dos caminhões e, conseqüentemente, então, deveriam então compor a quantidade majoritária dos motoristas. Pondera-se que se poderia reunir numa mesma classificação, em determinadas condições, a “Empresa” e a “Carga Própria”, pois, ambos tipos de empreendimentos deveriam, para atuar, manter motoristas empregados nos caminhões.

A ANTT fornece dados sobre a composição empresarial de 2011, dados de 11/02/2011, lembrando da anteriormente mencionada consideração daquela parcela de cerca de 88% dos caminhões que compunham o TRC na época (ANTT, 2011).

⁶⁹ “Empresas de Transporte”: “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).

⁷⁰ Expressão usada que designa o reconhecido autônomo: “pessoas físicas, proprietárias ou coproprietárias 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). Existe a possibilidade, e aí alteraria composição quantitativa, deste autônomo, às vezes, possuir motorista empregado, é o que indica a expressão “motoristas comissionados ou remunerados”, sendo que, assim, mudaria a divisão social do trabalho e o aspecto qualitativo das relações de produção.

⁷¹ “Empresas industriais, comerciais, agrícolas, agroindustriais e cooperativas, organizadas sob qualquer forma societária em lei, que, além de sua atividade principal, utilizam veículos de sua propriedade e afretados na atividade complementar do transporte rodoviário de bens ou mercadorias que produzem ou comercializam ou, eventualmente, no transporte remunerado de cargas de terceiros” (DNER, 1976, p. 11). Soma-se a isto a “operação de transporte rodoviário de cargas não remunerado” (p. 221). Porém, “não remunerado” para a empresa seria a não presença do preço do frete, pois, as cargas eram sua propriedade, mas, os motoristas dos caminhões teriam de ser pagos, isto é, em regime de assalariamento. Essas empresas são as anteriormente mencionadas TCP.

⁷² “Pessoa física (empreiteiro, fazendeiro, sitiante, hortigranjeiro e outros), que, de forma complementar à sua atividade principal, utiliza um ou mais veículos de sua propriedade no transporte rodoviário de cargas próprias ou, eventualmente e mediante remuneração, na prestação de serviços a terceiros” (DNER, 1976, p. 11). Assim, aqui estariam os motoristas autônomos ou os motoristas assalariados, mesmo que sua participação era relativamente pequena.

⁷³ Leves (até 04 toneladas), médios (de 4,1 a 08 toneladas), semipesados (de 8,1 a 15 toneladas), pesados (de 15,1 a 27 toneladas), levando em consideração os modelos a época (DNER, 1976, p. 92). Consideram-se os caminhões leves como aqueles restritos ao transporte urbano, sendo que sua participação era: “Empresa”: 19,8%, “Carreteiro”: 32%, “Carga própria”: 40% e “Individual”: 43,7%. As demais capacidades estão sendo consideradas como a essência do TRC, viagens de longa distância.

Excluindo os caminhões leves, a composição por “Tipo do Transportador” era: “Transportador Autônomo de Cargas” (TAC), com cerca de 52,77%; “Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas” (ETC), com 46,50% e; “Cooperativa de Transporte de Rodoviário de Cargas” (CTC), com 0,71%⁷⁴.

Em relação a 2015, outra vez os dados da ANTT trazem perspectiva sobre a composição empresarial. Desta vez, sem diferenciar os modelos ou tipo de caminhões, abrangendo dos caminhões leves aos pesados, também os veículos utilitários leves e os demais registros que integram o RNTRC, a composição, segundo dados de 31/12/2015, enquanto “Tipo de Transportador” era composta por: TAC com cerca de 45,65%, ETC com 53,54% e CTC com 0,80% (ANTT, 2017a, p. 02).

Dessa parcial amostragem, num comparativo entre esses anos de 1976, 2011 e 2015, se identifica a queda relativa da participação dos autônomos e o crescimento relativo da presença das empresas de transporte. Sendo assim, ao longo dessas décadas, ocorreu a concentração em empreendimentos de maior porte no TRC Brasileiro, dadas as condições do mercado e as capacidades de manter os investimentos, reafirmando tendência clássica teorizada por Marx em *O Capital*.

1.5 O TEMPO E O ESPAÇO E A ACELERAÇÃO NO TRC

Sem a intenção de resumir o pensamento de David Harvey sobre os transportes, e nem fazer síntese, o presente subtítulo constitui-se apenas como a escolha de algumas questões que parecem próximas ao TRC Brasileiro. Nos subtítulos anteriores, apresentaram-se referências focadas em Marx e neste estão contidos alguns acréscimos que são passagens extraídas de apenas uma das obras de Harvey (2013; 2014), o livro *Para entender O Capital*, composto em dois volumes. Nele, Harvey aborda generalidades da formação do capitalismo, enfatizando diversos países e situando diferentes épocas, sempre se guiando pela elaboração de Marx desenvolvida em *O Capital*⁷⁵.

⁷⁴ As cooperativas no TRC são formadas por proprietários, ou seja, autônomos e empresas. Sobre isto, consultar “Cooperativas” (KAPRON, 2012, p. 85-90).

⁷⁵ Outras obras possuem *O Capital* como foco exclusivo de estudo. A escolha por Harvey foi por este autor enfatizar alguns aspectos associados aos transportes e aos objetivos desta tese. Por exemplo, Reinaldo A. Carcanholo (2011; 2013) possui obra em dois volumes, *Capital: essência e aparência*. No primeiro volume, compartilhando com outros autores a elaboração, e que é bastante densa no estudo sobre Marx, particularmente *O Capital* e a teoria do valor. Como princípio, “o valor é algo que está em permanente processo de desenvolvimento. Esse processo é, ao mesmo tempo, o desenvolvimento das relações sociais mercantis no seio da humanidade” (2011, p. 18). Esta citação, para reiterar que o

Além da recorrência que associa os transportes com as comunicações, em Harvey, também aparece à associação com o mercado mundial, importante elemento do contemporâneo. Em relação a isto, pode ser exposto o que Harvey atribui destaque em vários momentos da obra: a associação dos transportes com as argumentações de Marx acerca da aceleração nas relações espaço temporais. Para este intuito, reiteradamente, o autor menciona outra obra de Marx: *Grundrisse. Manuscritos econômicos de 1857-1858* (HARVEY, 2013, p. 29-30).

Na época de Marx, o século XIX e a consolidação do “mercado mundial”, “a introdução das ferrovias, dos navios a vapor e do telégrafo (...) permitiam que os preços das mercadorias fossem conhecidos quase instantaneamente em todas as grandes cidades portuárias do mundo” (HARVEY, 2014, p. 78-79). Através desta perspectiva, Harvey, no momento que discute o valor, medindo-o e/ou quantificando-o, situa diferentes “referentes espaço temporais”, como abaixo:

Os valores de troca se situam no espaço-tempo relativo do movimento e da troca de mercadorias, ao passo que os valores só podem ser entendidos nos termos do espaço-tempo relacional do mercado mundial. (O valor imaterial relacional do tempo de trabalho socialmente necessário surge no espaço-tempo mutável do desenvolvimento global capitalista.) (...) as três formas de espaço-tempo – absoluto, relativo e relacional – estão dialeticamente correlacionadas no interior da dinâmica histórico-geográfica do desenvolvimento capitalista. (...) Uma das principais consequências é que o espaço-tempo do capitalismo não é constante, mas variável (como mostra a aceleração – e aquilo que Marx chama de ‘anulação do espaço pelo tempo’ – provocada pelas constantes revoluções no transporte e nas comunicações) (HARVEY, 2013, p. 45-46).

Por sua vez, nas considerações acerca do modo de produção, o autor situa as “esferas particulares da indústria” e as “interações dinâmicas entre elas”, num processo global, no qual “o alastramento entre diferentes segmentos de um processo de produção cria mudanças que se reforçam mutuamente”. Citando Marx, Harvey afirma sobre a revolução da indústria e da agricultura que influenciou nos meios de comunicação e transportes de um mercado mundial (HARVEY, 2013, p. 202).

Sobre as transformações ocorridas junto aos transportes, a bibliografia sobre o TRC do Brasil traz perspectiva de que as viagens de caminhão, num caráter interestadual ou entre regiões brasileiras, fundamentalmente, se deram depois da

capital é relação social, refutando redução apenas como relação técnica. Ao mencionar a “riqueza capitalista”, sua produção, situa os “serviços”, incluso nestes o “transporte”, qualificando-os como “bens cujo consumo é simultâneo com a produção, (...) embora não se apresentem como riqueza de natureza físico/material” (2013, p. 139-140).

década de 1930. Também, ao longo das décadas, a própria compreensão das distâncias, se de rota curta ou rota longa, se modificou neste modal, o que, de certa forma, acompanha o desenvolvimento dos caminhões e suas capacidades, bem como infraestrutura rodoviária do País.

Considerado os aspectos conjunturais e estruturais da época, Ariverson Feltrin (2007b, p. 31) faz a menção a certo padrão de viagens dos caminhoneiros no início da década de 1950, em cerca de um dia e meio a dois para trafegar de Barra Mansa, no estado do Rio de Janeiro, até a cidade de São Paulo, considerando ser distância de pouco mais de trezentos quilômetros. Já, na década de 1960, certa frequência da rota do município de São Paulo até Recife no estado de Pernambuco, em que, da ida até o Nordeste e o retorno para São Paulo, se levava não menos do que trinta dias (FELTRIN, 2007a, p. 47). Paulo Ziegler e Ricardo Russo (1989, p. 54) mencionam viagem de caminhão carregado com vinho da Região de Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, até o município de São Paulo em 1949, com tempo de viagem de cerca de sete dias.

Com relação a tudo isso, quanto às transformações proporcionadas pelo desenvolvimento dos transportes, a constatação de que se deu

o papel dos fretistas e condutores rodoviários como renovadores das práticas do comércio, como aceleradores das relações mercantis e até como eliminadores da intermediação. (...) E, nas zonas rurais, o condutor rodoviário vem sendo, desde muito tempo, um pioneiro da modernidade (FRANCO, 1989, p. 08).

Dessas situações perspectivadas, percebe-se o desenvolvimento técnico e tecnológico dos caminhões e o papel desempenhado pelo trabalho nesse modal do transporte, numa época da economia em industrialização, pelo menos os anos 1940-1960, marcado pelo crescimento da construção de estradas pavimentadas, do acesso à oferta de combustível ou da expansão da fronteira agrícola do País, em um contexto da expansão do mercado interno. Tudo isso, num relativo contraste se for considerar que o País, desde os anos 1990, passa por um processo de desindustrialização, suscitando a perspectiva de que economia primária de exportação tem se tornado uma estruturação central da economia brasileira nas últimas décadas. Todos esses condicionantes da economia do País devem ser pensados como fornecedores de uma demanda por transportes, numa época, desde segunda metade do século XX, em que o TRC tem se mantido como o mais importante modal de transportes de

cargas/produtos. Em relação a tudo isso, igualmente, as capacidades de carga, peso ou volume, além do tempo das jornadas do trabalho expressos no padrão médio da velocidade dos deslocamentos, aceleram-se nos tempos de deslocamentos.

Como contraste, é importante considerar a exemplificação de grande incidência no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) realizado pelos caminhoneiros brasileiros. Com um modelo de caminhão pesado, cavalo mecânico e carreta dos primeiros anos do século XXI, no qual o caminhoneiro tinha o caminhão carregado em Guaíra, município do Paraná, cruzava a fronteira via Uruguiana, passando pela Argentina e a Cordilheira dos Andes, adentrando ao Chile, tendo destino de descarregamento em Santiago, retornando com o caminhão vazio até Mendoza, na Argentina, carregando ali e destinando-se, via Paso de Los Libres na Argentina e adentrando ao Brasil através de Foz do Iguaçu no Paraná, para o município de São Paulo, voltando com o caminhão vazio até o Paraná, a fim de reiniciar este circuito. Esta rota poderia ter um tempo de trabalho que envolveria, numa média, sem considerar possíveis avarias, padrão de cerca de quinze dias de viagem, levando em consideração que é rota que ultrapassa os sete mil e cem quilômetros⁷⁶.

Harvey, em comentário introdutório sobre o Livro II de *O Capital*, aponta, entre outros aspectos, que a obra “trata do modo como a circulação do capital constrói seu próprio mundo de espaço e tempo” e que “ajuda a explicar por que a história do capitalismo se caracterizou pelo aumento da velocidade e pela redução do custo e das barreiras temporais ao movimento espacial” (HARVEY, 2014, p. 14). Vem daí o que Harvey passou a considerar por “compressão espaço temporal”. Logo adiante, o autor pondera sobre as possibilidades desse livro de Marx, articulando as “mudanças de tempos de rotação” do capital e os “tempos de curso (o tempo entre a produção e o mercado)” que “estavam mudando dramaticamente com a chegada das ferrovias e do telégrafo” na época de Marx. Indica, também, as “reconfigurações do espaço-tempo em nossos dias”, através do “impacto da internet e dos telefones celulares” (HARVEY, 2014, p. 14-16).

⁷⁶ Esse exemplo de rota do TRIC era recorrente, pelo menos nos primeiros anos da década de 2000, para algumas empresas de transporte da Região das Missões no Rio Grande do Sul. Essas informações foram obtidas com a entrevista realizada com Pedro Protasio Kapron, caminhoneiro empregado aposentado residente em Santo Ângelo, Rio Grande do Sul, em fevereiro de 2019 para Rafael Antônio Kapron. O profissional entrevistado, além de ter viajado/trabalhado pelas regiões Sul, Sudeste, Centro Oeste, Nordeste e Norte do Brasil, por anos, também, viajou entre o Brasil e o Chile, sendo essa descrição uma das rotas que com frequência percorreu.

Isso é importante para se perceber o contraste com o contexto dos anos 1960 no Brasil, nas atividades que se associavam com o TRC. O desenvolvimento das comunicações com implicância nas condições e relações de trabalho poder ser identificada na passagem a seguir:

Como as comunicações naquela época eram precárias, a única forma de comprovar a realização da entrega para o cliente era através dos canhotos assinados das notas fiscais, mas o sistema apresentava muitas falhas. O que mais se usava naquela época era o telegrama via 'Western' (tiras coladas em um formulário de papel) para confirmar a chegada da carga.

Não raro ocorria que um caminhão simplesmente sumia, podia ficar incomunicável durante dias, por problemas diversos, transformando cada viagem numa aventura extremamente preocupante para os transportadores. Foi quando predominou a terceirização, ou seja, a utilização de carreteiros que detinham seu próprio veículo e eram contratados para o serviço. Como eles eram proprietários do veículo, tinham mais zelo pelo mesmo, o que representava um serviço mais qualificado. Somente com a evolução da pavimentação e melhoria das rodovias, bem como com o incremento da comunicação, é que as empresas passaram a investir em frota própria (FELTRIN, 2007a, p. 47-50).

Percebe-se, com isto, o quanto ainda era extraordinário, nas décadas de 1950-1960, no Brasil, os usos do telefone, em contraste com os anos 2000, com as novas tecnologias, como a Internet e os aparelhos de rastreamento etc. Estas novas tecnologias, além de acelerar as trocas de informações através de pedidos, despachos e pagamentos de cargas/fretes, também possibilitam o contato e/ou a vigilância permanente e em tempo instantâneo dos caminhões e seus motoristas. Ou seja, expressa-se aí uma variável da aceleração em função do tempo e espaço, especificamente nas comunicações e localizações.

Em relação ao aspecto de os motoristas, dadas as condições, poderem ficar *incomunicáveis*, possui validade tanto para os autônomos como para os empregados, pois, era situação suscetível de uma rotina, exterior ao seu controle, que os equiparava. Nessa situação, sendo caminhoneiros empregados, há implicância nas relações de trabalho, pois, o incomunicável também se aproxima de uma autonomia rotineira, devendo haver uma relação de confiança entre patrões e empregados⁷⁷.

⁷⁷ Esta condição exterior ao controle e/ou domínio dos caminhoneiros, pode ser exemplificada por localidade sem acesso a telefone ou devido a acidente ou avaria na infraestrutura rodoviária que mantivesse os caminhoneiros isolados. Nas relações de trabalho, o incomunicável, durante o seu espaço de tempo, possibilitaria que os caminhoneiros realizassem viagem/frete sem comunicar seus patrões enquanto condição de autonomia e/ou apropriar-se da rentabilidade obtida sem o conhecimento patronal.

Em relação à citação acima, sugere que, a partir dos anos 1970, quando refere a “frota própria”, afirma sobre o crescimento da predominância das empresas de transportes, considerando estritamente o empresariado que detém a propriedade patronal dos caminhões, mantendo o emprego de trabalhadores assalariados. Desse modo, indicia sobre a contraposição entre essas empresas de transporte em relação aos empreendedores individuais, os caminhoneiros por conta própria, também reconhecidos como autônomos, bem como a expansão relativa daquelas sobre estes.

Entre esses dois tipos de empreendimentos mencionados, o diferencial pode ser identificado pelas funções das operações que envolvem o transporte. Os caminhoneiros autônomos têm assumido a função de serem os ajustadores e negociadores das cargas/fretes, situação que, necessariamente, fariam isto até o século XXI, caso contrário, contratando e/ou delegando esses serviços, significaria um custo a mais a deduzir dos seus rendimentos. Por sua vez, ao longo das décadas, não foi incomum terem sido os caminhoneiros assalariados que, além de dirigir os caminhões, cumpriram essa função de agenciamento, considerando que em épocas mais antigas, com os meios de comunicação menos desenvolvidos, esses profissionais faziam uso de uma autonomia de atitudes e decisões, materializando-se, na procura e escolha das cargas e negociação de fretes. Assim, supõe-se, quanto maior a empresa, maior seu número de caminhões/caminhoneiros e a tendência de possuir funcionários específicos para essa função, sendo manifestação de maior divisão do trabalho e condição modernizante no TRC que envolve a organização estrutural dessas empresas.

Referente a essas questões que envolvem os custos, a divisão do trabalho e a modernização, as constatações de Harvey apontam que

num mundo de altos custos de transporte, as indústrias locais – mesmo as de pequeno porte – estão protegidas da concorrência. A queda dos custos de transporte a partir dos anos 1960 (processo que teve como um de seus heróis ignotos o uso de contêineres) alterou notavelmente a geografia da concorrência (HARVEY, 2014, p. 34).

Na passagem abaixo, Barat amplia e desenvolve essa compreensão:

Os grandes avanços alcançados pelas logísticas de abastecimento e escoamento, bem como pelo transporte inter e multimodal foram propiciados pelo advento da unificação de cargas gerais em contêineres. Estes permitiram, a partir dos anos 60, a possibilidade de acondicionar, manusear, estocar e movimentar mercadorias heterogêneas e de elevado valor por unidade de peso. O desenvolvimento das técnicas operacionais e gerenciais

de apoio às etapas de movimentação e transferências de contêineres, por sua vez, foi possível pela extraordinária evolução ocorrida nas telecomunicações e na informática. Por outro lado, os contêineres acabaram por induzir mudanças institucionais, tais como a simplificação dos procedimentos aduaneiros e a busca de regulamentos mais flexíveis e de âmbito internacional (BARAT, 2007, p. 15).

Aqui se pode evidenciar outro contraste, mais uma vez na possibilidade de considerar como exemplo de grande incidência no TRC Brasileiro, especificamente no caso do transporte de carne refrigerada, a carga frigorífica. Uma situação seria o processo de carregamento da câmara fria que era a própria carroceria do caminhão. Diferente, mais sofisticada, que se identifica como tendência crescente, notadamente a partir dos anos 2000, quando se passa a ter o cavalo mecânico engatado em carroceria, na qual nela se coloca o contêiner com refrigeração. Como fica evidente, se tornam diferentes os tempos de trabalho, não do deslocamento das cargas em si, mas quanto aos serviços de carga/descarga. Esse contraste ficaria mais evidente num deslocamento mais curto, em uma rota de algumas horas, em contraposição a um trajeto de milhares de quilômetros, pois este necessitaria mais de vinte e quatro horas de trabalho, sendo que, proporcionalmente, o tempo de carga/descarga se tornaria menor, além de considerar a questão de que as jornadas dos caminhoneiros vão além do tempo de direção.

Também há a possibilidade de se comparar o serviço de carregamento de arroz beneficiado em um caminhão. Se considerar o padrão dos anos 1980, numa carga de um caminhão carreta com composição de cinco eixos, a carga, segundo as normas legais, era de vinte e sete toneladas, correspondendo a novecentos fardos de arroz. Naquela época, o padrão era o serviço manual de acondicionar cada fardo na carroceria do caminhão. Mais notadamente nos anos 2000, o padrão passou ser o uso de paletes, cada um como um bloco de vários fardos de arroz, inclusive cada palete sendo carregado na carroceria por uma máquina. Ou, ainda, a possibilidade de essa carga de arroz em vez de ser em carroceria do tipo graneleiro, baú ou *sider*, ser apenas a prancha que acondiciona o contêiner. Essas formas do carregamento/descarregamento, também manifestariam considerável diferença nos tempos da produção, ou do processo de trabalho, considerando que envolve etapas além do tempo de direção e/ou deslocamento.

Do mesmo modo, a carga frigorífica e a carga de arroz, em modo exemplar, apontam elevação da produtividade do transporte no aspecto da diminuição dos

tempos dos serviços de carga/descarga, ou diminuição dos tempos do caminhão parado para a realização destes serviços. Em decorrência, relativamente, o aumento do tempo de rodagem, do tempo de direção.

Tudo isso se congrega com os “tempos de produção e circulação” e aí se dão as perspectivas da temporalidade e da aceleração como elementos da sofisticação da organização produtiva. Harvey se refere a uma mercadoria que saindo da “produção” tem o “empacotamento e o transporte” sendo “orquestrados num sistema de entregas *‘just-in-time’* a supermercados com controles de estoques totalmente computadorizados” (2014, p. 97-98). Em decorrência, ocorrem contrastes, por exemplo, se for deslocamentos internos a um supermercado, se internos a uma cidade ou se for através do trabalho dos caminhoneiros no transporte rodoviário. Deve-se destacar que a expressão “*just-in-time*” já seria o tempo de trabalho cronometrado no sentido de previamente estipulado, manifestando-se como controle do trabalho para os caminhoneiros. Esta questão é desenvolvida:

Desde a época de Marx, as melhorias no sistema de transporte e de comunicações reduziram tanto o custo quanto o tempo de movimento das mercadorias, e isso mudou radicalmente as possibilidades e as exigências locais. Isso aconteceu porque as relações espaço temporais estão implicadas na determinação do tempo de rotação do capital em geral, assim como em indústrias específicas (HARVEY, 2014, p. 108).

Aqui, há um aspecto contrastante do modal rodoviário, se comparado ao aéreo, aquaviário ou ao ferroviário, ele seria “mais flexível, eficiente e barato” (HARVEY, 2014, p. 109). Isto com a ponderação de considerar apenas aquela dinâmica de eficiência dos caminhões em poderem fazer as coletas e as entregas num sistema porta a porta e que não necessita de transbordos das cargas, inclusive, pelas formas de remuneração, tendo os salários por peça como referência⁷⁸.

No momento em que Harvey genericamente aborda as “dinâmicas espaciais e geográficas da acumulação do capital”, quando considera especificamente o “tempo de circulação”, analisando que integrante a ele tem de se considerar o “tempo de venda” da mercadoria, o autor parte da compreensão de que, por meio da concorrência, o “tempo de venda” é impelido à aceleração. Para o autor, “quanto tempo uma mercadoria leva para chegar ao mercado depende, em parte, da própria

⁷⁸ Em relação as rotas de longa distância, é reconhecida a constatação de que os transportes ferroviário e aquaviário podem ser de menores custos que o transporte rodoviário, por isto, mais eficientes. Essa perspectiva envolve a condição estrutural do País e de como foi organizado o sistema de transportes.

mercadoria (peso e perecibilidade, por exemplo) e, em parte, dos meios de transporte e comunicação disponíveis” (HARVEY, 2014, p. 265; 268).

Na análise da “produção e da circulação” e da “rotação do capital”, além do “tempo de curso”, como “o tempo necessário para levar a mercadoria ao seu destino final para o consumo”, o “tempo de circulação” está associado ao “custo do transporte” e às “decisões locacionais”. Assim, pode-se visualizar melhor, enquanto “relações espaciais”, a “tendência dos fornecedores de se instalar no entorno do local de produção para minimizar o tempo e o custo do transporte” (HARVEY, 2014, p. 257).

Se, na década de 1980, os caminhões, cavalo mecânico com carreta de três eixos formando composição total de cinco eixos, padrão de veículos da época, transportassem vinte e sete toneladas de arroz partindo de algum dos três municípios produtores do produto no Rio Grande do Sul (São Borja, Itaqui ou Uruguaiana), com o destino para o município de São Paulo, se teria, num tempo médio, sem alguma avaria, cerca de trinta horas de trabalho de direção. Porém, as jornadas de trabalho seriam de tempo maior, considerando os tempos de parada, refeição ou descanso. Desta condição, salienta-se que não era incomum, enquanto formação profissional, os motoristas executarem a prática de terem *tocado direto*, ou seja, *virado a noite*, expressões usuais e reconhecidas no meio profissional, e sem dormir (descansar) chegar ao destino. Trazendo-se para os anos 2000, mantendo tempo médio para esta época, poderia se ter redução para cerca de vinte horas de trabalho de direção, considerando que a carga estaria num padrão de 37-38 toneladas num caminhão bitrem⁷⁹.

Em suas considerações, inclusive apontadas por Marx, Harvey indica que o “tempo de circulação” envolve também um “custo de movimento”, trazendo a indicação de que as maiores velocidades dos deslocamentos provocam o encurtamento temporal das distâncias. Assim, “a escala e a frequência do serviço reduzem custos”, sendo que, muitas vezes, este custo torna-se menor relativamente para longas distâncias do que para as mais próximas, pois, “o alto custo de carregamento e descarregamento das mercadorias” é relativamente maior do que o “custo de deslocamento”. Harvey constata que “esse alto custo de transporte foi

⁷⁹ Informações coletadas, com base no conhecimento, prática e experiência profissional de quem trabalhou viajando nessa rota, na entrevista realizada com Pedro Protasio Kapron, em fevereiro de 2019, por para Rafael Antônio Kapron.

radicalmente reduzido pelo uso de contêineres após os anos 1960” (HARVEY, 2014 p. 269-270):

O espaço físico em si mesmo não importa para o capital. A única coisa que importa para ele é o custo e o tempo do movimento, e ele fará tudo que puder para minimizar esses custos e tempos e reduzir as barreiras espaciais ao movimento. Para isso, ele tem de revolucionar de forma radical e constante as relações espaciais. (...) Mas as barreiras não são apenas físicas: elas são também sociais e políticas. A redução de barreiras tarifárias e outros obstáculos políticos ao movimento do capital (não necessariamente de pessoas) tornou-se parte do Santo Graal da ordem internacional capitalista emergente (...). é difícil imaginar quanto a acumulação teria sido restringida se as barreiras ao comércio no espaço europeu não tivessem sido gradualmente removidas após 1950. Em meados da década de 1970, as longas filas de caminhões parados nas alfândegas de toda a Europa começavam a se tornar intoleráveis (HARVEY, 2014, p. 271).

Da passagem acima, se pode associar, enquanto formação histórica, o mercado internacional e mundial como elemento que integra o contemporâneo, sendo que o TRC, no sentido estrito, possibilita o desenvolvimento desse mercado. Também deve ser avaliado o relativo maior investimento do capital nos transportes e nas comunicações nesse mundo contemporâneo.

Exemplo interessante foram os protestos de caminhoneiros argentinos, em 2002, em relação à defesa de uma reserva de mercado. Na ocasião, os argentinos questionavam elementos de uma competição acentuada com a maior entrada de empresas estrangeiras, ou seja, caminhoneiros de outros países transportando dentro do território argentino, manifestando-se tal concorrência proporcionalmente em menos cargas/fretes e maior desemprego aos motoristas da Argentina (OLIVEIRA, 2002, p. 32-36).

O problema das filas é recorrente no município de Uruguaiiana, com seu importante porto seco e aduana regulatória da passagem pela fronteira com a Argentina. Pelo menos, nos anos 1990, e ao longo dos anos 2000, no TRIC, tem sido recorrente um longo período de espera pelos caminhoneiros para a liberação da carga, não raramente ultrapassando mais de uma semana de espera. Daniel Monteiro Huertas (2013, p. 295), em sua tese na área da Geografia, mencionou cerca de “72 horas” o “tempo de permanência dos caminhões parados à espera de liberação”, considerando as diferentes aduanas da fronteira brasileira, sendo que, dos trinta dias de um mês, em média, cerca de dez eram de tempo de espera pela liberação. Essa, questão, o tempo de espera, em capítulo posterior será problematizado em função de pertencer ou não as jornadas, ou, ser tempo de trabalho.

Dessas extrações e contrastes, partindo de Harvey, se evidenciam alguns elementos a mais da economia e da política do TRC, manifestando-se, com certa ênfase, aspectos que se associam com a produtividade, mais estritamente em relação a questões como a aceleração, o controle, os custos, a intensificação, a divisão do trabalho e as horas trabalho. Ao mesmo tempo, essas extrações e contrastes se tornam mais um diagnóstico atualizador de algumas concepções de *O Capital*, necessárias para se considerar o processo de trabalho dos caminhoneiros empregados.

1.6 PECULIARIDADES DO TRABALHO E DOS SALÁRIOS DOS CAMINHONEIROS

Paula Hypólito de Araújo (2010) aborda o TRC com o foco mais restrito na organização política dos motoristas de caminhão/caminhoneiros autônomos integrantes de uma associação e de um sindicato da *baixada santista*, no estado de São Paulo, buscando as implicações quanto à “questão de classe” nesses profissionais. Os caminhoneiros em foco, num recorte temporal entre os anos 1980-2010, eram transportadores de cargas carregadas no Porto de Santos, sendo, também, envolvidos com cargas de retorno e descarregamento neste Porto. Para tal estudo, Araújo desenvolve contextualizações que expõem alguns dos aspectos gerais da formação do TRC no Brasil que envolvem os motoristas de caminhão/caminhoneiros empregados.

Uma primeira consideração em relação ao estudo de Araújo é referente a nomenclatura utilizada que nomina os autônomos, o TAC, por “caminhoneiro” e nomina como “motorista de caminhão” aqueles que são os empregados na condição de “não-propriedade do caminhão”, sendo *contratados*, e, sendo o vínculo “formal” de trabalho, possuírem a “carteira assinada”, a Carteira de Trabalho, segundo a CLT (ARAÚJO, 2010, p. 35-37). Essa consideração torna-se determinante, pois, parte-se da constatação que na bibliografia, e em diversas fontes documentais, não há uniformidade em como nominar esses profissionais. Sendo assim, são encontradas diferentes formas com expressões generalizantes como motoristas, caminhoneiros, motoristas profissionais ou condutores. Às vezes, caminhoneiros torna-se atribuição apenas para os autônomos, como o realizado por Araújo, e restrito aos autônomos, também, carreteiros, porém, por vezes, são atribuições igualmente aos motoristas empregados assalariados. Restrito aos empregados são encontradas variações,

como motoristas contratados, motoristas empregados, motoristas estradeiros e empregados frotistas. A essas denominações, tanto a autônomos como a empregados, expressão de uso comum nas primeiras décadas da profissão é chofer, levando em consideração que também foi usada para designar os motoristas de táxi e de ônibus.

Nesta tese, a opção está na delimitação de motoristas de caminhão para os profissionais mais restritos ao transporte urbano, as rotas curtas, e, caminhoneiros para os profissionais das viagens de longa distância ou as rotas longas, propriamente o que se reconhece como o TRC e que envolve o transporte inter-regional, interestadual e/ou internacional. A essa diferenciação, a determinante distinção entre serem os profissionais empregados ou os profissionais autônomos, e quando não se menciona tal distinção, são os motoristas em geral. Porém, é preciso levar em consideração que as denominações se entrecruzam, pois, todos caminhoneiros são motoristas de caminhão, mas os motoristas de caminhão não são os caminhoneiros. Assim sendo, nesta tese, quando se generaliza, não sendo feita menção unicamente aos caminhoneiros, faz-se uso da expressão motoristas de caminhão, sempre determinando se empregados ou autônomos, ou ambos⁸⁰.

Do que foi estudado por Araújo, ressalta-se a consideração crítica sobre o realce que atribui a “fragmentação” na “categoria dos caminhoneiros”. Araújo parte do princípio de que na atividade profissional há uma diferenciação, uma fragmentação, que ocorre em relação à propriedade dos caminhões que se manifesta entre autônomos e empregados. A autora pondera que numa análise devem ser consideradas os elementos de fragmentação, as distinções, a heterogeneidade e as particularidades, enquanto “tipo de veículo” ou o “modelo do veículo”, implicando peculiaridades se o trabalho se dá em caminhões simples ou em caminhões com o cavalo mecânico mais a carroceria (semirreboque e às vezes o reboque), quanto ao porte dos caminhões e as capacidades de cargas, o tipo de carroceria e as especializações por tipos de cargas, elementos implicantes em questões como a “intensidade do ritmo de trabalho e o valor agregado dos fretes”. A fragmentação, também aparece em relação as rotas de viagem, envolvendo maiores ou menores distâncias e as condições dos caminhões para estas operações, mais novos ou mais

⁸⁰ No Apêndice A, há extrato de informações coletadas de convenções coletivas de trabalho no período de 1999-2019 de oito sindicatos, representativos dos motoristas de caminhão/caminhoneiros empregados de quatro estados brasileiros. Dali se apreende as variações da nomenclatura e as distinções atribuídas pelos modelos/tipos de caminhões e cargas transportadas que se constituem como peculiaridades da formação profissional e como hierarquia dos preços salariais.

velhos, caminhões mais modernos e maior capacidade produtiva por trabalhador, frequência e permanência em determinadas rotas. Essas peculiaridades influenciam na qualidade e na quantidade do trabalho realizado e na “renda” compreendida como a remuneração recebida, assim como em determinados anseios políticos desses trabalhadores. “Embora (...) não altere o caráter da atividade de transporte e do trabalho do caminhoneiro (...) caracteriza culturas de trabalho no sentido de experiências diferenciadas” (ARAÚJO, 2010, p. 37-48).

Araújo designou “caminhoneiros” como os autônomos, porém, essas descrições acima são fragmentações internas à atividade profissional, a qual transpassa autônomos e empregados, às vezes, os identificando e, às vezes, os diferenciando. Essas peculiaridades não pertencem unicamente aos autônomos, modelos dos caminhões, tipos de cargas, rotas recorrentes de viagem e a remuneração através do salário por tempo ou do salário por peça, o que também produz especializações e particularidades nos empregados, práticas que, às vezes, se tornam formadoras de uma cultura de trabalho⁸¹. Todas essas considerações são indicações pertencentes a formação profissional e que vem sendo, nesta tese, caracterizadas como integrantes das condições e das relações de trabalho.

Outra consideração, fundamentada em Marx. Araújo situa o TRC na “indústria do transporte” (ARAÚJO, 2010, p. 216), mantendo a perspectiva que o trabalho dos caminhoneiros se insere no processo global que envolve a produção, a distribuição, a troca e o consumo, registrado pela autora como a “totalidade da produção capitalista”. Para Araújo, o “transporte enquanto ramo de produção se realiza em todas as esferas (...), passa por todas elas”, enquanto a “circulação e produção são apenas fases do mesmo processo, a produção de mais-valia”. Ainda, “existem ramos industriais autônomos em que o resultado do processo de trabalho não é nenhum produto”, sendo que, “dentre estes o transporte tem grande importância econômica” (ARAÚJO, 2010, p. 33, 64-66). Araújo argumenta que

a atividade de transporte é realizada por um processo de trabalho que implica também processo de valorização e que inserida na produção capitalista permite a existência da exploração e da subordinação baseada na relação

⁸¹ Em relação as peculiaridades, poderia ainda ser desenvolvido sobre as condições de tráfego das rodovias, sua qualidade, segurança, volume de trânsito e aspectos geográficos como formadores de práticas profissionais, bem como sobre as outras atribuições do trabalho, além do conduzir os caminhões, sobre as viagens com duração de vários dias e as condições de realização das refeições e do repouso.

capital x trabalho. Assim, somente na aparência o transporte é uma prestação de serviço (ARAÚJO, 2010, p. 60).

Assim, os “transportes” produzem “valor” e são fundamentais à “circulação do capital”, considerando-os inseridos no contexto do desenvolvimento brasileiro, pois

o transporte rodoviário de carga colaborou e muito para a acumulação de capital no país. A mercadoria nele produzida, o deslocamento de lugar, cumpriu a fórmula D-M-D' que Marx aborda ao longo de 'O Capital', colaborando na produção de mais valor e não somente se restringindo a realização de mercadorias, ainda que de saída essa seja sua função principal. O excedente de trabalho extraído dos caminhoneiros e apropriado pelos capitalistas do transporte ou da indústria quando os contratava diretamente, serviu à produção de mais-valia colaborando para a industrialização no sentido em que permitia a transferência de mais-valia para outros setores (ARAÚJO, 2010, p. 218)⁸².

Por estas breves referências, reafirma-se a perspectiva anteriormente abordada, e defendida, de que, para a acumulação do capital, a centralidade não está no que se produz, mas em como e que relações se estabelecem para produzir. Araújo afirma, teoriza repúdio em considerar esse “transporte” como “serviço”, expressando rigor estrito no uso da expressão “indústria do transporte”. Porém, se indústria se equiparar a fábrica, há transformação. Assim, o objeto de trabalho, segundo a qualificação do processo de trabalho, contida no Livro I de *O Capital*, é modificado e/ou transformado e resulta na criação de novo produto em modo de combinação que produz uma síntese, o que resulta, no transporte, de que a transformação é apenas a mudança de lugar, sendo assim, o transporte é serviço, uma troca de lugar. A caracterização de Araújo, ao desconsiderar como serviço e situar como indústria, reforça o anteriormente apenas mencionado, onde parece que em Marx a compreensão de indústria, especificamente no modo de produção capitalista, está mais associada à divisão do trabalho e conseqüente estruturação e relações de produção, integrando a compreensão da alienação do trabalho, do que estando unicamente na produção fabril.

Outro aspecto considerado criticamente é a definição atribuída ao “motorista de caminhão”. Segundo a autora, o

‘motorista de caminhão’ é aquele com vínculo empregatício, temporário ou não, baseado na CLT, contratado por uma empresa de transporte e que não

⁸² É importante considerar que quando a autora menciona estes “caminhoneiros”, se refere aos autônomos e os identifica numa relação de “assalariamento disfarçado”, assunto que será abordado a seguir.

possui os meios de trabalho (estrada, portos, energia), muito menos o objeto do trabalho é de sua propriedade (a mercadoria a ser transportada e o instrumento de trabalho, o caminhão). Ele é um trabalhador como outro qualquer, não detém os meios de produção para realizar um processo de trabalho, nem os meios de subsistência da vida. Mas possuidor de sua força de trabalho, a vende ao portador dos meios de produção e subsistência, o capitalista do transporte, desempenhando uma atividade específica dentro da empresa em troca de salário. Apresenta, portanto, diretamente uma relação de assalariamento (...). São, portanto, proletários (ARAÚJO, 2010, p. 216).

Lembrando aqui da crítica tecida a Araújo no subtítulo 1.3, desta citação acima se retiraram alguns dos pressupostos da caracterização do processo de trabalho, segundo a autora. No mencionado subtítulo, está exposto que os instrumentos de trabalho ou os meios de trabalho são os caminhões e os objetos de trabalho são as cargas, sendo que, com a conjugação destes, têm-se os meios de produção. Diferente de Araújo, “estrada, porto, energia”, ou outros, como os pedágios, aqui estão sendo considerados no processo de trabalho como elementos que integram os custos, ou seja, são exteriores ao domínio do capital sobre seus trabalhadores empregados, exteriores em sentido de não serem parte das empresas, dos empreendimentos, mas que entram no processo de trabalho como consumo e insumos, ou como custos.

Aqui, torna-se fundamental a consideração que esses caminhoneiros assalariados são proletários, mesmo que, na presente tese, esteja sendo usada recorrentemente a expressão caminhoneiros empregados, por ser mais reconhecida no meio profissional e num linguajar popular existente no Brasil. Identificá-los como trabalhadores proletários é algo, no contexto brasileiro, original, consideração ainda a se afirmar no pensamento científico do País. Com base nisso, se transporte é indústria e se seus trabalhadores são proletários, podem ser mencionados como operários do transporte, esses caminhoneiros são trabalhadores operários. Segundo Araújo, o

motorista de caminhão pode tanto receber por jornada de trabalho, como por fretes realizados; ou ainda, receber salário fixo, com base na jornada de trabalho, no piso salarial do motorista, complementado dos adicionais por ‘produção’, por quantidade de viagens realizadas, que caracterizaria o trabalho ‘por peça’ (...).

A apropriação pelo capitalista do trabalho não pago, do trabalho excedente gerado pelo motorista de caminhão é mais fácil de ser desmistificada porque ele recebe um valor fixo pela venda de sua força de trabalho e um valor variável de acordo com a quantidade de viagens produzidas, o que não significa que o empresário do transporte está pagando por todas as horas trabalhadas. (...) O trabalho excedente do motorista é apropriado pelo capitalista do transporte e servirá de capital para a reprodução do ciclo de produção do transporte; será investido novamente em compra de força de trabalho e mercadorias para manutenção dos instrumentos e meios de trabalho; e assim sucessivamente (ARAÚJO, 2010, p. 54-56).

Na citação, há as variáveis e peculiares formas do assalariamento dos caminhoneiros empregados que têm sido utilizadas no País ao longo das décadas. Pela citação, se constata que receber por “fretes realizados” trata-se de remuneração com base nas viagens e/ou cargas/fretes transportadas, e isto é o salário por peça, popularmente no meio profissional reconhecido como *comissão*. Na formação histórica desses profissionais esta é a que tem sido a forma mais comum e recorrente de assalariamento, constituindo-se como remuneração em quantia bastante variável, pois, depende do que os motoristas produzirem, a sua força produtiva de trabalho, mas, também, de elementos exteriores que condicionam esses trabalhadores, ou seja, são dependentes da oferta de cargas e da demanda da economia em geral, compondo elementos de insegurança enquanto recebimento salarial.

Ao mesmo tempo, Araújo menciona o “salário fixo”, que aí seria os salários por tempo, bastante associados com a duração das jornadas. Porém, a isso, está mencionado os *complementos*, ou seja, recorrência de uma parcela fixa e outra parcela variável do salário, em que, esta última é determinada pela quantidade das viagens e/ou cargas/fretes transportadas⁸³.

Nesta parte variável estão, quando da ocorrência das convenções coletivas de trabalho, através da intermediação sindical, os adicionais, segundo o previsto na legislação trabalhista, especificamente na CLT⁸⁴. É determinante que em ambas formas do salário há a extração do trabalho excedente. O que poderia ser aprofundado, e está mencionado em capítulo posterior, é que essas duas formas do salário manifestam a extração da mais-valia absoluta e da mais-valia relativa. Há a essência da extração do trabalho excedente que, na aparência, se diferencia nas duas formas do salário, havendo as jornadas com o trabalho necessário e o trabalho excedente, a autêntica teoria do valor de Marx. Às vezes, a mais-valia absoluta, outras, a mais-valia relativa, e as duas formas dos salários com, nas peculiaridades dos caminhoneiros empregados brasileiros, os salários por tempo sendo

⁸³ Na bibliografia, diferentes autores reconhecem a forma de pagamento salarial através da comissão, constituindo-se como certa quantia percentual dos preços das cargas/fretes transportadas, geralmente entre 10% e 15% destes preços, bem como outra forma com uma quantia fixa mais a comissão (CUNHA, 2016, p. 51; DONIAK, 2014, p. 90; GIROTTO, 2014, p. 67-68; SILVA, 2015, p. 32).

⁸⁴ Na análise das convenções coletivas de trabalho dos oito sindicatos desses trabalhadores, parcialmente expostas no Apêndice A, é perceptível a estipulação do piso salarial e/ou salário normativo e a existência de cláusulas que determinam os adicionais, variando entre os sindicatos, supondo-se, a capacidade política de reivindicação como elemento importante nessas definições. Sendo assim, pressupõe a existência do salário por tempo, o piso salarial seria complementado com parcela na forma do salário por peça, adicionais e comissões.

complementados com parcelas variáveis determinadas pelas quantidades e qualidades das viagens, preços das cargas/fretes e pelas capacidades de negociações contratuais dos patrões e dos empregados, ou seja, aspecto das lutas de classe. No mais, a “apropriação” referida, além de condição de investimento para funcionar como capital, é condição para a acumulação, sendo o trabalho produtivo, enquanto a mais-valia é apropriada por esse empresariado.

Por fim, outro aspecto considerado, possibilitando contestação a Araújo, é uma crítica contrária a como situa os autônomos (os caminhoneiros por conta própria) enquanto agentes do processo produtivo ou quanto à estrutura econômica. Araújo define o “caminhoneiro de tipo ‘clássico’”, os autônomos, como “aquele que tem seu próprio caminhão e como autônomo oferece seus serviços às empresas/cooperativas de transporte ou para os donos ou embarcadores de mercadorias”. A autora aponta a perspectiva da Legislação do TRC, as mudanças ocorridas estritamente em leis de 1980, 1984 e 2007, em que, entre outras regulamentações, há diferenciação de nomenclatura, como, de “Transportador Rodoviário Autônomo de Bens” para “Transportador Autônomo de Carga (TAC)” (ARAÚJO, 2010, p. 33-35)⁸⁵. Na formação jurídica e relações de produção, as possibilidades surgidas,

independente se o caminhão é de propriedade ou arrendamento as condições objetivas do trabalho do caminhoneiro que chamamos aqui de ‘clássico’ é a mesma, porque para aquele que arrenda (para um aluguel mensal por uso do caminhão) é como se ele tivesse a propriedade do instrumento de trabalho e vai atuar na distribuição de mercadorias da mesma forma que o caminhoneiro proprietário (ARAÚJO, 2010, p. 35).

Enquanto TAC, há segmentações na regulamentação (Lei n. 11.442/2007), o TAC – Independente, como prestador eventual de serviços, e o TAC – Agregado, quando presta serviços exclusivamente e/ou regularmente para determinado empreendimento (ARAÚJO, 2010, p. 49). Quanto ao TAC,

a sua atividade não comporta a ‘relação de emprego’ porque o contrato de trabalho firmado entre ele e a empresa/cooperativa de transporte ou os dono/embarcador de mercadorias não caracteriza vínculo empregatício. (...) É considerado trabalho autônomo, que não confere caráter de ‘subordinação’ (a atividade é realizada quando e como o caminhoneiro ‘deseja’) e ainda essa ‘autonomia’ demonstra que ele deve assumir os riscos da atividade econômica, como investimento e manutenção dos instrumentos de trabalho,

⁸⁵ Sobre questões da atribuição, autoidentificação e da incorporação de nomes, consultar em Kapron (2012) nos subtítulos: “Motorista de caminhão, caminhoneiro e carreteiro” (p. 36-39), “Caminhões e empreendedores no transporte de cargas” (p. 39-42) e “Empresas de transporte rodoviário de cargas e motoristas autônomos” (p. 42-46).

bem como de sua própria reprodução (alimentação, hospedagem etc.) (ARAÚJO, 2010, p. 52).

Com base nesta Legislação, a Lei n. 11.442/2007, a relação estabelecida com o TAC é de “natureza comercial”, sendo assim, é estabelecida entre dois empreendimentos diferenciados, é relação entre empresas que se reconhece como contratação e a subcontratação. É isto que Araújo repudia, pois, argumenta que, na prática, tais caminhoneiros manteriam uma “subordinação”, se tornando dependentes dessas contratações, pois, sem elas não trabalhariam, considerando, inclusive, o processo global da produção da produção capitalista e que a este estão subordinados. Assim, enquanto trabalhadores, seriam dependentes desse capital que os contrata (ARAÚJO, 2010, p. 52):

Na prática jurídica o contrato firmado entre a empresa de transporte de carga e o caminhoneiro de tipo clássico caracteriza uma prestação de serviço. Entretanto, o contratante paga o frete ao contratado não nas condições em que este último impõe, mas nas condições em que ele deseja, lançando mão dos mais variados argumentos para justificar o valor do frete (época de baixo volume de carga, condições de tempo desfavoráveis, problemas com a produção agrícola, baixo consome [consumo] de mercadoria, crise, entre outros). Percebe-se que o que esta [está] por trás dessa relação é um ‘assalariamento disfarçado’. O caminhoneiro como outro qualquer é desprovido da propriedade dos meios de produção que permite a produção do deslocamento de mercadorias, mesmo que detenha parte deles quando possui o caminhão isso caracteriza apenas a posse do veículo e não a propriedade dos meios de produção, porque [e] ele está subordinado à lógica da produção do transporte. Para sobreviver o caminhoneiro ‘deve vender sua força de trabalho’ ao capitalista. Ele ‘não vende trabalho’, porque na aparência [aparência] o deslocamento de mercadoria é uma prestação de serviço (ARAÚJO, 2010, p. 53)⁸⁶.

Quando Araújo aplica o “assalariamento disfarçado”, faz uso de uma categoria conceitual que pode ter sentido para outra atividade e/ou relação econômica, porém, não se aplica ao caso dos caminhoneiros autônomos. A *subordinação* que ela menciona é uma das manifestações do mercado, é manifestação da divisão do trabalho e de uma relação entre empreendimentos diferenciados. Também deve-se considerar que esses autônomos do TRC concorrem entre si, enquanto empreendedores individuais, e concorrem com outras empresas de maior porte que

⁸⁶ No texto original o parágrafo possui três erros de grafia que estão corrigidos entre colchetes. Outro erro: entre colchetes, é a supressão do “e”.

possuem caminhões e em decorrência com caminhoneiros empregados para obter as cargas/fretes⁸⁷.

O “caminhoneiro” não vende sua “força de trabalho” apenas. É ele, ou, os autônomos, em geral, que também dispõem da propriedade do importante instrumental de trabalho que são os caminhões. São deles a responsabilidade jurídica, mesmo que não a autêntica propriedade, sobre o objeto de trabalho que são as cargas. Esse “caminhoneiro” não é um trabalhador proletário, ele não é um operário assalariado, em si ele é o empreendedor que assume o empreender de agenciar as cargas/fretes e realizar as viagens, desde o carregamento até o descarregamento, assumindo os custos de produção, considerando que sua empresa praticamente se resume ao caminhão. Sendo assim, esses caminhoneiros autônomos são empreendedores que se relacionam com outras empresas. Inclusive, os caminhões em si são meios de trabalho de alto preço e este os distingue do que o marxismo tem considerado como a classe trabalhadora assalariada, os operários ou os proletários, que, enquanto agentes do processo de trabalho, produzem apenas com a força de trabalho. Marx não atribui a condição de proletariado aos que detêm a propriedade/posse dos instrumentos/meios de trabalho e que assumem toda a responsabilidade sobre os custos que envolvem o funcionamento desses instrumentos/meios e sobre o pagamento de impostos/taxas para viabilizar o funcionamento da produção, bem como a responsabilidade contábil e administrativa da produção, não sendo atribuições dos proletários, mas são atribuições de responsabilidade e comando dos empregadores, mesmo que as delegando a algum tipo de funcionário, havendo uma divisão do trabalho e relações de produção que separam essas responsabilidades.

Esse “caminhoneiro” pode se aproximar a uma condição proletária por não realizar a acumulação, mas, em si não é proletário, sendo que a falência de seu empreendimento o colocaria na condição proletária, pois, possuiria apenas sua força de trabalho para interagir no mercado⁸⁸. Pode-se concordar com Araújo no sentido de que é trabalhador *subordinado*, pois seu pequeno empreendimento possui pouca

⁸⁷ Nesta afirmativa se mantém o exposto na dissertação no subtítulo “Autônomos e variações da pequena empresa” (KAPRON, 2012, p. 50-53).

⁸⁸ Inclusive, Araújo considera, a prática recorrente, no Brasil, de existirem autônomos que dispoem de caminhões *contratam* motoristas na condição de empregados para trabalhar (ARAÚJO, 2010, p. 34-35; 198-199; 243-244). Ou seja, são pequenos empresários, podem acumular e formar capital à medida que empregam motoristas nos caminhões assalariando-os, mesmo que mantendo o registro jurídico como TAC e a autoidentificação como autônomos.

capacidade de negociar nas relações de mercado, frente a empresas de maior porte com escala (quantidade de caminhões e motoristas) de produção mais elevada.

Araújo reafirma sua argumentação, quando situa diferenças, a partir de Marx, sobre o salário por tempo e o salário por peça, levando em conta que “o caminhoneiro ‘clássico’ recebe necessariamente ‘por peça’, cada viagem realizada equivale a um frete pago”. A autora também argumenta que considera para o TAC o que seria uma *relação de emprego*, sendo tal afirmação importante, pois, assim, diverge no estipulado na Lei n. 11.442/2007 (ARAÚJO, 2010, p. 54-55)⁸⁹. Tudo isso, mesmo com a ponderação de que Araújo tem seu foco naqueles caminhoneiros da baixada santista, são elementos formadores dos TACs e do ponto de vista estrutural não se diferem dos demais TACs do País.

Para a autora, o TAC pode ser considerado um assalariado porque sua “subordinação é direta ao capital e velada pela determinação jurídica do trabalho autônomo” (ARAÚJO, 2010, p. 222). Para Araújo:

No caso dos caminhoneiros o salário é por peça, ou seja, o contrato de serviço (que é um contrato de trabalho disfarçado) firmado entre ele e a ETC, CTC ou donos e embarcadores de mercadorias é pago sobre o valor do deslocamento da carga. Mas a pressão do patrão sobre o salário é a mesma: reduz-se o valor por tonelada transportada, por conta da própria característica do transporte rodoviário de carga no país, e exige-se um tempo de entrega da mercadoria menor que o comum, já que a lógica agora é baseada nos sistemas ‘Just-in-time’; ou pode também no caso de exigir aumento da produtividade, impor ao TAC um aumento na quantidade de carga colocada no caminhão, na qual a responsabilidade, em caso de fiscalização, é do próprio TAC e não de quem exigiu.

A pressão sobre os salários nessa categoria são ainda mais cruéis, porque, primeiro, é um trabalho realizado por autônomo, portanto, não há convenções ou acordos coletivos que garantam um valor mínimo (...); segundo, por ser autônomo estimulam-se ainda mais a concorrência dentro da própria categoria, favorecendo o capitalista que paga o serviço; e terceiro porque a atividade de transporte em alguns ramos opera em regime de sazonalidade, ou seja, o valor do frete durante a safra é maior do que nos períodos escassos (ARAÚJO, 2010, p. 253).

Nessa citação, se observam alguns elementos da generalidade do TRC Brasileiro, como a de que é via concorrência de mercado que se obtém as cargas/fretes. Também, há que se considerar a pressão que as empresas embarcadoras exercem sobre os empreendimentos transportadores, bem como as pressões dos empreendimentos transportadores que subcontratam, assim como os

⁸⁹ Faltou Araújo problematizar que a Lei n.11.442/2007 regula as atividades econômicas no âmbito empresarial e não o trabalho dos trabalhadores empregados.

aspectos da reestruturação produtiva, particularmente no controle dos horários e nos salários por peça que induzem a concorrência entre os próprios trabalhadores, além da insegurança quanto à oferta das cargas/fretes aos trabalhadores, entre outras.

Porém, algumas questões aparecem equivocadas. Uma delas, a palavra “patrão”. Aqueles empreendimentos que necessitam do transporte, e por isso pagam os fretes, são empreendimentos distintos do TAC, da ETC e da CTC, resultando relação entre empresas e não entre patrão-empregado, sendo ramos distintos da economia, haja vista que umas empresas intermediam/negociam/despacham cargas/fretes e outras empresas transportam. Além disso, no mercado de cargas/fretes, o TAC, a ETC e a CTC são concorrentes, pois, as duas últimas são empresas de maior escala de produção se comparado ao trabalho individual do TAC.

Araújo, contraditoriamente, apresenta indícios que negam sua afirmação de que os TACs são assalariados, o “assalariamento disfarçado”. A autora afirma que “não são proletários, não se veem enquanto tal, mas possuem a condição de proletariedade; possuem parte dos meios de produção, mas somente em termos jurídicos o que corrobora para eles não se verem enquanto proletários” (ARAÚJO, 2010, p. 260). Ao rigor, se fossem assalariados, seriam proletários. Também, quanto comenta especificamente sobre alguns caminhoneiros pertencentes à Associação, foco de seu estudo, aponta que alguns deles mantinham empregados dirigindo os seus caminhões, enquanto outros se tornaram empresários atuando concomitantemente em outros ramos da economia, indicando a constância de muitos dos TACs objetivarem a compra de mais caminhões. Ou seja, não se reconhecem na condição proletária e ainda objetivam acumular, empregando motoristas e empreendendo em outras atividades econômicas.

Ao longo das décadas, essas são práticas que, muitas vezes se manifestando na permanência da autoidentificação como autônomos, subordinaram caminhoneiros empregados dirigindo seus caminhões, ou possuindo mais de um caminhão sob sua propriedade, elemento possibilitado na Lei n. 11.442/2007. É necessário salientar que entidades e sindicatos de autônomos permaneceram associados por décadas na CNT, ou seja, como associações, autônomos e sindicatos patronais, como a NTC & Logística, se organizando na mesma Confederação. Aliás, são exemplares as paralisações de 1999 e 2018, ambas de abrangência nacional, podendo se identificar pautas de interesse comum entre esses autônomos e os patrões empregadores, mesmo com a ponderação de que, em 2012, foi criada a Confederação Nacional dos

Transportadores Autônomos (CNTA) e algumas entidades de autônomos passaram a integrá-la (CNTA, 2019), assunto abordado em capítulo posterior.

Ou seja, os caminhoneiros por conta própria, os autônomos, são empreendedores em si, são formas de pequena empresa, na formação histórica do TRC Brasileiro, concorrentes das ETCs e das CTCs, estas últimas que, detendo os caminhões, mantem caminhoneiros empregados na condição proletária, levando em consideração que as CTCs são associações de proprietários de caminhões, cada sócio com seus respectivos empregados operando os caminhões. Ainda, havendo a possibilidade de se constituir como o caminhoneiro por conta própria, o próprio trabalhador, bem como a situação de um proprietário de um caminhão possuir um motorista empregado trabalhando neste caminhão. Entre estas duas possibilidades, há diferencial na divisão do trabalho e nas relações de produção, duas formas de produção com estrutura econômica diferenciada.

Por fim, o TRC, na centralidade que é o deslocamento das cargas e que tem o trabalho nos caminhões como elemento central, requer a característica de empreendimento. Se os caminhoneiros forem empregados, são as empresas e/ou seus patrões que, com parcela do montante monetário apropriado, pagam os custos de viabilização do funcionamento dos caminhões. Se forem autônomos, isso não muda, apenas são os próprios caminhoneiros que administram seus caminhões, pois, mantê-los rodando em viagem é um empreendimento, afinal, por exemplo, manter os vinte e dois pneus de um cavalo mecânico trucado, mais a carreta, em condições de rodagem, ou, pagar os demais custos fixos e variáveis, é sua tarefa obrigatória. Em si são empreendedores, não são assalariados, pois, como empreendedores negociam e contratam com outros empreendimentos as cargas/fretes. Os autônomos são trabalhadores, mas naquelas condições anteriormente citadas de Marx e de Engels, de serem aproximados aos “produtores pequenos e independentes”, “pequenos produtores que trabalhavam por sua própria conta”, de “propriedade particular esparsa, baseada no trabalho próprio dos indivíduos”, “pequena indústria baseada na propriedade privada do operário sobre os meios de produção”, ou, ainda, num linguajar popular, pequeno patrão e/ou pequeno burguês⁹⁰. Araújo parece

⁹⁰ Para aprofundar essa temática, poderia ser desenvolvido e problematizado sobre em que medida o TAC pode ser associado a perspectiva da acumulação primitiva, de modo que seu trabalho se situaria no que Marx chamou por circulação simples, manifestando-se na fórmula M-D-M, mercadoria trocada por dinheiro para trocar por mercadoria. Porém, não são esses caminhoneiros autônomos o foco da presente tese.

desconsiderar a concentração e/ou a centralização do capital no TRC Brasileiro, negligenciando que os autônomos são competidores das ETCs e das CTCs.

Araújo designa os caminhoneiros autônomos como uma “categoria” em vários momentos da sua obra. Daniel Monteiro Huertas (2013, p. 390-393) também os menciona como uma “categoria”. Fica-se com a referência de Huertas, de que “esta categoria é composta por empreendedores individuais que não recebem salário, cujo valor de sua força de trabalho precisa ser acrescentado aos custos do veículo de sua propriedade”.

Dessa percepção de Araújo, derivam, ou podem ser criadas, tantas quantas fragmentações e heterogeneidades se queiram. Com base nisso, em decorrência, é que se diz ou se escreve que isso expressa que a sociedade capitalista não possui centralidade em duas classes sociais fundamentais, tendo tantas fragmentações e heterogeneidades que rompem com esta centralidade. Ou, num linguajar coloquial, se os trabalhadores quiserem chamar seus salários de lucros ou se os capitalistas quiserem chamar seus lucros de salários, tanto faz, é apenas mudança de forma através de palavras que ocultam uma relação de conteúdo.

1.7 FORMAÇÃO ECONÔMICA E POLÍTICA E OS TRABALHADORES

Importante estudo sobre a formação empresarial e o trabalho dos motoristas de caminhão/caminhoneiros autônomos e empregados é a tese de Huertas, explorando a estruturação econômica e política, possuindo como “objeto de estudo” o “transporte rodoviário de carga” no Brasil

partindo do pressuposto de que sua estruturação e organização no território brasileiro foram acompanhadas por um processo de seletividade espacial que privilegiou certos pontos e áreas em detrimento de outros, demarcado pela configuração de uma rede geográfica reveladora do uso do território. A hipótese ainda leva em conta o fato de que o transporte rodoviário de carga no Brasil, a partir de meados dos anos 1990, inseriu-se em um momento de transformações estruturais condizentes com as variáveis do período atual (HUERTAS, 2013, p. 01).

Estas transformações têm de ser estudadas em relação ao capital e a reestruturação produtiva, em relação ao Brasil, considerando a divisão internacional do trabalho e a modernização, e quanto ao TRC, levando em consideração a organização do trabalho e as novas tecnologias. Com base nisso, surgem os “três

conceitos estruturantes”: a “divisão territorial do trabalho”, os “circuitos da economia urbana” e os “circuitos espaciais de produção” (HUERTAS, 2013, p. 02).

Daí decorre o que Huertas define como o *circuito superior*, associado às grandes empresas atuantes no TRC, e o *circuito inferior*, associado com as empresas de menor porte e os motoristas de caminhão/caminhoneiros autônomos. Esse processo tem implicações sobre a concorrência de mercado e a seletividade produzida na constituição dos *nodais*⁹¹ desse transporte, situando este processo em relação à economia brasileira e que têm o estado de São Paulo como o grande centro produtor das cargas e bastante influente na formação dos preços dos fretes às demais regiões do País, de modo que cerca de “80% de todo o volume de tráfego rodoviário de carga do Brasil passa pelo Sudeste” (HUERTAS, 2013, p. 250).

O TRC Brasileiro formou-se com milhares de empreendimentos, uns mais modernos e outros mais tradicionais, que competiram e por vezes se complementaram. Tal condição se aproxima do que Huertas define por “cadeias de subcontratações” que manifestam, além de outras situações, a subordinação dos pequenos transportadores aos grandes empreendimentos e aos contratantes do transporte.

Um primeiro aspecto considerado é a expressividade do poder patronal no TRC. O autor identifica, nos anos 1930, o surgimento de algumas associações sindicais do empresariado, mais estritamente no Rio de Janeiro e São Paulo. Naquela época, pautas como o “monopólio” praticado pela Estrada de Ferro Central do Brasil com “algumas transportadoras”, a “campanha de isenção” de “imposto” e a discussão sobre “preços de fretes” marcavam a época e os interesses políticos desse empresariado (HUERTAS, 2013, p. 29)⁹².

Huertas comenta o “1º Congresso Nacional de Transportadores Rodoviários”, de 1960, quando a perspectiva de “interesses nacionais” se manifestou nesse empresariado. Em 1963, foi criada a Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas (NTC)⁹³, passando a reivindicar a

⁹¹ Expressão que se relaciona, na perspectiva geográfica, com o País, as atividades econômicas, as empresas e as escolhas das definições da localização territorial destas.

⁹² A composição sindical, agregando os trabalhadores, em “Sindicatos e representação: trabalhadores e empresários”, pode ser vista em Kapron (2012, p. 137-140), bem como algumas reivindicações, em “Ações em comum dos sindicatos patronais e dos autônomos” (KAPRON, 2012, p. 155-158).

⁹³ Em 2002, passou a se chamar Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), composta pelas federações das regiões Sudeste e Sul, Bahia e Sergipe, além de outras associações. Existe o sindicato patronal Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga, composto de federações do Nordeste, Norte e Centro-Oeste (HUERTAS, 2013, p. 141-143). Enquanto

“regulamentação do setor”⁹⁴. Quando comenta o “2º Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas”, de 1965, traz a perspectiva do sindicato com pretensões nacionais, referenciando as pautas discutidas sobre a “limitação de peso por eixo”, a “composição e uniformidade de tarifas”, a “liquidação de fretes”, a “regulamentação do setor no plano nacional”, o “financiamento de frota, instalações e equipamentos”, as “relações entre empresas e carreteiros”, a “projeção pública da classe” e os “seguros” (HUERTAS, 2013, p. 30-32).

Por aí se percebe alguns interesses do empresariado e a distinção manifestada entre empreendimentos, “empresas” e “carreteiros”, em relação ao mercado. Desse 2º Congresso, sai a defesa de que

sem a regulamentação devida a atividade teria como consequências os desequilíbrios periódicos entre oferta e procura; uma concorrência perniciosa entre empresas e autônomos; uma concorrência ‘desleal de aventureiros’; a sonegação de tributos e a fuga de capitais interessados em investir no setor pela falta de garantias mínimas à inversão (HUERTAS, 2013, p. 33-34).

Em contraposição aos supostos “aventureiros”, parece que seria as empresas modernas, que ao longo das décadas cresceram e se sofisticaram, constituindo-se em alto investimento de capital, as que incorporaram a logística e as novas tecnologias. Com base em Huertas, percebe-se que a esse empresariado era de interesse a regulação da atividade econômica, a qual, na prática, seria uma reserva de mercado, com aparência de disciplinamento, pois, regras poderiam gerar mais custos e investimentos, os quais acabariam por acelerar a seleção no mercado.

Quando Huertas menciona o “III Congresso” de 1969, associa com a expressão diploma legal enquanto normatização do TRC⁹⁵. Por sua vez, a reserva de mercado se realizou na Lei n. 6.813 de 1980 (BRASIL, LEI, 2020a), em que

a norma garante a exploração da atividade por empresas e/ou transportadores autônomos com sede no país e direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros, limitando em 20% a participação do capital social estrangeiro nas empresas (HUERTAS, 2013, p. 36).

sindicalismo patronal, tem de ser considerada a incidência da CNT, criada em 1954, entidade que representa outros modais do transporte além do TRC.

⁹⁴ O tipo de registro institucional, de âmbito nacional dos empreendimentos, pode ser apreendido na Legislação de 1963, 1983, 1984 e 2007, já indicados por Kapron em “Registros jurídicos ao transporte rodoviário de cargas” (2012, p. 46-49). Observar que, na Lista de Siglas, mantém a sigla e muda o nome: ETC e TCP; mudam a sigla e o nome: TA, TCA e TAC.

⁹⁵ A perspectiva de necessária normatização, uma tutela legal, consta na obra *Sinopse do Transporte Rodoviário de Cargas*, publicação do DNER de 1976, a qual também situa como problema a suposta excessiva concorrência de mercado.

Essa reserva de mercado poder ser considerada uma lei protecionista do empresariado do País frente ao capital estrangeiro, sendo assim, contrapõe-se, também, a concorrência com o capital internacional⁹⁶. A modificação substancial ocorreu com a Lei n. 11.442 de 2007, que revogou a mencionada Lei n. 6.813/1980, além de outras normatizações. Segundo o informado por Huertas, a Lei n. 11.442/2007 “regula a relação entre o contratante – usualmente chamado de embarcador (...) e o contratado (transportador) na prestação do serviço de transporte rodoviário”. Aqui, a ênfase está na “natureza comercial” dos contratos de transporte. Decorrente desta normatização, passou-se a determinar o TCP como “aquele que não realiza o transporte com natureza comercial”, o qual faz uso de “frota própria para movimentação de sua carga”, distinguindo-o do regulamentado como o TRC exercido pela ETC, pelo TAC e pela CTC (HUERTAS, 2013, p. 56-57). Porém, sem desconsiderar de que nos empreendimentos do tipo TCP tem de haver o trabalho dos trabalhadores, ou seja, devendo ser trabalho realizado por motoristas assalariados⁹⁷.

Neste momento, no século XXI, avança a concentração/centralização do capital no TRC Brasileiro, ponderando que esse processo está associado, também, com o capital estrangeiro/internacional. Diante disto, nova atitude e assimilação se deu pela NTC & Logística, a qual foi partícipe da aprovação da Lei n. 11.442/2007⁹⁸, mesmo que reiterando a ainda falta de maiores “barreiras impeditivas para que a atividade seja exercida” e defendendo maior fiscalização (HUERTAS, 2013, p. 61-68). Esta Lei, dentre outras regulamentações, extinguiu a reserva de mercado antes mencionada. Enquanto normatização, pode-se ler daí que o regramento e a fiscalização produziram menor informalidade e/ou tenderiam a eliminar certos concorrentes.

Outro aspecto a ser considerado da leitura de Huertas, acerca dos grandes empreendimentos, é o seu maior poder no mercado das cargas/fretes. Quando o autor refere a “cadeia de subcontratações”, consta que, além das empresas embarcadoras, determinadas ETCs podem contratar outras ETCs, TACs ou CTCs, seja pela razão da

⁹⁶ Há demonstração de otimismo no texto comemorativo “NTC 50 anos”, em relação à aprovação da que está qualificada como “Lei do Capital Estrangeiro”, a Lei n. 6.813/1980 (ROCHA, 2013, p. 32).

⁹⁷ Da totalidade dos caminhões do País em operação, cerca de 20% eram pertencentes as “empresas de carga própria” (SILVA JUNIOR, 2004, p. 69). Huertas (2013, p. 73) estimou que “10% do total movimentado no país”, as cargas, era realizado pelas empresas do tipo TCP. No Apêndice C, tendo por base o TRC Brasileiro em 1993, considerando apenas os “caminhões rodoviários”, há indicativo da participação relativa das empresas TCP.

⁹⁸ “Enfim, após 44 anos de muita luta, a NTC consegue ver o fruto de seu trabalho com a entrada em vigor da primeira lei destinada ao TRC” (ROCHA, 2013, p. 50).

necessidade de transporte exceder sua frota de caminhões ou pelos objetivos de reduzir custos, sendo isto a subcontratação. O objetivo de Huertas é apresentar

como hipótese a constatação de uma operacionalidade relativamente similar no TRC, uma cadeia de subcontratações que evidencia a complexidade territorial entre o ponto A (origem) e o ponto B (destino) e expõe a correlação de forças dos agentes no mercado, tornando bastante evidente a circunscrição dos circuitos, com todas as suas distensões e complementaridades. É neste 'modelo operacional', portanto, que a ténue linha de interação entre eles aparece, fato que acaba deliberando o papel de comando das grandes empresas (HUERTAS, 2013, p. 174).

Tal condição pode ser associada ao que se reconhece como a terceirização, considerando as peculiaridades que envolvem o funcionamento das atividades operacionais no TRC. Desse modo, as ETCs contratantes, obtendo os fretes, os repassam a outros empreendimentos, geralmente empresas de menor porte, supondo-se que para estes pequenos empreendedores ocorreria a diminuição dos preços dos fretes e se tornaria também uma dependência, pois, para si, as ETCs contratantes seriam atravessadoras e/ou intermediárias que reteriam certa quantia monetária, função semelhante ao que as agenciadoras de carga cumprem⁹⁹.

Outra situação importante a se considerar é que os maiores empreendimentos teriam condições mais favoráveis de adaptação às necessidades de transportes do tipo especializado, a "frota dedicada", pois, necessitaria de investimentos. Para os pequenos transportadores não seria tão flexível essa possibilidade de investimento, ocorrendo aí manifestação de dependência, restando a eles a sobra das cargas não transportadas pelas grandes empresas, inclusive as cargas de menor valor de mercado, com a tendência de serem os preços dos fretes menores (HUERTAS, 2013, p. 178-179) e com a tendência de uma maior irregularidade na oferta dessas cargas/fretes. Assim, nas condições de uma economia de mercado, nas necessidades de transporte de grandes volumes de cargas, seria mais racional contratar poucas empresas com muitos caminhões do que inúmeros contratos com pequenas empresas. Ainda há que se considerar que na

cadeia de subcontratações do TRC fica perceptível o chamado redespacho, uma estratégia do circuito superior e superior marginal que gera uma complementaridade logística decorrente das vantagens de proximidade geográfica. O redespacho ocorre quando uma ETC (redespachante) subcontrata outra ETC (redespachada) para efetuar parte do trajeto acordado

⁹⁹ Sobre os empreendimentos do agenciamento das cargas: "Autônomos e contratação das cargas" (KAPRON, 2012, p. 76-81).

no serviço de transporte. A prática, a princípio, enseja a emissão de um novo conhecimento de carga, com recolhimento de ICMS e discriminação dos agentes envolvidos e da rota (origem/destino) a ser utilizada na operação de redespacho (HUERTAS, 2013, p. 182).

Tal condição gera uma “relação de parceria” entre empresas. Esta relação, sendo entre duas ETCs, configura-se como relação entre “pessoas jurídicas”, sendo contratação firmada entre ETC e TAC, segundo a norma legal, não caracterizaria vínculo empregatício (HUERTAS, 2013, p. 183).

Outro dos aspectos considerados é sobre a concentração e às vezes a centralização do capital no TRC, identificando, assim, a tendência registrada por Marx em *O Capital*. O grande capital está na “compreensão” da função desempenhada pelo “operador logístico” na condição de que “extrapola a função do transporte, numa visão de processo que agrega valor ao cliente com a oferta de outros serviços, dentre os quais se destaca o de armazenagem”. Para Huertas, “em suma, são empresas aptas a planejar, operar e gerenciar os processos logísticos de forma integrada” (HUERTAS, 2013, p. 104):

Em relação ao TRC (...) é visível o recente fortalecimento de algumas ETCs de grande porte que estão se transformando em operador logístico, com fortes investimentos principalmente em renovação da frota, sistemas de tecnologia e fixos especializados. O objetivo é ostentar a chancela de operador logístico, com ganho de musculatura e enormes possibilidades de redução de custos, negociação de frete com embarcadores, ampliação da escala de atuação e maximização dos lucros (HUERTAS, 2013, p. 105).

Constatação importante desse segmento dos empreendimentos é que, segundo números do RNTRC de 2013, “geralmente possuem frota própria acima de 100 veículos – a média nacional para ETCs é de 8,0 veículos/empresa”, considerando ainda a eventual cadeia de subcontratações (HUERTAS, 2013, p. 106). Inclusive, possuem, em média, os veículos mais novos, supondo-se, manterem-se com os caminhões mais modernos e sofisticados, ou seja, de maior potencial de produtividade.

Como desdobramento, para o autor, “a atuação de operadores logísticos estrangeiros no Brasil concentra-se nos modais aéreo e marítimo, mas recentemente registra-se um movimento de aproximação direta de algumas empresas com o universo rodoviário nacional” (HUERTAS, 2013, p. 132). Huertas aponta empresas e aquisições e/ou fusões, podendo-se, daí, explorar a perspectiva da desnacionalização

e a dependência ou subordinação ao capital estrangeiro. Exemplo da grande empresa aparece na citação abaixo:

Uma das empresas mais agressivas foi a Julio Simões, fundada em 1956 em Mogi das Cruzes (SP), cuja escalada envolveu a aquisição da Lubiani Transportes, de Piracicaba (SP), e da Transportadora Grande ABC, de São Bernardo do Campo, entre 2007-8. A sinergia operacional da empreitada a elevou ao patamar de um dos maiores operadores logísticos do país. Em 2012, sua receita bruta consolidada alcançou R\$ 4,4 bilhões (R\$ 3,3 bi da JSL Logística e R\$ 1,1 bi da JSL Concessionária de Veículos), bem acima dos padrões brasileiros, com crescimento de 35,6% da receita bruta de serviços. A empresa conta com 21,4 mil veículos (14 mil leves, 3,5 mil médios e 3,9 mil pesados), 1,5 mil equipamentos, 120 filiais e 14 mil funcionários, e só não atua na área de encomendas expressas e no mercado internacional (HUERTAS, 2013, p, 137)¹⁰⁰.

Segundo o autor, “este recente movimento de internacionalização e fusões (...) demonstra mais uma expressão atual do aprofundamento do processo de concentração e centralização do capital” (HUERTAS, 2013, p, 141). Ou seja, tendência da presença de empresas de maior porte concentrando atuação no TRC Brasileiro, temática desenvolvida em capítulo posterior.

Outro dos aspectos considerados são as manifestações da financeirização e do crédito:

Um evento no âmbito normativo do TRC desencadeou amplos debates, incertezas para uns e euforia para outros: o fim da chamada carta-frete, sancionado pela lei nº 12.249/11, que foi substituída pelos meios eletrônicos de pagamento dispostos na resolução 3.856/11, que regulamenta o artigo 5º-A da lei nº 11.442/07. (...) A nova regulamentação prevê que todos os pagamentos de fretes aos autônomos devem ser feitos por meio de depósito em conta corrente do caminhoneiro ou via cartões pré-pago, e assim os valores depositados poderão ser utilizados pelos motoristas mediante cartões de débito para o pagamento de quaisquer despesas (HUERTAS, 2013, p. 68-69)¹⁰¹.

¹⁰⁰ Em relação a esta citação, nota crítica tem de ser mencionada, parecendo haver erro nos números. Mais de vinte e um mil veículos sob propriedade de uma empresa aparenta ser em demasiado, inclusive, o autor indica mais de vinte e um mil veículos e indica quatorze mil funcionários, considerando ainda que destes não a totalidade seriam motoristas. A referência a que a empresa possuía mais de vinte e um mil veículos parece ser correta se considerar seus veículos próprios mais aqueles que regularmente atuavam por meio das subcontratações. Por exemplo, numa exposição de informações questionável enquanto rigor, Andrea Ramos (2018) realizou levantamento, mesmo considerando que são períodos diferenciados, das que supostamente seriam as “10 maiores frotas de caminhão de Brasil” e a empresa Julio Simões foi colocada na primeira posição com 2.122 caminhões.

¹⁰¹ “A carta-frete era uma prática antiga e comum no TRC, uma espécie de vale desprovido de permissão legal utilizado como ‘ordem de pagamento’ pelo contratante do transporte em favor do autônomo. O problema é que, ao descontar este vale – via de regra em postos de combustível indicados pelo contratante, o que caracteriza ‘venda casada’ –, era cobrado ágio sobre o seu valor de face, e o pagamento em dinheiro do saldo restante era condicionado à aquisição de outros produtos e serviços no estabelecimento” (HUERTAS, 2013, p. 68).

Com a carta-frete não havia o “controle fiscal das operações de frete”. Sendo assim, os “autônomos” não realizavam o recolhimento das “contribuições previdenciárias e sindicais”. Não podendo comprovar seus “rendimentos” e ainda “ficando à margem do sistema bancário”, foram sendo impedidos de “realizar operações de financiamento para troca do veículo” (HUERTAS, 2013, p. 68-69).

Para essa implementação passaram a serem autorizadas “empresas a operar o serviço”, assim, registrando que tal situação passou a expor o avanço do sistema bancário sobre este setor, pois se constituíram empresas estritas às movimentações financeiras via operações de crédito. Neste contexto, é significativa a informação que, considerando o TAC, este ser “um dos últimos contingentes não-bancarizados do Brasil” (HUERTAS, 2013, p. 70), inclusive, podendo ser agregadas as ETCs de pequeno porte, perspectiva mantida até pelo menos os anos 1990, pois, nos anos 2000, e determinado em lei segundo o informado por Huertas, se tornou critério essas operações de crédito, manifestando aspecto das movimentações financeiras.

Em relação as cartas-frete, um complemento crítico deve ser registrado em relação a essa temática desenvolvida por Huertas, na qual, a prática dos usos da carta-frete não se limitou apenas aos TACs, como o mencionado pelo autor, mas também foi usual junto as ETCs, pelo menos em algumas empresas de menor porte. Muitas vezes, essa prática se manifestou, após o carregamento do caminhão, na forma de um adiantamento de certa quantia em dinheiro do preço total do frete, além do condicionamento de ter de trocar a carta-frete em determinado estabelecimento, em posto de combustíveis¹⁰².

Sobre essa questão financeira, duas considerações são importantes sobre os usos do dinheiro no meio profissional dos motoristas do TRC. Uma delas, genericamente, até pelo menos a década de 1990, foi comum, pelo menos nos pequenos empreendimentos, os caminhoneiros viajarem com o dinheiro em mãos, tanto os caminhoneiros por conta própria como os empregados. No caso dos caminhoneiros empregados, após acerto com seus patrões, partiam em viagem com o dinheiro para pagar as despesas, abastecimento de combustível, alimentação e outros gastos. Depois de descarregarem o caminhão e retornarem de viagem, considerando que havia sido pago o frete em dinheiro, às vezes em cheque, realizava-se o novo acerto de contas com o patrão, inclusive, recebendo neste momento, depois

¹⁰² Informações coletadas com base no conhecimento, prática e experiência profissional na entrevista realizada com Pedro Protasio Kapron, em fevereiro de 2019, para Rafael Antônio Kapron.

de realizada a contabilidade da viagem, em dinheiro, a sua comissão, o seu salário por peça. Nesta prática, aliás, não era incomum os caminhoneiros quando do retorno das viagens virem com os caminhões até as suas residências, o chegar de viagem, e nestas ser realizado o acerto de contas com seus patrões, sendo que, às vezes, os acertos se realizavam na residência dos patrões, pois, os empreendimentos, por vezes, praticamente se limitavam a posse dos caminhões, sem haver um local/sede das empresas.

Até os anos 1990, como exemplo genérico da outra consideração sobre usos do dinheiro, situação descrita a seguir foi recorrente na rota do arroz com carregamento em municípios como Itaqui ou São Borja, no Rio Grande do Sul. Os caminhoneiros realizarem o deslocamento até o estado de São Paulo, considerando uma carga de novecentos fardos de arroz de trinta quilos cada um, e realizar dez, vinte, às vezes mais entregas, diretamente nos supermercados, em municípios integrantes de regiões como as de Bauru, Botucatu e Jaú, por vezes, demorando até dois dias nesse serviço de descarregamento. Nesta atividade, os caminhoneiros iam recebendo a cada entrega o frete em dinheiro ou em cheque. Essa foi outra prática comum daqueles tempos. Genericamente, depois da década de 1990, houve mudança, sendo que os descarregamentos dos caminhões passaram, comumente, a serem feitos num centro de distribuição com horários agendados encerrando ali a função desses caminhoneiros, gerando dali a entrega aos supermercados por outros motoristas.

Vilaça (1987, p. 74), sobre os motoristas de caminhão, traçou aspectos para se contextualizar os usos do dinheiro e do empreendedorismo. Para o autor, “o pequeno agricultor ou o descapitalizado comerciante se tornou um encantado pelas atividades do proprietário de caminhão, que dispondo deste e de mais algum dinheiro comprava e vendia mercadorias por conta própria”. Desta referência, a manifestação da atividade de condutor e concomitante a de comerciante, ponderando ser mais restrita aos motoristas autônomos.

Por sua vez, também de maior tendência de serem os autônomos, Ziegler e Russo, depois de contextualizarem práticas de meados do século XX, no Rio Grande do Sul, apontaram situações em que os motoristas, estando em determinadas cidades, após os descarregamentos, realizavam a compra de mercadorias a crédito, a prévios pedidos ou de potencial revenda, para transportar como carga de retorno a seus municípios, realizando, assim, o abastecimento dos mercados locais. Na próxima

viagem pagavam seu débito e realizavam novas compras. Tal prática estimulava a criação de mercado e a circulação do dinheiro. Segundo estes autores, 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 de dosava-se o valor (ZIEGLER; RUSSO, 1989, p. 95).

Numa forma desenvolvida, os empreendimentos sofisticados do século XXI no Brasil:

Foi-se o tempo em que o caminhão era apenas a ferramenta de trabalho do TRC. No período atual, caminhão é sinônimo de unidade de negócios e ativo financeiro, pois além de mercadorias carrega também investimentos e financiamento (capital financeiro) e toda uma parafernália tecnológica instalada voltada diretamente para a sua operação (tecnologia embarcada) e gestão ao longo do tempo. O caminhão agora é um ponto a ser rastreado e monitorado 24 horas por dia a partir de um centro de controle (HUERTAS, 2013, p. 115).

Assim, para muitas empresas, o aumento da frota de caminhões tem se dado por meio de “financiamento”, manifestando “uma nítida ação de expansão da creditização” (HUERTAS, 2013, p. 333). Da citação acima, certamente a inovação do rastreamento e do monitoramento implicaram em maior controle e perda de autonomia rotineira por parte dos operadores, os caminhoneiros empregados, além dos necessários conhecimentos para operar as tecnologias, produzindo alterações nas práticas e/ou na cultura de trabalho destes profissionais, temática desenvolvida em capítulo posterior.

Por fim, última consideração crítica acerca do desenvolvido por Huertas. O autor se refere inúmeras vezes ao longo dos seus seis capítulos aos caminhoneiros autônomos e/ou ao TAC e, na leitura, parece que sempre é unicamente aquele tipo de caminhoneiro por conta própria. Assim sendo, como desdobramento de sua análise, o autor ausenta parcela do trabalho assalariado realizado pelos caminhoneiros empregados, ou seja, mantém oculto estes trabalhadores. Esta constatação, diante do anteriormente afirmado, confirma uma situação de os caminhoneiros trabalharem dirigindo os seus caminhões, exatamente os trabalhadores por conta própria.

Outras situações seriam as possibilidades de que um proprietário de um caminhão tenha um caminhoneiro empregado trabalhando no caminhão, assim como

um proprietário de dois caminhões trabalhasse num e empregasse caminhoneiro no outro, ou um proprietário de dois caminhões com dois empregados. São exemplos recorrentes no Brasil e que manifestam diferencial na estruturação econômica e na composição de classes sociais, na divisão do trabalho e nas relações de produção. Soma-se a isto, levando em consideração aquela perspectiva da manutenção do registro institucional e a autoidentificação TAC, a consideração de que havendo o emprego de motoristas, independente se em regime de trabalho formal ou informal segundo a CLT, há o trabalho assalariado de caminhoneiros empregados numa condição proletária.

1.8 VARIÁVEIS INTERPRETATIVAS SOBRE OS CAMINHONEIROS: DO SÉCULO XX AO XXI

Em sua dissertação de mestrado, com área de concentração em Economia Aplicada, Lucas Lima (2018) tem no título seu objeto: *O mercado de trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil: caracterização e avaliação do efeito de leis trabalhistas*. Seu foco está no período 2002-2015, com “dois objetivos”: “analisar (...) as características individuais e socioeconômicas desses profissionais” (etnia, escolaridade, idade, sexo), e; “investigar os efeitos da ‘Lei do descanso’ do ano de 2012 e da ‘Lei do caminhoneiro’ de 2015 sobre a jornada de trabalho, o rendimento e a formalização do trabalho dos motoristas de caminhão” (contrato de trabalho, horas trabalhadas, ocupação, rendimento mensal). Nessa iniciativa, utiliza as expressões “motoristas de caminhão” e “caminhoneiros” como equivalentes, no entanto, situa que há diferencial na atividade profissional, o “motorista autônomo” e os “motoristas contratados” (LIMA, 2018, p. 14-18).

Os dados de informação utilizados por Lima têm exclusivamente como base a produção do IBGE, especificamente a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do período. Lima pondera que os procedimentos da pesquisa do IBGE, ao serem “amostral de representatividade nacional” e sobre o modo da “coleta” dos “dados”: “autorreportados pelos indivíduos”, não fornecem a exatidão, mas aproximações de valor confiável (LIMA, 2018, p. 25).

Segundo Lima, na exposição das informações, sempre considerando o “mercado de trabalho”, registra-se que, em 2002, o “número de motoristas de caminhão” era de “1.151.057” e, em 2015, a quantia era de “1.930.664”, sendo estas

quantidades apenas dos profissionais homens. Ao mesmo tempo, informa que, da População Econômica Ativa (PEA), levando em conta apenas os homens do País, em 2002, esses motoristas eram 02,35% e, em 2015, eram 03,37%. Lima justifica a delimitação de gênero devido a que, da totalidade desses profissionais, tendo como referencial 2015, 99,42% eram homens. Por isso, pela expressividade, utiliza apenas os homens enquanto número global (LIMA, 2018, p. 27-28).

Uma primeira variável sobre essas informações quantitativas dos profissionais é que elas mantêm imprecisões, não distinguindo autônomos de empregados, não situando tipos de rotas, curtas ou longas, que são determinantes para as jornadas de trabalho, bem como, não situando os modelos de caminhões e os tipos de cargas transportadas. Todas essas imprecisões, ou seja, questões ausentes, são elementos formadores da estrutura profissional e de influência das condições de trabalho e nas relações de trabalho. O autor justifica seu referencial fonte para as informações:

Tendo em vista a definição da profissão de motoristas de caminhão, e com base nas variáveis disponíveis na PNAD, utilizamos a variável que caracteriza a ocupação do indivíduo: 'Código da ocupação no trabalho principal da semana de referência'. Utilizamos o código '7825', o qual se refere aos 'Motoristas de veículos de carga em geral'. Trabalhamos com esse código, porque ele contempla apenas os profissionais que transportam carga nas rodovias (LIMA, 2018, p. 26-27).

Desta citação, em relação às “rodovias”, deve ser considerado como os veículos que rodam através de vias e não no sentido de restringir apenas as estradas em ambientes não urbanos. Sendo assim, naquelas totalidades de motoristas indicados estão contemplados os profissionais restritos as rotas urbanas, rotas curtas, e os do tráfego rodoviário compreendido como as rotas longas e/ou viagens de longa distância¹⁰³.

No momento em que Lima menciona seu referencial no Código 7825, justifica que a fundamentação está na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), ponderando a “adaptação” desenvolvida pelo IBGE para a PNAD (LIMA, 2018, p. 27). Sendo assim, breves considerações acerca da CBO se tornam necessárias.

Na CBO, pertencendo ao Grande Grupo intitulado “Trabalhadores da Produção de Bens e Serviços Industriais”, uma das especificações é o “Código 7825” que

¹⁰³ Huertas (2013, p. 211), citando fonte de 2004, apontou em cerca de 33% a “frota de caminhões do país” dos “percursos rodoviários” enquanto “viagens de média e longa distância”, estimando assim os profissionais envolvidos nestes percursos.

corresponde aos “Motoristas de Veículos de Cargas em Geral”. Neste Código, constam subdivisões expressas em três títulos: “7825-05 Caminhoneiro autônomo (rotas regionais e internacionais)”, “7825-10 Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)” e “7825-15 Motorista operacional de guincho”. Em relação aos dois primeiros, a distinção atribuída está “na condição de autônomo ou com carteira assinada”¹⁰⁴.

Na CBO os nomes atribuídos a atividade profissional estão como caminhoneiros correspondendo aos profissionais autônomos e como motoristas aos empregados assalariados, e, em ambas as denominações, abrangem os transportes de rotas curtas e longas. O “Motorista operacional de guincho”, sendo motoristas de caminhão, possuem a tendência de não ser aqueles que cumprem jornadas no mercado das cargas/fretes, elemento central do que define o TRC.

Em relação ao “Caminhoneiro autônomo” são significativas as qualificações que identificam especializações das carrocerias e dos tipos de cargas, como “Caminhoneiro caçambeiro”, “Caminhoneiro basculante”, “Caminhoneiro de caminhão-tanque”, entre outros. Os tipos “Caminhoneiro de caminhão leve” e “Caminhoneiro de caminhão-betoneira” (transporte de concreto para construção civil), por exemplo, possuem tendência de serem restritos as rotas curtas. Nome peculiar atribuído, “Carreteiro (caminhoneiro de caminhão-carreta)”, entre outras qualificações. Sobre o “Motorista de caminhão” também há qualificações, em relação aos tipos de cargas, “Caçambeiro”, “Motorista de basculante”, entre outras, o modelo do veículo expresso em “Motorista de caminhão leve”. Inclusive, se entrecruzando com os autônomos: “Carreteiro (motorista de caminhão-carreta)”.

Na “Descrição Sumária” dos profissionais contemplados no Código constam aspectos indicadores de atribuições do além dirigir, como, citando apenas algumas referentes aos dois primeiros títulos, “transportam, coletam e entregam cargas em geral”, “movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas” e “definem rotas e asseguram a regularidade do transporte” (CBO, 2010, p. 377-379).

¹⁰⁴ Por “carteira assinada” tem que ser considerado o sentido de trabalhadores assalariados, pois, nem todos os trabalhadores têm estado na condição de emprego no regime formal, muitos estando na informalidade, ou seja, sem possuir a carteira de trabalho assinada.

Desse comparativo, informações quantitativas de Lima com a CBO, o intuito é problematizar sobre generalizações. Quando Lima generaliza motoristas de caminhão/caminhoneiros, indicando a composição total mantém oculta distinção entre autônomos e empregados e outras peculiaridades profissionais. Ou seja, esses profissionais não formam uma condição homogênea no País, havendo peculiaridades e diferenças, bem como identidades.

Perspectiva assemelhada enquanto aparência revelada pelos números quantitativos pode ser percebida, também, com o RNTRC. Segundo o registrado em 31/12/2015 no RNTRC, data aproximada ao referencial utilizado por Lima, há a indicação, quanto ao “Número de Veículos”, a quantidade de “2.339.703” (ANTT, 2017a, p. 02). Desta quantidade, deve-se considerar que há a abrangência da totalidade dos veículos de transporte de cargas, dos leves aos pesados. Sendo assim, um veículo utilitário leve não corresponde a caminhão e, nessa totalidade, estão contabilizados implementos como o semirreboque e o reboque, pois, na quantificação do RNTRC, possui validade cada emplacamento. Por exemplo, um caminhão carreta possui duas placas, do cavalo mecânico e do semirreboque¹⁰⁵.

Sendo assim, quantidade de veículos nem sempre pode corresponder ao mercado de trabalho expresso em quantidade de profissionais em atividade. O mesmo em relação à quantidade de caminhões em operação numa determina época ou período, deve-se levar em consideração variáveis como possível ociosidade na quantidade de caminhões em questões conjunturais da economia, veículos estando apenas na situação de oferta de revenda e assim não estando em operação, possíveis caminhões não cadastrados/recadastrados. Inclusive, há que considerar o mercado de trabalho e a disparidade entre motoristas empregados e desempregados.

Lima fornece maior precisão quando informa sobre a “composição populacional de caminhoneiros segundo o tipo de contrato de trabalho”, em função da totalidade antes mencionada. Segmentando em quatro categorias, está exposto que, em 2002, com “Carteira assinada” eram 47,67%, “Conta própria” eram 29,98%, “Empregador” eram 0,96% e “Outros”¹⁰⁶ eram 21,39%. Em 2015, respectivamente, 58,55%, 27,79%, 01,11% e 12,55% (LIMA, 2018, p. 44).

¹⁰⁵ O conteúdo do RNTRC será ainda discutido em capítulo posterior.

¹⁰⁶ A categoria “agrupa as entradas ‘Militar’, ‘Funcionário Público’, ‘Outro empregado sem carteira de trabalho assinada’, ‘Trabalhador doméstico’ com e sem ‘carteira de trabalho assinada’, ‘Trabalhador na produção para o próprio consumo’, ‘Trabalhador na construção para o próprio uso’ e ‘Não remunerado’” (LIMA, 2018, p. 44).

A categoria “Outros” mantém imprecisão, podendo representar trabalhadores assalariados com vínculos de emprego na condição de informalidade, funcionários públicos com regime formal sem, no entanto, possuírem seus salários e jornadas determinados pelas cargas/fretes do TRC, entre outras variações. Se o objeto analisado por Lima foi motoristas de caminhão/caminhoneiros, não deveria constar a categoria “Empregador”. Sendo assim, pode-se estimar que, pela forma da coleta das informações pelo IBGE, seria uma variação da denominação de autônomos e/ou “Conta própria”, ou autônomos que manteriam motoristas empregados.

Sobre a “Carteira assinada”, é perceptível o crescimento percentual da formalização dos contratos de trabalho, ou seja, maior presença proporcional de assalariados sob regime formal. E, enquanto “Conta própria”, queda proporcional na participação, indiciando sobre concentração em empresas de maior porte. Tudo isso, como indicado anteriormente, entre 2002 e 2015, resultou em expressivo crescimento da totalidade desses motoristas no País¹⁰⁷.

Enquanto variáveis interpretativas que envolvem os caminhoneiros, outros referenciais. Umberto Martins, em artigo de opinião, em que realiza breve análise crítica sobre a que designa como “paralisação”, “greve” e/ou “locaute” dos motoristas de caminhão/caminhoneiros de maio de 2018 no Brasil, expõe que é

preciso considerar que, além dos empresários, a categoria dos caminhoneiros é composta por duas classes sociais distintas: os assalariados, despojados de meios de produção e assalariados pelo capitalista, e os autônomos, donos dos seus próprios meios de produção, os caminhões, cuja posição é similar à dos micro e pequenos empreendedores em geral. Estes últimos constituem a maioria e lideraram a paralisação. Somam 1,8 milhão em contraste com cerca de 300 mil assalariados, cujos interesses não foram considerados na greve (*PORTAL VERMELHO*, publicado em 19/07/2018).

Três registros aqui são necessários: o primeiro, mesmo considerando 2018, ano da ocorrência da paralisação, que é o foco do artigo, sobre a distribuição proporcional entre os trabalhadores, os autônomos e os empregados, há contraste com o exposto por Lima (2018) e no subtítulo 1.4. O segundo registro a partir de Martins é explícito na forma como considera esses autônomos, “micro e pequenos

¹⁰⁷ Exemplar enquanto comparativo da presença dos contratos de trabalho formais e informais, unicamente em caminhoneiros, segundo a acepção recorrente desta tese, pode ser apreendida em amostragem, referente a 2012, reproduzida no Apêndice B. No Apêndice H, reproduzindo informações das RAIS e do CAGED, a CNT registra a presença da “carteira assinada” nos vínculos empregatícios no TRC em geral entre 2014-2019.

empreendedores”¹⁰⁸, inclusive, bastante diferenciado de como Paula Hypólito de Araújo considerou esses autônomos, questão abordada no subtítulo 1.6. O terceiro registro, com base no exposto no subtítulo 1.3, mostra que os caminhões somente em determinadas condições do processo de trabalho podem ser considerados meios de produção.

Outro referencial, também com base em artigo crítico sobre a paralisação de maio de 2018, está expresso na citação a seguir, com opinião diversa sobre como considerar os caminhoneiros autônomos:

Ao invés de contratar trabalhadores formalmente como empregados, empresas que distribuem suas mercadorias ou aquelas especializadas em transporte de carga contratam centenas de milhares de motoristas como se fossem autônomos (via pessoa física ou jurídica). (...)

Elas contratam e gerem centenas de milhares de trabalhadores para realizar as atividades de distribuição. Para isso, uma parte dos motoristas é admitida como empregado, enquanto outra fatia, provavelmente a maior, é contratada como se não fosse assalariada, a despeito da sua subordinação aos ditames empresariais. No início de 2017, de acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), estavam inscritos 1.664 milhão de veículos para transporte de cargas no país, sendo 1.088 milhão de propriedade de empresas e 553 mil vinculados a motoristas classificados como autônomos. (...)

Ao contratar motoristas sem admitir sua condição de empregadoras, as empresas não cumprem nenhum direito trabalhista. Assim, tornam a vida desses trabalhadores completamente inseguras, sem sequer uma renda mínima (um salário básico) para sobreviver. O frete, que, de fato, constitui o salário desses trabalhadores, costuma não obedecer qualquer parâmetro mínimo (FILGUEIRAS; KREIN, *IHU/UNISINOS*, publicado em 29/05/2018).

Mais uma vez, mesmo que os números quantitativos se referem a 2017, a distribuição entre os autônomos e os empregados difere e contrasta. Inclusive, para os autores, a esses autônomos ocorreria o “assalariamento disfarçado”, mais uma vez ponderando o discutido no subtítulo 1.6. Por ora, apenas fazendo o registro dessas variáveis interpretativas e, consultando o Apêndice C, através de estratos da década de 1970 aos anos 2000, pode-se vislumbrar o quanto as fontes são imprecisas e variáveis em determinar a composição do TRC Brasileiro na questão da distribuição proporcional estrutural que determina a composição entre motoristas autônomos e empregados.

¹⁰⁸ Em outro artigo, da mesma época, fazendo também um balanço crítico da paralisação, os define como “pequena burguesia”, devido à “renda que extraem” com o “próprio trabalho” e por ocuparem a “posição” de “proprietários do instrumento e meio de produção que usam, o caminhão” (MARTINS, *PORTAL VERMELHO*, publicado em 14/06/2018).

Segue outro viés das variáveis que formulam narrativas. As leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015 foram as primeiras que, depois de décadas de atividade profissional, incidiram sobre a regulamentação das jornadas de trabalho desses motoristas. Até então, a Legislação se centrou nos empreendimentos e suas atividades econômicas, enquanto tipo de registro empresarial ou quanto critérios das suas práticas no mercado. Por décadas, o trabalho dos caminhoneiros não foi regulamentado. Um breve balanço de como essa questão foi abordada atesta variações de como os caminhoneiros têm sido referenciados e, ao mesmo tempo, compreendidos. Seguem afirmações genéricas fundadas em três fontes bibliográficas.

Lima, quando pontua alguns dos problemas dos motoristas de caminhão/caminhoneiros, como o alto índice de envolvimento em “acidentes” de trabalho, os “problemas de saúde”, o “uso de drogas psicoativas” e as “longas jornadas de trabalho”, apenas menciona que, referindo as leis de 2012 e 2015, “o governo aprovou leis importantes para regular o número de horas trabalhadas pelos caminhoneiros”. Também destaca que “o governo aprovou leis visando regular a relação de emprego desse grupo de profissionais com seus empregadores”, bem como, “após os aumentos nos números de ações trabalhistas, acidentes nas estradas, uso de substâncias estimulantes e problemas de saúde desses profissionais” foi aprovada a Lei n. 12.619/2012 (LIMA, 2018, p. 14-22).

Depois, há alteração substancial, quando Lima menciona a aprovação de Lei n. 13.013/2015, informando, sem discutir, o conteúdo que supostamente envolveu as mobilizações: ela teria sido o “resultado da greve geral dos caminhoneiros autônomos em fevereiro de 2015” (LIMA, 2018, p. 23). Da mesma forma, sem discutir e apenas registrar possibilidade, por ora, a pergunta se foi movimento envolvendo os empreendedores desse transporte, em vez de greve não seria locaute? Em capítulo posterior essa questão será abordada.

Em contrapartida, em Huertas há maior fundamentação, citando o comentário que contextualiza a aprovação de Lei n. 12.619/2012:

Dentre as medidas que buscam levar dignidade ao trabalho de motorista está a regulamentação de sua própria profissão, alcançada recentemente com a promulgação da lei 12.619 (...). Vários projetos de lei referentes ao conteúdo tramitavam no Congresso desde 1988 e o senador Paulo Paim (PT-RS) retomou a discussão protocolando o seu projeto – Estatuto do Motorista Profissional, PLS 271/08 – em julho de 2008, quando recebeu 33 emendas. Em 2011, houve audiências públicas em algumas capitais do país, mas o esforço esbarrou na ação política orquestrada pelo circuito superior do TRC,

que defendeu a todo custo o Projeto de Lei da Câmara (PLC) 319/09 (HUERTAS, 2013, p. 150-151).

Sobre as ações empresariais, Huertas comenta a participação da CNT e da NTC & Logística. Desta última, uma das argumentações foi a de que o tempo de direção deveria ser tratado no âmbito do Código Nacional de Trânsito, enquanto questão de segurança no trânsito e não na relação entre *capital-trabalho*. Segundo Huertas, em

outubro de 2011, CNT e CNTT apresentaram emenda substitutiva ao PLS 271/08 e ao PLC 319/10, com sugestão de mudanças no texto original e solicitação de tramitação isolada dos projetos. A lacuna criou a possibilidade para o desenlace do Projeto de Lei (PL) 99/07, também de interesse do empresariado, que acabou sendo aprovado na Câmara dos Deputados e Senado e sancionado pela Presidência como lei n. 12.619, com alguns vetos (HUERTAS, 2013, p. 151).

A CNTT era a então Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes da Central Única dos Trabalhadores (CNTT-CUT) criada em 1995, a qual, em 2014, passou a se chamar Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL)¹⁰⁹. Importa indagar, neste momento, se a CNTT atuou junto com a CNT? Se houve conciliação de interesses entre esta representação de parcela dos trabalhadores e dos patrões? É o que está exposto.

Para Huertas, se “a regulamentação da profissão de motorista não foi àquela almejada pelos setores mais progressistas (...) deve ser comemorado o fato de que pelo menos houve um avanço substancial com a promulgação da lei” (HUERTAS, 2013, p. 391). Para o autor, os agentes do TRC, enquanto agentes exercendo a liderança política, na promulgação da Lei n. 12.619/2012, foram o empresariado ligado a CNT e a NTC & Logística, com apenas parcela da representação sindical dos trabalhadores através da CNTT. No mais, Huertas aponta algumas implicações da referida Lei sob os caminhoneiros autônomos e os empregados.

Por sua vez, Laira Beatriz Boaretto, em sua dissertação na área do Direito, aponta o contexto que originou a Lei n. 12.619/2012:

Essa legislação nasceu do conjunto de esforços de vários órgãos e entidades que, entendendo a importância do trabalho para o homem e para a economia, mormente no setor de transporte de cargas, propuseram verdadeira cooperação entre sociedade, estado e trabalhadores com o objetivo de acabar com a violência nas estradas. Daí terem projetado determinações

¹⁰⁹ CNTTL, 2020a.

legais que contribuíssem para a solução dos graves problemas do setor de transporte de carga e de passageiro, bem como dos profissionais operadores do sistema. (...)

Revela-se que depois de mais de vinte anos de tentativas frustradas, as representações sindicais dos trabalhadores em transportes terrestres conseguiram ver aprovado um dos inúmeros projetos que tramitavam pelo Congresso Nacional e tinham por objetivo regulamentar e exercício da profissão de motorista (BOARETTO, 2013, p. 13-14).

Boaretto ainda complementa que

a Lei n. 12.619/2012 tem sua origem em muitas discussões e negociações entre patrões e empregados, com mediação do Ministério Público do Trabalho, bem como nos questionamentos dos trabalhadores autônomos e no resultado dos altos índices de acidentes envolvendo motoristas de caminhão. Ela veio estabelecer regras que abarcam importantes aspectos da profissão dos motoristas transportadores (...), como aquela que limita a jornada de trabalho e tempo de direção para motoristas empregados e autônomos (BOARETTO, 2013, p. 85).

No mais, a autora desenvolve, ao longo de sua pesquisa, densa discussão acerca da Lei n. 12.619/2012, debatendo fundamentos, ajuizando benefícios aos trabalhadores e considerando também as contradições, imprecisões e omissões da norma estabelecida. Tudo isto, sempre preservando perspectiva sobre as peculiaridades que marcam a formação histórica desses profissionais.

Diante da caracterização realizada por Boaretto, apenas, por ora, registra-se a ausência em nominar as entidades sindicais envolvidas nesse processo, apenas generalizando os agentes partícipes, ausência que é bastante determinante para a narrativa historiográfica. Boaretto apenas menciona uma vez o apoio à Lei de integrante do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista (Sindicam/Santos) e de integrante da União Nacional dos Caminhoneiros (UNICAM) (BOARETTO, 2013, p. 176).

Em relação a essa breve apresentação da temática a partir das três fontes, Lima (2018), Huertas (2013) e Boaretto (2013), uma leitura rigorosa dos seus textos abre o precedente de afirmar que houve ausência e/ou passividade dos caminhoneiros empregados, pois, vistas em conjunto as três fontes, os agentes foram os empreendedores, os capitalistas do transporte e os caminhoneiros autônomos.

Diante do exposto, registra-se o referencial na CNTTT que em 2015 produziu um documento em forma de “Cartilha”, registrando que “durante quase 50 anos o movimento sindical organizado exigiu soluções para as ‘consequências’ das más condições de trabalho”. Ou seja, a CNTTT registrou que de longa data lutava pela

regulamentação da profissão. Na Cartilha se analisa a Lei n. 12.619/2012 e se considera que ocorreu regressão aos interesses dos trabalhadores, manifestada na aprovação da Lei n. 13.103/2015, a qual modificou sua antecessora de 2012 (CNTTT; NCST, 2015a)¹¹⁰.

Pelo menos, por esta fonte, mesmo que parcial, o registro de que a CNTTT atuou, enquanto representação sindical dos caminhoneiros empregados, e que assim não houve ausência ou simples passividade, mesmo com a ponderação de que estes trabalhadores têm tido, no Brasil, uma baixa organização sindical e relativamente pouca expressividade na defesa de seus interesses, aspecto já considerado pela bibliografia, seja no capítulo “Os trabalhadores em suas associações e reivindicações” de Kapron (2012, p. 126-179) ou por Moysés Moreira Santos (2007), que, na sua dissertação na área do Desenvolvimento Econômico, intitulada *Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadores e sindicalismo a partir dos anos 1990*, identificou questões como a maior representação sindical do setor de transporte de passageiros em relação ao das cargas, a pulverização de sindicatos no quesito “quem representa quem”, enquanto caminhoneiros empregados, bem como o surgimento de associações paralelas que passaram a rivalizar com os sindicatos, os baixos índices de sindicalização ou a baixa organização por local de trabalho. No mais, as referidas leis e aspectos sindicais dos caminhoneiros empregados estão abordados em capítulo posterior.

Por fim, quanto a essa questão de ausência, que acaba por se associar com suposta passividade dos trabalhadores, contribuindo para, através da narrativa, manter oculto os trabalhadores, pondera-se que é perspectiva que tem sido amplamente abordada pela historiografia contemporânea brasileira, pelo menos aquela voltada a temática dos *mundos do trabalho*. No mais, o presente capítulo, generalizante acerca do capital e do trabalho no TRC Brasileiro, enquanto que formulador de aspectos gerais da formação histórica do TRC no País, expôs os que estão a ser identificados como os caminhoneiros, especificamente os caminhoneiros empregados, contribuindo para torná-los sujeitos do processo histórico, como de fato o são, acrescentando à historiografia uma narrativa centrada no trabalho desses

¹¹⁰ Pesquisas no portal de Internet da CNTTT (2017b), em “Notícias”: “Selecionar o mês”, consultando o período entre 2011 e 2015, permitem a identificação e análises em inúmeros artigos de notícias e documentos que atestam o acompanhamento, a crítica e a mobilização da CNTTT, estritamente quanto as referidas leis de 2012 e 2015.

trabalhadores. Os quatro capítulos seguintes, com suas tematizações em assuntos mais específicos, desenvolvem e comprovam questões suscitadas neste primeiro capítulo que se encerra.

2 A COMPOSIÇÃO EMPRESARIAL ATRAVÉS DO PORTE, INSTRUMENTAL DE TRABALHO E TRABALHADORES

Neste capítulo está desenvolvido uma síntese sobre a composição empresarial através de algumas das questões que qualificam os elementos de produção, especificamente os instrumentos de trabalho e a força de trabalho. As análises são mais estritas ao tipo empresarial reconhecido como ETC, começando com estimativas sobre, no Brasil dos anos 1970-2010, o mercado, a concorrência e os aspectos conjunturais e estruturais que favorecem a formação de grandes empresas. Depois, através de pesquisas do IBGE, do RNTRC e com referenciais bibliográficos, desenvolvem-se estimativas com identificação do quantitativo de empresas, da posse do instrumental de trabalho expresso nos caminhões e da utilização da força de trabalho dos caminhoneiros empregados evidenciando, pelo teor variável das fontes documentais, em que medida se pode considerar a concentração/centralização empresarial no TRC Brasileiro.

2.1 DIVERSIDADE EMPRESARIAL DO TRC: INDÍCIOS DE GRANDES EMPRESAS OU A TENDÊNCIA À CONCENTRAÇÃO/CENTRALIZAÇÃO

O TRC possui em sua formação histórica a presença de diferentes formas empresariais, empresas individuais, pequenas e grandes empresas, partindo da compreensão que são milhares de empreendimentos que tem mantido existência e/ou coexistência ao longo das décadas no País. Algumas empresas apenas deslocam cargas, outras também agenciam cargas para seus caminhões e contratam distintos empreendimentos para transportar, outras ofertam serviços como armazenagem e coletas/entregas em deslocamentos curtos e outros empreendimentos produzem mercadorias e realizam os transportes até outro estágio da cadeia produtiva.

Muitas empresas transpassam aspectos geográficos, sendo que seu transporte é regional, nacional e/ou internacional, contrastando com os transportes em rotas curtas que se limitam quase que ao espaço municipal, por vezes, em localidades próximas. Essas empresas do TRC, em sua formação econômica, se expressam nos tipos/modelos e qualidade dos caminhões que possuem, no volume e nos tipos de cargas transportadas, no volume de trabalho dispendido, nas relações jurídicas que se expressam no tipo de registro institucional, nas relações entre empresas, nas

relações de trabalho e nas relações de emprego. Estes aspectos generalizantes podem ser conciliatórios e/ou conflitantes, por isto, também são políticos e se determinam no contexto histórico, na estrutura e conjuntura econômica, nas relações internacionais e nas peculiaridades da economia do País e suas relações de trabalho e de emprego.

Barat registrou elemento estrutural da formação e do funcionamento do TRC:

Os serviços rodoviários de carga, no Brasil, são prestados por um grande número de empresas com dimensões variáveis e por transportadores individuais. Há, portanto, para grande parte da carga transportada, uma oferta diluída em muitas unidades de prestação de serviço que competem num mercado altamente concorrencial. (...) o transporte rodoviário apresenta a peculiaridade de ter sua tarifa formada em condições de concorrência, enquanto que os serviços ferroviários, portuários (assim como muitos tipos de carga marítima) têm as suas tarifas formadas em condições monopolistas ou oligopolistas (BARAT, 1978, p. 55).

A estrutura econômica, em condições gerais, no País, permaneceu até os anos 2010. Algumas reformulações ocorreram, em específico nos transportes, nos anos 1990, com a realização das privatizações, notadamente no modal do transporte ferroviário, com o poder de Estado se reestruturando através das agências regulatórias e departamentos, podendo-se, inclusive, mencionar que do controle estatal passou-se para o monopólio privado, pelo menos no transporte ferroviário de cargas. Neste aspecto, o TRC não se modificou, fundamentalmente sendo atividade operada através de empresas privadas desde as suas origens, a cerca de um século, alguma exceção nos serviços que estão atribuídos a EBCT, manifestando a participação estatal.

Considerando o País, sua formação histórica e a estruturação econômica constatando a economia dependente e a inserção no contexto internacional, Barat situa o TRC como “serviço”. Passadas as décadas, o País se mantém dependente deste modal. Assim, há diversidade da composição empresarial e concorrência de mercado, dois elementos intrínsecos na formação do TRC Brasileiro, e a “tarifa”, compreendendo-a como o frete, se determinando nas relações de mercado, bastante diferenciado do Transporte Rodoviário de Passageiros que possui expressiva regulação estatal ao longo das décadas. Alguns eventos no País com repercussão nacional, como as paralisações do trabalho, em 1999, e em maio de 2018, colocaram em evidência a questão dos preços dos fretes e assim expuseram contradições da economia de mercado, demonstrando a sempre presença do Estado.

Na relação da economia e o mercado do TRC, alguns registros da Confederação Nacional da Indústria (CNI) indicam a formação empresarial:

De modo geral, as características da oferta e da demanda do TRC configuram mercados naturalmente muito competitivos. A inexistência de barreiras à entrada no mercado, que não requer escalas e investimentos elevados, e a possibilidade de recuperar os investimentos realizados impedem, em geral, que o mercado evolua no sentido de um maior grau de concentração e limitam a margem de lucros das empresas. Contribui para aumentar o nível de concorrência no mercado o fato de não haver, em geral, maiores obstáculos a que os próprios usuários dos serviços de transporte tornem-se 'autotransportadores'. Além disso, frequentemente as demais modalidades de transporte constituem substitutos potenciais dos serviços supridos pelos transportadores rodoviários (CNI, 2016, p. 12).

Esta substituição em potencial somente pode ser considerada através de investimentos em infraestrutura viária, algo relativamente reduzido nas últimas décadas do País, tanto que o TRC se mantém com aproximadamente 60% do transporte concentrado em seu modal. Sobre a entrada e a permanência no TRC, uma das mais elementares condições é possuir caminhões e contratar força de trabalho, sendo que o tráfego dos veículos e das cargas é rodoviário, às vezes, com pagamento de pedágios naquelas rodovias administradas por empresas privadas. Tendo o foco no mercado, o TRC tem sido bastante competitivo e as “barreiras” estão na Legislação e na aquisição dos caminhões, relativamente investimento de baixo custo na perspectiva de que a essência é o tráfego em vias públicas já ofertadas. Motoristas autônomos por conta própria são pequenos empreendedores e suas empresas se resumem aos caminhões que operam nos deslocamentos das cargas. Empresas de transportes, registradas como ETCs, possuem caminhões e motoristas empregados podendo haver operação de outras funções associadas a sua infraestrutura e a burocracia como elementos qualitativos do funcionamento empresarial. Segundo a CNI:

Essa configuração – na qual grandes transportadores coexistem com um grande número de transportadores de pequeno porte em um mercado competitivo – pode, (...) em circunstâncias específicas, transformar-se em um caso particular de oligopólio, no qual as grandes empresas têm posição dominante no mercado e um conjunto de pequenas empresas atua em brechas desse mercado. Entretanto, a concentração da demanda decorrente do pequeno número de embarcadores em um mercado específico pode dar origem a uma estrutura de oligopsônio (CNI, 2016, p. 12-13)¹¹¹.

¹¹¹ “Oligopólio”: “Tipo de estrutura de mercado (...) em que poucas empresas detêm o controle da maior parcela do mercado. O oligopólio é uma tendência que reflete a concentração da propriedade em poucas empresas de grande porte, pela fusão entre elas, incorporação ou mesmo eliminação (por

Grandes empresas no TRC concentram fatias ou parcelas do mercado e permitem preservação de milhares de empreendimentos que disputam as cargas/fretes. Neste contexto, considerar as relações entre empresas embarcadoras e as empresas do transporte, inclusive as relações, nas peculiaridades da economia do País em que muitos setores têm estado sob o controle de empresas monopolistas, com a produção primária, agrícola e extrativa, a produção fabril e com as atividades ligadas ao comércio internacional onde o TRC é contratado por estes empreendimentos e é intermediário entre a produção e o consumo. No TRC Brasileiro, a concentração/centralização, o tamanho da ocupação de parcela do mercado, está em avaliar o que se limita a “grandes transportadores”, pois são variáveis as que condicionam o pertencimento a grandes empreendimentos, como a quantidade de caminhões e o número de caminhoneiros empregados, o volume de carga transportada, a quantidade de cargas/fretes transportados, o preço total do transportado, se realizam a subcontratação e se além do transporte operam outras atividades. Na repartição das cargas, pequenas e maiores empresas concorrem no mesmo mercado de cargas/fretes, porém, este mercado não tem sido homogêneo, haja vista que empresas de maior capacidade de investimentos concorrem em outro patamar, caminhões especializados e mais modernos, reserva de mercado, estrutura relativa de custos, além de poderem atuar com o agenciamento distribuindo cargas e a subcontratação de outros empreendimentos transportadores.

Nas peculiaridades do TRC, inclusive pelas restrições vigentes na Lei n. 6.813/1980 até a Lei n. 11.442/2007, constatação da CNI:

A participação de empresas estrangeiras no setor é limitada – na verdade, legislação vigente de 1980 a 2007 restringiu esta participação. Observa-se, no entanto, nos últimos anos, a entrada de grandes transportadores de outros países no mercado brasileiro, em geral pela aquisição de empresas de porte mais elevado (CNI, 2016, p. 14).

compra, ‘dumping’ e outras práticas restritivas) das pequenas empresas”. “Oligopsônio”: “Tipo de estrutura de mercado em que poucas empresas, de grande porte, são as compradoras de determinada matéria-prima ou produto primário. O oligopsônio pode ter duas formas: 1) um mercado comprador muito concentrado, com poucas e grandes empresas que negociam com muitos pequenos produtores (comum no relacionamento entre indústrias alimentícias e seus fornecedores); 2) um mercado consumidor concentrado e um mercado vendedor também concentrado, com poucos e grandes produtores” (SANDRONI, 2004, p. 431). Ambos, oligopólio e oligopsônio são manifestações da concentração e/ou a centralização do capital.

Percebe-se que estas aquisições são realizações de volumosos investimentos e são ações no âmbito das grandes empresas, um capital estrangeiro que se conjuga com o capital financeiro, apontando, em específico, a centralização empresarial. A permanência dos milhares de empreendimentos do TRC, pensando-os num bloco único, consiste numa “oferta de serviços” que é “pouco concentrada” (CNI, 2016, p. 13), sem, no entanto, excluir condição que algumas empresas estejam concentrando parcelas desse mercado. Opinião da CNI, em momento que considera que as ETCs subcontratam os TACs ou as ETCs de menor porte:

A utilização de subcontratados é, no entanto, limitada, devido à exigência de muitos embarcadores, principalmente os de maior porte, de que a ETC utilize frota própria na prestação do serviço. Esta exigência é mais comum em alguns mercados, notadamente naqueles que requerem maior cuidado no transporte da carga, como é o caso dos produtos químicos ou perigosos e da carga frigorificada (CNI, 2016, p. 22).

Admite-se, aí, em certas parcelas do mercado de transporte das cargas, que há a concentração, porém, visto genericamente, o TRC não esteja concentrado. Ao longo do estudo, a CNI acumula afirmações indiciando a seleção de mercado e a prevalência das maiores empresas, enquanto se mantêm, surgem e desaparecem empresas, como na citação a seguir, partindo de compreensão acerca da “configuração dos mercados” do TRC, onde, uns “requerem a utilização de equipamentos de transporte com características diferenciadas e específicas”, outros a “instalação de uma rede de terminais de triagem, trânsito ou distribuição” e outros que “exijam cuidados especiais no manuseio das cargas”, nestes últimos, o “transporte de cargas químicas ou perigosas, de carga frigorífica e de carga fracionada” (CNI, 2016, p. 26). Segundo a CNI:

Nesses mercados, o investimento requerido para entrar no mercado é mais elevado e a exigência de qualidade é mais rigorosa, limitando o número de transportadores que compõem a oferta. O grau de concentração dos mercados com essas características depende da magnitude das exigências apontadas e da simultaneidade de sua ocorrência, bem como da dimensão e da dispersão geográfica da demanda. Dada a dimensão da economia brasileira, a concentração destes mercados não tende a ser muito elevada. De todo modo, a presença de TACs nesse mercado tende a ser limitada, restringindo-se, em alguns casos, à condição de subcontratadas de ETCs de maior porte. Neste contexto, eventuais desequilíbrios entre oferta e demanda tendem a ser mais atenuados e a volatilidade dos fretes menos acentuada do que nos mercados mais atomizados, o que não exclui flutuações de natureza sazonal (CNI, 2016, p. 26).

Estão aí algumas peculiaridades, onde se encontra a concentração em empresas de maior porte. As capacidades de investimentos e a qualificação em certas exigências dos serviços são componentes que apontam a tendência de atuação de empresas com mais elevada capacidade de investimentos, ou tendem a se aproximar de um grande capital. Outra “configuração dos mercados” é aquela que

está associada aos serviços de transporte, que apresentam algumas das singularidades da configuração anterior – a utilização de equipamentos de transporte diferenciados e a exigência de cuidados especiais no manuseio das cargas – às quais se acrescenta uma significativa concentração da demanda pelos serviços de transporte, caracterizando uma estrutura de mercado oligopsônica. Apresentam tais características o transporte de veículos e de combustíveis.

A oferta nesse mercado tende a ser pouco dispersa, compreendendo basicamente ETCs e, eventualmente, cooperativas de algum porte. A participação dos TACs nestes mercados está restrita aos TACs cooperativados e àqueles subcontratados por ETCs de maior porte. Os fretes tendem a ser definidos pelos grandes embarcadores, que estabelecem referência para o mercado (CNI, 2016, p. 27).

Há alguns setores dentro do TRC que possuem a prevalência de grandes empresas que controlam o transporte das cargas, apontando a perspectiva da apropriação dos caminhões e a manutenção de caminhoneiros empregados operando esses serviços. Peculiaridade do TRC, as milhares de empresas que coexistem ao longo dos anos e, como ocorre na acumulação capitalista em seu processo global de produção, no mercado, as condições são favoráveis para empresas de maior porte, as quais vão ocupando espaços antes operados por maior quantidade de empresas menores. Considerando a atuação destas grandes empresas, as mais sofisticadas que desde pelo menos os anos 1990 se atribui a denominação de “operadores logísticos”, Huertas registra que

a realidade atual mostra que operadores logísticos e grandes ETCs operam em todas as escalas do país, com destaque para o nível nacional, já que possuem fixos esparramados por boa parte do território nacional. Algumas têm na intermodalidade um diferencial bastante atraente para alguns tipos de carga e para a complementação de redes territoriais de clientes exigentes. Algumas operam no âmbito do Mercosul. Outra peculiaridade bastante visível está contida nas estratégias operacionais, que vão da oferta de serviços especiais e operações dedicadas à movimentação de tipos de carga específicos.

Geralmente possuem frota acima de 100 veículos (HUERTAS, 2013, p. 106).

É importante considerar os operadores logísticos que se ocupam de outras atividades além do deslocamento de cargas, apontando tendência de empresas de maior porte, inclusive, operando simultaneamente diferentes modais do transporte.

Assimilando a ocorrência de aquisições e fusões entre empresas, Huertas identificou perspectiva de “poder de barganha” visto pelos grandes empreendedores como algo favorável, considerando o TRC e a concorrência de mercado. Inclusive, “subordinação e dependência” e uma “racionalidade hegemônica” nas relações entre empresas, na cadeia produtiva do País e nas contratações e subcontratações do TRC (HUERTAS, 2013, p. 156; 191), manifestam tendência da sobreposição das empresas maiores sobre as menores.

Isto pode ser expressado em acúmulo de dinheiro, na movimentação financeira ou na acumulação do capital, como em Roberto França da Silva Junior (2004), em sua dissertação na área da Geografia, em que, depois de citar informações fundamentadas na PAS do IBGE e da CNT, registra perspectiva estrutural não alterada nos anos que se seguiram:

Apesar do grande número de agentes transportadores existentes no país, há uma forte concentração no setor no que respeita ao faturamento. Cerca de 41,55% do faturamento do transporte rodoviário de cargas é gerado pelas empresas com mais de 99 pessoas ocupadas. As empresas e motoristas agregados registrados como pessoas jurídicas com até cinco pessoas ocupadas vêm em seguida com 17,62%. Não é possível afirmar quais os ramos do transporte rodoviário de mercadorias possuem os maiores faturamentos, todavia, conjecturamos que as transportadoras de fracionados são as mais bem sucedidas nesse quesito, ainda mais aquelas que conseguem estabelecer contratos com embarcadores de produtos com grande valor agregado (SILVA JUNIOR, 2004, p. 69).

Os “agentes” são as empresas e os “motoristas agregados” são os autônomos enquanto pequenos empreendedores. O “faturamento”, manifestação da circulação do capital, atesta perspectiva do volume de investimentos em função da manutenção dos caminhões e dos motoristas assalariados. Há, em certa medida, a concentração de capital nesta indústria dos transportes que é o TRC.

Essa perspectiva de um processo em estado de concentração/centralização é constatada por uma das lideranças da NTC & Logística, Geraldo Vianna (2017, p. 25-26), que em artigo de opinião constata as dificuldades econômicas, políticas e sociais por qual se inseria o Brasil em 2017 desenvolvendo análise conjuntural generalizante:

O setor, historicamente, sempre perseguiu soluções regulatórias para tentar avançar. E avançou. Ultimamente anda ressabiado, porque constatou que regulamentação, sem que o Estado tenha capacidade de fiscalizar a sua aplicação, pode ser o pior dos mundos. Sem dúvida, a legislação de regência do TRC comporta ainda grandes aperfeiçoamentos, mas soluções verdadeiras e duradouras deverão vir do mercado.

Há uma tendência de concentração de capitais e de desnacionalização do controle das nossas empresas, bem como de fortes mudanças no segmento dos transportadores autônomos, com a sua transformação em empresas individuais, na esteira das oportunidades oferecidas pela legislação mais recente.

O certo é que, cada vez menos, o TRC terá espaço para amadores. Independentemente de tamanho, só sobreviverá quem for profissional e estiver preparado para as asperezas do caminho. Muita gente sairá do mercado, muitas empresas fecharão, outras serão absorvidas, o que não será novidade. Isso é do jogo; sempre aconteceu no Brasil, em especial no setor de Transporte. (...)

A novidade é que, no embalo da recente reforma trabalhista-sindical e diante da demanda por simplificação de estruturas e eliminação de gastos supérfluos, a tendência de fusões, absorções e incorporações deverá chegar, pela primeira vez, às entidades do setor (VIANNA, 2017, p. 26).

Além do compilado das obras acima citadas, registrando a inserção das empresas no mercado e expondo a formação de grandes empreendimentos que estão a se tornar monopolistas de parcelas do mercado desse transporte, algumas outras evidenciações de variáveis da concentração/centralização no TRC. Em reportagem do periódico *Carga Pesada*, intitulada “A multiplicação dos grupos”, se registra finalidades para melhor enfrentar as condições do mercado. A reportagem é introduzida com a seguinte afirmação: “para enfrentar os gigantes da logística, ‘autônomos e pequenas empresas’ se unem e ‘conseguem negócios melhores” (BORTOLIN, 2004, p. 10). Citando alguns “grupos” do Paraná e do Mato Grosso do Sul, o autor indica que com

frotas que vão de 70 a 400 caminhões, eles têm melhores condições para conquistar fretes junto aos grandes embarcadores e transportadoras. Maior acesso a crédito e compras em bloco com bons descontos são outros benefícios que estimulam a iniciativa.

Os grupos, na verdade, são associações, cooperativas ou empresas. Independente da natureza jurídica e da forma de organização, todos querem mesmo é ganhar força – e armas de marketing – para enfrentar a concorrência (BORTOLIN, 2004, p. 10).

São intenções políticas e formas de melhor se posicionar economicamente, objetivando negociar fretes com melhores preços e questões operacionais com diminuição de custos. Ao mesmo tempo, significando reserva de mercado, ou seja, garantias de preços e regularidade de cargas a transportar.

Outra variável das parcelas de mercado que certos empreendimentos vão ocupando economicamente, exemplar no poder aquisitivo e/ou a elevada capacidade de compra manifestando aspecto do porte da empresa. Em *Carga Pesada*, mesma edição da citação anterior, o título da breve reportagem informativa é “Expresso

Araçatuba renova frota”. Mencionando que a referida empresa estava realizando o “investimento”, em apenas um lote de compra, estando por “adquirir 123 veículos” (*Carga Pesada*, n. 113, 2004, p, 33). Neste exemplo, a magnitude do investimento, indica parcela do mercado que determinadas empresas passam a ocupar. Em outro exemplar, há indicativo do porte empresarial, em breve nota informativa publicada no periódico *O Carreteiro*, na reportagem intitulada “Mercado aquecido”:

A Librelato fechou acordo para fornecimento de 180 implementos rodoviários para empresa catarinense Fontanella Transportes. (...) A aquisição (...) faz parte de um plano de ampliação de frota, que já contava com outros 500 produtos da marca. (...) Os novos implementos deverão rodar mensalmente entre 10 e 15 mil quilômetros, transportando revestimento cerâmico, metal mecânico, grãos e papel, em rotas nas regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste (*O Carreteiro*, n. 527, 2019, p. 11).

Ainda há outra evidência, variável de como se estruturam empresas que atuam no TRC, em breve nota informativa publicada em *O Carreteiro*. Algumas empresas não têm atuado apenas com a atividade do TRC e realizam outras atividades econômicas. “40 anos de mercado” é o título da reportagem:

O Grupo Botuverá, cuja história começou em 1975, com a fundação da Transportadora Bissoni está completando 40 anos de atuação. A empresa instalou o primeiro ponto de apoio em Rondonópolis/MT, em 1982, e em 1986 ingressou no segmento da agricultura e pecuária. Com a expansão dos negócios, iniciou em 1988 a comercialização de combustíveis. Atualmente a frota da empresa é composta por mais de mil veículos, entre próprios e terceirizados. Na área Agrícola, o Grupo cultiva mais de vinte e cinco mil hectares produzindo grãos, principalmente soja e milho (*O Carreteiro*, n. 494, 2015, p. 13).

Há aí estimativa do porte da empresa e das relações de subcontratação, com estudo de caso podendo ser demonstrado se este tipo de empreendimento estaria registrado como ETC ou como TCP. Este referencial é de importância, numa contagem de empresas e motoristas empregados, sendo TCP, nos registros da ANTT, em seu RNTRC, é empreendimento que estaria oculto.

Essas quatro últimas citações possuem teor que se repete em diferentes periódicos de publicação direcionada ao TRC, contendo informações sobre a composição e a atuação de empresas. Por esses referenciais, algumas variáveis da magnitude e áreas de atuação de empreendimentos indicam evidências que demonstram a presença de empresas de grande porte que nas peculiaridades do TRC Brasileiro manifestam a existência da concentração/centralização. A seguir, com

outros tipos de fontes documentais, algumas exposições que caracterizam a composição empresarial, indiciando sobre o porte das empresas, a quantidade de caminhões e o número de motoristas empregados.

2.2 EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS NAS PESQUISAS DO IBGE DE 1979, 1984, 1989 E 1994: VARIÁVEIS DO TRABALHO E TRABALHADORES

O IBGE, reconhecido pela imensidão de pesquisas, informações e conceitos utilizados como referenciais aos estudos sobre o Brasil, proporcionou informações sobre as empresas do TRC, as que na Legislação do País são reconhecidas na sigla ETC¹¹². Entre 1968 e 1984, as pesquisas do IBGE tiveram o título *Empresas de Transporte Rodoviário*, e entre 1986 e 1996, *Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário* (PATR). Havendo ausências em 1985 e 1997, a partir de 1998 o TRC, unicamente as ETCs passaram a estar incluídas na PAS, enquanto no período entre 2005 e 2018, também, pode ser identificado no CEMPRE. Todas essas publicações foram disponibilizadas pelo IBGE em seu portal de Internet. Desta forma, com a escolha de estratos de tempo, assuntos e referencial no País, foi possível torná-las objeto de análise neste e nos próximos subtítulos.

Ao longo dos anos, ou das diferentes edições dessas pesquisas do IBGE, não há uniformidade no tipo de informação, ou seja, os assuntos e/ou o conteúdo são variáveis. Neste subtítulo, estão quatro anos de referência, 1979, 1984, 1989 e 1994, bem como a exposição anterior das informações extraídas, breve síntese da metodologia e conceituações. Nessas quatro publicações, a autoria editorial pertence à Fundação Instituto de Geografia e Estatística (FIBGE).

Segundo o IBGE, das empresas que se constituíram como informantes através de “questionário”, generalidades que situam o foco da Pesquisa de 1979:

A Pesquisa Empresas de Transporte Rodoviário visa permitir o conhecimento geral da estrutura das empresas públicas e particulares de transporte rodoviário, de passageiros e carga, em veículos automotores, possuindo ou não itinerário fixo. Não se incluem na pesquisa: as empresas de redespacho (agenciadores de carga), os carreteiros e os serviços de transporte de uso privativo de entidades públicas, comerciais, industriais e outros quando os registros existentes não possibilitarem a desagregação das informações a nível departamental (FIBGE, 1982, p. 07).

¹¹² Deve ser observada a nomenclatura expressa em siglas que demonstra o tipo do registro jurídico possível no País, considerando as mudanças ao longo do tempo. Na Lista de Siglas estão indicadas normatizações do TA/TCA/TAC, as três variantes de ETC e as duas de TCP.

Dessa generalidade “estrutural”, enquanto exposição dos resultados, há imprecisões, como a não distinção entre empresas públicas e privadas, apesar de o TRC ser formado quase unicamente por empresas privadas. Por sua vez, a expressão “veículos automotores” é mais ampla que caminhões, produzindo imprecisão. Em relação ao “itinerário”, há imprecisão em não distinguir rotas curtas ou longas, o transporte em rotas longas possui peculiaridades frente ao transporte realizado exclusivamente em ambiente urbano ou em rotas intermunicipais de curtas distâncias. No que tange aos “carreiros”, se tem a precisão de estes estarem excluídos, estes que são reconhecidos como motoristas autônomos, ou TA/TCA/TAC. Quanto a exposição do volume de informações, indicado pelo IBGE como a “Conceituação”:

Foram investigadas as inversões de capital; os desinvestimentos; as despesas com salários, vencimentos e outras remunerações; as despesas diversas; as despesas operacionais; e a energia elétrica consumida; a receita; as linhas em tráfego; os passageiros, cargas e encomendas transportados e a variação do pessoal ocupado; os dados de pessoal ocupado reportam-se à data de 30 de junho de 1979 e os dados de veículos para transporte referem-se a 31 de dezembro de 1979.

Para efeito de classificação, as empresas foram distribuídas nas atividades: Transporte de Passageiros, Transporte de Carga e Transporte Misto, subdivididas segundo a existência ou não de frota própria (FIBGE, 1982, p. 06).

Outra imprecisão está no segmento “Transporte Misto”, pois podem estar contidas empresas que operavam simultaneamente no transporte de passageiros e no transporte de cargas. Há indicativo acerca da posse dos veículos e conseqüentemente de relações entre empresas e de relações de trabalho, em relação à propriedade de veículos ou o contrato de serviços de transporte.

Em relação à forma da exposição das informações aspectos do conteúdo, há indicações de que no “Pessoal Ocupado” total há a distinção entre “Ligado ao tráfego (inclusive proprietário, sócios e membros da família, diretores e pessoal parcialmente ocupado)”, “Ligado à manutenção (mecânicos, lanterneiros, borracheiros, eletricitistas, etc)”, “Ligado à administração (inclusive proprietário, sócios, membros da família, diretores e pessoal parcialmente ocupado)” e “Proprietário ou sócios com atividade no estabelecimento não registrado anteriormente” (FIBGE, 1982, p. 94). Pela nomenclatura, os motoristas estão incluídos no “Pessoal Ocupado” que era “Ligado ao Tráfego”, porém o número de motoristas é impreciso nesta informação.

Na caracterização do “itinerário” das empresas, “com itinerário fixo” e “sem itinerário fixo”, há uso de nomenclatura que distingue “transporte de carga e encomendas” de “transporte de passageiros”, segmentando-os em “Municipal”, “Intermunicipal”, “Interestadual” e “Internacional” (FIBGE, 1982, p. 95). Esta segmentação fornece, pela nomenclatura, indicativo do que seriam as rotas curtas e as longas.

Na menção aos “Veículos para Transporte de Cargas”, há três classificações por tipos de cargas: “Carga Geral”, “Carga Líquida” e “Carga Frigorificada”. Internamente a estas classificações, na “Carga Geral” estão discriminados “Caminhão”, “Carreta”, “Reboque”, “Basculante”, “Pick-up e furgão”. Na “Carga Líquida” a discriminação está em “Caminhão”, “Carreta” e “Reboque” e na “Carga Frigorificada”: “Caminhão”, “Carreta”, “Reboque” e “Pick-up e furgão” (FIBGE, 1982, p. 96). Dessas discriminações, se identifica algumas especificações, onde nem todos os veículos são caminhões, “Pick-up e furgão” são veículos leves. Caminhão fornece compreensão de caminhão simples, que se distingue da “Carreta”, esta última como cavalo mecânico mais semirreboque. O “Reboque” fornece indicativo da combinação com o “Caminhão” que, no Brasil, é composição reconhecida na expressão caminhão julieta. Ainda há o “Basculante”, tipo de “Caminhão” com carroceria especializada para certos tipos de cargas.

Depois dessa síntese, no que se refere ao TRC, problematizando alguns aspectos, segue estrato do volumoso conjunto de informações. Unicamente sobre o TRC, a Tabela 01 referente a 1979 registra o Número de Empresas, a quantidade total do “Pessoal Ocupado” e interno a esta segmentação o pessoal “Ligado ao Tráfego” e a “Quantidade de Veículos” do “Transporte de Carga” e do “Transporte Misto” distinguindo “Frota Própria” e sem “Frota Própria” (FIBGE, 1982, p. 10):

Tabela 01 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1979:

IBGE/1979	Número de Empresas	Pessoal Ocupado Total	Pessoal Ocupado Ligado ao Tráfego	Quantidade de Veículos
Transporte de Carga	6.806	168.363	116.566	78.836
Com Frota Própria	6.567	166.965	115.831	78.725
Sem Frota Própria	239	1.398	735	111
Transporte Misto	151	28.124	16.765	8.715
Com Frota Própria	148	28.115	16.761	X ¹¹³
Sem Frota Própria	03	09	04	X

¹¹³ “Resultado omitido a fim de evitar a identificação do informante” (FIBGE, 1982, p. 05).

O transporte misto é relativamente reduzido no número de empresas, porém é expressivo no pessoal ocupado ligado ao tráfego e na quantidade de veículos, porém, é impreciso em distinguir cargas e/ou passageiros. No transporte de carga, a quantidade de veículos não coincide com o pessoal ocupado ligado ao tráfego, ou seja, indicativo de outras atividades profissionais além dos motoristas. Unicamente no transporte de carga, há quantidade aproximada de 11,58 veículos por empresa.

Numa aproximação, dos “Veículos para Transporte de Carga Geral, Líquida e Frigorificada”, cerca de 84,62% eram da carga geral, 12,05% da carga líquida e 03,31% da carga frigorificada. Na carga geral cerca de 84,01% eram caminhões, na carga líquida cerca de 90,66% e na carga frigorificada cerca de 91,68% (FIBGE, 1982, p. 60-62). Desses números, há estimativa parcial do trabalho e dos trabalhadores, unicamente os motoristas de caminhão na composição empresarial.

Seguem algumas informações referentes a Pesquisa do IBGE, tendo por base as *Empresas de Transporte Rodoviário* em 1984:

visa permitir o conhecimento geral da estrutura das empresas públicas e privadas que têm como atividade preponderante ou exclusiva a prestação do serviço remunerado de transporte de passageiros ou carga (sólida, líquida ou gasosa), utilizando veículos próprios, contratados ou locados.

O transporte rodoviário compreende o de passageiros, de carga ou misto, nacional e internacional, com ou sem itinerário fixo, inclusive transporte escolar, cooperativas de transporte e empresas de táxi organizadas (motoristas com vínculo empregatício).

Estão excluídas desta pesquisa as empresas de redespacho, agenciadores de carga, carreteiros ou transportadores autônomos, transporte de valores, transporte por ambulância, serviços de mudanças, locadoras de veículos para táxi, empresas de terraplenagem e outros que não se caracterizam como transporte rodoviário.

No caso da empresa exercer também outras atividades (indústria, comércio, etc.), os dados destas atividades não estão incluídos nesta pesquisa, que se refere apenas aos serviços de transportes (FIBGE, 1987, p. 07).

Comparando com as referências de 1979, focando nas empresas, se tem uma perspectiva generalizante acerca da inclusão e exclusão, sobre a distinção entre transporte de passageiros e cargas, os tipos de cargas e os tipos de veículos, inclusive, sobre a propriedade dos veículos ou a contratação destes.

As informações coletadas por meio de “questionário” sobre o “Pessoal Ocupado” têm por base 30 de junho de 1984, enquanto sobre os “Meios de Transporte” a referência é 31 de dezembro de 1984. Assim, “para efeito de classificação, as empresas foram distribuídas nas atividades: Transporte de

Passageiros e Transporte de Cargas e subdivididas em Empresas com Itinerário Fixo e Empresas sem Itinerário Fixo.” (FIBGE, 1987, p. 07).

A seguir, a Tabela 02 indica, em nível nacional, o Número de Empresas, o “Pessoal Ocupado” total, como integrante deste, o “Pessoal de Tráfego e de Apoio”, e a totalidade dos “Meios de Transporte Próprios ou Arrendados”. A reprodução das informações em função do transporte de carga com a segmentação “Empresas com Itinerário Fixo” e “Empresas Sem Itinerário Fixo” (FIBGE, 1987, p. 10-11):

Tabela 02 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1984:

IBGE/1984	Número de Empresas	Pessoal Ocupado Total	Pessoal Ocupado Ligado ao Tráfego e de Apoio	Meios de Transporte Próprios ou Arrendados
Transporte de Carga	9.780	214.643	133.577	131.937
Com Itinerário Fixo	1.468	58.600	36.463	25.314
Sem Itinerário Fixo	8.312	156.043	97.114	106.623

Desses números, a maioria das empresas realizavam transporte sem haver rotas determinadas, ou seja, para os motoristas é elemento influente de suas condições de trabalho e duração das jornadas. Comparando com as informações de 1979, neste ano de 1984, a quantidade dos veículos se aproxima mais a quantidade do pessoal ocupado ligado ao tráfego e de apoio. Da totalidade dos meios de transporte, havia aproximadamente 13,49 veículos por empresa.

Sem a possibilidade de poder distinguir por tipos de cargas (“Carga Seca e Carga Especial”, “Carga Líquida e Gasosa” e “Carga Frigorificada”), do total de meios de transporte, os caminhões¹¹⁴ correspondiam a aproximadamente 65,45% dos veículos (FIBGE, 1987, p. 11; 141-145; 195). Esta percentagem estima a participação dos caminhões e dos motoristas de caminhão na composição empresarial dessas empresas objeto da Pesquisa do IBGE.

Segue alguma informação sobre a *Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário* de 1989, coletada por meio de “questionários” e expressa em nível nacional:

tem como objetivo investigar a atividade de prestação de serviços remunerados de transporte rodoviário, nacional e internacional, de passageiros e de cargas, realizada por empresas públicas ou privadas e unidades econômicas de transporte rodoviário de passageiros sem constituição jurídica; utilizando-se de veículos próprios, sob arrendamento

¹¹⁴ A soma entre “Caminhões”, “Caminhões Basculantes” e “Carro Motor” (“cavalo mecânico”).

mercantil ou locados, ou subcontratando a prestação de serviços de transportadores autônomos ou de outras empresas de transporte.

No entanto, devido à inexistência de um completo cadastro de informantes que viabilizasse a operação de coleta, tornou-se necessária a exclusão de um importante segmento do transporte rodoviário, notadamente de cargas, composto pelos carreteiros e transportadores autônomos.

Ressalte-se, ainda, que ao definir como objeto da pesquisa os serviços remunerados de transporte, desconsiderou-se aqueles realizados por empresas com atividade distinta da de transporte (indústria, comércio, serviços, etc.), onde os serviços de transporte são indispensáveis à realização da atividade fim, estando sua remuneração englobada no preço final das mercadorias vendidas ou dos serviços prestados (transporte de carga própria) (FIBGE, 1992, p. X).

A citação é mais detalhada que a descrição das pesquisas dos dois anos anteriores, situando aspectos das relações entre empresas e da divisão do trabalho. No TRC estão compreendidos o “transporte de cargas em geral (seca; sólida a granel; líquida ou gasosa a granel; frigorificada; animais vivos; veículos; e pesadas ou de grande porte)”, o “transporte de cargas leves ou de pequeno porte (malotes, malas, postais, encomendas, entregas rápidas, etc)”, o “transporte de mudanças” e o “transporte de valores” (FIBGE, 1992, p. XI). Algumas peculiaridades, as “cargas leves” e o “transporte de valores” podem indicar não ser o transporte realizado por caminhões e o “transporte de mudanças”, além de poder ser outro tipo de veículo, pode ser atividade mais restrita ao ambiente urbano. Na Pesquisa, “considerou-se como unidade de investigação a empresa, sendo pesquisadas aquelas existentes em 31-12-1989, constituídas ou não juridicamente, e que auferiram receita com a atividade de transporte rodoviário de passageiros e/ou cargas”, com foco na

empresa registrada no Cadastro Geral de Contribuintes (...). As empresas podiam ser: ‘simples’, quando exerciam unicamente a atividade de transporte rodoviário; ou ‘mistas’, quando além desta, exerciam outra(s) atividade(s) - comércio, indústria, serviços, etc. Estas últimas foram investigadas, independente da classe de atividade principal, ou seja, aquela de maior contribuição no faturamento da empresa (FIBGE, 1992, p. XI).

Quanto ao “Pessoal Ocupado”, correspondendo

ao número de pessoas que, em 31 de dezembro, exerciam efetivamente ocupação na empresa, independentemente de terem ou não vínculo empregatício, desde que remunerados diretamente pela empresa. (...) Os membros da família de proprietário ou sócios que recebessem remunerações foram considerados como empregados (FIBGE, 1992, p. XVI-XVII).

A seguir, a Tabela 03, referente a 1989, indica o Número de Empresas, o “Pessoal Ocupado” total, o pessoal ocupado “Ligado a Atividade de Transporte”, o

número de “Motoristas”, estes motoristas como uma das categorias que integram o pessoal ocupado “Ligado a Atividade de Transporte”, e o número de caminhões (FIBGE, 1992, p. 03; 14; 24; 77; 121):

Tabela 03 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1989:

IBGE/1989	Número de Empresas	Pessoal Ocupado Total	Pessoal Ocupado Ligado a Atividade de Transporte	Motoristas	Número de Veículos Rodoviário Próprios ou Arrendados
1989	19.505	389.250	279.872	138.344	198.413

Deste número de empresas, cerca de 94,86% eram do “transporte de cargas em geral”. Do pessoal ocupado ligado a atividade de transporte, cerca de 91,32% estavam nas empresas de “transporte de cargas em geral”. Em relação aos anos 1984 e 1979, se tem uma precisão maior com o indicativo do número de motoristas, mesmo que estes profissionais não sejam na totalidade os motoristas de caminhão.

Num estrato de 18.734 empresas do TRC informantes, se tem a totalidade dos veículos rodoviários próprios ou arrendados com a quantia de 198.413, de modo que eram 10,59 veículos por empresa. Considerando a soma de “Caminhões” com os “Carros-motor” (“cavalos mecânicos”) há a quantia de 129.287 veículos, de modo que havia cerca de 6,90 caminhões por empresa (FIBGE, 1992, p. 120-121; 241).

Em relação ao pessoal ocupado ligado a atividade de transporte, havendo segmentação em “Motoristas” e em o pessoal de “Apoio e de Manutenção”, os motoristas eram cerca de 49,43% e eram 35,54% em função do pessoal ocupado total (FIBGE, 1992, p. 77).

A seguir, na Tabela 04, indica-se que, das 19.505 empresas, a participação percentual do “Pessoal Ocupado” total e do “Pessoal Ocupado Ligado a Atividade de Transporte” em função dos “Estratos de Pessoal” (FIBGE, 1992, p. 24):

Tabela 04 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1989, por Quantidade de Pessoal Ocupado, em Função do Número de Empresas, Pessoal Ocupado Total e Pessoal Ocupado Ligado a Atividade, Expresso em %:

IBGE/1989	Número de Empresas (%)	Pessoal Ocupado Total (%)	Pessoal Ocupado Ligado a Atividade de Transporte (%)
Sem Declaração	0,05	-	-
01 a 04 Pessoas	51,46	6,17	3,25
05 a 09	21,99	7,15	6,20
10 a 19	12,63	8,53	8,51
20 a 49	7,90	12,08	13,49
50 a 99	2,76	9,57	10,36
100 a 249	1,85	14,20	14,99
250 a 499	0,78	13,49	13,05
500 e mais Pessoas	0,53	28,77	30,10

Esses indicativos registram aspecto do porte das empresas e estimam, parcialmente, a concentração nestas empresas do TRC foco do IBGE. Considerando apenas o pessoal ocupado ligado a atividade de transporte, se tem que 0,53% das empresas detinham 30,10% deste pessoal, e 3,16% das empresas que possuíam a partir de cem pessoas ocupadas mantinham cerca de 58,14 do pessoal ocupado ligado a atividade de transporte.

Por fim, apresenta-se a *Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário* de 1994, coletada através de um “único modelo de questionário”, com informações em nível nacional. Aspectos que caracterizam o foco das informações, ao mesmo tempo, mantém diferenciação, em comparação com as três anteriores pesquisas analisadas, sendo que:

As principais modificações introduzidas a partir da PATR – 1991 dizem respeito ao fato dela ter deixado de ser censitária, ou seja, não mais levantar todas as empresas existentes no país, passando-se a investigar somente um painel de empresas pré-definido e a adotar um único modelo de questionário para todas as empresas (FIBGE, 1996, p. IX).

No TRC, na classificação por tipo de cargas transportadas, o

transporte de cargas em geral é discriminado em carga seca (produtos manufaturados, ensacados, siderúrgicos, madeiras, líquidos engarrafados, gêneros alimentícios, materiais de construção, etc.); carga sólida a granel (cereais em grão, areia, produtos britados, pulverizados ou em pó); carga líquida ou gasosa a granel (água, leite, produtos químicos, combustíveis, gás liquefeito, etc.); carga frigorificada; animais vivos; veículos; carga pesada ou de grande porte (turbinas, rotores, tratores, vigas, etc.); e carga leve ou de pequeno porte (malotes, malas postais, encomendas, entregas rápidas, etc.). Além disso, são pesquisados em separado os transportes de valores e de mudanças (FIBGE, 1996, p. XIV).

Em relação a esses empreendimentos, estão excluídas empresas do tipo “Transporte de carga própria”, enquanto “empresa que transporta bens de sua propriedade, não podendo executar transporte para terceiros mediante remuneração (frete)”, ou seja, as TCPs, e “Serviços de coleta de lixo” (FIBGE, 1996, p. XI). Assim, a Pesquisa

tem como unidade de investigação a empresa de transporte rodoviário de passageiros e/ou cargas, que é definida como a pessoa jurídica caracterizada por uma firma ou razão social que desenvolve uma ou mais atividades econômicas, sendo a principal delas o transporte rodoviário de passageiros e/ou cargas, exercidas em uma ou mais unidades locais e respondem pelo capital investido na atividade. (...)

Em função disto, adotaram-se como Unidades Básicas de Levantamento Estatístico as ‘empresas simples’ – que exercem apenas a atividade de transporte rodoviário de passageiros e/ou cargas, e as ‘empresas mistas’, quando desenvolvem mais de uma classe de atividade econômica, sendo que a de transporte rodoviário de passageiros e/ou cargas é a de maior contribuição no faturamento da empresa (FIBGE, 1996, p. XI-XII).

Nesta Pesquisa, o pessoal ocupado equivale ao mencionado em relação à Pesquisa de 1989. O IBGE, em nota explicativa, ao comentar a “Concentração”, registra apenas alguns critérios, expressando imprecisão, que foram definidores para a seleção das empresas do TRC e que permaneceram objeto de análise, onde,

levantou-se o nível de concentração das empresas para o ano de 1990, tomando-se como base a receita de transporte e os passageiros e cargas transportadas. O resultado apontou uma elevada concentração no setor. Em 1990 cerca de (...) 36% das empresas de transporte de carga detinham 91% da receita e 92% da quantidade de cargas transportadas no período” (FIBGE, 1996, p. X).

Havendo, daí, seleção das empresas de maior “representatividade”, “empresas constituídas juridicamente” e que “se dedicam preponderantemente à atividade de prestação de serviço remunerado de transporte rodoviário de (...) cargas, utilizando-se de veículos próprios ou arrendados” (FIBGE, 1996, p. X).

A Tabela 05, a seguir, não é parâmetro para comparar com os dados referentes a 1979, 1984 e 1989, porém, é amostragem, com indicativo parcial da composição empresarial (FIBGE, 1996, p. 12; 38; 54-55):

Tabela 05 – TRC Brasileiro: Empresas de Transporte Rodoviário, na Pesquisa do IBGE, Referente a 1994:

IBGE/1994	Número de Empresas	Pessoal Ocupado Total	Pessoal Ocupado Ligado a Atividade de Transporte	Motoristas	Veículos Rodoviários Próprios ou Arrendados
1994	5.159	255.085	184.946	92.177	146.991

Do pessoal ocupado total em função do número de empresas, a média é 49,44 pessoas, indicador de porte que se afasta da perspectiva de pequenas empresas. Em função do pessoal ocupado total os motoristas eram cerca de 36,13%¹¹⁵.

A quantidade total informada de veículos rodoviários próprios ou arrendados resulta de um total de 4.989 empresas informantes, de modo que se tem 29,46 veículos por empresa. Dos veículos rodoviários próprios ou arrendados, dos seus segmentos “Veículos de Carga” e “Outros Veículos”, a soma de 47.906 “Caminhões”¹¹⁶ com 35.459 “Carros Motor”, do total de 4.989 empresas, há 83.365 caminhões, de modo que se tem 16,70 caminhões por empresa (FIBGE, 1996, p. 54-55). Quantidade de motoristas e quantidade de caminhões indicam aspecto da capacidade operacional, levando em consideração que os cavalos mecânicos possuem a tendência de serem caminhões pesados, estes últimos de maior uso nos transportes de rotas longas, que atribuem peculiaridades a formação profissional.

Nas empresas de TRC foco do IBGE, por tipos de cargas, das informantes, entre “Cargas Secas”, “Cargas Sólidas a Granel”, “Cargas Líquidas ou Gasosas a Granel”, “Cargas Frigorificadas”, “Animais Vivos”, “Veículos” e “Cargas Pesadas ou de Grande Porte”, 60,64% transportavam as cargas secas (FIBGE, 1996, p. 66).

Mesmo com informações não padronizadas e nem absolutas de todas as empresas em operação, nesses quatro anos de referência, o IBGE oferece amostragem que possibilita estimar, pelo menos em quantidade de empresas, de motoristas e caminhões, a composição empresarial, levando em consideração que não estão contabilizadas os TCAs e as TCPs, nem mesmo podendo ser distinguido se rotas curtas ou longas, entre outras variáveis. A seguir, com o referencial no IBGE, serão apresentadas análises com a perspectiva de identificação do trabalho e dos trabalhadores, porém com período anual de referência.

¹¹⁵ Na Tabela que acrescenta os “Motoristas” o Número de Empresas informantes é de “5.073”, sem, no entanto, estar alterada a quantidade do Pessoal Ocupado Total.

¹¹⁶ “Caminhões” contém, também, “caminhões basculante e carros forte” (FIBGE, 1996, p. 76).

2.3 EMPRESAS E TRABALHADORES: ESTIMATIVAS DA CONCENTRAÇÃO NO IBGE – PAS 1998 – 2018

Com base nas informações extraídas do IBGE, através da sua PAS do período 1998-2018, estão formuladas cinco tabelas com o referencial estrito ao TRC Brasileiro, considerando ser extrato parcial das informações contidas na PAS sobre o TRC. O Apêndice D é uma síntese das técnicas, da metodologia e do conteúdo que contextualizam o TRC na PAS 1998-2018.

A finalidade dessas tabelas é realizar uma aproximação da quantidade de empresas em função do número de trabalhadores e estimar em que medida pode ser identificada a concentração em empreendimentos de grande porte. Ao mesmo tempo, levando em consideração que a bibliografia (HUERTAS, 2013, p. 10-11; SILVA, 2015, p. 26; SILVA JUNIOR, 2004, p. 207-208) tem registrado o quanto tem sido difícil, devido a não disponibilização padronizada de dados e informações, este objetivo, mesmo que apenas quantitativo sobre o TRC, enquanto que, por sua vez, com a criação do RNTRC, em certos aspectos, isso foi facilitado.

A Tabela 06, a seguir, registra contagem geral do “Número de Empresas” no Brasil e do seu “Pessoal Ocupado” e do pessoal “Assalariado”. As três tabelas da sequência (Tabelas 07, 08 e 09) resultam da conversão dessa contagem geral para a distribuição percentual, buscando estimar com categorias o porte das empresas. Nas cinco tabelas, o referencial está na composição empresarial em trinta e um de dezembro de cada ano, data padronizada da PAS. A seguir, a Tabela 06 (IBGE, 2001, p. 83 e 162; 2002, p. 72; 2003, p. 64; 2004a, p. 62; 2005a, p. 121; 2006a, p. 120; 2007a, p. 125; 2008a, p. 133; 2009a, p. 126; 2010a, p. 129; 2011a, p. 125; 2012a, p. 137; 2013a, p. 140; 2014a, p. 127)¹¹⁷:

¹¹⁷ O mesmo referencial para as tabelas 07, 08, 09 e 10 a seguir.

Tabela 06 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, o Número de Empresas e a Quantidade do Pessoal Ocupado e do Pessoal Assalariado:

IBGE/PAS	Número de Empresas	Pessoal Ocupado	Pessoal Assalariado
1998	25.646	313.974	265.671
1999	34.586	347.867	276.441
2000	39.593	337.128	279.060
2001	47.588	389.421	322.634
2002	46.566	399.895	318.054
2003	43.276	389.767	330.729
2004	49.409	419.908	352.310
2005	62.789	513.614	413.668
2006	64.758	591.204	477.551
2007	66.519	609.516	510.420
2008	77.776	749.724	628.223
2009	87.013	736.131	624.488
2010	90.752	786.750	656.242
2011	84.995	806.100	703.807
2012	94.114	893.248	760.186
2013 ¹¹⁸	106.937	941.646	811.274
2014	121.287	1.007.331	865.398
2015	118.847	1.011.450	858.282
2016	121.136	976.058	839.809
2017	118.692	984.306	823.471
2018 ¹¹⁹	112.312	962.150	844.395

As três colunas, nas duas décadas, registram a elevação quantitativa, salvo algumas exceções anuais que podem estar na mudança da metodologia da PAS ou quanto às oscilações, expansão ou contração, do desenvolvimento da economia do País. O número de empresas entre 1998-2018 teve crescimento de cerca de 337% e em quatro momentos manifestou diminuição, de 2001 até 2003, de 2010 para 2011, de 2014 para 2015 e de 2016 para 2018. Desse período, 2014 apresenta o número mais elevado de empresas.

O pessoal ocupado entre 1998-2018 teve crescimento quantitativo de cerca 206% e manifestou decréscimo em cinco momentos, entre 1999-2000, 2002-2003, 2008-2009, 2015-2016 e 2017-2018, considerando que são decréscimos que não coincidem exatamente com os anos da diminuição do número de empresas. Em 2015, está registrado a quantidade mais elevada do pessoal ocupado.

¹¹⁸ IBGE (2019a). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/servicos/9028-pesquisa-anual-de-servicos.html?edicao=17104&t=downloads>. Acesso em: 07 set. 2019. Acessando arquivo-link referente aos anos 2013-2017 disponíveis apenas no formato excel. Idem, quanto ao procedimento de consulta para a análise das publicações disponibilizadas na forma impressa (pdf) entre 1998-2012 e referente as tabelas 07, 08 e 09.

¹¹⁹ IBGE (2020a). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/servicos/9028-pesquisa-anual-de-servicos.html?=&t=downloads>. Acesso em: 10 jan. 2021. Disponível somente no formato excel. Idem, quanto ao procedimento para as tabelas 07, 08 e 09.

Em relação ao pessoal assalariado, entre 1998-2018, o crescimento quantitativo foi de cerca de 217%, apresentando decréscimo em três momentos, 2001-2002, 2008-2009 e 2014-2017. Comparando com o número de empresas e com o pessoal ocupado, também não há coincidência. No pessoal assalariado, 2014 é o ano com número mais elevado.

Entre as três colunas da Tabela 06, em comum é que de 2014 para 2018, todas indicam diminuição em seus quantitativos. Outra questão a ser mais explorada é que foi maior o crescimento do número de empresas, proporcionalmente maior se equiparado ao pessoal ocupado e ao pessoal assalariado. Desta questão, aparentemente, se poderia afirmar que houve a desconcentração empresarial, pelo menos no aspecto pessoal ocupado e pessoal assalariado. Porém, as informações são parciais, mas, algumas variáveis podem ser registradas, respondendo-as definitivamente somente com outro estudo mais elaborado. São variáveis, pois, proporcionalmente, mais as empresas de pequeno porte, porém, poderia ter crescido poucas empresas de grande porte que manteriam tendência de elevação da concentração.

Outra variável, considerando as duas décadas, expressa a elevação da produtividade, com mais empresas e, proporcionalmente, menos funcionários. Sendo assim, teria de se ponderar o desenvolvimento tecnológico dos veículos, as capacidades de carga, o consumo de combustível e a modernização empresarial quanto a questões que envolvem a eficiência e a racionalização das operações dos serviços, entre outras. Questão determinante, junto a essas conjecturas, é o acompanhamento rigoroso do desenvolvimento da economia do País, também do volume de cargas transportadas, os tipos de cargas e os seus preços de mercado.

A Tabela 07, a seguir, relativa ao período 1998-2018, indica a quantidade de empresas discriminadas por categorias de quantidade de "Pessoal Ocupado", com a expressão em percentagem:

Tabela 07 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Quantidade de Empresas Distribuídas pelo Porte, em Função do Pessoal Ocupado, Expresso em %:

IBGE/ PAS	01 a 19 Pessoas Ocupadas (%)	20 e Mais Pessoas Ocupadas (%)	Até 05 Pessoas Ocupadas (%)	06 a 19 Pessoas Ocupadas (%)	20 a 49 Pessoas Ocupadas (%)	50 a 99 Pessoas Ocupadas (%)	100 e Mais Pessoas Ocupadas (%)
1998	92,11	7,86	55,88	36,23	4,75	1,72	1,39
1999	92,80	7,18	69,12	23,68	4,89	1,29	1,00
2000	94,40	5,57	75,42	18,98	3,44	1,21	0,92
2001	94,95	5,02	79,83	15,12	3,14	1,08	0,80
2002	94,55	5,42	71,90	22,65	3,39	1,16	0,87
2003	92,82	7,17					
2004	91,36	8,63					
2005	92,54	7,45					
2006	92,30	7,69					
2007	92,17	7,82					
2008	94,40	5,59					
2009	94,40	5,59					
2010	94,25	5,74					
2011	93,17	6,82					
2012	92,99	7,00					
2013	93,57	6,42					
2014	94,18	5,81					
2015	93,93	6,06					
2016	94,37	5,62					
2017	94,20	5,79					
2018	93,72	6,27					

A Tabela 07 indica que, em relação ao número de empresas, entre 1998-2018, havia a ampla maioria das empresas com até dezenove pessoas ocupadas, estando situadas nas datas extremas em 92,11% e 93,72%, sendo que o maior percentual foi em 2001 com 94,5%. Em contrapartida, empreendimentos a partir de vinte pessoas ocupadas decresceu nas datas extremas de 07,86% para 06,27%. Entre as categorias, das datas disponíveis, a que mais se elevou foi a da faixa de até cinco pessoas ocupadas, sendo que, na aparência, há, então, com base nessa Tabela 07, uma desconcentração do pessoal ocupado por empresas. Inclusive, da composição desses números, reitera-se o que a bibliografia tem registrado como sendo um ramo da economia com milhares de empresas que tem atuado numa intensa concorrência de mercado.

A Tabela 08, a seguir, com base na quantidade total do “Pessoal Ocupado” e sua distribuição em percentagem, indica as categorias de porte das empresas:

Tabela 08 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Distribuição do Pessoal Ocupado, em Função do Porte das Empresas, Expresso em %:

IBGE/ PAS	01 a 19 Pessoas Ocupadas (%)	20 e Mais Pessoas Ocupadas (%)	Até 05 Pessoas Ocupadas (%)	06 a 19 Pessoas Ocupadas (%)	20 a 49 Pessoas Ocupadas (%)	50 a 99 Pessoas Ocupadas (%)	100 e Mais Pessoas Ocupadas (%)
1998	40,02	59,96	10,63	29,39	13,68	10,65	35,63
1999	42,44	57,54	19,81	22,63	15,91	9,47	32,16
2000	40,38	59,59	19,69	20,69	13,11	10,23	36,25
2001	44,22	55,76	25,38	18,84	12,46	9,87	33,43
2002	44,42	55,54	22,16	22,26	12,92	9,81	32,81
2003	37,76	62,23					
2004	31,32	68,67					
2005	39,30	60,69					
2006	41,93	58,06					
2007	37,75	62,24					
2008	45,79	54,20					
2009	41,56	58,43					
2010	37,67	62,32					
2011	33,42	66,57					
2012	33,39	66,60					
2013	35,69	64,30					
2014	37,80	62,19					
2015	40,29	59,70					
2016	40,82	59,17					
2017	40,94	59,05					
2018	37,01	62,98					

A Tabela 08 demonstra, com oscilações, ora para mais e ora para menos, que entre 1998-2018 a variação não é grandiosa. Os empreendimentos com até dezenove pessoas ocupadas somavam a quantia de 40,02% em 1998, passando para 37,01% em 2018, contrastando com a Tabela 07, em que, nesses dois anos, respectivamente, o número de empresas somava 92,11% e 93,72% do total. Do mesmo modo, contraste, pois, no extremo das informações disponíveis, empreendimentos a partir de cem pessoas ocupadas eram em quantidade em 1998 e 2002, respectivamente, 01,39% e 00,87% do total e, respectivamente, possuíam 35,63% e 32,81% das pessoas ocupadas. Ou seja, a partir dessas informações específicas, se permite afirmar que há concentração, pelo menos no aspecto de que empresas com a partir de cem pessoas ocupadas concentravam uma quantidade muito expressiva do pessoal ocupado total.

A Tabela 09, a seguir, com base na quantidade total do “Pessoal Assalariado” a distribuição em percentagem, indica as categorias por porte das empresas:

Tabela 09 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Distribuição do Pessoal Assalariado, em Função do Porte das Empresas, Expresso em %:

IBGE/ PAS	01 a 19 Assalariados (%)	20 e Mais Assalariados (%)	Até 05 Assalariados (%)	06 a 19 Assalariados (%)	20 a 49 Assalariados (%)	50 a 99 Assalariados (%)	100 e Mais Assalariados (%)
1998	31,19	68,79	3,80	27,39	14,98	12,12	41,69
1999	30,95	69,03	9,97	20,98	17,48	11,47	40,08
2000	30,46	69,51	8,83	21,63	14,80	11,89	42,82
2001	35,14	64,84	16,97	18,17	14,06	11,51	39,27
2002	32,78	67,19	11,05	21,73	15,16	11,86	40,17
2003	29,35	70,64					
2004	22,24	77,75					
2005	28,23	71,76					
2006	31,11	68,88					
2007	28,61	71,38					
2008	37,95	62,04					
2009	33,44	66,55					
2010	27,90	72,09					
2011	26,69	73,30					
2012	25,01	74,98					
2013	27,54	72,45					
2014	29,64	70,35					
2015	31,54	68,45					
2016	32,99	67,00					
2017	30,84	69,15					
2018	29,88	70,11					

Esta Tabela 09 registra semelhança com os indicativos da Tabela 08, porém, é mais precisa quando possui seu referencial no pessoal assalariado, ou seja, expressa a participação dos trabalhadores e exclui empregadores, indicando uma mais precisa divisão entre classes sociais. Destaca-se que, em 1998 e 2002, o pessoal assalariado, nas empresas a partir de cem assalariados, compunham, respectivamente, 41,69% e 40,17%. Ou seja, expressa uma concentração maior se comparada com a informações do pessoal ocupado da Tabela 08.

A Tabela 09 indica que, numa variação entre as extremidades, 1998 e 2018, o número total de assalariados em empreendimentos com até dezenove pessoas esteve em 31,19% e 29,88%, respectivamente, num contexto, como indicado anteriormente, em números quantitativos, quando a ampla maioria das empresas estavam nesse porte. Já nas empresas a partir de vinte pessoas ocupadas, entre 1998-2018, eram, respectivamente, 68,79% e 70,11%, sendo que estas empresas, quantitativamente, não eram a maioria.

As tabelas 06, 07 e 08 são apenas transposição de números para sua percentagem, mas, a Tabela 09 é uma elaboração propriamente dita. O parâmetro da PAS é o pessoal ocupado para medir na classificação até dezenove e a partir de vinte pessoas ocupadas, ou entre 1998-2002 a maior divisão nesta classificação. Então,

quando se tem referência no pessoal assalariado tem que se considerar que ele integra a quantidade total do pessoal ocupado. Sendo assim, quando a Tabela 09 cria uma classificação de até dezenove assalariados e a partir de vinte assalariados, já não mantém padrão de classificação da PAS e expressa outra categorização. Nessas categorias com o número de assalariados se pode estimar o porte empresarial, expresso pela quantidade de trabalhadores assalariados com ou sem vínculo empregatício segundo o regime de trabalho formal e informal da CLT. Porém, ainda é bastante parcial, não indicando posse e tipos dos veículos, não mencionando a movimentação monetária, a quantidade de mercadorias transportadas, os tipos de cargas, as rotas de viagem, entre outras variáveis.

A PAS registra para o TRC o número de empresas em sua quantidade total no País e o número total do pessoal ocupado, discriminando destes o pessoal assalariado e, com este referencial, há imprecisões em ser o foco nos caminhoneiros. No pessoal assalariado, variando pelo porte e outras características das empresas, poderia haver outros funcionários além dos motoristas de caminhão/caminhoneiros, inclusive outras categorias de motoristas, manifestação da divisão do trabalho interna a composição das empresas. A PAS contabiliza questões como o “Consumo Intermediário” que está composto por itens como “Mercadorias, materiais de consumo e de reposição”, “Serviços de comunicação”, “Outros custos e despesas operacionais”. De acordo com estes exemplos, supõe-se que além dos motoristas estão contabilizadas outras categorias profissionais internas à divisão do trabalho em cada empreendimento¹²⁰.

Considerar que, na PAS, o pessoal ocupado é igual ao assalariado mais o “Não-assalariado”. Porém, há variáveis possíveis, que influiriam nas quantificações. Por exemplo, supondo empreendimento com vários caminhões com caminhoneiros empregados e mais algum funcionário de algum tipo de serviço administrativo e/ou funcional da empresa. Está aí alguma imprecisão que os números e quantificações da PAS, ou seus elementos da composição empresarial mantêm ocultos, por não estarem discriminados. Inclusive, o TRC não é realizado unicamente com caminhões, abrangendo também outros tipos de veículos que requerem outros profissionais, os

¹²⁰ Gilberto Cavicchioli (2008, p. 57, 96-106), em dissertação na área da Administração, realizando entrevistas com dirigentes empresariais sediados no estado de São Paulo, pode ser exemplar. Segundo as entrevistas realizadas entre 2007-2008, a empresa “Braspress” possuía “836 caminhões próprios” e “3.900 funcionários”, enquanto a “Jamef Transportes Ltda” possuía “360 caminhões” e “2000 funcionários” e a “Transportadora 1040 Ltda” possuía “23 caminhões” e “40 funcionários”.

quais, mesmo podendo ser motoristas, não seriam motoristas de caminhão, elemento que se mantém oculto também.

Nas edições de 2003-2007 da PAS está indicado o número de empresas com a referência em “Transporte rodoviário de cargas e outros tipos de transporte”, segmentando em “Cargas em geral”, “Produtos perigosos”, “Transporte de mudanças” e “Transporte regular em bondes e teleféricos ou trens próprios para exploração de pontos turísticos”. Desse número de empresas, se pondera que o “Transporte de mudanças” é exemplar, possuindo a tendência de ser mais centrado num transporte urbano, sem a centralidade das cargas/fretes dos deslocamentos de longas distâncias centrais ao TRC, inclusive, sendo transporte mais restrito ao urbano, recorrência da utilização de veículos de pequeno porte diferentes dos caminhões. Já o transporte em “bondes” e em “teleféricos”, de forma absoluta, não é o trabalho dos caminhoneiros, levando em consideração de que estes transportes constituíam um número bastante reduzido no contexto brasileiro. Essas questões reiteram a atenção sobre a imprecisão da PAS sobre algumas questões do TRC e sobre a identificação dos motoristas de caminhão, em geral, e dos caminhoneiros, em específico. Ainda, na PAS não há a distinção se o transporte se realizava em rota curta ou longa, urbano ou rodoviário, pois, aí, há tendência de usos de veículos, haja vista que longas distâncias possuem a tendência de ser com caminhões.

Segundo a metodologia usada na PAS, o TRC é um ramo da economia brasileira que não estaria concentrado. Na PAS 2012-2014 (IBGE, 2014a, p. 51; 2015a, p. 40; 2016, p. 39) há o “Indicador de Concentração Econômica CR8 (%)”, assim definido: “considera-se a participação das 8 maiores empresas no total das atividades, considerando-se as variáveis receita operacional líquida mais subvenções”. Desta definição, categorias: “DC – desconcentrados: 8 maiores empresas detêm participação até 25%; PC – pouco concentrados: entre 25% e 50%; C – concentrados: entre 50% e 75%; MC – muito concentrados: participação superior a 75%”. Segundo a PAS de 2012, 2013 e 2014, no TRC, respectivamente, eram DC 7,44; DC 7,3 e DC 6,3.

Segundo a metodologia usada na PAS, o TRC é um mercado que não estava concentrado, sendo que, neste pequeno extrato de tempo, a desconcentração estaria se expandindo. O questionamento está em considerar que, nas peculiaridades dos empreendimentos do TRC, as oito maiores empresas, numa aproximação a 25% do mercado, teriam um número muito expressivo de funcionários e de veículos, pois,

estes, a magnitude das capacidades produtivas, seriam elementos implicantes na formação da receita operacional líquida, levando em consideração que o TRC tem se desenvolvido com a existência de milhares de empresas atuantes ao longo das décadas. Seria um percentual muito pequeno de empresas para poder afirmar sobre a concentração, mesmo ponderando o monopólio dos transportes de certos tipos de cargas, a manutenção recorrente das cargas/fretes de preços mais elevados para determinadas empresas, entre outras variáveis.

Aliado a isso, a PAS considera apenas as empresas que tinham o TRC como a principal atividade econômica. Sendo assim, os sofisticados empreendimentos que recebem a classificação de operadores logísticos supõe-se poderem não estarem contidos nesse índice de concentração da PAS, pois, o TRC poderia não ser a principal atividade econômica nesses operadores logísticos, ou seja, estritamente o TRC como uma de suas operações que não se manifestaria como a de maior movimentação financeira.

Certamente, essas avaliações, também são imprecisas, mas, podem servir para aproximações, tendências e estimativas. Pois, apenas com a contagem do número de pessoal assalariado não se pode afirmar de modo absoluto sobre o porte das empresas. Aqui, deveria ser agregado, genericamente, a divisão do trabalho e questões como o volume transportado e os tipos de cargas, os preços dos fretes arrecadados, os custos e as despesas totais dos empreendimentos, inclusive, a identificação dos salários e da mais-valia e/ou os lucros.

No período 1998-2018, pode ser feita uma média de quanto em porcentagem era o pessoal assalariado em função do pessoal ocupado. Uma nova categorização pode ser registrada, apresentada na Tabela 10. Num extrato de dois em dois anos, está registrado essa média, sempre com base no número de empresas total anteriormente citados, formando aproximação do número de trabalhadores, aproximação que poderia expressar a divisão do trabalho média interna às empresas quanto a trabalhadores assalariados e empregadores e/ou proprietários, porém, levando em consideração as imprecisões dos números da PAS. Segue a Tabela 10:

Tabela 10 – IBGE-PAS 1998-2018: TRC Brasileiro: Pessoal Assalariado, em Função do Pessoal Ocupado, Expresso em %:

IBGE/PAS	TRC Brasileiro: Pessoal Assalariado em Função do Pessoal Ocupado (%)
1998	84,61
2000	82,77
2002	79,53
2004	83,90
2006	80,77
2008	83,79
2010	83,41
2012	85,10
2014	85,90
2016	86,04
2018	87,76

Desses números, numa média, esteve em 83,58% o número de pessoal assalariado em função da quantidade do pessoal ocupado. Estes 83,58% podem ser parâmetro para mensurar o porte das empresas, pelo menos na questão quantidade de trabalhadores empregados sem, no entanto, neste momento, considerar o valor e/ou a movimentação monetária e/ou financeira como elementos condicionantes do porte dos empreendimentos, utilizando-o para considerar como padrão médio no que foi expresso nas tabelas 07, 08 e 09.

Pelas informações da PAS 1998-2018, pode-se afirmar que, neste período, tem havido um número relativamente pequeno de empresas que concentram um número relativamente alto de trabalhadores, considerando o pessoal ocupado e o pessoal assalariado. Pode-se afirmar que há algumas empresas que concentravam trabalhadores, supondo concentrarem também os veículos. O critério de “Indicador de Concentração Econômica”, usado pela PAS, desconsidera isso. Levando em conta que, entre 2012-2014, eram cerca de cento e sete mil empresas, na média anual destes três anos, oito empresas, para ser considerado o TRC com concentração, seria um número muito reduzido de empresas, considerando os 25%, parâmetro utilizado pela PAS, ou que oito empresas teriam de concentrar 25% do mercado. Ponderando que este mercado é algo impreciso, pois a concentração das atividades econômicas em oito empresas seria o que, o volume de cargas transportadas, os tipos de cargas e seus preços, uma quantidade de funcionários e/ou trabalhadores, certa quantia de veículos, o valor que fez circular na economia, sendo várias perguntas que teriam de ser respondidas. Estão aí imprecisões que não se pode afirmar de modo absoluto, apenas considerá-las, pois, neste momento, não há dados suficiente para síntese, pelo menos analisando unicamente a PAS.

Não há a concentração/centralização apenas na aparência, sendo milhares de empresas com média geral de baixo número de empregados, devendo ainda ser considerado que o TRC é formado, também, por quantidade expressiva dos TACs, onde, cada um destes, é uma unidade empresarial e não contidas na PAS. Um dos critérios para ser foco da PAS é a empresa ter CNPJ. Sendo assim, pode contemplar as ETCs e as CTCs, considerando que as TCPs não têm o TRC como a sua principal atividade. Assim, está excluído o TAC registrado como CPF. Reforçam-se, assim, algumas imprecisões. Porém, se deve considerar que há um número pequeno de empresas que possuíam muitos empregados e isto pode ser percebido na PAS 1998-2018. As muitas pequenas empresas forçam a baixa geral, como indicador aparente de um ramo da economia brasileira que estaria, supostamente, desconcentrado.

Agregando ao quantitativo de empresas entre 1998-2018 os TACs, a média geral de empregados por empresas se alteraria, diminuindo ainda mais a concentração. Ainda há que se agregar as CTCs, devendo-se considerar que cada CTC é uma unidade jurídica, porém cada cooperativa é formada de vários proprietários de caminhões, tanto ETCs como TACs, enquanto associados. Cada caminhoneiro de cooperativa mantém vínculo de trabalho com seu patrão (ETC ou TAC), sendo que cada empreendimento em específico formam a CTC, possuindo as suas condições e relações de trabalho estabelecidas com seus determinados empregados, mas estes vínculos de trabalho estão ocultos na CTC, pois cada CTC é uma unidade empresarial. Esses proprietários associados ocultos elevam a quantidade real de empresas. Também, pela metodologia da PAS, empreendimentos reconhecidos como operadores logísticos estariam excluídos da contagem, levando em consideração que esses empreendimentos tendem a ser de grande porte.

A bibliografia tem referido que milhares de empresas concorrem nesse ramo econômico do TRC, mercado sem maiores regras para entrar na atividade e que tem ocasionado a queda nos preços dos fretes, sendo manifestação de um excesso de oferta de transporte (veículos, caminhões). Na aparência seria uma desconcentração, afinal tem sido milhares de empresas concorrendo entre si. Porém, as informações da PAS registram que, na essência, pode ser afirmado no contexto do TRC que há uma concentração. Se for agregado os TACs, diminui essa concentração, mas se for agregado os operadores logísticos, tende a elevar a concentração. No Brasil, na divisão social do trabalho, existe uma camada intermediária específica que, ao longo das décadas, força uma desconcentração econômica, esta camada são os TACs e,

nisto, contribuem as ETCs de pequeno porte que, igualmente aos TACs, em quantidade de empreendimentos são bastante expressivos. Levando em consideração que, segundo opiniões fornecidas pela diversa bibliografia, sendo o Apêndice C um registro, desde pelo menos a década de 1970, os TAs/TCAs/TACs têm perdido participação relativa no TRC Brasileiro.

Aqui, importa observar que, na PAS, de 2016 para 2018 há a indicação de diminuição no número total de empresas e aumento do número total do pessoal assalariado. Considerando que era época da crise econômica brasileira, então, em crise, diminuiu a quantidade de empresas. Porém, a participação das empresas com vinte e mais pessoas ocupadas passou de 05,62% para 06,27% e o número de pessoas assalariadas nestas empresas passou de 67% para 70,11%. Em cerca de dois anos diminuiu a quantidade de empresas e aumentou a participação de maiores empresas concentrando mais assalariados, ou seja, há indício de concentração/centralização ou a expansão do monopólio de algumas empresas.

2.4 GENERALIDADES E DIFERENÇAS ENTRE A PAS E O CEMPRE: ESTIMATIVAS ENTRE 2005 – 2018

Uma síntese das questões técnicas, da metodologia e do conteúdo CEMPRE do IBGE, com ênfase ao que se relaciona com o TRC, está no Apêndice E. O referencial no CEMPRE leva em consideração o exposto no subtítulo 2.3 e no Apêndice D, questões técnicas e metodológicas coincidem entre ambas as pesquisas que possuem origem no IBGE. Sendo assim, alguns elementos, estritos ao TRC, permitem comparação entre o CEMPRE com a PAS. Motivação para referência no CEMPRE é que, tendo por base a expressão que está nesta tese recorrentemente indicada como TRC, há algumas diferenças com o registrado na PAS.

No CEMPRE, somente a partir de 2005 constam informações específicas sobre o TRC, anteriormente são encontrados apenas menções genéricas ao transporte, armazenagem e comunicações e ao transporte terrestre. Sendo assim, justifica-se a delimitação do período entre 2005-2018, que corresponde ao abordado no subtítulo anterior, tendo como referencial a PAS.

No CEMPRE, entre 2005-2006, se encontra a determinação em “Transporte rodoviário de cargas, em geral” e, entre 2007-2018, “Transporte rodoviário de carga”. Supõe-se que, nestas expressões generalizantes que nominam o objeto analisado,

estão contidos os transportes de diferentes tipos de cargas e que não se delimitam unicamente aos usos de caminhões, podendo ser com outros tipos de veículos, bem como não delimitam as questões das rotas de viagem.

A Tabela 11, a seguir, indica o Número de Empresas¹²¹, o “Pessoal ocupado”, “Assalariado” e o “Salário médio mensal (salários mínimos)”, entre 2005-2018 (IBGE, 2007b, p. 71; 2008b, p. 77; 2009b, p. 64; 2010b, p. 46; 2011b, p. 55; 2012b, p. 55; 2013b, p. 54; 2014b, p. 57; 2015b, p. 60)¹²²:

Tabela 11 – IBGE-CEMPRE 2005-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, o Número de Empresas, a Quantidade do Pessoal Ocupado, do Pessoal Assalariado e o Salário Médio Mensal, em Função do Salário Mínimo:

IBGE/ CEMPRE	Número de Empresas	Pessoal Ocupado	Pessoal Assalariado	Salário Médio Mensal
2005	106.559	575.724	419.930	2,9
2006	111.224	617.470	464.459	2,6
2007	90.138	670.422	538.900	2,7
2008	95.979	727.631	588.770	2,6
2009	102.711	764.196	616.058	2,5
2010	114.878	879.786	717.636	2,4
2011	122.419	955.668	780.042	2,6
2012	132.626	1.013.057	823.533	2,4
2013	144.512	1.092.737	892.246	2,4
2014 ¹²³	145.353	1.104.285	902.237	2,5
2015	144.461	1.072.060	872.899	2,4
2016	140.232	1.021.644	829.601	2,3
2017	137.557	1.020.535	833.916	2,3
2018 ¹²⁴	134.399	1.041.436	860.312	2,4

Na comparação com o registrado na Tabela 06 fundamentada na PAS é evidente o diferencial nos quantitativos registrados referente as colunas sobre o número de empresas, o pessoal ocupado e o pessoal assalariado. Em relação ao número de empresas, o CEMPRE, nas datas extremas de 2005 e 2018, registra uma quantia 79,70% e 19,66%, respectivamente, maiores que as quantias registradas na

¹²¹ O CEMPRE classifica como “Empresas e outras organizações”. No “Glossário” (IBGE, 2007b, p. 151) está definido que a “organização” é a “Pessoa jurídica inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ, do Ministério da Fazenda, compreendendo entidades empresariais, órgãos da administração pública e entidades privadas sem fins lucrativos”, determinação válida para 2005-2018.

¹²² Entre 2014-2018, modificação, alterando de “Assalariado” para “Pessoal ocupado assalariado”.

¹²³ IBGE (2019b). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=downloads>. Acesso em: 01 out. 2019. Este arquivo-link referente a 2014-2017, apresenta-se disponível apenas no formato excel. Idem, quanto ao procedimento de consulta para a análise das publicações disponibilizadas na forma impressa (pdf), entre 2005-2012, e paras as tabela 12 e 13.

¹²⁴ IBGE (2020b). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?=&t=downloads>. Acesso em: 17 jan. 2021. Edição com dados disponibilizados apenas no formato excel. Idem, quanto ao procedimento para a Tabela 13.

PAS. Entre 2005 e 2018, na PAS, o número de empresas aumentou em 78,87%, enquanto no CEMPRE aumentou em 26,12%.

Em relação ao pessoal ocupado, em 2005 e em 2018, o CEMPRE também registra quantias mais elevadas em comparação com a PAS. Porém, se comparada com a elevação percentual do número de empresas, possui menor proporção nas diferenças, sendo o registrado no CEMPRE maior, respectivamente, em 12,09% e em 08,24%.

Em relação ao pessoal assalariado, em 2005 e em 2018, o CEMPRE possui quantias mais elevadas, se comparadas as mesmas datas da PAS. Porém, diminuiu ainda mais as diferenças proporcionais, respectivamente, 01,51% e 01,88% as quantidades a mais do que o registrado na PAS.

Frente a esses contrastes das quantidades absolutas, há, porém, em relação ao registrado nessas três colunas da Tabela 11 e os correspondentes quantitativos da Tabela 06, algumas coincidências, ou pelo menos uma tendência de aproximação, considerando o período 2005-2018. No CEMPRE, a maior quantidade do número de empresas, do pessoal ocupado e do pessoal assalariado ocorreu sempre em 2014. Estas maiores quantidades, na PAS, ocorreram, respectivamente, em 2014, em 2015 e em 2014. Outra coincidência aparece no comparativo dos registros: no CEMPRE as categorias número de empresas, pessoal ocupado e pessoal assalariado, de 2014 para 2018, atestam a diminuição de suas quantidades absolutas, mesma identificação observada na PAS.

Na contabilização, estimativa que se aproxima da distinção entre trabalhadores e empregadores, do pessoal assalariado em função do pessoal ocupado, no CEMPRE entre, 2005-2018, a média está em 80,34%, já na PAS, entre 1998-2018, esse percentual médio é de 83,58%.

Na PAS e no CEMPRE, o objeto referência é o mesmo, as empresas com CNPJ e atuantes no TRC e o tendo como principal atividade econômica nos respectivos anos, porém salvo equívoco de análise, não foi encontrado o porquê desses diferenciais quantitativos em relação ao número de empresas, ao pessoal ocupado e ao pessoal assalariado. Supõe-se serem encontradas essas diferenças na forma de obtenção das informações e em relação a metodologia utilizada pelo IBGE, pois são pesquisas com independência uma em relação à outra.

Inclusive, há alguns elementos de destaque, como as coincidências acima mencionadas. Como exemplo, há a diminuição das diferenças percentuais entre o

número de empresas, o pessoal ocupado e o pessoal assalariado, sendo que, neste último, o diferencial está na faixa de apenas 1% a mais no CEMPRE. Ou seja, o objetivo é apenas registrar o problema e/ou a imprecisão que é de ordem historiográfica, pois, o objeto é o mesmo, porém, registrado em duas pesquisas com quantitativos diferenciados, levando em consideração que a fonte autoral é a mesma. Frente a isso, a ênfase atribuída, enquanto recurso utilizado, não se dá nos números e/ou nas quantificações absolutas, mas na composição percentual.

No CEMPRE, permanecem algumas imprecisões, como a não possibilidade de determinação das quantidades e dos tipos de veículos, em relação as rotas de viagem, bem como e sobre a discriminação das categorias profissionais internas às empresas. Esses elementos de imprecisão, todos têm implicações no TRC, em geral e em específico aos motoristas de caminhão, notadamente acerca das suas condições e relações de trabalho.

Numa contabilização genérica, e certamente parcial, no que tange ao pessoal assalariado em função do número de empresas, o CEMPRE registra a tendência de elevação da concentração de trabalhadores nas empresas. Tendo como referência 2005 e 2018, se registra, respectivamente, a média de 3,94 e 6,40. Ou seja, nessas informações, se tem indicativo de elevação da concentração. Em comparação com a Tabela 06, com os registros da PAS, se observa que, no que tange ao pessoal assalariado em função do número de empresas, em 1998 e em 2018, há a mudança de 10,35 para 7,51, indicando desconcentração. Porém, se a referência for 2005 e 2018 da PAS, se tem informação diversa, os registros indicam a passagem de 6,58 para 7,51, ou seja, indicando a concentração.

Na Tabela 11, na sua quarta coluna, há informe sobre os salários médios do pessoal assalariado, registrando que, tendo por base o salário mínimo, comparando 2005 e 2018, se manifesta a tendência de diminuição na equiparação, passando de mais 2,9 para mais 2,4. Porém, há imprecisão, pois do mesmo modo que a PAS, o CEMPRE não permite discriminar quais são os assalariados, ou seja, são salários médios entre todas as categorias profissionais das empresas foco da pesquisa, considerando que os motoristas de caminhão/caminhoneiros estão contidos e/ou são parcela no total desse pessoal assalariado. Sobre os salários, especificamente sobre os motoristas de caminhão/caminhoneiros, o Apêndice A demonstra, no período de 1999 até 2019, em oito sindicatos e nove convenções coletivas de trabalho do Rio

Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e São Paulo, numa equiparação com o salário mínimo, a coincidência da diminuição dos pisos salariais desses motoristas.

Antes de expor as informações sobre a concentração segundo o CEMPRE, a reafirmação da generalidade, a quase que integralidade do TRC está em empresas privadas. Nas edições do CEMPRE de 2007-2018, há o registro sobre o “Transporte rodoviário de carga” e as suas “Empresas e outras organizações” (Número de Empresas), possuindo como referência a “Natureza jurídica” que está segmentada em “Administração pública”, “Entidades empresariais” e “Entidades sem fins lucrativos”, informando, ainda, em relação a esta composição da “Natureza jurídica”, a participação do “Pessoal ocupado” e do “Pessoal assalariado”. A seguir, apresenta-se apenas um estrato, referente ao período de uma década, expresso nos anos de 2007 e de 2014, considerando que a composição não se alterou no fundamental, se considerar 2007-2018. Segue a Tabela 12:

Tabela 12 – IBGE-CEMPRE 2007 e 2014: TRC Brasileiro: Por Ano, as Empresas, em Função da Natureza Jurídica, Segmentadas em Administração Pública, Entidades Empresariais e Entidades Sem Fins Lucrativos, Expresso em %:

IBGE/ CEMPRE	Natureza Jurídica: Administração Pública (%)	Natureza Jurídica: Entidades Empresariais (%)	Natureza Jurídica: Entidades Sem Fins Lucrativos (%)
2007	0,01	99,96	0,01
2014	Zero	99,98	0,01

Desta Tabela 12, complementando as informações, em relação a 2007 e 2014, em ambos os anos, as entidades empresariais possuíam 99,99% do pessoal ocupado e 99,99% do pessoal assalariado. Ou seja, de modo absoluto, as empresas do TRC, foco do CEMPRE, estavam na condição de empresas privadas. Tem-se, a partir dessas informações, reafirmação de um elemento estrutural que marca a formação histórica do TRC Brasileiro, um predomínio exclusivo, quase total, de empreendimentos privados atuando nesse ramo da economia e, conseqüentemente, assalariando trabalhadores que, sob a questão trabalhista, estariam contemplados na normatização que possui a CLT como centralidade.

O CEMPRE, em momento que informa o número de empresas e o pessoal ocupado, registra também os “indicadores de concentração econômica do pessoal ocupado total das maiores empresas”. Importante é a consideração que o CEMPRE

informa quantidades do número de empresas e do pessoal ocupado, na exposição sobre essa concentração, na série anual 2007-2018, em quantidades menores do que o registrado na Tabela 11. Isto se explica pelo informado na Tabela 12, sendo que as alterações quantitativas são inexpressivas quando expressas em percentagens, especificamente no que envolve a “Natureza jurídica” identificada como “Entidades sem fins lucrativos” e “Administração pública”. A seguir, na Tabela 13, estão registrados os “indicadores de concentração econômica do pessoal ocupado total das maiores empresas”¹²⁵, com a referência no período 2007-2018 (IBGE, 2009b, p. 100; 2010b, p. 82; 2011b, p. 91; 2012b, p. 90; 2013b, p. 89; 2014b, p. 92; 2015b, p. 95):

Tabela 13 – IBGE-CEMPRE 2007-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, o Número de Empresas, a Quantidade do Pessoal Ocupado e a Participação em Percentual das Maiores Empresas em Três Segmentações:

IBGE/ CEMPRE	Número de Empresas	Pessoal Ocupado	4 Maiores Empresas	8 Maiores Empresas	12 Maiores Empresas
2007	90.105	670.377	4,0%	6,1%	7,5%
2008	95.946	727.559	4,1	6,5	7,9
2009	102.670	764.107	3,8	5,9	7,2
2010	114.862	879.754	3,5	5,8	7,5
2011	122.402	955.623	3,3	5,3	6,7
2012	132.612	1.012.785	3,7	5,5	6,8
2013	144.496	1.092.730	5,1	7,1	8,3
2014	145.337	1.104.257	3,7	5,5	6,5
2015	144.446	1.072.038	3,4	5,1	6,2
2016	140.219	1.021.629	3,5	5,3	6,4
2017	137.539	1.020.512	3,6	5,3	6,5
2018	134.382	1.041.416	3,5	5,2	6,4

Segundo as informações desta Tabela 13, o CEMPRE indica que, de 2007 para 2018, os resultados indicam a desconcentração no TRC nas três categorias, coincidindo com a perspectiva expressa nos indicadores da PAS mencionados no subtítulo anterior. Essas informações mantêm imprecisões, do mesmo modo que as mencionadas nas críticas em relação aos resultados da PAS.

As três segmentações dos “indicadores de concentração econômica” registram diminuição da concentração, porém, o aumento do número de empresas, mesmo manifestando esta desconcentração, não invalida, mesmo que se precisasse mais dados para poder afirmar de modo absoluto, indicar que há uma tendência contrária

¹²⁵ No “Glossário”, o CEMPRE de 2007 (2009b, p. 178) registra que os “indicadores de concentração do pessoal ocupado” são definidos com base na “razão entre o total de pessoas ocupadas das quatro (CR4), oito (CR8) e doze (CR12) maiores empresas e o total de pessoas ocupadas em cada nível de agregação considerado, expressa em valor percentual”, mesma definição que se mantém nas edições 2008-2018.

ao afirmado tanto na PAS como no CEMPRE, de que tem havido a maior concentração/centralização no TRC Brasileiro. Isto porque cresceu expressivamente o número total de empreendimentos, fragmentando ainda mais o mercado do TRC Brasileiro. Porém, se pode ponderar que algumas grandes empresas estão concentrando ampla quantidade de trabalhadores.

Algumas estimativas em relação ao conteúdo da Tabela 13 podem ser formuladas. Em 2007 e em 2018, o pessoal ocupado, em função do número de empresas, atesta mudança de 7,43 para 7,74, ou seja, há pequena elevação da concentração do pessoal ocupado por empresa.

Outra estimativa, tendo como referencial de concentração utilizado no CEMPRE, ou seja, no exemplar com a referência nas 12 maiores empresas, se tem que, em 2007, as 12 maiores empresas compunham cerca de 0,01% do número de empresas total e no indicador de concentração do CEMPRE expressavam 7,5% e, em 2018, respectivamente, 0,008% e 6,4%. Assim sendo, em 2007 e em 2018, a quantidade total do pessoal ocupado em função das 12 maiores empresas, registra que há uma mudança de 50.278,27 para 66.333,28 de pessoas ocupadas, respectivamente. Ou seja, há elevação quantitativa absoluta do pessoal ocupado nas 12 maiores empresas. Ou, numa média entre essas 12 maiores empresas, se tem que cada empresa individualizada possuiria, em 2007 e em 2008, cerca de 4.189 e 5.527 pessoas ocupadas, respectivamente. Sendo assim, há elevação da concentração, ou, considerando também o abordado no subtítulo anterior sobre a PAS, se percebe um processo de expansão de concentração nas maiores empresas.

Assim sendo, essas estimativas indicam a concentração no TRC. Ou, pelo menos, na medida em que se pode afirmar que tem havido uma crescente concentração no TRC, manifestada na expansão de algumas grandes empresas, considerando as peculiaridades do TRC, que se revelam no tipo de composição empresarial, nos diferentes tipos de registros jurídicos e nas relações de mercado que se expressam nos tipos de cargas, nas rotas de viagem e nos preços dos fretes. Ainda, sendo um ramo da economia composto por milhares de empreendimentos, que por várias décadas não foi efetivamente regulamentado com uma legislação específica, também, por conta disto, torna-se difícil o fornecimento de uma precisão quanto a ser um mercado formal ou estar num mercado informal. Aqui, reitera-se a dificuldade de afirmar de modo absoluto a sua composição enquanto TRC.

Mesmo numa questão aparentemente simples, como a quantificação de empresas e de trabalhadores num determinado período, o conteúdo da sua formação histórica tornou imprecisa esta quantificação, como foi demonstrado tendo por base as informações da PAS e do CEMPRE, justificando-se, assim, a ênfase em expressar a distribuição percentual desses aspectos gerais da composição das empresas. Com a utilização deste recurso, frente o aparente diferencial dos quantitativos, levando em consideração que, com pesquisa mais aprofundada e consulta de outras fontes documentais, supõe-se poder encontrar uma síntese mais uniforme para essas quantificações, pois se afirmou algumas regularidades e coincidências que atestam que, na essência, está a ocorrer um processo de formação de grandes empresas atuantes no TRC, concentrando/centralizando trabalhadores e veículos. Além disso, com as devidas peculiaridades, em certos mercados de cargas e/ou rotas, passam a monopolizar parcelas desse transporte.

Ao mesmo tempo, não é objetivo central nesta tese afirmar sobre a quantidade total dos empreendimentos do TRC, mas expressar a sua composição, seja na perspectiva da distribuição entre as que seriam as maiores e as menores empresas, entre as ETCs e os TACs, considerando as CTCs como associações de proprietários de caminhões, para assim poder situar os trabalhadores e em que contexto tem ocorrido suas condições e relações de trabalho. Agregando outro referencial de fonte documental, o RNTRC, se reafirma alguns dos aspectos gerais do TRC e dos motoristas de caminhão/caminhoneiros e se obtém maior precisão da composição empresarial, pelo menos, em alguns aspectos dos elementos de produção, ou seja, os instrumentos de trabalho e a força de trabalho.

2.5 O TRC EM TRÊS EMPREENDIMENTOS: ANTT – RNTRC 2010 – 2019

Em seu portal de Internet, a ANTT disponibilizou os dados do RNTRC¹²⁶, com atualizações diárias, pelo menos no período entre 2010-2019, mantendo um padrão de informações registradas em três tabelas, “Quantidade de Transportadores e Frota vigente”, “Frota por Tipo de Veículo” e “Idade Média da Frota”. Desta disponibilização,

¹²⁶ O surgimento do RNTRC está associado com a criação da ANTT em 2001, sendo considerado importante “marco regulatório”, além de passar a ser um “banco de dados” e ter se tornado um “cadastro” obrigatório para atuar no TRC. Sua “implantação” definitiva se verifica com a Resolução n. 437/2004 da ANTT (CIBULSKA; TEDESCO; VILLELA; GRANEMANN, 2012, p. 80).

além de outros assuntos, se pode identificar a totalidade dos cadastros no País e a quantidade média de registros por tipo de empreendimento transportador. O RNTRC e o TRC segundo a normatização, ao longo das duas primeiras décadas do século XXI, numa síntese, situando-os na divisão do trabalho da economia brasileira, está no Apêndice F.

A ANTT produziu uma pequena compilação desses dados, uma “Série Histórica”, referente aos anos 2010-2018, especificamente sobre o número de “registros” e a “frota vigente”, ambos pertencentes das “três categorias de transportadores rodoviários remunerados de cargas”, ou seja, os empreendimentos constituídos como TACs, ETCs e CTCs¹²⁷. As tabelas a seguir (Tabelas 14 e 16) são registradas com base nessa “Série Histórica” da ANTT¹²⁸. Em cada uma destas duas tabelas, respectivamente, primeiro, estão registrados os números absolutos e, posteriormente, sua expressão em percentagem. As tabelas 15 e 17 resultam de várias consultas ao longo de 2019, desenvolvendo um acompanhamento mensal da composição dessas mesmas informações (ANTT, 2019b). Sendo assim, discute-se esse conteúdo tendo como referencial o período 2010-2019.

As tabelas a seguir seguem a mesma perspectiva das tabelas dos subtítulos anteriores fundamentadas nas pesquisas do IBGE, não a centralidade nos números absolutos, pois o RNTRC, assim como a PAS e o CEMPRE, não possui precisão. Esta ponderação se dá devido a que, como a bibliografia sobre o TRC tem problematizado, quantificar com exatidão o número de empresas, de caminhões e dos trabalhadores caminhoneiros ao longo dos anos no Brasil é tarefa de difícil precisão. Sendo assim, os números absolutos são considerados apenas aproximação. O que é central, é a perspectiva que se conjuguem com as percentagens, comprovando tendências do desenvolvimento histórico do TRC Brasileiro enquanto formação empresarial.

Segue a Tabela 14, com base no RNTRC (ANTT, 2019a) referente à composição empresarial, recorrentemente identificada por “Tipo do Transportador”, fundamentada nos três tipos de registros, os “Registros Emitidos”, segundo a normatização da ANTT, relacionada a Lei n. 11.442/2007, contendo o TAC, a ETC e

¹²⁷ Em 2017 a ANTT publicou *série* de 2010-2016 que, também, indicou os “Veículos/Transportador”, ANTT: “Cargas”: “RNTRC”: “Estatísticas” (ANTT, 2017a).

¹²⁸ ANTT (2019a). Disponível em: http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/2019/04/29/rntrc_serie_historica.pdf. Acesso em: 09 out. 2019.

a CTC, excluindo, assim, empreendimentos do tipo TCP. As informações, sempre tendo o referencial de 31 de dezembro, são de nível nacional:

Tabela 14 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, os Registros de Empreendimentos, Expressos nas Quantidades:

RNTRC	TAC	ETC	CTC	Total Anual
2010	1.079.094	206.524	736	1.286.354
2011	540.388	100.934	278	641.600
2012	650.450	119.230	320	770.000
2013	756.867	145.621	368	902.856
2014	848.772	168.450	405	1.017.627
2015	918.391	187.784	436	1.106.611
2016	622.328	161.264	355	783.947
2017	434.992	132.730	304	568.026
2018	519.296	152.165	339	671.800

Segue a Tabela 15, com base no RNTRC (ANTT, 2019b)¹²⁹, complementando a tabela anterior, com mesma estrutura e tipo de informação, com o referencial mensal de 2019, indicando a composição empresarial segmentada nos três tipos de registros:

Tabela 15 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, os Registros de Empreendimentos, Expressos nas Quantidades:

RNTRC/2019	TAC	ETC	CTC	Total Parcial
Janeiro	518.057	152.003	339	670.399
Fevereiro	522.336	152.601	341	675.278
Março	525.431	153.068	341	678.840
Abril	528.470	153.487	341	682.298
Mai	529.667	153.667	342	683.676
Junho	533.913	154.234	343	688.490
Julho	536.204	154.503	344	691.051
Agosto	539.000	154.985	346	694.331
Setembro	541.520	155.330	347	697.197
Outubro	544.119	155.655	347	700.121
Novembro	546.734	155.949	348	703.031
Dezembro	548.741	156.203	348	705.292

Ambas as tabelas, 14 e 15, devem ser interpretadas segundo o mencionado no Apêndice F, sobre critérios e ponderações sobre a contagem dos cadastros e recadastramentos. Esta problematização, notadamente, se expressa entre 2010-2011 e 2015-2016, quando ocorre significativa alteração das contagens.

No entanto, ao se considerar juntamente as duas tabelas, entre um recadastramento e outro, por exemplo, 2011 até 2015, verifica-se crescimento da

¹²⁹ ANTT (2019b): “Cargas”: “RNTRC”: “RNTRC em Números”. Consultas em: janeiro, no dia três; fevereiro, março, junho, julho, agosto, setembro, outubro, novembro e dezembro, no dia dois; abril, no dia cinco, e maio, no dia doze.

presença dos três tipos de empreendimentos. Situação diversa se verifica de 2016 para dezembro de 2019, com a diminuição indicadora de quantidade menor de empreendimentos com presença no mercado, ou regularmente cadastrados como condição formal de operação no TRC. Na contabilização geral, utilizando como referência 2011 e dezembro de 2019, ao se realizar comparativo entre estes dois períodos, há crescimento quantitativo da presença dos três tipos de empreendimentos, respectivamente, em 1,54%, 54,75% e 25,17%.

Uma análise mais concisa precisaria contextualizar o desenvolvimento do TRC na economia do País, seja em relação a maior ou a menor expansão das atividades econômicas, os momentos de crise econômica, as variações sazonais de certas atividades econômicas, partindo da compreensão que o TRC não cria a demanda pelos seus serviços, mas responde pelas necessidades de deslocamentos de produtos. A isto, soma-se a questão da força de trabalho, não sendo incomum, em certas narrativas dos primeiros anos da década de 2010, a menção de que um dos problemas do TRC era a escassez de trabalhadores, ou seja, mesmo havendo demanda por transporte, a falta de trabalhadores implicaria em se manter certa quantia de caminhões ociosos¹³⁰. Além disso, quanto ao RNTRC, o registro neste cadastro significa a regularização empresarial perante o Estado, ou seja, empreendimentos atuando na informalidade ou de modo irregular, ou não cadastrados e/ou recadastrados, não estariam nessa contagem. Inclusive, aí, implicaria a ociosidade dos veículos, pois, assim estando, não se necessitaria recadastrar.

Dessa forma, há que se considerar essas restrições, por vezes, provocadoras de imprecisões, constituindo-se como questões alteradoras das quantificações que manifestam a presença de empresas atuantes no TRC. Ou seja, há variáveis que dificultam a aparente simples quantificação de empresas e conseqüentemente dos trabalhadores empregados. Mais uma vez, é necessária a ênfase em expressar o TRC em sua composição relativa e percentual.

Nas percentagens indicativas do crescimento quantitativo, de 2011 e dezembro de 2019, anteriormente mencionadas, as CTCs fornecem imprecisão, pois, são associações de proprietários de veículos. Assim, com as informações disponíveis, não se pode distinguir a quantidade e a distribuição destes internamente às cooperativas. Porém, no comparativo apenas entre TAC e ETC, partindo do pressuposto que as

¹³⁰ Exemplar dessa narrativa se apreende no artigo “Escassez de motoristas pode elevar custos do TRC” (REIS, 2014b, p. 108-111).

ETCs são empresas de maior porte que os TACs, há indício de concentração manifestada na sobreposição das ETCs sobre os TACs, pois os TACs aumentaram em 1,54% e as ETCs em 54,75%, levando em consideração que não há informação que possa distinguir os portes das empresas internas ao tipo ETC.

Essas tabelas 14 e 15, comparando-as com as anteriores tabelas 06 (PAS) e 11 (CEMPRE), possuem em comum o crescimento quantitativo ao final de cada uma de suas séries de anos, considerando que a PAS e o CEMPRE correspondem apenas a ETC e a CTC. Outro elemento se aproxima ao comum, haja vista que na PAS há crescimento quantitativo até 2014, com oscilação, decresce entre 2014-2018. Enquanto o CEMPRE cresce até 2014 e decresce anualmente, entre 2014-2018. Porém, há divergência, ou imprecisão, ao se considerar 2018, na PAS, no CEMPRE e no RNTRC, havendo quantitativo diferenciado entre esses três resultados a partir das fontes documentais, referindo-se unicamente as empresas com CNPJ, ou seja, ETCs e CTCs.

Seguem as tabelas 16 e 17, com base no RNTRC 2010-2019, referente a composição empresarial dos três tipos de empreendimentos, expressando a composição em porcentagem por tipo do empreendimento, tendo por base as informações das tabelas 14 e 15, respectivamente, inclusive, informações unicamente das duas mesmas fontes (ANTT, 2019a; 2019b):

Tabela 16 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Composição da Quantidade dos Registros Empresariais, Expressos em %:

RNTRC	TAC (%)	ETC (%)	CTC (%)
2010	83,88	16,05	0,05
2011	84,22	15,73	0,04
2012	84,47	15,48	0,04
2013	83,83	16,12	0,04
2014	83,40	16,55	0,03
2015	82,99	16,96	0,03
2016	79,38	20,57	0,04
2017	76,57	23,36	0,05
2018	77,29	22,65	0,05

Com base no RNTRC, referente à composição empresarial mensal, ao longo de 2019, nas três segmentações dos registros dos empreendimentos expressos em porcentagem, complementando a tabela anterior, segue a Tabela 17:

Tabela 17 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, a Composição da Quantidade dos Registros Empresariais, Expressos em %:

RNTRC/2019	TAC (%)	ETC (%)	CTC (%)
Janeiro	77,27	22,67	0,05
Fevereiro	77,35	22,59	0,05
Março	77,40	22,54	0,05
Abril	77,45	22,49	0,04
Maio	77,47	22,47	0,05
Junho	77,54	22,40	0,04
Julho	77,59	22,35	0,04
Agosto	77,62	22,32	0,04
Setembro	77,67	22,27	0,04
Outubro	77,71	22,23	0,04
Novembro	77,76	22,18	0,04
Dezembro	77,80	22,14	0,04

Considerando o período selecionado das duas tabelas acima, tabelas 16 e 17, os empreendimentos do tipo TAC decresceram na participação relativa da composição empresarial total, passando de 83,88%, em 2010, para 77,80%, em dezembro de 2019, mesmo considerando que, no acompanhamento mensal deste ano, há o registro de pequeno crescimento relativo, porém, sem alterar a tendência do decréscimo do período total. Soma-se a isto a consideração de que, no mencionado sobre as tabelas 14 e 15, quantitativamente, se elevou a presença dos TACs, porém, este seu crescimento foi de 1,54%, bastante abaixo do crescimento percentual das ETC e das CTC.

As ETCs, entre 2010-2019, cresceram relativamente de 16,05% para 22,14%, mesmo considerando que, ao longo dos meses de 2019, também manifestaram pequena diminuição, ou seja, expandiram sua presença no mercado. As CTCs, nesse período, possuem pequena expressão, inclusive, sua variação também é reduzida. Assim sendo, a parcela que se reduziu dos TACs foi a que se expandiu nas ETCs.

Genericamente, as tabelas desse subtítulo, expressando a composição quantitativa e proporcional dos empreendimentos, levando em consideração que não estão mencionadas as empresas do tipo TCP, atestam que o TRC Brasileiro se concentrou em empresas de maior porte, estritamente na compreensão da redução proporcional dos TACs e elevação das ETCs, partindo do princípio que as ETCs são empresas de maior porte. Porém, permanece imprecisão, unicamente com as informações do RNTRC, sobre a composição interna às ETCs, ou seja, uma categorização, sua identificação, que exponha a distinção entre as empresas de pequeno porte e as empresas de grande porte. Ainda há a ressalva de um elemento oculto, pois os TACs podem ser os próprios transportadores ou podem ser

empregadores de motoristas. Sendo assim, ao se pensar na composição e na participação relativa de motoristas assalariados, há também uma imprecisão, partindo do princípio que as ETCs, necessariamente, mantêm as relações que antagonizam patrões e assalariados.

Por fim, o Apêndice C, informando com estratos referentes aos anos 1970 até os 2000, além de registrar que, variando as fontes e variando a forma de exposição, pode haver diferenças dos resultados, indicando que os TAs/TCAs/TACs têm diminuído sua participação relativa, constituindo-se como elemento estrutural da formação histórica do TRC. Sendo assim, aliando com o exposto neste subtítulo que se encerra, corroborado pelos anteriores desse capítulo, as empresas de maior porte ocupam mais espaço no mercado do TRC e mantêm mais trabalhadores assalariados.

2.6 O TRC EM RELAÇÃO A FROTA DE VEÍCULOS: ANTT – RNTRC 2010 – 2019

No subtítulo anterior foi abordado as empresas em função de seus tipos que se expressam nos registros, neste subtítulo está a apropriação dos veículos pelas empresas. Segue, com mesmo referencial no RNTRC (ANTT, 2019a; 2019b), agora em “Transportadores-Frota/Tipo de Veículo”, duas tabelas sobre o RNTRC 2010-2019 referentes à quantidade da frota de veículos e como está apropriada entre as três segmentações dos registros empresariais. Tabela 18:

Tabela 18 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Frota de Veículos, em Função dos Tipos de Registros dos Empreendimentos, Expressos nas Quantidades:

RNTRC	TAC	ETC	CTC	Total Anual
2010	1.141.952	973.335	11.839	2.127.126
2011	749.400	854.315	11.496	1.615.211
2012	838.600	971.653	13.000	1.823.253
2013	926.437	1.116.722	15.707	2.058.866
2014	1.009.860	1.211.601	17.697	2.239.158
2015	1.068.092	1.252.811	18.800	2.339.703
2016	783.656	1.170.378	21.837	1.975.871
2017	608.745	1.038.971	22.383	1.670.099
2018	695.177	1.141.644	24.177	1.860.988

Segue a Tabela 19, complementando com as informações mensais de 2019, com a frota de veículos em função da composição empresarial nas três segmentações dos registros:

Tabela 19 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, a Quantidade da Frota de Veículos, em Função dos Tipos de Registros dos Empreendimentos, Expressos nas Quantidades:

RNTRC/2019	TAC	ETC	CTC	Total Mensal
Janeiro	694.470	1.138.441	24.129	1.857.040
Fevereiro	696.820	1.147.445	24.374	1.868.639
Março	698.297	1.153.036	24.598	1.875.931
Abril	699.211	1.159.270	24.839	1.883.320
Mai	699.702	1.162.908	24.907	1.887.517
Junho	700.920	1.172.245	25.112	1.898.277
Julho	701.303	1.178.323	58.087	1.937.713
Agosto	702.042	1.185.130	25.293	1.912.465
Setembro	702.373	1.191.045	25.432	1.918.850
Outubro	703.106	1.197.325	25.640	1.926.071
Novembro	703.884	1.203.060	25.810	1.932.754
Dezembro	703.976	1.208.273	25.963	1.938.212

Partindo da excessiva alteração entre 2010-2011 e 2015-2016, anteriormente considerada, além dos demais elementos da manutenção das empresas em presença ativa no mercado, TACs, ETCs e CTCs aumentaram em quantidade suas frotas de veículos até 2015, sendo este um elemento comum as tabelas do subtítulo anterior. Porém, há situações divergentes, considerando 2011 e dezembro de 2019, os TACs tiveram diminuição da frota em sua propriedade de 6,06%. As ETCs, no mesmo período, tiveram sua frota aumentada em 41,43%, e, as CTCs, aumentaram em 125,84%, onde, para ETC e CTC, o crescimento é elemento em comum com as tabelas do subtítulo anterior. Outra divergência, considerando as tabelas do subtítulo anterior, entre 2016-2019, as ETCs e CTCs aumentaram sua presença no mercado com manutenção do aumento quantitativo das suas respectivas frotas.

As tabelas 18 e 19 reiteram a evidência de um processo de concentração empresarial, complementando com informações sobre a apropriação da frota de veículos. Inclusive, ETC e CTC em relação ao TAC, aceleraram o processo de concentração/centralização entre 2016-2019, pois, nos TACs decresceu a frota e nas ETCs e CTCs a frota foi ampliada.

Seguem as tabelas 20 e 21, com base no RNTRC (ANTT, 2019a; 2019b) referente à quantidade da frota em função da composição empresarial nas três segmentações dos registros, expressando a composição das tabelas 18 e 19 em percentagem:

Tabela 20 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Quantidade da Frota, em Função dos Tipos de Registros dos Empreendimentos, Expressos em %:

RNTRC	TAC (%)	ETC (%)	CTC (%)
2010	53,68	45,75	0,55
2011	46,39	52,89	0,71
2012	45,99	53,29	0,71
2013	44,99	54,23	0,76
2014	45,09	54,10	0,79
2015	45,65	53,54	0,80
2016	39,66	59,23	1,10
2017	36,44	62,21	1,34
2018	37,35	61,34	1,29

Segue a Tabela 21, referente a frota registrada, tendo por base a composição empresarial nas três segmentações dos registros, expressando a composição em percentagem mensal de 2019:

Tabela 21 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, a Quantidade da Frota, em Função dos Tipos de Registros dos Empreendimentos, Expressos em %:

RNTRC/2019	TAC (%)	ETC (%)	CTC (%)
Janeiro	37,39	61,30	1,29
Fevereiro	37,29	61,40	1,30
Março	37,22	61,46	1,31
Abril	37,12	61,55	1,31
Mai	37,06	61,61	1,31
Junho	36,92	61,75	1,32
Julho	36,19	60,80	2,99
Agosto	36,70	61,96	1,32
Setembro	36,60	62,07	1,32
Outubro	36,50	62,16	1,33
Novembro	36,41	62,24	1,33
Dezembro	36,32	62,33	1,33

Nas tabelas 20 e 21, observa-se a queda relativa do TAC, de 2011 para dezembro de 2019, diminuiu sua presença de 46,39% para 36,32%. É expressivo o crescimento relativo da presença das ETCs, passando de 52,89% para 62,33%, e, as CTCs, respectivamente, 0,71% para 1,33%. Evidencia-se a diminuição da propriedade dos veículos sob posse dos TACs e, relativamente, aumentando nos demais empreendimentos, porém, como o registrado nas tabelas 16 e 17, os TACs eram ampla maioria na quantidade de empreendimentos. Há concentração maior frente a diminuição relativa dos transportadores individuais, pois, pela frota, se tem aproximação com a presença quantitativa de motoristas, pensando-os como um motorista em função de um veículo.

As tabelas 22 e 23, a seguir (ANTT, 2019a; 2019b) expõem os “Veículos/Transportador”, ou seja, a identificação da quantidade média de veículos (frota, registros) em função de cada tipo de empreendimento no período 2010-2019.

Tabela 22:

Tabela 22 – RNTRC 2010-2018: TRC Brasileiro: Por Ano, a Composição da Quantidade Média da Frota, em Função do Tipo de Empresa, Expresso em %:

RNTRC	TAC (%)	ETC (%)	CTC (%)	Total Anual (%)
2010	1,05	4,71	16,08	1,65
2011	1,38	8,46	41,35	2,51
2012	1,28	8,14	40,62	2,36
2013	1,22	7,66	42,68	2,28
2014	1,18	7,19	43,69	2,20
2015	1,16	6,67	43,11	2,11
2016	1,25	7,25	61,51	2,52
2017	1,39	7,82	73,62	2,94
2018	1,33	7,50	71,31	2,77

A Tabela 23 a expõe a média “Veículos/Transportador”, complementando a tabela anterior com informação mensal em 2019:

Tabela 23 – RNTRC 2019: TRC Brasileiro: Por Mês, a Composição da Quantidade Média da Frota, em Função do Tipo de Empresa, Expresso em %:

RNTRC/2019	TAC (%)	ETC (%)	CTC (%)	Total Mensal (%)
Janeiro	1,34	7,48	71,17	2,77
Fevereiro	1,33	7,51	71,47	2,76
Março	1,32	7,53	72,13	2,76
Abril	1,32	7,55	72,84	2,76
Maio	1,32	7,56	72,82	2,76
Junho	1,31	7,60	73,21	2,75
Julho	1,30	7,62	168,85	2,80
Agosto	1,30	7,64	73,10	2,75
Setembro	1,29	7,66	73,29	2,75
Outubro	1,29	7,69	73,89	2,75
Novembro	1,28	7,71	74,16	2,74
Dezembro	1,28	7,73	74,60	2,74

No TAC, sempre, em média, há mais de um veículo por transportador. Se considerar a existência do segundo veículo, há de se considerar, também, a existência do segundo motorista, inclusive, podendo ser um proprietário de veículo com um motorista empregado. Assim sendo, há o trabalho assalariado, haja vista que os TACs passam a ser patrões empregadores de motoristas.

Em relação as ETCs, em 2011 e dezembro de 2019, 8,46% e 7,73%, respectivamente, era o número médio de veículos sob sua posse. Aparentemente,

desconcentração, porém, haveria necessidade de distinguir nessas ETCs o porte e/ou faixas de quantidade de veículos, os quais, de modo determinante, também, estimam a quantidade de trabalhadores assalariados, nos quais incluídos estão os motoristas. Ainda, considerando o informado nas tabelas anteriores, as empresas ETCs tiveram aumentada sua participação no mercado, enquanto quantitativamente cresceu o número de empresas e a frota sob sua propriedade aumentou em 41,43%.

As CTCs, numericamente, são relativamente poucas na composição total, mas, em média, possuem frota de veículos elevada por cooperativa, manifestando tendência de se afastar do pequeno porte. As CTCs, em 2011 e dezembro de 2019, elevaram essa relação frota por empresa de 41,35% para 74,60%.

Até esse momento, a frota de veículos, repartida entre os três tipos de empreendimentos, foi mencionada em sua generalidade, porém, há nisto imprecisão. Enquanto registro da média “Veículos/Transportador”, tem que ser considerada a seguinte problematização: o RNTRC registra como “Frota de Veículos” e indica os “Veículos/Transportador”, porém, há a distinção entre o Veículo Automotor de Carga e o Implemento Rodoviário, sendo que ambos estão somados enquanto “Frota de Veículos”. Esses veículos, contabilizados e totalizados por “Tipo de Veículo”, incluem “Caminhão” (leve, simples, trator e trator especial), “Caminhonete/Furgão”, “Utilitário Leve”, “Veículo Operacional de Apoio”, “Reboque” e semirreboque (“Semi-Reboque”), entre outros tipos, porém, estes últimos em pequena quantidade (ANTT, 2019b), sendo padronização de classificação que se repete pelo menos durante 2010-2019.

Considerando a distinção “Veículo Automotor de Carga” e “Implemento Rodoviário”, os trabalhadores condutores e/ou motoristas correspondem somente a primeira categoria de veículos. Ainda deve-se considerar, nas peculiaridades internas aos empreendimentos, as diferentes categorias profissionais, sendo que nestas estão contidos os motoristas de caminhão/caminhoneiros, partindo do pressuposto que “Caminhonete” e “Utilitário Leve” são veículos, mas, não são caminhões.

No RNTRC, o “Veículo Automotor de Carga” e o “Implemento Rodoviário” somados fornecem a composição “Veículos/Transportador”. No entanto, torna-se necessária nova segmentação que permite aproximação mais precisa nas relações caminhões e seus motoristas, questão desenvolvida a seguir.

As três tabelas a seguir, 24, 25 e 26, registram apenas os caminhões, excluindo os implementos rodoviários e as outras categorias de veículos, mantendo as informações para os empreendimentos TACs, ETCs e CTCs, com o referencial em

estrato mensal de setembro de 2019, de setembro de 2017 e de fevereiro de 2011 no País. Segue a Tabela 24, referente a setembro de 2019 (ANTT, 2019b):

Tabela 24 – RNTRC Caminhões Setembro 2019: TRC Brasileiro: Composição Quantitativa por Modelo de Caminhão, em Função dos Tipos de Empresas:

Caminhões/Setembro/2019	TAC	ETC	CTC
Caminhão Leve	77.200	54.132	1.079
Caminhão Simples	269.931	235.948	3.950
Caminhão Trator	143.818	329.239	8.684
Caminhão Trator Especial	518	1.415	40

A composição expressa na Tabela 24 produz nova aproximação, mais precisa, se for considerada, enquanto aspecto da composição empresarial, caminhões em função dos motoristas. Isto generalizando a perspectiva da distribuição de um motorista para cada caminhão, ponderando que há ocorrência, por vezes, geralmente em empresas de maior porte, da possibilidade de mais de um motorista por caminhão.

Em setembro de 2019, no TAC, eram 702.373 unidades como frota cadastrada, porém, os caminhões eram apenas 491.467, ou, 69,97%. Além disso, do total de caminhões, se forem excluídos os caminhões leves, pois, seriam de tendência de serem veículos mais restritos ao transporte urbano e/ou rota curta, seriam 84,29% de caminhões do tipo médio (Caminhão Simples) e pesado (Caminhão Trator e Caminhão Trator Especial) no TAC. Estes últimos, os caminhões médios e pesados, fornecem aproximação mais precisa da composição de serem caminhões exclusivos dos transportes de longa distância, estando aí o trabalho dos caminhoneiros autônomos do TRC. Porém, nesses TACs, não se pode fornecer precisão de qual seria a repartição entre os TACs como os trabalhadores caminhoneiros e os TACs empregadores de caminhoneiros assalariados na condição proletária. Esta indefinição, considerando que a média no País tem sido nos TACs acima de um veículo por cada registro. Por sua vez, se considerados apenas os caminhões pesados (Trator e Trator Especial), da frota total de caminhões, seriam 29,36%.

Com base na Tabela 24, as ETCs possuíam 1.191.045 veículos de frota cadastrada, porém, os caminhões eram 620.734 unidades, correspondendo a 52,11% da frota total das ETCs. Considerando apenas os caminhões, excluídos os caminhões leves, sem tem na ETC, naquele momento do cadastro do RNTRC, cerca de 91,27% da sua frota sendo os caminhões médios e pesados. Ainda, do total de caminhões, apenas os caminhões pesados eram 53,26%.

Sobre as CTCs, possuíam 25.432 veículos como frota cadastrada, desses, os caminhões eram 13.753 unidades e correspondendo a 54,07% da frota total das CTCs. No que tange apenas aos caminhões, excluídos os caminhões leves, se tem nas CTCs os caminhões médios e pesados compondo 92,15%. Ainda, do total de caminhões, apenas os caminhões pesados eram 63,43%.

A seguir, a Tabela 25 registra a totalidade em setembro de 2017 (ANTT, 2017b) e as estimativas em percentagem daqueles que se sugere, na época, serem os caminhões do transporte de rota longa do País, estimando juntamente a correspondência de estarem aí os caminhoneiros, num mesmo padrão se comparado ao exposto na Tabela 24. Segue a Tabela 25:

Tabela 25 – RNTRC Caminhões Setembro 2017: TRC Brasileiro: Composição Quantitativa por Modelo de Caminhão, em Função dos Tipos de Empresas:

Caminhões/Setembro/2017	TAC	ETC	CTC
Caminhão Leve	57.656	44.194	1.011
Caminhão Simples	213.912	199.269	3.457
Caminhão Trator	125.335	279.315	7.522
Caminhão Trator Especial	539	1.530	37

Quanto ao TAC, do total da frota cadastrada de 563.855 unidades, os caminhões eram 397.442 correspondendo a 70,48%. Do total de caminhões, excluindo os caminhões leves, eram 85,49%. Nos caminhões, apenas os caminhões pesados correspondiam a 31,67%.

Nas ETCs, do total da frota cadastrada de 1.001.734 unidades, os caminhões eram 524.308, correspondendo a 52,34%. Do total de caminhões, excluindo os caminhões leves, eram 91,57%. Nos caminhões, apenas os caminhões pesados correspondiam a 53,56%.

Nas CTCs, do total da frota cadastrada de 21.950 unidades, os caminhões eram 12.027, correspondendo a 54,79%. Do total de caminhões, excluindo os caminhões leves, eram 91,59%. Nos caminhões, apenas os caminhões pesados correspondiam a 62,85%.

A seguir, a Tabela 26, mantendo a mesma estrutura e tipo de informação das duas anteriores tabelas, porém, referente a fevereiro de 2011 (ANTT, 2011):

Tabela 26 – RNTRC Caminhões Fevereiro 2011: TRC Brasileiro: Composição Quantitativa por Modelo de Caminhão, em Função dos Tipos de Empresas:

Caminhões/Fevereiro/2011	TAC	ETC	CTC
Caminhão Leve	75.482	32.310	333
Caminhão Simples	297.755	163.680	2.335
Caminhão Trator	107.681	193.609	3.174
Caminhão Trator Especial	424	524	16

Nos TACs, do total da frota cadastrada de 614.808 unidades, os caminhões eram 481.342, correspondendo a 78,29%. Do total de caminhões, excluindo os caminhões leves, eram 84,31%. Nos caminhões, apenas os caminhões pesados correspondiam a 22,45%.

Nas ETCs, do total da frota cadastrada de 711.798 unidades, os caminhões eram 390.123, correspondendo a 54,80%. Do total de caminhões, excluindo os caminhões leves, eram 91,71%. Nos caminhões, apenas os caminhões pesados correspondiam a 49,76%.

Nas CTCs, do total da frota cadastrada de 10.138 unidades, os caminhões eram 5.858, correspondendo a 57,78%. Do total de caminhões, excluindo os caminhões leves, eram 94,31%. Nos caminhões, apenas os caminhões pesados correspondiam a 54,45%.

Dessas aproximações, nos três tipos de empreendimentos, em 2011, 2017 e 2019, se tem indicativo, indícios, da participação percentual dos caminhões médios e pesados, considerando-os na tendência se serem os mais utilizados nas viagens de rota longa. Assim sendo, há aproximação do número de caminhoneiros a cada estrato anual citado, sugerindo, em relação à estrutura empresarial, segundo os modelos e/ou tipos dos caminhões, certo padrão nessa composição, pelo menos ao longo da década de 2010 no Brasil.

Dessas aproximações, os TACs, as ETCs e as CTCs tiveram um diferencial manifestado na elevação da presença relativa dos caminhões pesados. Porém, se verifica que as ETCs e as CTCs possuem percentual mais elevado nas suas frotas dos caminhões pesados, indicando sobre suas maiores capacidades produtivas frente aos TACs. Daí, inclusive, se conjectura que este diferencial das ETCs e das CTCs, em relação aos TACs, expressa a concentração e/ou centralização empresarial no TRC Brasileiro, pois os caminhões pesados são os mais desenvolvidos e os mais modernos quanto às capacidades de carga e a produtividade, além de possuírem os

preços mais elevados. Inclusive, esta afirmação é reforçada no aspecto de que, em média, segundo as informações registradas no RNTRC entre 2011-2019 (ANTT, 2019a; 2019b), no quesito “Idade Média dos Veículos”, os caminhões mais novos estão relativamente com maior presença nas ETCs e nas CTCs, enquanto os mais antigos estão nos TACs.

Ressalta-se que, variando as fontes documentais, podem variar os resultados, ou seja, imprecisões, enquanto aproximações quantitativas usando os referenciais de fevereiro de 2011, setembro de 2017 e dezembro de 2019 do RNTRC (ANTT, 2011; 2017b, 2019b), num comparativo com o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM)¹³¹. A Tabela 27 indica quantitativos diferenciados:

Tabela 27 – RNTRC e RENAVAM: 2011, 2017 e 2019: TRC Brasileiro: Duas Fontes Documentais e o Diferencial na Exposição da Frota Registrada, em Função dos Anos, Expresso em Quantidades:

Frota Registrada	2011	2017	2019
RNTRC: Total de Registros	1.336.744	1.587.539	1.918.850
RNTRC: Total de Caminhões	877.323	933.777	1.125.954
RENAVAM: Caminhão e Caminhão Trator	2.732.901	3.343.660	3.524.075

É evidente o contraste nas quantidades, estando aqui o problema da produção sobre o tema. Neste momento, não é objetivo desenvolver conclusão definitiva sobre este contraste, porém, alguma observação. Há aí variáveis, sendo que o RNTRC é mais aproximado ao número de caminhões em operação, em atividade, portanto, supõe-se que, por alguma motivação, o caminhão estar mantido ocioso, não seria preciso manter atualizado o RNTRC. O RENAVAM é mais amplo, incluindo todo o caminhão que foi registrado e/ou emplacado, devendo expressar um acúmulo de registros ao longo dos anos, diferente do RNTRC, pois agrega os caminhões pertencentes as empresas do tipo TCP. Inclusive, no RENAVAM, devem estar incluídos caminhões ociosos ou mesmo caminhões acidentados ou que vieram a ser furtados. Importa salientar que o RENAVAM possui o registro sem considerar o tipo de empresa que detém os caminhões e suas quantificações devem se elevar por considerar, também, caminhões que estariam em algum tipo de empresa multimodal,

¹³¹ Segundo o indicado no RENAVAM, o “Caminhão” está definido como o “veículo automotor destinado ao transporte de carga, com carroceria, e peso bruto total superior a 3.500 Kg”, já o “Caminhão Trator” é o “veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro”. Na Tabela 27 estão somados estes dois modelos de caminhão, sendo que o referencial quantitativo é do mês de dezembro (MINISTÉRIO da Infraestrutura, 2020).

ou seja, que não tenham necessariamente o TRC como principal atividade. Essas são algumas variáveis.

Por fim, todas essas aproximações e estimativas comprovam a diminuição da participação relativa dos empreendimentos do tipo TAC na composição do TRC Brasileiro. Esta afirmação genérica, considerando que a base mais precisa de referência é o RNTRC, enquanto empresas e repartição da frota, expressa uma queda relativa do pequeno empreendimento em relação a empresas maiores.

2.7 VARIÁVEIS DO PORTE EMPRESARIAL E DOS MOTORISTAS EM ESTRATOS DE 2000 – 2018

Identificar o porte das empresas e respectivamente os motoristas do TRC é variável quando observado desde diferentes referenciais. Diversos são os resultados se for considerado o porte empresarial através das quantidades de funcionários, se identificado apenas os motoristas de caminhão/caminhoneiros, se a referência for os valores monetários movimentados, os preços dos fretes das cargas transportadas, os volumes de cargas transportadas, os instrumentos de trabalho e/ou as quantidades de caminhões sob propriedade. Ainda há outras variáveis, se os empreendimentos fazem uso da subcontratação, se além do TRC operam outras atividades e/ou ramos da economia, questão perceptível nos operadores logísticos enquanto empreendimentos mais propícios a atuar em diferentes modais do transporte, reconhecidos na expressão Operador de Transporte Multimodal (OTM). Aliado a isso, a magnitude das empresas, suas forças produtivas, a sofisticação dos caminhões, a inserção no mercado e que parcelas de mercado são ocupadas, o crescimento através dos investimentos, aquisições ou fusões, ou a retração e diminuição nessa participação, considerando sempre essa participação na economia brasileira.

A seguir, a reprodução de informações como estratos que estimam o porte empresarial e aspectos da presença dos motoristas, agregando outras variáveis para indicar em que peculiaridades têm ocorrido a concentração/centralização no TRC Brasileiro, considerando as imprecisões, restrições e peculiaridades abordadas nos subtítulos anteriores deste capítulo. Partindo dessas constatações, segue a análise de algumas informações sobre os anos de 2000, 2006 e 2018.

Eni Ribeiro dos Santos e Pedro Antônio Cássio Silva (2001), no periódico *As Maiores do Transporte*, publicação especializada em atribuir classificação de

grandeza e desempenho de empresas sediadas no Brasil, realizam o registro das que seriam as maiores empresas em atividade no País, apontando dados dos diferentes modais do transporte em 2000. Segundo o periódico, em várias seções assinadas por Santos e Silva (2001), a grandeza está estimada com base na “Receita Operacional Líquida”, sendo que os critérios atribuídos para determinar a *maior-melhor* empresa têm por base a movimentação financeira, o desempenho, a eficiência e a qualidade, entre outros. No periódico, no item “Como medir o desempenho”, está registrado que o foco esteve nos “balanços patrimoniais”. Porém, considerando que, nos objetivos editoriais, estão atribuições, estimar o tamanho das empresas e qualificar como as melhores. Segundo os dois autores, a “classificação das maiores empresas é feita segundo a receita operacional líquida, que mede a participação de mercado de cada uma companhia no modal de transporte em que opera”. A receita operacional líquida é “obtida pelo total das vendas, deduzindo-se as devoluções, descontos incondicionais e impostos que incidem sobre o faturamento”, considerando os “balanços” com encerramento em “31 de dezembro de 2000” e suas “contas” apresentadas em “milhares de reais”. Em 2000, identificada como a “Melhor” do TRC, foi a “Empresa de Transportes Atlas Ltda”, empreendimento fundado em 1952, sediada no município de São Paulo, possuindo trinta e quatro filiais pelo País. Esta, num comparativo com suas concorrentes, ou seja, as “maiores do segmento”, nos “quesitos” dos “balanços” avaliados, obteve a primazia em “três itens”: “liquidez corrente, endividamento geral e crescimento da receita”¹³². A empresa possuía como principais mercadorias transportadas as que eram oriundas da indústria “farmacêutica, alimentícia, eletrônica, têxtil, de autopeças e de cosméticos” (SANTOS; SILVA, 2001a, p. 08; 2001c, p. 40-42). Dessas informações, deve-se considerar que as mercadorias transportadas eram de ramos da economia com valor agregado maior se comparado como os produtos primários da produção agrícola de grande presença na economia e transporte do País, como a soja ou o milho. Sendo assim, deve-se considerar que os preços dos produtos transportados são elementos que implicam na quantidade monetária expressa nos fretes.

¹³² “Liquidez Corrente”: “Obtida por meio da divisão do ativo circulante pelo passivo circulante, a liquidez corrente é o melhor indicador da situação financeira da empresa”. “Endividamento Geral”: “A soma do passivo circulante – incluindo duplicatas descontadas – ao exigível a longo prazo dividida pelo ativo total representa a percentagem do ativo financiado com recursos de terceiros”. “Crescimento da Receita”: “Mostra a evolução das vendas durante o exercício em relação ao ano anterior” (SANTOS; SILVA, 2001a, p. 08).

Segundo o periódico, desde 1990, havia a “companhia” constituída como o “holding Atlas S.A Empreendimentos e Participações” e era “a controladora do atual grupo formado pela Atlas Empresa de Transportes e pela Hércules Sistemas Logísticos”. Sendo assim, um mesmo empreendimento, enquanto propriedade dos instrumentos de trabalho e assalariamento da força de trabalho, segmenta-se entre a “transportadora” e a “empresa logística”, ou, na aparência, aparecem como empresas diferentes que se manifestam através dos nomes Atlas e Hércules.

Num comparativo com as outras concorrentes no TRC, a Atlas foi a empresa com a “quinta maior” movimentação de “receita operacional líquida”. O critério não está apenas no porte empresarial para definir como a detentora do título atribuído pelo periódico, mas numa conjugação de questões, como eficiência, gestão, produtividade e qualidade. Pois, quando o periódico registra o “Ranking das Maiores do Transporte” nos diferentes “Modais”, no “Rodoviário de Carga”, a empresa Atlas era a quinta maior, com receita operacional líquida de R\$ 110.103 expresso em “R\$ mil”. Enquanto receita operacional líquida, a maior empresa era a “Expresso Mercúrio S/A”, na faixa de R\$ 187 mil (R\$ mil), enquanto a segunda maior, a “Julio Simões Transportes e Serviços Ltda”, na faixa de R\$ 175 mil (R\$ mil), a terceira, a “Kwikasair Cargas Expressas S/A”, na faixa de R\$ 121 mil (R\$ mil) e a quarta a “Transportadora Itapemerim S/A” na faixa de R\$ 113 mil (R\$ mil) (SANTOS; SILVA, 2001b, p. 18; 2001c, p. 40-41). Ainda, se comparar essas cinco empresas, enquanto o “Lucro Operacional” ou o “Lucro Líquido”¹³³, essa grandeza não mantém a mesma correspondência, inclusive com manifestação de saldos positivos e negativos. Sobre a Atlas:

Com uma frota de 326 caminhões Mercedes-Benz para coleta e entrega, a Atlas trabalha com carga geral seca, transportada somente em baús fechados. (...) Seus caminhões operam apenas na transferência de carga enquanto o transporte pelas estradas é feito por carreteiros autônomos. Para esta tarefa, conta com mais de 10 mil deles cadastrado no seu banco de dados. (...) Suas 34 filiais estão estrategicamente localizadas. A matriz em São Paulo, à beira da Via Dutra, com 419 plataformas para carga e descarga, passou por renovação e expansão. (...) Uma característica da empresa é manter operações próprias nas suas bases locais, dispensando a utilização de terceiros (SANTOS; SILVA, 2001c, p. 41).

¹³³ “Lucro Operacional”: “É apurado a partir da receita operacional líquida, deduzidos os custos das mercadorias e serviços vendidos e das despesas operacionais (que incidem sobre as vendas de produtos e serviços e na administração da empresa)”. “Lucro Líquido”: “É o resultado do exercício depois de deduzido o imposto de renda. É prejuízo quando se apresenta na forma negativa” (SANTOS; SILVA, 2001a, p. 08).

Constata-se que a Atlas estaria mais especializada num transporte de rota curta, a “coleta e entrega”, tendendo a ter grande presença no transporte urbano realizado por veículos de sua propriedade, pois, há indicação de que mantinha “operações próprias nas suas bases locais, dispensando a utilização de terceiros”. Porém, a empresa possuía atuação nas rotas longas e isto é identificado na menção a subcontratação dos autônomos, de modo que, para estes pequenos transportadores, a Atlas atuava como a contratante de serviços de transporte, a fornecedora das cargas e como empresa intermediária determinando a formação dos preços dos fretes. Nessa subcontratação, ou, terceirização das relações entre empresas, se verifica que os autônomos estão na condição de agregados ou de independentes, situação posteriormente manifestada na Lei n. 11.442/2007.

No periódico, quando caracterizada e qualificada a empresa Atlas, está situada como “holding”, a “transportadora” e a “empresa logística”, elemento evidenciado quando mencionado sobre as “plataformas para carga e descarga” e por estar “em estudo projetos de construção de dois depósitos (...) na matriz destinados à operação da Atlas e da Hércules para aumentar a sinergia operacional”. Ainda, como informação complementar, possuía a quantidade de 1.620 “Funcionários” e, como “Atividade”, exercia o “transporte de carga geral seca, intermodal e agenciamento de carga aérea” (SANTOS; SILVA, 2001c, p. 40-42). Esses são alguns elementos do porte empresarial, considerando que a empresa não possuía atuação unicamente no TRC e deve ser considerada como de grande porte, mesmo que, enquanto propriedade de caminhões, não possuía quantia tão expressiva.

Sobre 2000, ainda há a afirmação que a empresa adquiriu “50 novos caminhões”, inclusive, acerca da “renovação da frota”, onde seu padrão era a “idade média de 7 anos” dos veículos com objetivos de reduzir para “4 a 5 anos” (SANTOS; SILVA, 2001c, p. 41). Tal afirmação sugere a elevada capacidade de investimentos, ou seja, manifestação das suas condições de ampliação da participação no mercado. Esta constatação indica que o crescimento de determinadas empresas significaria tendência, via concorrência de mercado, de eliminação de empresas concorrentes, ou de maior espaço no mercado ocupado por umas em detrimento de outras.

Com referencial na mesma edição do periódico, outras variáveis da atuação empresarial em diferentes ramos da economia, considerando que entre os segmentos de empresas foco dos indicadores, separado dos “Modais” de transporte e do TRC estão os “Serviços”, neste último segmento estando o “Operador Logístico”. Enquanto

“Operador Logístico”, a “Melhor” empresa escolhida foi a “Usifast Logística Industrial S/A”. Esta, quando “iniciou suas operações, por volta de 1995, a mineira Usifast Logística Industrial preparou-se para fazer o transporte e a distribuição de um único tipo de carga: produtos siderúrgicos”. Aliado a isto, está descrito como composto por outros “controladores”, tendo “parceria operacional” com diferentes empresas. Na época, atuava “em todo o País com distribuição, armazenagem, operações portuárias e transporte de contêineres”, atuando não somente no ramo siderúrgico (SANTOS; SILVA, 2001b, p. 30-32; 2001d, p. 67). Em relação aos caminhões, posse e subcontratação, onde colocava os semirreboques para os autônomos, com seus cavalos mecânicos, realizarem as operações:

Nada menos que 70% das 300 mil toneladas de cargas movimentadas por mês pela Usifast provêm de sua controladora, a Usiminas. (...) Desde o início, a frota da Usifast acompanha o aumento da carteira de clientes. A empresa hoje é dona de 74 cavalos-mecânicos de grande porte. Além disso, mantém 300 carretas para até 40 toneladas de carga que são operadas sob contrato por donos de frota autônomos – os chamados agregados (SANTOS; SILVA, 2001d, p. 68).

Em relação à receita operacional líquida, a Usifast esteve em terceiro lugar, com R\$ 70.817 (R\$ mil). Em grandeza, entre as empresas situadas nos operadores logísticos, a maior foi a “TNT Logística Ltda”, na faixa dos R\$ 118 mil (R\$ mil), enquanto a segunda foi a “Armazéns Gerais Columbia S/A”, na faixa dos R\$ 93 mil (R\$ mil) (SANTOS; SILVA, 2001b, p. 32). Dessa descrição, importa registrar que o transporte de cargas com caminhões estava presente nesse operador logístico, havendo a presença do trabalho dos motoristas de caminhão. No entanto, numa análise aparente, constituindo-se como problema da produção sobre o tema, unicamente no referencial desse periódico enquanto fonte, a referida empresa consta como operadora logística e não como o TRC.

No mesmo periódico, porém, com o nome modificado para *Maiores & Melhores do Transporte e Logística*, em edição que demonstra os indicadores de 2006, os mesmos autores, Santos e Silva (2007), mantendo mesma padronização de avaliação citada anteriormente, registram, com base em seus critérios de atribuições, aquelas que foram identificadas como as maiores e melhores nos transportes no Brasil.

Segundo o periódico a maior-melhor, em 2006, foi a “Tegma Gestão Logística Ltda”, “empresa” com “sede em São Bernardo do Campo, na Grande São Paulo” possuindo esse nome desde 2002. Porém, a Tegma, no quesito grandeza da receita

operacional líquida, esteve na segunda posição, com aproximadamente R\$ 419 mil (R\$ mil), sendo que, em primeiro esteve a “Expresso Mercúrio S/A”, com aproximadamente R\$ 530 mil (R\$ mil), e, em terceiro, a “Rapidão Cometa”, com aproximadamente R\$ 418 mil (R\$ mil). Nessa ordem de classificação está registrado que na 135ª posição estava a “Transparaguay Transportes Rodoviários Ltda”, com receita operacional líquida próxima a R\$ 1.307 (R\$ mil), demonstrando indicativo parcial do diferencial entre receitas nas referidas empresas (SANTOS; SILVA, 2007b, p. 26; 2007c, p. 105-110). Sobre a Tegma, em 2007,

uma das medidas foi abrir o capital (...). Tal impulso do mercado acionário contribui para alicerçar seu plano de negócios nas áreas de transporte, logística e gerenciamento de estoques (...).

A Tegma é uma soma de várias empresas com origem fundamentalmente no transporte de carros zero km e que teve seu início sob a marca Sinimbu. Veio a fusão da Sinimbu com a Allied Holding e Coimex, houve a incorporação da Schlatter, Transfer e a aquisição da divisão outbound da Translor Veículos que pertencia à Ryder do Brasil. No histórico de aquisições da Tegma constam também a incorporação da Allied Holdings e a compra de 49% da CATlog. (...).

No histórico de aquisições, em 2007, a Tegma no mês de abril comprou 100% das cotas da Boni/Gatx, especializada em transporte de produtos a granel em bitrens e rodotrens (SANTOS; SILVA, 2007b, p. 26).

A empresa atuava, também, nos “transportes de produtos de higiene e beleza, papel e celulose, suco de laranja, combustíveis, serviços logísticos”, além de participar da “gestão de portos secos”, entre outras atividades econômicas, sendo que:

O maior negócio é o transporte de carros zero km. A Tegma escoar um terço dos carros que o País produz. Além do mercado doméstico, a empresa buscou a internacionalização ao estreitar no final de setembro deste ano uma operação de transporte de veículos zero km na Venezuela (SANTOS; SILVA, 2007b, p. 26).

Aquisições, fusões e incorporações, estando aí, também, o capital estrangeiro e o capital financeiro, indicando que ocorreu expressiva acumulação de capital, registrando um processo de centralização, a partir das aquisições e fusões mencionadas. Como consequência, tamanha a magnitude da empresa, percebe-se que atuava em regime de monopólio em certos ramos do mercado das cargas/fretes do País.

Nessa edição, o periódico mantém distinção entre o “Transporte Rodoviário de Carga” e o “Operador Logístico”. Na reportagem que registra a maior-melhor no segmento “Operador Logístico”, assinada por Sonia Crespo, numa análise do nome

dos empreendimentos, se percebe empresas, na hierarquia produzida pelo periódico, que estão em ambos os segmentos, repetindo-se entre as “melhores” em questões como a “maior liquidez”, as “maiores em Patrimônio Líquido”, a “Rentabilidade sobre Patrimônio” e a “Rentabilidade sobre Receita Líquida”. Enquanto operador logístico, a maior-melhor foi a “Unifast Logística Industrial S/A” (CRESPO, 2007, p. 38-40).

A acumulação do capital se identifica na constatação de que esse segmento dos operadores logísticos era composto por “mega empresas” e por “multinacionais”. Sobre a Unifast, considerando a época do surgimento da empresa, a primeira metade da década de 1990,

eram apenas 20 caminhões próprios trabalhando basicamente para a Usiminas, Fiat e alguns outros pequenos clientes. (...) A frota atual é de mais de 600 caminhões, entre próprios e agregados. Os veículos têm idade média entre três e quatro anos, no máximo (CRESPO, 2007, p. 38).

No periódico, registra-se que cerca de 50% do “escoamento rodoviário” para todo o “mercado nacional” dos “produtos siderúrgicos da Usiminas e da Cosipa” eram realizados pela empresa. Enquanto receita operacional líquida, a Unifast ficou na quinta posição quanto a grandeza, se comparada com outras empresas pertencentes aos operadores logísticos. A reportagem menciona outros tipos de transporte realizados pela empresa, como os de “autopeças” e os “automotivos” (CRESPO, 2007, p. 38). Sobre essas diferentes atividades econômicas, compreende-se que é algo intrínseco a própria definição de operador logístico, envolvendo, por exemplo, a armazenagem, inclusive, manifestando a tendência de serem empresas de grande porte. Isto demonstra que se deve situar os operadores logísticos, as empresas que o compõem, no âmbito da divisão do trabalho e nas relações entre empresas, podendo representar empresas sob a mesma posse e não somente atuando num determinado ramo da economia. Assim, uma situação é o prescrito em lei, outra é a prática, pois, no RNTRC, os operadores logísticos podem não estar contidos em seus registros e quantificações. Sobre a divisão do trabalho e a atuação em diferentes ramos da economia pela mesma empresa:

A Usifast (...) oferece serviços logísticos desde o abastecimento (inbound) até o ponto final de uso e consumo (outbound), com respaldo de logística portuária e administração de terminais, além de disponibilizar despachos em sua estação aduaneira, que atende como porto seco e já está credenciado a operar como porto seco industrial (CRESPO, 2007, p. 40).

Isto se dá no município de Belo Horizonte no estado de Minas Gerais, além dos “armazéns gerais” em Minas Gerais e São Paulo, a posse de “ramal ferroviário” etc. Mesmo que mencionado como um objetivo da empresa, devido a sua formação empresarial, é importante constatar que a “atual meta de crescimento da empresa é de 25% ao ano”. E, plano para 2008, “investimentos de mais de R\$ 30 milhões na modernização da frota”, além dos “investimentos” nas outras atividades da empresa (CRESPO, 2007, p. 40).

Tudo isto somente é possível no contemporâneo, na fase capitalista imperialista e no domínio do capital financeiro, considerando-o no contexto generalizante do modo de produção capitalista, inclusive, nas relações internacionais e na divisão internacional do trabalho, havendo a inserção do Brasil como economia dependente. Aliado a isso, importam as questões conjunturais e estruturais deste processo, nas quais as relações e a concorrência de mercado indicam que as maiores empresas possuem as maiores capacidades de investir, ampliando a concentração/centralização e possibilitando a formação de monopólios empresariais.

Nessa edição do periódico, identificado como “Transporte de Cargas e Serviços”, na escolha da maior-melhor no segmento dos operadores logísticos, em reportagem de Ariverson Feltrin (2007c, p. 78), a descrição de um grande empreendimento atuante em diferentes ramos da economia, a participação no mercado da empresa “Julio Simões Transportes e Serviços”:

Diversificação de clientes e cargas, aquisições de empresas, renovação acelerada da frota estão entre as práticas da operadora que já ultrapassou o primeiro bilhão de reais de faturamento (...).

Nos últimos 20 anos em que frequentou as páginas de Maiores e Melhores do Transporte e Logística, a Julio Simões registrou crescimento médio anual de 11,66% no quesito receita operacional líquida. (...) Dentro do transporte e da Logística, a Julio Simões cobre um leque diversificado de setores, característica que garante à empresa (...) consolidar metas de crescimento e evitar riscos inerentes à concentração (FELTRIN, 2007c, p. 78).

Constatam-se diferentes setores que a empresa “opera”, os quais estão registrados na “cadeia automotiva”, no “papel e celulose” e no “transporte de madeira”. Enquanto “política de expansão”, “em 2007 foi incorporada a Lubiani, transportadora com 46 anos de existência com sede em Piracicaba (SP)”, passando, assim, a ter novas “especializações”, como o “transporte de máquinas e equipamentos”. Inclusive, o empreendimento passou a manter “rede de lojas” de venda dos seus “veículos

usados”, atuando com “23 revendas” no “comércio de carros zero km” (FELTRIN, 2007c, p. 78). Quanto ao acúmulo de capital e as capacidades de investimentos:

Característica de grandes operadoras de transporte como a Julio Simões é trabalhar com contratos dedicados. Os acordos possibilitam planejamento de investimentos em equipamentos (...). Com frota em torno de 3 mil caminhões, a empresa tem como meta ficar com o veículo três anos e depois descartar. Para manter esse figurino, o ritmo de compra anual é de mil caminhões (FELTRIN, 2007c, p. 78).

Este grande volume de investimentos só é possível com volumoso acúmulo de capital na época do imperialismo e do capital financeiro. Enquanto “contratos dedicados”, representam contratos firmados com outras empresas embarcadoras de cargas/fretes para transportes regulares, em que a empresa poderia ofertar um número grande de caminhões e/ou eram contratos que se estabeleciam na forma da subcontratação. Isso tudo, na concorrência de mercado que envolveria demais operadores logísticos e as milhares de empresas estritas ao TRC. Dessa descrição da empresa, se pode perceber a existência do trabalho e dos motoristas de caminhão/caminhoneiros, mesmo que estejam ocultos na narrativa. Essa percepção se dá em momento que menciona a frota de veículos próprios, necessariamente estando aí os assalariados, e na subcontratação de empreendimentos do TRC, constituindo-se aspecto das relações entre empresas.

Com a modernização, pelo menos a partir da década de 1990 no Brasil, o TRC não pode ser pensado apenas enquanto deslocamento das cargas, havendo implicações na organização do trabalho. O novo e o sofisticado, os operadores logísticos, agregam a armazenagem e a distribuição, entre outras atividades, como as que incorporam as tecnologias da informação e comunicação, inclusive, atuando ao mesmo tempo em diferentes ramos da economia, às vezes pertencendo ao capital estrangeiro.

No referencial de informações descritas de algumas empresas, sobre 2000 e de 2006, a contagem da quantidade de caminhões situa, parcialmente, em que medida ocorre a concentração/centralização. Pelo descrito, percebe-se, na perspectiva da relação um caminhão para um motorista, a quantidade de trabalhadores nessas empresas, além das subcontratações que envolvem outras empresas do TRC, considerando ainda que essas grandes empresas possuíam atuação em outras atividades além do TRC, de modo que a soma de trabalhadores empregados nessas empresas se eleva ainda mais.

Assim foram registrados estratos, com base nos critérios atribuídos, acerca das maiores e melhores empresas referente a 2000 e 2006. Em 2000, no TRC, a maior-melhor foi a empresa Atlas, considerando que o periódico desenvolvia esta classificação desde 1987, registrando que, também, foi considerada a maior-melhor em 1994, 2000, 2004 e 2005. Enquanto segmento de operadores logísticos, a empresa Unifast recebeu a atribuição maior-melhor em 2000 e 2006, levando em consideração que este segmento passou a ser classificado a partir de 1998 (SANTOS; SILVA, 2007b, p. 18). Ou seja, pelos estratos de empresas mencionadas, estima-se que cresceram enquanto presença e pressionaram suas concorrentes, questão tradicional da economia de mercado. Ainda, deve-se levar em consideração, ao longo dos anos no País, o surgimento e o desaparecimento de empresas, questão intrínseca a economia de mercado, bem como eventuais fusões, aquisições e/ou incorporações ocorridas, contribuindo para a formação de grandes empresas que apontam a tendência da formação de monopólios.

Outro indício, com informações variáveis se contrapostas as demais fontes citadas neste subtítulo, confirma a concentração de trabalhadores em grandes empreendimentos. No TRC, num estrato referente a 2006, retirado de artigo que comenta as “mudanças no registro dos transportadores rodoviários remunerados de carga no Brasil”. Segundo os autores, a “exigência da obrigatoriedade do RNTRC tem facilitado a execução de pesquisas, estudos e análises que ajudam a entender melhor a atividade de transporte rodoviário de cargas no Brasil”, e, referenciando-se junto a estudo produzido pelo Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília, os autores informam que, segundo dados registrados no RNTRC de 2006, “aproximadamente 80% das empresas com mais de 80 veículos apresentam como atividade principal o transporte rodoviário de cargas”, enquanto “as empresas com mais de 80 veículos representam apenas 0,56% do total de transportadores” que a época estavam “cadastrados no RNTRC”. Porém, estes empreendimentos possuíam “23,27% do total de veículos cadastrados” (CIBULSKA; TEDESCO; VILLELA; GRANEMANN, 2012, p. 82). Dessa informação, considerando os cadastros/recadastramentos que influem na composição das quantificações, outra vez o indicativo de empresas atuantes ao mesmo tempo em outras atividades além do TRC e a estruturação em que poucos empreendimentos concentram expressiva quantidade de veículos e em decorrência, trabalhadores empregados. Assim, a criação do RNTRC, e a normatização que se produziu a seguir, criou um

disciplinamento, pois, adaptar-se requer investimentos. Dessa forma, a tendência é que as maiores empresas tenham maiores capacidades de investimentos. Considerando esta situação, há seleção de empresas nas relações de mercado, sendo que esta seleção mantém empresas e exclui, sendo tendência à concentração/centralização.

Por fim, em artigo de portal de Internet, o periódico *O Carreteiro* traz outra variável, referente a 2018, tendo por base o País, na composição empresarial quanto ao porte, porém, estimando o porte empresarial num método simples, por isto, parcial em mensurar a grandeza das empresas. No entanto, a simplicidade fornece objetividade para se estimar a presença quantitativa dos motoristas de caminhão/caminhoneiros empregados, manifestada nas quantidades dos veículos. Segundo Andrea Ramos (2018), cujo levantamento seu deu com base no RNTRC, sem, no entanto, mencionar como acessou informações individualizadas por empresa, a classificação das “maiores transportadoras com frota própria em atividade no país” expressa a atribuição como as “dez maiores frotas”. Essa grandeza está medida apenas pela quantidade de veículos, através da soma de caminhões e implementos rodoviários. Em ordem decrescente, a reprodução das informações na Tabela 28:

Tabela 28 – TRC Brasileiro: Dez Grandes Empresas, com Frota Própria em Atividade no País, em 2018: Por Empresa, a Quantidade em Unidades de Caminhões e Implementos Rodoviários:

Empresas/2018	Caminhões	Implementos Rodoviários
JSL S/A (Julio Simões)	2.122	4.368
Ouro Verde Locação e Serviço	1.251	2.346
Martelli Transportes	1.023	2.473
Centro Oeste Logística	2.335	280
JBS S/A	1.149	1.420
Comando Diesel Transporte e Logística	756	1.408
Transportes Bertolini Ltda	470	1.687
Transpanorama Transportes Ltda	946	1.041
HU Transporte Rodoviário Ltda	720	1.230
Expresso Nepumuceno S/A	743	1.198

Alguns dados aleatórios podem ser extraídos do artigo, por exemplo, referente a Empresa Transporte Bertolini Ltda. Ramos informa que a empresa “emprega 1.050 colaboradores diretos”, supondo-se serem os empregados e/ou funcionários, segundo o sofisticado vocabulário da fase atual da economia capitalista. A autora menciona que algumas empresas são apenas o “braço” que integra um empreendimento que atua em outros ramos da economia, além de mencionar que algumas das empresas

atuavam no TRIC (RAMOS, 2018). Inclusive, a disparidade entre caminhões e implementos, nos quais os segundos estão em maior quantidade, podendo ser os semirreboques e reboques, ou seja, quanto maior a quantidade de implementos em função dos caminhões é indicativo das maiores capacidades produtivas, pois o bitrem e o rodotrem significam um cavalo mecânico em função de um semirreboque mais um reboque. Por sua vez, os cavalos mecânicos, ao serem engatados em diferentes semirreboques/reboques, nas diferentes viagens, expressam a diminuição do tempo parado dos caminhões nos serviços de carga/descarga, no que se refere à produtividade. Pelas informações da Tabela 28, não se pode discriminar os caminhões leves, médios, pesados e extrapesados (Caminhão Trator Especial), nem rotas, se curtas ou longas. Porém, em subtítulo anterior deste capítulo, quando da fundamentação no RNTRC, foram feitas estimativas sobre 2011, 2017 e 2019 em relação à presença proporcional da quantidade de caminhões.

Em subtítulo anterior, com base no RNTRC, foi indicado que as ETCs em dezembro de 2018 estavam presentes com a quantia de 152.165 empresas e nelas estavam cadastrados 1.141.644 veículos. Segundo Ramos (2018), nas dez empresas mencionadas, somando caminhões e implementos, se tem a quantia de 28.966 unidades, representando 2,53% da frota cadastrada com presença no mercado das ETCs. Dez empresas seriam 0,0065% das ETC no RNTRC. Assim, dez empresas, estimando um caminhão por motorista, teriam 11.515 motoristas assalariados. Com base nesta outra variável, há outro indício de que algumas empresas concentram um número elevado de caminhões e de trabalhadores assalariados. Existem milhares de empresas atuando no TRC, sendo ocorrência crescente que algumas grandes empresas concentram parcela elevada do capital nesse ramo da economia. Seguem outras considerações sobre a concentração/centralização no TRC Brasileiro.

2.8 CONSIDERAÇÕES SOBRE A CONCENTRAÇÃO/CENTRALIZAÇÃO OU A FORMAÇÃO DOS MONOPÓLIOS

Ao longo deste capítulo foi-se acumulando informações com base em diversificado conjunto de fontes que indicam a ocorrência de um processo de formação de empresas de grande porte que passam, relativamente, a ocupar maiores espaços nesse segmento do mercado das cargas/fretes da economia brasileira. Mesmo com conteúdo por vezes impreciso em determinações sobre esse processo,

algumas constatações permitiram avaliar de modo afirmativo essa ocorrência. A concentração/centralização não é novidade quando se estuda o desenvolvimento dos países capitalistas desde o século XIX, estando contida nas avaliações da obra *O Capital*. O elemento inovador está na afirmação, através de algumas evidências, de que o desenvolvimento histórico do TRC Brasileiro também confirma esse processo. Assim sendo, segue ainda outras variáveis e considerações sobre o TRC Brasileiro em relação a temática.

A concentração/centralização no TRC Brasileiro se manifesta em dados de um panorama sobre o País, entre 1987-2006, num balanço retrospectivo do periódico *Maiores & Melhores do Transporte e Logística*, em artigo de Ariverson Feltrin (2007d, p. 146), onde há indícios dessa afirmação. Feltrin refere que, nos cerca de vinte anos da análise, particularmente no TRC, no item “Concentração no Rodoviário de Carga”, entre 1987 e 2006, a “Receita das 30 maiores em relação à receita das 100 maiores” se elevou de cerca de 52% para acima de 77%. Uma descrição mais extensa e informativa:

De quase duas mil empresas diferentes que tiveram seus balanços analisados nestes 20 anos (...) 1,1 mil delas, ou quase 80%, são de três setores: transporte rodoviário de cargas, transporte rodoviário de passageiros e transporte metropolitano de passageiros. (...)

No transporte rodoviário de cargas um total de 23 empresas tiveram seus balanços analisados durante os vinte anos (...). Nesse seleto grupo, quatro delas aparecem com destaque: Rapidão Cometa, Transportes Waldemar, Julio Simões Transportes e Serviços e Expresso Mercúrio. O quarteto respectivamente teve crescimento médio anual de receita operacional líquida de 12,42%, 11,97%, 11,66% e 11,38%. A pernambucana Cometa saiu de uma receita de R\$ 45,3 milhões em 1987 para R\$ 418,9 milhões em 2006, expansão de 825%. A gaúcha Waldemar passou de R\$ 6,8 milhões para R\$ 58,6 milhões, mais 760%. A paulista Julio Simões partiu de R\$ 83,1 milhões para R\$ 676 milhões, acréscimo de 713%. E a gaúcha Mercúrio, comprada pela TNT, foi de R\$ 68,4 milhões para R\$ 530,4 milhões, crescimento de 675%” (FELTRIN, 2007d, p. 131-132).

Dessa descrição, apenas com o referencial em aspectos da movimentação financeira, se destaca o expressivo montante de capital envolvido. As somas monetárias se afastam muito dos pequenos transportadores, ETC ou TAC, e, nas peculiaridades do TRC Brasileiro, ou seja, milhares de empresas que se mantêm em atividade ao longo dos anos, pertencem a poucos empreendimentos, aqueles que se constituem como as empresas de maior porte. Estão, aí, especificidades da concentração/centralização no TRC do País.

Outra variável se constata no estudo desenvolvido por Maria Terezinha Zeferino (2004), em dissertação de Mestrado na área da Engenharia Civil, onde estudou a “relação das drogas com os acidentes de trânsito” problematizando o uso de “anfetaminas” por “caminhoneiros” do estado de Santa Catarina. Para isto, a autora realizou “pesquisa de campo nas empresas de transporte rodoviário de cargas”. Tem-se, assim, um estudo de caso com as empresas de Santa Catarina com informações coletadas em 2003. Zeferino, relatando o informado pela Federação das Empresas de Transportes de Cargas no Estado de Santa Catarina, registra que o estado possuía “em torno de 7.200 empresas, sendo aproximadamente 3.500 sindicalizadas”. Depois de “determinar a amostra” que foi objeto da pesquisa, pelos procedimentos com “caráter de representatividade” e “amostragem proporcional estratificada”, Zeferino registra que de uma seleção prévia de duzentas e trinta e sete empresas responderam o “questionário” quarenta e oito “empresas de transporte rodoviário de cargas com sede em Santa Catarina, podendo ser matriz ou filial de outro estado com sede” no estado. A seguir, nas tabelas 29 e 30, estão reproduzidos dois estratos de informações tendo por base as quarenta e oito empresas (ZEFERINO, 2004, p. 13; 98-101).

Zeferino registra como o “Número de caminhões a serviço da empresa”, categorizando entre frota “própria”, “agregada” e “terceirizada”. Segundo a autora, “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”. A Tabela 29 reproduz esta classificação (ZEFERINO, 2004, p. 102-103):

Tabela 29 – 48 Empresas de Santa Catarina, em 2003: Estrato do TRC Brasileiro, em Função do Tipo de Frota das Empresas:

Frota de 48 Empresas	Porcentagem de Empresas
Própria	52%
Própria/Agregada	37%
Própria/Agregada Terceirizada	7%
Agregada	2%
Terceirizada	2%

Dessas informações, se constata que 96% da totalidade das quarenta e oito empresas possuíam frota própria de caminhões e 4% não possuíam frota. Essas duas últimas categorias que formam os 4% constituem-se como elemento peculiar, empresas que operam no TRC sem possuir a propriedade de caminhões, apenas terceirizando a atividade. Isto influi, numa contagem, na relação número de empresas com número de caminhões, bem como com o número de trabalhadores empregados.

Em relação as informações da Tabela 29, há variação de cerca de 44% das empresas que, possuindo caminhões, se utilizavam da contratação de outros empreendimentos, ou seja, a subcontratação, passando a ter mais caminhões a seu serviço.

Em relação a essas informações empresariais, no entanto, Zeferino não menciona a quantidade total de caminhões¹³⁴. Com base nos dados registrados por Zeferino, há informações que permitem estimar o porte dessas empresas em função dos caminhões, porém, conforme indicação da tabela anterior, há certa imprecisão, pois, não se distingue veículos próprios dos agregados e/ou terceirizados. Reproduzindo as informações, indicado como o “Número de caminhões a serviço da empresa”, segue a Tabela 30 (ZEFERINO, 2004, p. 102):

Tabela 30 – 48 Empresas de Santa Catarina, em 2003: Estrato do TRC Brasileiro, em Função do Número de Caminhões a Serviço da Empresa:

Frota de 48 Empresas	Porcentagem de Empresas
02 a 10 Caminhões	25%
11 a 50 Caminhões	38%
51 a 200 Caminhões	25%
201 a 1850 Caminhões	12%

Considerando as quarenta e oito empresas, identifica-se que 37% possuíam, a seu serviço, a quantia a partir de cinquenta e um caminhões, sendo que, pelas características do TRC Brasileiro, não podem ser classificadas como pequenas empresas. A autora menciona que o número máximo de caminhões em empresa foi de 1.850 caminhões, não registrando se em uma ou mais empresas. Supõe-se que, seguindo apenas a objetividade do registrado na Tabela 30, pelo menos uma empresa teria apenas dois caminhões. Desta contextualização, das informações da Tabela 30, podem ser produzidas algumas estimativas.

Na categoria da faixa de 02 até 10 caminhões eram doze empresas. Uma hipótese: sendo que uma empresa teria dois caminhões, e estipulando pelo maior número possível, as outras onze empresas teriam dez caminhões, resultando numa totalidade de 112 caminhões. Assim, formula-se hipótese pelo maior número possível de caminhões nessa categoria. Na faixa de 201 até 1.850 caminhões, eram cerca de

¹³⁴ Algumas qualificações, especificamente sobre as rotas de viagem, contribuem para apreender o funcionamento das empresas: “a grande maioria das empresas (60%) fazem transporte interestadual, seguida de 21% que fazem intermunicipal e interestadual, 9% fazem as três modalidades de transporte, 4% fazem internacional e interestadual, outros 4% fazem somente internacional e ainda 2% que fazem somente intermunicipal” (ZEFERINO, 2004, p. 107).

5,76 empresas em função da totalidade de quarenta e oito. Outra hipótese: nesta categoria se fará o uso de referência pelo número abaixo, ou seja, considerando cinco empresas. Pode-se supor que, fazendo estimativa por números mínimos, quatro empresas teriam duzentos e um caminhões cada, sendo assim, seriam 804 caminhões, enquanto uma empresa teria 1.850 caminhões. Somando, se teria a quantidade mínima de 2.654 caminhões, distribuídos entre cerca de cinco empresas. Outra variável, em cinco empresas a quantia de 2.654 caminhões e certa correspondência em função ao número de motoristas¹³⁵.

Nessa estimativa, considerada numa situação hipotética, se evidencia, com fundamentação numa análise de caso, mais uma vez a existência de uma concentração/centralização dos caminhões e, conseqüentemente, dos motoristas num número reduzido de empresas. Essa evidência, com informações parciais e a não possibilidade de distinguir com exatidão a frota própria da agregada/terceirizada, sugere que havia subcontratação. Assim sendo, seriam outras empresas que, em certa medida, se subordinariam ao controle dessas contratantes. A isso, não se podendo mencionar o valor monetário movimentado ou outras propriedades e áreas de atuação dessas empresas, reitera-se a constatação de uma tendência de monopólio de algumas grandes empresas no TRC Brasileiro.

Na bibliografia é recorrente a percepção de que cresceu proporcionalmente a presença das ETCs em relação aos TCAs/TACs, ou seja, houve sobreposição das empresas de transportes de maior porte sobre os motoristas autônomos. Isto, numa economia de mercado, tem de ser contextualizado como a manifestação da concorrência e da seleção que esta produz através do maior poder de influência de algumas empresas em detrimento de outras.

Marco Aurélio Bertolazzi (1998, p. 87), em dissertação na área da Administração, transcrevendo as impressões de uma de suas entrevistas, em que o entrevistado atuava no TRC desde a década de 1970, traz perspectiva generalizante de um deles até os anos 1990. Segundo o relato, “naquela época existia um número maior de caminhões pertencentes a autônomos do que a empresas transportadoras,

¹³⁵ Segundo Zeferino (2004, p. 103), 66% das empresas havia um motorista por caminhão, em 17% se tinha um “número de motoristas menor do que o número de caminhões” e, nos outros 17%, se tinha “o número de motoristas maior que o número de caminhões”. Das empresas que tinham mais motoristas que caminhões, a média esteve em 10% a mais de motoristas em função dos caminhões.

o que não acontece hoje em dia, fruto das dificuldades que foram se abatendo sobre os primeiros”.

Igualmente é questão que perpassa o estudo de Ivani Rosa (2006), em dissertação na área da História, ao reproduzir trechos das entrevistas realizadas com caminhoneiros autônomos de Uberlândia no estado de Minas Gerais que trabalhavam desde pelo menos os anos 1970 ou que já estavam aposentados. Nos relatos e impressões dos entrevistados consta a perspectiva de que dos anos 1970 até início dos anos 2000 a condição de rentabilidade dos caminhoneiros autônomos brasileiros piorou. O rebaixamento dos preços dos fretes, a concorrência mais intensa diante da maior presença de empresas de maior porte e o domínio que as empresas agenciadoras de cargas passaram a ter enquanto intermediárias entre os caminhoneiros autônomos e as empresas interessadas na realização do transporte dos produtos, todos representam elementos reiterados ao longo do estudo. Segundo Rosa, as empresas maiores, disponibilizando de maior quantidade de caminhões, inclusive com melhor qualidade, pois, dispunham dos caminhões mais modernos, compreendidas estas questões como as condições da oferta do serviço, impuseram uma “estruturação”, uma “organização”, resultando que, para os contratantes do transporte, se tornou mais produtivo e rentável negociar com essas empresas maiores do que realizar a negociação com os autônomos. Essas maiores empresas passam a condicionar o TRC, significando, em contraposição, tendência de pressão e exclusão, na concorrência de mercado, dos caminhoneiros autônomos (ROSA, 2006, p. 11).

Santos (2007, p. 43-44), partindo da afirmação de que, de forma mais expressiva desde a década de 1990, as grandes empresas “procuraram diversificar a sua atuação”, incorporando a logística e o transporte multimodal, as pequenas empresas e os caminhoneiros autônomos se mantiveram, quase que exclusivamente, apenas realizando o transporte e/ou o deslocamento das cargas. Neste contexto, num mercado “extremamente pulverizado e heterogêneo” de elevada concorrência, o

tamanho da empresa (pequena, grande ou por conta própria) é um elemento extremamente significativo na contratação do serviço de transporte para certos tipos de cargas e na determinação dos contratos realizados. Como em todos os segmentos da atividade econômica, supõe-se que as grandes firmas tenham condições de prestar serviços mais diferenciados e conquistar os melhores clientes (a exceção ficando por conta dos serviços que exigem uma grande especialização com relação ao produto transportado), não é difícil concluir que as grandes empresas e as empresas totalmente especializadas atraem as cargas de maior volume e as de maior valor agregado. No caso brasileiro, a enorme quantidade de empresas disputando o setor torna [a]

concorrência predatória. E muitas das pequenas e micro empresas, assim como os autônomos, para sobreviver associam-se às grandes, como subcontratadas ou em cooperativas, numa tentativa de reduzir os seus custos (SANTOS, 2007, p. 43-44).

Nesses três estudos acadêmicos, conclui-se que diminuiu a rentabilidade para os autônomos, inclusive, reduzindo, proporcionalmente, sua presença, ou seja, as pesquisas reiteram que tem ocorrido à concentração/centralização em grandes empresas, as quais, gradativamente, monopolizam a propriedade dos caminhões e a realização dos deslocamentos das cargas¹³⁶. A isso se agrega a afirmativa de que tais grandes empresas tendem a reter a lucratividade, pois, se o TRC não se mantivesse lucrativo, não poderia ocorrer à modernização empresarial caracterizada pelos novos e modernos padrões de produção e a aquisição de novos e mais produtivos caminhões. Assim, se os autônomos, e enquanto pequenos transportadores se incluem milhares de pequenas ETCs, têm perdido, as modernas e grandes empresas do TRC têm ganhado.

Outra perspectiva pode ser extraída da bibliografia, como a de que a partir de 2004, com as normatizações nos anos posteriores, a criação do RNTRC contribuiu para a concentração/centralização empresarial. É o que pode ser identificado nas entrelinhas, nas “Conclusões” de Cibulka, Tedesco, Villela e Granemann, comentando as “mudanças no registro dos transportadores rodoviários”, acerca das “estatísticas” que passaram a manifestar a sua composição segundo o RNTRC:

A nova legislação para o Transporte Rodoviário de Cargas modificou a estrutura do setor. Mudanças no mercado de TRC, em função de alterações no tipo e na quantidade de veículos registrados, das alterações no limite de CCU, e em relação às categorias de transportadores registrados no RNTRC, já são observadas nas estatísticas (CIBULSKA; TEDESCO; VILLELA; GRANEMANN, 2012, p. 84).

Nesse intervalo de tempo, foco do artigo ocorreram normatizações manifestadas na Legislação. Foram criadas algumas “exigências”, condições e regras, como, por exemplo, enquanto Capacidade de Carga Útil (CCU) passou a não pertencer ao RNTRC os veículos com capacidade “inferior a 500 quilos”:

Não se pode ainda quantificar o quanto cada exigência da legislação influenciou, em termos quantitativos, a redução dos operadores habilitados no RNTRC (...).

¹³⁶ O Apêndice C registra outras obras que problematizam a composição entre os tipos de empreendimentos do TRC Brasileiro.

É fato (...) que as alterações promovidas pela legislação contribuem para qualificar melhor os transportadores rodoviários de cargas remunerados de carga, na medida em que exigem experiência no ramo ou capacitação dos transportadores para o exercício da atividade. Também dão ênfase à concessão da habilitação para aqueles transportadores que estejam em dia com suas obrigações fiscais e tributárias (CIBULSKA; TEDESCO; VILLELA; GRANEMANN, 2012, p. 84).

Segundo os autores do artigo, do “ponto de vista do transportador”, algumas exigências passaram a estar presentes, como a “regularização do exercício da atividade por meio da habilitação formal”, o “disciplinamento do mercado para consolidar o uso do conhecimento de transporte e definir a responsabilidade de cada parte”, a “obrigatoriedade do registro para ser habilitado a oferecer serviços de transporte remunerado de cargas” e a “identificação de parâmetros econômicos, jurídicos e legais para regular o mercado, inibindo a participação de transportadores que não estejam minimamente qualificados para o exercício da atividade” (CIBULSKA; TEDESCO; VILLELA; GRANEMANN, 2012, p. 84-85).

Estruturação e investimentos para se adaptar são pelo menos algumas reações que se impuseram aos empreendimentos, com consequências para os “transportadores”, como a legislação os nomina, para a sua permanência no mercado. Supõe-se, novamente, a tendência à concentração/centralização, pois, investimento que tem por objetivos permanecer e finalidade também de expandir a inserção no mercado, é condição mais favorável a maiores empresas, as quais, ao mesmo tempo, são concorrentes das menores empresas. À medida que crescem e se expandem as empresas e o capital em funcionamento, aumenta também o volume necessário desses investimentos, contrapondo, ainda mais, as maiores empresas em relação as menores. Estas considerações, pertencentes a economia do modo de produção capitalista, representam elementos que permanecem ao longo do tempo, inclusive, se compreendidas no viés da seleção de mercado. Tudo isso, integra o processo histórico do desenvolvimento do capitalismo, contendo a formação de monopólios via concorrência e, conseqüentemente, resultando na eliminação de concorrentes de mercado.

Para fim de considerações deste capítulo, alguma bibliografia tem considerado que os caminhoneiros empregados são trabalhadores proletários. Tainã Tagliati Souza (2016, p. 34-35), em monografia na área das Ciências Sociais, constatou a tendência de diminuição proporcional dos autônomos e o crescimento da concentração nas “grandes empresas que atuam no setor”. Souza afirma que haveria

uma “concentração do capital” e a “proletarização no setor, com o aumento de profissionais assalariados”. Araújo (2010, p. 216), por sua vez, também afirmou serem os caminhoneiros empregados trabalhadores “proletários”.

Se os caminhoneiros empregados são trabalhadores proletários, se tem ao mesmo tempo a apreensão de que o avanço da concentração/centralização tem produzido a maior proletarização do trabalho no TRC Brasileiro. A proletarização do trabalho é uma das questões centrais que perpassam a obra *O Capital*. Assim, a ocorrência expansiva da proletarização no TRC Brasileiro mantém a atualidade e a originalidade da obra *O Capital*. Em consequência, neste capítulo, a contribuição está em problematizar e sistematizar, a partir das informações disponíveis em uma diversificada fonte documental, os quantitativos sobre as empresas e os trabalhadores, objetivando formular a composição empresarial que registra a concentração/centralização que se conjuga, pelo menos até os anos 2010, com a crescente monopolização empresarial em algumas parcelas do mercado desse transporte das cargas/fretes. Isto, sem desconsiderar que as TCPs, por vezes grandes empreendimentos, mantém trabalhadores assalariados e que, havendo o transporte com caminhões, há o trabalho dos motoristas. Porém, estritamente no prescrito em Lei, esses motoristas permanecem ocultos, devido a que não são considerados dentro do TRC, sendo assim, estes profissionais elevam ainda mais a presença dos motoristas de caminhão no País.

A concentração e/ou centralização vai em direção às maiores empresas. Havendo esta tendência, conseqüentemente, os trabalhadores passam a estar concentrados nestas maiores empresas. Neste contexto, supõe-se que estes trabalhadores sejam proletarizados e pouco artesanais, ou seja, profissionais com menos autonomia e mais disciplinamento em suas condições de trabalho e com maior normatização e padronização nas relações contratuais de trabalho, pois, são mais trabalhadores subordinados a número menor de patrões. Essas questões da proletarização, têm maior desenvolvimento nos capítulos a seguir.

3 A FORMAÇÃO EMPRESARIAL NO MERCADO E NO PROCESSO DE TRABALHO

Neste capítulo, há a elaboração sobre o desenvolvimento do TRC, através das suas empresas que têm mantido os caminhoneiros empregados, situando-o no contexto da economia do País, abordando os aspectos conjunturais, estruturais e a divisão do trabalho enquanto elementos influentes às empresas. Com base nas relações entre o capital e o trabalho, desenvolve-se sobre a identificação dos elementos formadores da composição dos custos e das receitas das empresas e sobre a ação desempenhada pela força de trabalho na formação da lucratividade, produzindo-se algumas estimativas sobre o trabalho necessário e o trabalho excedente. Tudo isso, contextualizando-se numa perspectiva nacional, às vezes mais restrito a determinadas empresas, da década de 1970 até os anos 2010, problematizando em que medida ocorre o desenvolvimento das capacidades produtivas do trabalho e estimando, através de alguns princípios gerais, a participação na composição empresarial do capital constante e do capital variável. Para isso, se faz os usos e interpretações de uma diversificada fonte documental.

3.1 O TRC NA ECONOMIA BRASILEIRA: INSERÇÃO NO MERCADO E DIVISÃO DO TRABALHO

Ao longo das décadas tem havido um número bastante elevado de empresas atuando nas diferentes segmentações do mercado do TRC, no capítulo anterior foi abordado algumas variáveis quantitativas dessas empresas. Nestes quantitativos, deve-se considerar o desenvolvimento da economia brasileira e suas épocas de crescimento, crise ou estagnação, a economia dependente e a divisão internacional do trabalho, o crédito ofertado a investimentos, a concentração e a centralização empresarial e a terceirização, compreendida, no TRC, como relação recorrente entre empresas que, na prática, é a subcontratação. Aliado a isso, a demanda por transportes, considerando que o TRC não cria demanda, mas responde a necessidades originadas da produção de mercadorias que necessitam serem distribuídas. Todas essas condições produzem variações junto ao TRC, que, entre outros aspectos, se manifestam no quantitativo de empreendimentos.

Numa perspectiva de longo prazo, do século XX aos primeiros anos do século XXI, segundo Santos se tem que o

crecente número de empresas está relacionado à falta de regulamentação no setor e a outros fatores como a priorização dos investimentos governamentais no modal rodoviário, ao histórico de serviços e capacidade insuficiente dos outros modais, entre outros. (...)

Devido à sua organização diferente dos demais meios de transportes ou modais, o ramo do transporte rodoviário de carga apresenta facilidades para a entrada de pessoas que tenham a intenção de atuar nesta atividade. Podemos citar como um dos fatores que facilitam essa entrada o baixo nível de exigência de capital inicial para se inserir no meio. Para ser transportador, exige-se apenas que se possua uma habilitação como motorista profissional e um veículo para realizar o transporte (...). A grande dificuldade dos proponentes é então a disputa por cargas para serem transportadas (SANTOS, 2007, p. 33-34).

Deve ser considerado que apenas a aquisição de um caminhão é condição de investimento que envolve quantidade monetária expressiva, estando aí uma seleção, e considerar as questões conjunturais e estruturais influenciadoras à permanência no mercado enquanto empreendimentos. Aspecto marcante na passagem do século XX ao XXI, particularmente quanto o TRC Brasileiro e as grandes empresas em expansão, na época do capital financeiro, são as elevadas somas exigidas para investimentos e manutenção na economia. A seleção, originada na concorrência de mercado, ocorre favorável a que as empresas de maior porte possuam capacidades de investir e se adaptar a certas exigências e especializações, produzindo a constante exclusão de concorrentes. Elevada concorrência, eliminação e rotatividade empresarial são elementos intrínsecos ao TRC Brasileiro ao longo das décadas¹³⁷.

Enquanto normatização e/ou regulamentação do TRC, se tornam significativas a Lei n. 11.442/2007 e a Lei n. 12.619/2012, posteriormente modificada na Lei n. 13.103/2015, as quais criaram certas condições para atuar, como agentes e/ou os sujeitos dessa indústria do transporte, a primeira delas regulamentando no âmbito das atividades empresariais, enquanto as duas outras leis, além de incidir sobre as empresas, normatizaram as jornadas de trabalho dos motoristas. Havendo normas, há a disciplina, e havendo esta, há regras, há necessidade de adaptação que requer investimentos. Sendo assim, há tendência de se acentuar a seleção. Estado, economia e política aqui se entrelaçam, atendendo interesses de todos os

¹³⁷ Na rotatividade empresarial, referente a 2002 em nível nacional, no CEMPRE do IBGE, pode ser observado, enquanto “Transporte rodoviário de cargas, em geral”, que enquanto “nascimentos” de empresas, a quantidade foi de 14.294, e, “mortes” e/ou fechamento de empresas, a quantidade de 8.025. E, enquanto “Pessoal ocupado”, respectivamente, 33.479 e 15.440 (IBGE, 2004b, p. 41).

empreendimentos ou pelo menos de certos segmentos empresariais e suas associações sindicais.

A década de 1990 no Brasil, quanto ao TRC, manifesta a modificação nas forças produtivas. Sofisticação e modernização, novas tecnologias e métodos de gestão das atividades empresariais e de organização do trabalho, todos elementos integrantes do que se reconhece como uma reestruturação produtiva. Essa sofisticação nas atividades de produção, no caso a produção industrial dos serviços de transportes, pode ser compreendida como uma reorganização na divisão do trabalho. Na relação entre empresas, se acentuou uma divisão, na qual muitos empreendimentos se mantiveram apenas com o deslocamento de cargas, podendo ser chamados de tradicionais. Diante destes, se desenvolveram os operadores logísticos, que, além de transportar, atuam em outros ramos da economia, como a armazenagem, mantendo centros de distribuição e inserindo um controle de operações de comando e de planejamento. Estas empresas, as mais sofisticadas, as operadoras logísticas e muitas empresas transportadoras, mesmo que se mantendo apenas com os deslocamentos de cargas, se modernizaram, em muitas situações atuando com a terceirização, com agregados e/ou a subcontratação de outras empresas de transporte, ETC, TAC ou CTC. Os operadores logísticos e essas transportadoras são empresas com maior capital.

Segundo o Departamento de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos (DECOPE) da NTC & Logística:

No início da década de 1990, as empresas de grande porte, em especial as corporações multinacionais, se propuseram a instalar ou servir-se de uma rede de postos de abastecimento para a distribuição de seus produtos, com a certeza de que é possível reduzir custos e melhorar a eficiência operacional (DECOPE, 2017, p. 70).

A eficiência, a redução de custos, a otimização de pedidos, o rastreamento e o controle dos tempos das operações em tempo real são alguns elementos marcantes, situados junto às capacidades proporcionadas pelas inovações tecnológicas, influentes nas atividades de estocagem, nos deslocamentos com os usos dos caminhões e nas entregas aos destinatários finais. Segundo o DECOPE:

Por razões de disputa de mercado, o operador logístico e as empresas de transportes não trabalham em parceria, mesmo porque o cliente conquistado pela transportadora passa a fazer parte da carteira de clientes do operador logístico. Propostas de um 'pacote' de serviços e a concorrência na

negociação do frete também são fatores colidentes que impediram o trabalho em parceria (DECOPE, 2017, p. 72).

Manifesta-se aí uma interposição, uma maior divisão do trabalho, pois, empresas diferentes atuam no mesmo mercado, fragmentando mais o processo de realização do valor. Nesta situação, algumas empresas possuem amplitude maior na atividade econômica, produzindo, inclusive, a subordinação na forma de subcontratações de outras empresas de transporte. Nas palavras do DECOPE: “a empresa de transportes subcontratada pelo operador logístico foi simplesmente anexada ao processo mercadológico”, e:

O aparecimento de CDs e CDAs despertou nas transportadoras de cargas enorme preocupação, porque perderam o contato direto com os seus clientes, que são os usuários de transportes. A negociação do frete passou a ser feita entre o operador logístico e a transportadora. A partir daí, competia ao operador logístico abrir concorrência para a contratação de transportadores de cargas.

A estrutura dos centros de distribuição, formada pela operacionalização e administração, ganhou, a partir de então, completo domínio sobre a negociação. Cabe à empresa de transporte somente a responsabilidade pelos serviços de transferência de cargas, do embarcador ao CD, ou pelas entregas de mercadorias do CD até os clientes compradores sediados na região.

Este novo cenário acenava para um provável achatamento do preço do frete. O temor das transportadoras era real. Com o surgimento do operador logístico, as empresas de transporte, ainda que estruturadas, poderiam ser niveladas e comparadas a transportadores autônomos, ou consideradas apenas como frotistas. De protagonistas no setor de distribuição, as empresas do TRC passariam a meras coadjuvantes no processo logístico (DECOPE, 2017, p. 72)¹³⁸.

No TRC, a principal receita monetária empresarial se dá no mercado de cargas/fretes com o trabalho dos trabalhadores motoristas, se realizando com a obtenção do pagamento dos fretes. As disparidades regionais, seja em maior ou menor presença industrial fabril, nas especializações da produção de determinados produtos tão marcantes na estrutural monocultura agrícola, na sazonalidade influenciadora na oferta de cargas, nas demandas de exportação e importação e nas variações no consumo da população, são elementos da formação histórica do TRC. Com isto, milhares de empresas concorrem na obtenção dos fretes. Todas essas condições se acirram ainda mais, devido à nova relação e divisão empresarial que se manifesta com os operadores logísticos. A subordinação das empresas de transporte tem de ser considerada como elemento a mais no rebaixamento dos preços dos fretes

¹³⁸ Centros de Distribuição: CD; Centros de Distribuição Avançada: CDA.

negociados no mercado, pois, passa a haver uma intermediação, uma divisão a mais ou uma relação a mais entre empresas para a realização do valor. Inclusive, essa subordinação produz a perda de autonomia das empresas subcontratadas. O DECOPE, justifica a seleção de mercado como algo intrínseco da concorrência:

É fácil, então, compreender porque poucas empresas do TRC aventuraram-se a se transformar em operador logístico. Algumas desistiram quando perceberam que era necessário investir alto em tecnologia e preparação de pessoal especializado. Posteriormente, verificou-se que os preços aviltados que os clientes estavam dispostos a pagar não compensavam os custos com instalações, operação e manutenção de equipamentos sofisticados empregados pelos operadores logísticos (DECOPE, 2017, p. 73).

Esta constatação reforça a perspectiva da maior concentração/centralização, manifestada nos operadores logísticos ou nas ETCs de maior porte, detentoras de maior e mais qualificada oferta de caminhões. Estes empreendimentos dispõem de capacidades favoráveis para negociar os preços dos fretes e reterem reservas de mercado, mediante contratos que dominam parcelas das cargas. As capacidades de investimentos, o porte empresarial e as exigências de especializações são elementos tendentes a seleção e/ou a exclusão da concorrência não apta a essa sofisticação, conduzindo, inclusive, a formas de monopólio.

José Luiz Pereira, numa definição liberal sobre o mercado, afirma que:

Reza a Teoria Econômica que mercado é um conjunto de pontos de contatos voluntários entre vendedores e potenciais compradores de um bem ou serviço, que mediante condições contratuais de compra e venda concretizam os negócios (PEREIRA, 2010, p. 109).

Empreendedores e seus motoristas empregados, seus contatos são os primeiros compradores da força de trabalho e os segundos vendedores da força de trabalho, estabelecendo aí a relação mercantil. Aspecto mercantil, também se estabelece nos contratos que se expressam nos preços dos fretes das cargas transportadas, no contato entre empresas situadas em diferentes posições na divisão do trabalho, uma relação que se dá entre empresas. A defesa liberal se apresenta na seguinte passagem:

A definição de mercado é caracterizada pela ideia de espaço econômico, e não está circunscrita a uma região determinada, e mais ainda, está dividida em estruturas.

Essas estruturas são modelos de como os mercados estão organizados. Cada estrutura de mercado baseia-se em hipóteses e características

observadas da interação da oferta e da demanda. Uma das principais estruturas de mercado é o da concorrência perfeita.

Num mercado de concorrência perfeita, o número de agentes compradores e vendedores é de tal ordem que nenhum deles possui condições para influenciar o mercado. A expressão de cada um é insignificante. Suas decisões, quaisquer que sejam, em nada interferem no mercado (PEREIRA, 2010, p. 109).

No TRC se aplica o que Pereira menciona não haver uma “região determinada”, pois, o processo de trabalho se desenvolve em diferentes lugares, não sendo restrito ao âmbito interno das empresas e o local de trabalho, em sua essência, são os caminhões em movimento, no entanto, pode haver determinação, quando as rotas de viagens se repetem numa rotina de trabalho. O “espaço econômico” se dá nas relações entre empresas e no contratual das condições e relações de trabalho dos motoristas, às vezes contratos de trabalho mais determinados e outras vezes mais autônomos em relação as jornadas. Esse “espaço” é político, pois, são interesses divergentes que determinam os preços dos fretes, externo às empresas, e os preços dos salários, internos às empresas. Pereira, situando o Brasil, afirma:

O serviço de transporte rodoviário de cargas é uma atividade inserida numa estrutura mercadológica de concorrência perfeita. Segundo o IBGE, existem aproximadamente 60 mil empresas de transporte, mais de 500 mil autônomos, sem contar as empresas de carga própria, e uma infinidade de compradores de frete. Em virtude disso, pode-se afirmar que, quem determina os preços é o mercado (PEREIRA, 2010, p. 109).

O TRC Brasileiro, segundo Pereira, é exemplar do que nas economias de mercado se designa como a “concorrência perfeita”. Pereira cita o IBGE, porém, não indica em qual estudo e/ou obra se baseou, contrastando com as quantificações da PAS e do CEMPRE indicadas no capítulo anterior. Porém, independentemente desse contraste, é comum perceber que são milhares de empreendimentos que têm atuado ao longo dos anos no TRC Brasileiro e que são concorrentes das cargas/fretes, constituindo-se no que a bibliografia tem registrado como um mercado de “alta concorrência” (MICHELON, 2013, p. 13), um “mercado altamente competitivo” (GIÚDICE, 2011, p. 124) ou “atividade extremamente pulverizada” (SANTOS, 2007, p. 39). Isto é o que tem sido o TRC Brasileiro, no qual os mercados do TRC, pelos modelos dos caminhões, tipos de cargas, rotas de viagens e formação empresarial com suas especializações, tornam o TRC não homogêneo. Nessas condições do desenvolvimento histórico têm se determinado os preços dos fretes, e isto é, então, elemento estrutural da “concorrência perfeita”.

Pereira, complementando seu ideal pensamento:

A concorrência é uma forma de organização de mercado, que permite determinar os preços e as quantidades de equilíbrio. Em se tratando de frete, esse preço de equilíbrio não se traduz necessariamente, em garantia de uma justa margem de lucro ou mesmo a rentabilidade do negócio de transporte. Há pelo menos vinte anos os preços de mercado, do transporte rodoviário de cargas estão desalinhados com os custos operacionais das empresas. Exemplos disso são o envelhecimento da frota, dificuldade de modernização das estruturas e para realizar investimentos em infraestrutura e tecnologia, além da falta de treinamento da mão-de-obra. Além de estar inserido num mercado ferozmente competitivo, a empresa de transporte ainda tem como agravante uma estrutura de fornecedores de insumos de produção altamente oligopolizado. Um mercado com tais características exige das transportadoras a busca incessante por eficiência na administração dos seus recursos, se quiser maximizar sua margem de lucro, ou até mesmo, ter lucro (PEREIRA, 2010, p. 109).

Esta é a “concorrência perfeita”, ou, pelo menos, condições determinantes que a integram ao longo dos anos. Essa “concorrência perfeita” se desenvolveu em cerca de vinte anos de crise, ou seja, desde os anos 1990 pelo menos, sendo nela que tem de ser encontrado o *desalinhamento*, pois, se a concorrência foi perfeita, surgem indagações, porque a permanência da crise manifestada em baixa lucratividade, porque a frota de caminhões se tornou em média envelhecida ou porque as empresas não se modernizaram. Um mercado “ferozmente competitivo” é o resultado da livre atuação das forças de mercado, com situação “agravante”, como conotação negativa para a estrutura econômica oligopolizada originada nessa econômica de mercado. O mercado produziu muito mais uma concorrência perfeitamente deformada, uma anarquia da produção.

Pereira usa a palavra “ferozmente” que deriva de “feroz” e se define como “índole ou natureza de fera”, “selvagem”, “bravio”, “perverso”, “desumano”, “cruel”, “violento”, “ameaçador” ou “terrível” (FERREIRA, 1986, p. 770). Porém, foi o mercado do empresariado capitalista, enquanto agentes econômicos, que reproduziu este processo. Nesse contexto, a defesa por décadas realizada pela NTC & Logística para a regulamentação do TRC, ou seja, regras para atuar, sendo a Lei n. 11.442/2007 importante exemplar resultante dessa defesa, possui a regulação do mercado como essência. Por tudo isso, parece que o livre mercado não foi favorável, pelo menos a segmentos do empresariado e ao empresariado representado na NTC & Logística que defendeu e conquistou uma liberdade restrita.

Pequenos empreendedores, TACs ou ETCs, concorrentes de empresas que dispõem de centenas de caminhões, algumas, inclusive, dispendo de milhares de caminhões, isto é, também expressam a “concorrência perfeita” no TRC Brasileiro. Pensando a classe capitalista, através de frações, sendo o empresariado do TRC uma destas frações, não se enquadra numa classificação homogênea. Em situações corriqueiras do mercado há diferenças entre as empresas e os interesses deste empresariado, pois o poder de negociação na obtenção dos fretes é diferenciado entre pequenas e grandes empresas, assim como as capacidades de negociar contratos de transporte se determina, também, nas capacidades operacionais de oferta dos serviços através dos usos dos caminhões. Assim, nas relações de contratação das empresas de transporte, as empresas embarcadoras interessadas nos transportes e que dispõem de grandes quantidades de carga não mantêm negociação em igual condição com as empresas que possuem centenas de caminhões e com as pequenas empresas. O porte empresarial condiciona as capacidades de oferta de transporte e a disparidade no porte empresarial condiciona o desempenho no mercado de cargas/fretes. A “concorrência perfeita” é ao mesmo tempo a crise no TRC. Recorrente nos anuários publicados nas duas primeiras décadas do século XXI pela NTC & Logística é a manifestação de uma crise no TRC, sendo assim, se indaga, crise para quem, para pequenas, médias ou grandes empresas, para todos os empreendimentos atuante no TRC, estes são alguns pressupostos contidos no subtítulo a seguir.

3.2 O TRC: CONJUNTURA E ESTRUTURA E A CRISE

É notório que há muitas décadas o País é dependente do TRC. Desde os anos 1950 o maior volume da carga transportada se concentra neste modal, sendo que, nas primeiras décadas do século XXI, esta concentração se mantém pouco acima dos 60%. Uma questão que deve despertar a atenção é que mesmo com esta importância do TRC, num contexto histórico em que o modal se conserva como o predominante, não havendo transformação estrutural, a bibliografia tem manifestado um indicativo de recorrente crise do TRC.

Analisando as constatações e as opiniões registradas em diferentes publicações, se identifica uma recorrente, duradoura e/ou prolongada crise para o empresariado do TRC. Considerando, que no subtítulo anterior, em citação de Pereira (2010, p. 109), está mencionado, projetando de 2010 para os anos anteriores essa

recorrente crise, manifestada na questão dos preços dos custos operacionais: “Há pelo menos vinte anos os preços de mercado, do transporte rodoviário de cargas estão desalinhados com os custos operacionais das empresas”. Seguem alguns estratos dessa recorrência.

Uma opinião, manifestando momento conjuntural de 2016, no registro da entrevista realizada por Katia Rocha, reproduzindo as palavras do então presidente da NTC & Logística: “Estamos em um período de grande dificuldade e, com isso, repassar preços e recompor os custos está sendo uma tarefa árdua para o transportador” (ROCHA, 2016, p. 10).

Ao se avaliar 2016, considerando a conjuntura brasileira, uma crise de ordem política e econômica ocorria pelo menos a alguns anos. A CNT, em um estudo diagnóstico da economia e os impactos no TRC, constatou que, enquanto “estoque e variação de empregos do setor de transporte e logística”, no Brasil, de 2015 para 2016, mencionando apenas os “empregos formais”, houve redução dos “postos formais de trabalho” num índice de 4,6% no TRC (CNT, 2017a, p. 13). Deve-se ponderar os aspectos gerais que envolvem o TRC, pois, enquanto empregados, ele compreende outros profissionais além dos caminhoneiros. No entanto, manifesta-se aí aspecto da crise devido à retração das atividades econômicas no País, impactando no TRC. Nessas informações da CNT, se conjectura a dialética da economia: o TRC não produz demanda respondendo as necessidades de transportes originadas da produção e da distribuição e a diminuição da circulação, através do TRC, traz impactos na produção:

Com a queda da demanda pelos serviços de transporte, houve uma menor necessidade de aquisição de insumos. Consequentemente, os mercados de autopeças, combustíveis e de pneus foram impactados negativamente, levando a uma queda na produção. (...)

Esse fato, contudo, é condizente com o cenário macroeconômico do país, uma vez que, diante de um baixo nível de atividade, os transportadores optam por aumentar seus gastos com manutenção ao invés de adquirirem novos veículos. Destaca-se que a menor queda do faturamento, em relação à da produção, indica aumento do preço praticado. Isso resultou em um aumento do custo operacional para o transportador que, mesmo em crise, precisa manter a manutenção adequada da sua frota (CNT, 2017a, p. 15-16).

Esta constatação tem validade não somente para meados da década de 2010, tem validade para qualquer momento da economia do País. Porém, levando em consideração as devidas peculiaridades conjunturais e estruturais nas diferentes épocas do desenvolvimento do País, o TRC responde a demanda da produção em

geral da economia, no entanto, é gerador de uma demanda fabril e em diversos serviços que lhe garantam o funcionamento operacional.

Em edição de 2014 do *Anuário* da NTC & Logística, Pereira manifesta que:

Na atual conjuntura, em que os fretes estão extremamente defasados, principalmente pelo desaquecimento do mercado, pelo aumento dos custos operacionais e pela obrigatoriedade do cumprimento da Lei 12.619, falar em descontos no frete é quase uma cartada de suicídio financeiro para as empresas de transporte (PEREIRA, 2014, p. 88).

O autor constata o momento de intensificação da crise no País, através do maior desaquecimento do mercado. Indica que a edição da Lei de 12.619/2012 seria, também, um aumento de custos para o empresariado, devido à regulamentação do tempo de trabalho dos motoristas e a remuneração pelas horas trabalho seguindo preceitos da CLT. Todas essas condições, partindo de afirmação de que os preços dos fretes se mantinham rebaixados.

No mesmo *Anuário*, Neuto Gonçalves dos Reis elenca, reproduzindo informações da CNT, que o “principal problema do setor”, ou seja, do TRC, naquele momento, era a “escassez de mão-de-obra”, complementando com a menção a “falta de experiência dos candidatos” ao exercício profissional, o “alto custo da mão-de-obra” como constituinte de uma “barreira à contratação”, a falta de “recursos de treinamento” e os “elevados encargos sociais”. Reis, mencionando pesquisa de 2013 da NTC & Logística, registra que o “principal problema” para o “crescimento” das empresas foi manifestado na “falta de mão-de-obra”, junto a problemas como o das “deficiências de infraestrutura”, o “acesso ao capital”, a “falta de veículos e equipamentos” e a “piora do mercado” (REIS, 2014b, p. 108-109).

Observar que, a crise, a defasagem dos preços dos fretes, para Pereira (2014, p. 88) se dá a partir de três elementos centrais, enquanto, em Reis, há um condicionante central para crise. Para Reis, o principal problema está associado à questão da força de trabalho, seja pela escassez ou falta de qualificação, não sendo condicionante associado às questões econômicas e políticas do País daquele momento. Escassez de força de trabalho pode até ser elemento que contribuiria para elevar os preços salariais e, conseqüentemente, diminuir a lucratividade, porém, entre os dois autores, os determinantes de origem da crise são diferenciados.

Em 2008, no *Anuário* da NTC & Logística, Yara Reimberg, reproduzindo trechos da entrevista com o presidente do Sindicato, registra a opinião do dirigente sindical

sobre o momento conjuntural do TRC. Algumas questões, nas palavras de Flávio Benatti se destacam:

Nós temos feito pesquisas dentro dos diversos segmentos de transporte rodoviário de cargas. Por exemplo, saber de quem trabalha com carga fracionada qual é a tarifa de frete que essas empresas vêm cobrando. Pegamos esses dados e fazemos um comparativo com custos deste transporte e chegamos a conclusões lamentáveis. O setor opera com percentuais abaixo do custo, tanto na carga fracionada, como na de contêineres ou lotações. (...)

Isso está dizimando o setor. Operar com tarifa abaixo do custo explica porque o setor é autofágico. A média de idade da frota é de 18, 20 anos. O setor vai se comendo. (...) Prejudica investimentos em tecnologia, qualificação da mão-de-obra (...). Na realidade, não quebra, mas deixa de fazer investimentos que seriam essenciais para o negócio (REIMBERG, 2008, p. 11-12).

Em relação a estas afirmações, tem que ser levado em consideração que, naqueles anos que antecedem a data de publicação do *Anuário*, o País registrava índices de crescimento da economia. Ainda, deve ser problematizada a “idade” média da frota referida, pois Benatti afirma, em sentido geral, não discriminando as ETCs dos TACs ou das CTCs.

Considerando a disponibilidade de dados, em relação ao ano de 2011, sem discriminar os modelos de caminhões, apenas levando em conta a totalidade dos registros, nas ETCs, a idade média da frota estava em 8,5 anos, enquanto nos TACs em 18,9 anos (ANTT, 2011). Em dezembro de 2019¹³⁹, nas ETCs, era 8,7 anos e nos TACs 16,9 anos, enquanto nas CTCs, em 2011 e dezembro de 2019, respectivamente, 14,3 e 9,9 anos. Quanto a média geral dos tipos de empreendimentos, segundo o RNTRC, se tem, em 2011, 13,9 anos, enquanto em dezembro de 2019, a idade média dos veículos estava em 11,8 anos. Pode-se apreciar que, entre pequenas e grandes ETCs, supõe-se que a idade média da frota mais envelhecida tenha pertencimento as primeiras, sendo que, quanto maior o porte das empresas, menor é a idade média dos caminhões. Dessa forma, verificar crise pela idade da frota não pode ser argumento generalizante para o conjunto dos empreendimentos do TRC.

Outra fonte documental, publicação de 2001, se refere especificamente ao TRC. Carmen Lígia Torres, que amparou sua narrativa em entrevista com o vice-presidente da, na época, NTC, opina sobre aspectos conjunturais:

¹³⁹ ANTT (2019b).

A desaceleração da demanda por movimentação de mercadorias, devido à retração econômica, atingiu o setor não apenas com a redução da receita bruta. A crescente deterioração da dinâmica de mercado para o setor, decorrente da multiplicação irreal da oferta de transportes, agravou a situação adversa em 2001 (TORRES, 2001, p. 11).

Avaliando a existência de uma “retração econômica” do Brasil, se tem a perspectiva que avança por, genericamente, toda a década de 1990. A afirmação sobre uma “multiplicação irreal da oferta de transportes” é algo que avança para décadas anteriores, pois, a bibliografia registra esta constatação, inclusive, excesso de oferta de caminhões é elemento que se mantém ao longo das duas primeiras décadas do século XXI. Pelo informado por Torres, o livre mercado, produtor da intensa concorrência, é que justifica a crise: “O atual vice-presidente da NTC explica que a falta de marcos regulatórios claros para a atividade está gerando, ao longo de anos, um aumento ilusório da oferta de serviços, o que faz com que o frete seja subvalorizado” (TORRES, 2001, p. 11).

A Lei n. 11.442/2007 atendeu aos anseios da NTC & Logística, pois, estipulou um marco regulatório para o TRC no País. Porém, passados os anos pós-2007, o conteúdo da crítica acima, enquanto problemática recorrente, estritamente em relação à questão da oferta e demanda por transporte, no âmbito de produtos a serem transportados, bem como na disponibilidade de caminhões, permanece com um desequilíbrio, haja vista que é a própria bibliografia que afirma que essa condição também tem forçado o rebaixamento dos preços dos fretes.

No periódico *Brasil Transportes*, editado pela NTC, em edições do ano de 1992, recorre-se à constatação de estar em crise o TRC. Em edição de janeiro/fevereiro, no artigo de autoria de Roberto Queiroz, há a exposição sobre o fechamento de empresas, mais especificamente as filiais, que ocorria como forma de eliminar custos e na busca de evitar maiores prejuízos. Para fazer frente a isto, as empresas racionalizavam operações e buscavam melhor eficiência, inclusive praticando a “utilização de terceiros” nas operações. Essas questões conjunturais, num contexto econômico do País que foi avaliado como de “recessão”, manifesta para o TRC a diminuição do volume de cargas a serem transportadas (QUEIROZ, 1992, p. 14-17).

Em edição de junho de 1992 do mesmo periódico, em artigo de Kátia Siqueira (1992, p. 16-20), a crise no TRC está na dificuldade de renovação da frota, devido, além das baixas capacidades de investimentos, também pela falta de financiamentos viáveis, proporcionando que as operações ocorressem com caminhões envelhecidos,

o que, entre outras questões, produzia a elevação nos custos operacionais e a determinação da diminuição da demanda pela fabricação e venda de caminhões. Segundo o periódico, havendo a retomada de crescimento da economia, produziria, de imediato, a falta de oferta de caminhões novos para as necessidades do transporte.

Em setembro de 1991, o empresariado ligado a NTC, reunido em Natal no Rio Grande do Norte, no seu XII Congresso Nacional dos Empresários do Transporte Rodoviário de Cargas, fez publicar sua “Carta de Natal”, criticando, em suas linhas gerais, a “política econômica” do governo presidencial brasileiro. O periódico *Brasil Transportes* reproduziu trechos dessa “Carta”, mais uma vez se manifestando a crise vivenciada pelo TRC. A “Carta” constata a crise econômica do País, especificamente quanto ao TRC, manifestando os problemas enfrentados, afirmando que o setor se viu “obrigado a desempregar centenas de milhares de pessoas nos últimos anos”, que operava com uma frota de caminhão envelhecida e em rodovias precárias devido à “falta de conservação adequada”¹⁴⁰, além de que consumia “óleo diesel cada vez menos confiável, em razão da instabilidade da sua composição química”, que vivenciava seus “custos agravarem-se exponencialmente e o seu faturamento encolher-se cada vez mais, pela retração da demanda e pelo consequente aviltamento dos fretes”, “que sempre acreditou nas leis de mercado e praticou a livre competição, embora ainda esteja cercado por grandes oligopólios entre seus principais fornecedores e usuários, e até entre seus concorrentes de outras modalidades de transporte”. Esses empresários ainda se reconheciam como “exaustos e descapitalizados pelos efeitos ruinosos de mais de 10 anos de retração da atividade econômica” (*BRASIL TRANSPORTES*, n. 297, 1991, p. 24). Mais de dez anos se faz menção, sendo assim, constatação de que o Brasil se mantinha em crise econômica durante a década de 1980. Por isto, o TRC deve ser pensado neste contexto.

Em relação aos anos 1985-1986, a recorrência de problemática assemelha-se, segundo a narrativa do periódico *Brasil Transportes*, porém, em momento conjuntural específico daquela década no País. A reportagem, reproduzindo opiniões do presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, assim expõe a situação:

¹⁴⁰ A CNT, pelo menos nas duas primeiras décadas do século XXI, tem mantido periodicamente a publicação de estudos que registram as condições de tráfego das rodovias do País, sendo esta questão identificada como um dos grandes problemas para a melhor eficiência e como produtora do aumento de custos operacionais do TRC.

Em 1985 começou a recuperação da economia. A partir de maio houve, para o setor de transportes, uma demanda maior que a oferta. E os transportadores, com sua frota envelhecida em função da crise dos últimos três anos, começaram a procurar caminhões que não encontraram. Mas até junho de 1986, a situação se equilibra e essa demanda deve declinar. (...) Agora, essa demanda maior que a oferta, coisa inédita no setor, pegou muitos empresários transportadores despreparados. Isso porque o TRC sempre enfrentou situações exatamente contrárias, ou seja, sempre ofertou transporte mais do que a necessidade do mercado, o que estabeleceu uma competição de tarifas que aviltava ainda mais o sistema. Quando a recuperação veio e pegou empresários de surpresa, houve falta de caminhões (PUGA Jr.; ESTEVAM; ALONSO, 1985, p. 12).

Aí há um limite estrutural: a falta de oferta de caminhões pelas fabricantes, num momento de expansão da atividade econômica e, ao mesmo tempo, a identificação de limite do próprio empresariado em não conseguir ofertar transporte, lembrando que o TRC se desenvolvia sem maior intervenção do Estado. Ainda, há duas vezes a menção de que *sempre* houve um desequilíbrio na atividade econômica, nas relações de mercado enquanto oferta e demanda. Está contida a perspectiva conjuntural e a alta inflação, a qual proporcionava a deterioração dos preços dos fretes em relação à elevação dos preços dos custos operacionais, produzindo a situação de “muitas empresas fecharam suas portas” (PUGA Jr.; ESTEVAM; ALONSO, 1985, p. 12).

O DNER (1976, p. 282), em sua *sinopse*, registra síntese das condições estruturais do TRC Brasileiro daquela década. No que tange a inserção econômica das atividades deste modal, registra peculiaridade frente aos demais modais, alegando que, “durante muito tempo, prevaleceu a tese do ‘laissez-faire’, a qual coincidia com o pioneirismo inerente a um país em desenvolvimento”. Ou seja, o TRC se estruturou como um ícone do mercado no País e sem maiores normatizações enquanto atuação dos diferentes tipos de empreendimentos, seja quanto aos transportes em si, bem como em relação ao trabalho dos motoristas. O DNER identificou “problemas” que, segundo sua atribuição, afetavam a “estrutura do sistema nacional de transporte rodoviário de cargas”. Alguns destes problemas estavam na

concorrência intramodal ruinosa, entre empresas, transportadores de cargas própria e carreteiros, em detrimento quase sempre dos artesãos do transporte, em decorrência das flutuações da oferta e demanda de transporte e cargas, da indisciplina tarifária e da facilidade de acesso à atividade por parte de empresas despreparadas ou, mesmo, aventureiras; (...) desorganização a nível macro-operacional, decorrente do regime de livre exploração, propiciando excessos e carências de ofertas, desperdícios e baixa produtividade operacional; (...) prejuízos e benefícios imprevistos, sazonais e alternados para os usuários do sistema de transporte rodoviário de cargas, conforme a situação do mercado de transporte; (...) interveniência

prejudicial de intermediários e atravessadores no sistema (DNER, 1976, p. 284).

Constata-se aí, em linhas gerais, que os “artesãos” como empresas rudimentares e de pequeno porte sem maior sofisticação nos serviços prestados que se posicionavam em situação desfavorável e de subordinação diante de empresas mais estruturadas, inclusive, por serem transportadores por conta própria em sua essência, cada um exercia certa autonomia em relação as quantidades e qualidades dos trabalhos realizados. Por isso, o aspecto artesanal. O TRC consta como dependente das condições econômicas do País, subordinado a oferta de cargas/fretes, sendo que, as próprias empresas de transporte, situam-se numa acirrada concorrência mercantil na disputa por cargas. Essas questões, numa atividade sem maiores restrições para atuar, influem na própria qualidade dos serviços prestados, bem como manifestam, por vezes, uma baixa produtividade dos serviços.

Essas foram algumas das constatações do DNER naquela década de 1970. Assim, pelo que foi anteriormente citado, a partir de outras fontes documentais, regredindo da década de 2010 até a de 1980, há muitas coincidências e problemas gerados da crise no TRC. Pelas narrativas dessas diferentes fontes, mesmo que sejam resultado de uma coleta parcial sobre a temática, supõem-se serem problemas estruturais do TRC. Essa regressão cronológica, tendo por base estratos de algumas fontes, ressalta que a narrativa de crise é algo recorrente. O que se tenta demonstrar é que passam as décadas e a narrativa de crise se mantém, mesmo que a economia do País, através das décadas, tenha se desenvolvido ora positivamente, ora negativamente. Ou seja, a afirmativa da crise no TRC deveria ser mais bem fundamentada, situando em quais empresas ou quais segmentos do TRC ela acontece, sem generalizar o TRC.

O periódico *Brasil Transportes*, em uma de suas análises conjunturais, levanta algum indício a mais para ser problematizar a crise no TRC. Em edição de novembro de 1991, em artigo de Jorge Salles (1991, p. 16-20), de forma genérica, consta que, junto ao contexto econômico de “recessão” do País, os

problemas enfrentados pelos empresários dos transportes rodoviários de carga não estão restritos apenas à desordem produtiva. Se a queda nas vendas é reflexo da falta de mercadorias a movimentar. A baixíssima rentabilidade reflete isso e mais os novos tempos do livre mercado. Na busca de serviço, o leilão das tarifas de frete aumenta a olhos vistos. É preciso colocar nessas contas o peso de veículos rodando por estradas em

verdadeira petição de miséria e o conseqüente aumento nos custos de manutenção que isso acarreta (SALLES, 1991, p. 16-18).

Justifica aí, em linhas gerais, a queda nas receitas e o rebaixamento da lucratividade, inclusive, a ocorrência de prejuízos. Porém, em mesma reportagem, menciona empresas que, naquela conjuntura, não operavam com prejuízos, mesmo tendo diminuição na lucratividade, estando, naquele contexto, se reestruturando. O comum nestas empresas lucrativas era serem empresas de maior porte.

A reportagem cita a “Tegon Valenti”, que, tendo por base 1990, estava postada em “26º lugar no ‘ranking’ das maiores empresas” do TRC. Questão assemelhada com a “Rodoviário Liderbrás”, empresa especializada no transporte de combustíveis que em 1987 havia sido escolhida como a “melhor do ano do setor de transporte” e em 1990 operava com “500 caminhões”. Também exemplifica com a “TNT Brasil”, “escolhida a empresa do ano de 1991 pela revista *Exame*” e que “também figurou colocada no primeiro lugar do ‘ranking’ da revista *Transporte Moderno*”, a qual operava naquele ano com “rentabilidade de 21%”. Ainda, há o “Rodoviário Goyaz”, operando com lucratividade em 1990 e 1991, inclusive, em 1991, investindo na “renovação de 10% de sua frota de 95 caminhões, além de modernizar o sistema de informática e as instalações físicas” (SALLES, 1991, p. 18-20).

Essas constatações, citando quatro empresas, supõem terem validade para cada época, ou seja, a crise não é mensurada na mesma medida para todas as empresas atuantes no TRC. Empresas perdem e outras ganham e isto é a economia concorrencial do modo de produção capitalista. Se não for assim, porque estaria ocorrendo o crescimento de grandes empresas que concentram caminhões e, conseqüentemente, caminhoneiros empregados, e serem estas empresas que passam a ter, em média, a frota de caminhões mais nova, produtiva e moderna.

Bertolazzi (1998, p. 54-55; 65), em seu estudo da trajetória profissional de dois de seus entrevistados, realiza constatação que, para os caminhoneiros autônomos, até a década de 1980, havia uma lucratividade maior, se comparada com a década de 1990. Outros dois profissionais entrevistados manifestaram, agregando as ETCs, que, até a década de 1980, havia uma lucratividade maior (BERTOLAZZI, 1998, p. 74-76; 86). Todos os entrevistados coincidem em constatar que, genericamente, dos anos 1970 até os anos 1990 aumentaram os custos e relativamente diminuíram os preços dos fretes, diretamente relacionado a um aumento da concorrência.

Rosa (2006, p. 10-11) mantém esta perspectiva, considerando que, desde a década de 1980, cresceu a presença de empresas de maior porte no TRC, o que fez reduzir a rentabilidade dos autônomos. Assim, tendo por base as entrevistas que realizou com caminhoneiros autônomos, registra em comum, nos relatos, um entendimento que o *antes* era melhor que o *presente*, especificamente quanto ao trabalho e a lucratividade, sendo que, a década de 1980 pode ser percebida como a divisora destas duas épocas.

Nessas constatações de Bertolazzi e Rosa, identificação dos caminhoneiros autônomos como pequenas empresas, no entanto, as pequenas ETCs também devem ser situadas como pequenas empresas. Assim, se as pequenas empresas perdem ao longo do tempo, são as empresas de maior porte que passam a controlar o TRC e se estas empresas se expandiram é porque expandiram sua lucratividade.

Depois dessa compilação de informações, formula-se a conclusão de que, ao se mencionar crise no TRC, não se pode generalizar para o conjunto dos empreendimentos que atuam ao longo do tempo. Se a premissa é que o TRC tem se desenvolvido com intensa concorrência de mercado, algumas empresas são pressionadas e desbancadas e outras se expandem. Isto se comprova pelas informações do capítulo 2, a de que diminuiu proporcionalmente os autônomos e/ou os pequenos empreendimentos, mas se estes perderam espaço, empresas de maior porte ganharam espaço. Haja vista que, como se justificaria que cada vez mais as empresas de grande porte têm ganhado espaço relativo no TRC, se não tiver havido lucratividade. Se não tem sido rentável, como se explicaria que, em média, são as ETC que concentram os caminhões mais novos. É importante salientar que a bibliografia padroniza em cinco anos o tempo de depreciação dos caminhões e que, passado este tempo, a frota é renovada, pelo menos nas mais sofisticadas empresas.

3.3 O TRC E O EQUILÍBRIO DESEQUILIBRADO OU A FALÁCIA LIBERAL

Após situar o mercado ou os mercados do TRC¹⁴¹, com questionamentos acerca das atribuições de uma concorrência perfeita, como alguns autores e seu

¹⁴¹ A CNI reproduz a compreensão de “mercados” no TRC, pois, haveria uma diversidade dos agentes atuando neste ramo da economia produzindo peculiaridades nas empresas frente às exigências do transporte. Esta não homogeneidade, nos “diversos mercados”, ocorreria nos “tipos de cargas” ou nas “características das mercadorias transportadas” que possuem “demandas e ofertas diferenciadas e processos de formação de preços próprios” (CNI, 2016, p. 11-12). Acrescenta-se que, “uma firma de

pensamento liberal mencionam, e questionando algumas narrativas acerca do significado de crise, ainda se registra outra ponderação. Em alguns autores são encontradas atribuições de que o TRC atuaria num equilíbrio de mercado, ou, quando ocorreria o desequilíbrio, tenderia a voltar ao equilíbrio, ao mesmo tempo que tais atribuições corroboram a concepção da chamada concorrência perfeita.

A CNI reitera características generalizantes da formação histórica do TRC Brasileiro, ou seja, se refere às relações de mercado onde ocorre a concorrência entre os milhares de empreendimentos pelas cargas/fretes a serem transportados. Segundo a Confederação:

A concorrência tende a ser bastante intensa, com forte flutuação dos fretes, seja em decorrência de flutuações sazonais da demanda, seja em resposta a variações mais duradouras da demanda provocadas por oscilações do nível de atividade dos embarcadores ou da economia em geral. As flutuações de preço tendem a restabelecer o equilíbrio entre oferta e demanda nesse mercado (CNI, 2016, p. 24).

Pelo que foi questionado no subtítulo anterior, mencionando publicações das décadas de 1970-2010, fica explícito que “equilíbrio entre oferta e demanda” não é a regra no TRC, mas o contrário, a exceção. Sobre os preços dos fretes, a mesma bibliografia registra a reclamação de seu rebaixamento¹⁴². Segundo a CNI:

No caso brasileiro, os TACs menos eficientes – pela percepção peculiar que têm de sua estrutura de custo e por sua capacidade de sobreviver à redução de seus rendimentos mensais (...) – são capazes de conviver, embora de forma precária, com fretes declinantes e baixo volume de carga, não sendo excluídos do mercado. Como as empresas de maior porte apresentam também resiliência suficiente para enfrentar um período adverso, o desequilíbrio tende a se prolongar, com prejuízos disseminados em todo o setor, até que uma eventual recuperação da demanda venha restabelecer o equilíbrio no mercado. Restabelecido este equilíbrio, a oferta pode até se expandir, tornando mais grave a crise gerada pela próxima contração da demanda (CNI, 2016, p. 25).

transporte opera normalmente em vários mercados, definidos em termos de pares de cidades ou outras localidades, e pode abranger todo o tráfego entre esses pontos” (XAVIER, 1982, p. 02).

¹⁴² Nas paralisações do trabalho dos motoristas de caminhão/caminhoneiros, questão central das reivindicações tem sido os preços dos fretes. Rosa (2003; 2006), mencionando mobilizações ocorridas entre 1948 e 1999, confirma isto. Também, com a ressalva de se problematizar se é greve ou locaute, a listagem de paralisações em “Greves entre 1978 e 2001” e “Greve nacional de 1999” (KAPRON, 2012, p. 166-175; 175-179). Sobre a paralisação de 2018, será abordada em capítulo posterior. Ao longo do tempo foi comum o pagamento dos salários com base em uma comissão a partir dos preços dos fretes, constituindo-se como salários por peça, sendo assim, essa reivindicação alia interesses dos caminhoneiros empregados, das ETCs e dos TACs.

Estas constatações da CNI são identificadas desde pelo menos a década de 1970. Resta a indagação sobre quando houve o equilíbrio, pois a bibliografia dos dois subtítulos anteriores problematiza a possibilidade de manter resposta afirmativa. Estão, na CNI, argumentos liberais constituindo-se como modelo ideal, manifestados através de um otimismo, pois, na “intensificação da crise”, ocorre a eliminação de “empresas menos eficientes”, produzindo a “redução da oferta”, enquanto, superando a crise, há a “recuperação da demanda”. Aqui, se pondera que a ocorrência de crises é algo intrínseco ao funcionamento da economia, inclusive, estando apontada tendência de suas ocorrências, levando-se em conta que a “configuração do setor que emerge da crise tende a apresentar uma estrutura de oferta mais eficiente do que a que a antecedeu” (CNI, 2016, p. 08). Assim, há maior eficiência na estruturação produtiva somente do ponto de vista de empresas singulares, diante da sua concorrência, pois, o que vem sendo demonstrado, sobre preços, oferta e demanda, é que o desequilíbrio tem se mantido. Segundo a CNI:

Paradoxalmente, no mercado brasileiro de TRC, apesar da concorrência provocar redução acentuada dos fretes, a crise não se traduz na eliminação de empresas, uma vez que as transportadoras menos eficientes são capazes de permanecer em operação, embora de forma precária (CNI, 2016, p. 08).

A Confederação complementa que

a ineficácia dos mecanismos de mercado impede que os transportadores menos eficientes sejam eliminados do mercado, impedindo o restabelecimento do equilíbrio entre oferta e demanda e a configuração de uma oferta de serviços mais eficiente e mais capacitada a oferecer serviço de qualidade (CNI, 2016, p. 26).

Essas constatações são de longo prazo e estruturais, o mesmo princípio está em Milton Xavier, em sua dissertação na área da Administração, estudando a “eficiência” de empresas do TRC entre 1978-1981. Segundo o autor, numa situação de “recessão econômica”, circunstância do País naquele período, empresas de menor porte teriam “maior flexibilidade de adaptação a variações bruscas na demanda”, ou seja, tinham condições de permanecer no mercado, mesmo tendo prejuízos momentâneos. Sua justificativa está na compreensão de que “uma firma que opera com níveis mais baixos de custos fixos tem condições de adaptação mais rápida à uma variação na demanda do que outra com maior nível de custos fixos” (XAVIER, 1982, p. 05-06). Naquela época, a

competição foi se tornando mais intensa principalmente pela contínua entrada de novas firmas. A oferta tornou-se maior que a demanda quando a redução das taxas de crescimento econômico a partir de 1977 e a brusca desaceleração do ritmo de crescimento a partir de 1980 provocaram a redução na produção de bens. (...) Dada a instabilidade do mercado, firmas de técnicas rudimentares e baixos recursos financeiros partiram para a competição tarifária.

Este quadro levou os empresários a envidar esforços no sentido de obter uma legislação que regulamente e discipline o mercado, de maneira a, sobretudo, impor restrições à entrada de novas firmas (XAVIER, 1982, p. 11-12).

Xavier registrou pelo menos três consequências dessa situação conjuntural e que se demonstra, passadas as décadas, ser estrutural, os “índices crescentes de ociosidade da frota”, o “acirramento da competição entre firmas, via negociação do frete” e o “aumento da concorrência das empresas de carga própria” (XAVIER, 1982, p. 11). As duas primeiras são recorrentes nas décadas que se sucederam, no entanto, a terceira deveria ser melhor problematizada, indagando sobre em que medida aumentou a presença relativa das TCPs frente as ETCs, TCAs/TACs e CTCs ao longo dos anos.

A CNI ainda alega, naquele momento, meados da década de 2010, que o TRC estava em “crise”, numa conjuntura de “contração da demanda” da economia do País, permanecendo a “expansão da frota” com mais caminhões adquiridos para a realização dos transportes, expressando-se aí o “desequilíbrio entre oferta e demanda nos mercados de TRC”. Como consequência, a “ociosidade da frota”, o “acirramento da concorrência” e a baixa nos preços dos fretes. Aliando a isso, havendo a expressiva ocorrência de “transportadores” endividados, inclusive, com a tendência de “elevação de custos”, associando diretamente com a Lei n. 12.619/2012 e a Lei n. 13.103/2015 (CNI, 2016, p. 07). Para a Confederação,

a forte expansão da oferta de TRC, induzida pelos incentivos generosos concedidos à venda de veículos comerciais, possivelmente resultaria, por si só, em um significativo desequilíbrio entre oferta e demanda nos mercados de TRC. (...) este desequilíbrio foi ampliado pela forte contração da demanda de serviços de transporte de carga decorrente da crise econômica, notadamente a partir de 2014 (CNI, 2016, p. 39).

Para a CNI, as relações de mercado no TRC, deveriam ter normatizações, ou seja, intervenção do Estado, defesa não conflitante com posicionamentos da NTC & Logística. Justificativa aparente, através da normatização como mecanismo de retorno ao suposto equilíbrio, é o que se constata da citação a seguir:

Essa ineficácia dos mecanismos de mercado resulta, em boa medida, de falhas da supervisão que o poder público deveria exercer sobre a atividade de transporte e sobre a operação dos transportadores. Embora, em um mercado competitivo, não caiba uma intervenção do poder público para regular a concorrência, cumpre-lhe fazer valer a legislação vigente no país e cuidar para que sejam observados os princípios gerais das políticas de defesa da concorrência e de defesa do consumidor (CNI, 2016, p. 08).

Contraditória esta concepção, pois, o Estado não deve e, ao mesmo tempo, deve intervir. A CNI deveria ter afirmado que certas questões associadas à concorrência teriam de ser normatizadas, enquanto outras não. Esta é a leitura correta da citação acima. Percebe-se intervenção do Estado agindo para beneficiar certos interesses, no caso em questão, os interesses empresariais com o foco na concorrência entre as próprias empresas. Nessa concepção da CNI, a intervenção seria para promover a seleção de mercado, limitando e/ou retirando alguns concorrentes, ou seja, empresas que, sob certas regras, não estariam em cumprimento. Ou seja, a CNI defende a intervenção do Estado, devido a que muitos “transportadores” não cumprem o que há de “marco legal”, em questões como a “legislação trabalhista”, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a “legislação tributária” e a falta de “controle sobre o estado da frota” no aspecto das condições de funcionamento dos caminhões (CNI, 2016, p. 08).

Para certas questões, o Estado, para outras não, ou seja, um mercado regulado parcialmente. Quanto ao “tabelamento do frete”, ou seja, o estabelecimento de preços mínimos de referência no mercado de cargas, o argumento da CNI é contrário e se justifica na situação que este tabelamento infringiria o “preceito constitucional”, ou seja, iria contrapor-se ao “princípio da livre-iniciativa” (CNI, 2016, p. 47)¹⁴³.

Em outra perspectiva, na relação mercantil entre as empresas transportadoras e as contratantes/embarcadoras do transporte, mais uma vez se coloca em dúvida o equilíbrio. Segundo Giúdice, o maior poder de decisão tende para as segundas empresas:

Sabe-se (...) que o vínculo, entre o tomador dos serviços de transportes e o transportador é frágil. Raramente existe contrato formal como garantia bilateral. O cliente pode romper o compromisso a qualquer momento, especialmente quando encontra preços-frete mais competitivos. É natural

¹⁴³ Depois da paralisação envolvendo o TRC, em maio de 2018, a questão do tabelamento dos preços dos fretes voltou a ter centralidade política junto a alguns dos agentes do TRC, inclusive, a partir daquele momento, a ANTT promoveu intervenções nesta questão. Consultando o portal de Internet da ANTT, no link “Cargas”, há a “Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas” com amostras da Legislação e uma série de resoluções (ANTT, 2020a).

que, nessa hora, o tomador de serviço mude de fornecedor e abandone o seu parceiro (GIÚDICE, 2011, p. 124).

Estão aí algumas condicionantes das dificuldades para o empresariado do TRC negociar os preços dos fretes, aliando-se a isto as dificuldades em poder repassar os custos que se modificam com a inflação de preços na economia e que existem em seu processo produtivo que não se resumem ao transportar produtos nos caminhões. As empresas de transporte, por vezes, ficam dependentes do seu “cliente” tomador dos serviços, pois esta última empresa pode, mesmo diante de um frete já negociado, variar a disponibilidade e o volume das cargas, variar devido a condições sazonais, ora para menos, ora para mais, como o indicado a seguir:

O esforço da empresa de transportes para atender as exigências do cliente extrapola os limites normais de sua competência. Resta-lhe subcontratar serviços adicionais terceirizados, porém, é uma decisão que desorganiza o ritmo produtivo e acrescenta custos invisíveis. Entretanto, o frete negociado entre as partes continua inalterado apesar da notória improdutividade causada pelo cliente (GIÚDICE, 2011, p. 127).

Dessas situações, depreende-se que, na relação econômica, o poder das empresas, posicionadas em diferentes âmbitos da divisão do trabalho, é desequilibrado. Sendo assim, onde haveria o equilíbrio de mercado, pois, esse conjunto de situações não tem sido a exceção no TRC Brasileiro, mas se constitui como a regra, é indagação que se registra.

Considerando o início da década de 2010, quando o País estava em momento de “aquecimento da economia”, materializando-se numa maior demanda por transportes, Giúdice admite que na “queda de braços, vence aquele que tem maior capacidade de negociação. Neste embate, o elo frágil da cadeia é o transportador, porque lhe faltam recursos para atender ao escoamento dos estoques de mercadorias em poder do cliente” (GIÚDICE, 2011, p. 129). Porém, há de se considerar que este “transportador” não tem sido homogêneo, pequenas empresas e grandes empresas não têm negociado em igualdade de condições. Segundo Giúdice, a

demanda por transportes para o escoamento da produção cresceu em escala desproporcional à oferta de caminhões e motoristas habilitados. Para suprir esta falta, as empresas de transportes recorreram à contratação de serviços de terceiros (transportadores autônomos) pagando a eles um preço

'inflacionado' dada a carência de motoristas e equipamentos de que não dispunham momentaneamente (GIÚDICE, 2011, p. 129)¹⁴⁴.

O autor agrega questões referentes a fins da primeira década do século XXI e primeiros anos da década de 2010, momento em que, no País, houve um desequilíbrio na oferta de caminhões, envolvendo a fabricação e sua colocação no mercado, além da falta de força de trabalho, ou seja, a escassez de motoristas para serem contratados. Esta última questão é fundamental que seja pensada como relação mercantil, o mercado da força de trabalho, ou seja, contratos de compra e venda da força de trabalho, uma relação entre distintas classes sociais. Se ocorre a falta da força de trabalho, configura-se o desequilíbrio dessa economia. Para o empresariado, significou caminhões parados por falta de força de trabalho que, na prática, seria aumento relativo de custos. Assim, segundo Giúdice, o recurso utilizado foi a subcontratação para suprir demanda momentânea¹⁴⁵.

No *Anuário da NTC & Logística*, edição de 2013, a constatação de Pereira:

Nos últimos anos, os salários têm sido uma preocupação para os empresários do setor, que vem sofrendo, há algum tempo, com a escassez de mão-de-obra especializada, sobretudo de motoristas profissionais.

Estima-se que essa escassez tenha sido o fator que causou mais impacto nos constantes aumentos reais de salários nas negociações coletivas, que vêm acontecendo desde maio/06, quando o aumento real foi de 0,83%, ou seja, percentual acima da inflação. Em maio de 2012, esse aumento encontrou o seu ponto mais alto, ganho real de 2,76% acima da inflação oficial, que acumulou no período, 5,10% (IPCA/IBGE).

Cabe ressaltar que esta análise leva em consideração os reajustes de salários em função das Convenções Coletivas, uma vez que, os salários de mercado vêm sendo pressionados pela lei da oferta e demanda, o que tem elevado os preços dos salários bem acima dos percentuais conseguidos nas Convenções (PEREIRA, 2013a, p. 116).

Outra vez, manifesta-se a relação mercantil, a oferta e a demanda. Em decorrência, na contradição das classes sociais, empresários e trabalhadores, percebe-se um desequilíbrio, pois se foi problemática ao empresariado, para os

¹⁴⁴ Alguns números exemplificam esse contexto, especificamente quanto a movimentação de cargas, situação que, entre 2010-2016 no País, cresceu cerca de 14,7% o transporte de derivados de combustíveis de petróleo; 48,1% o transporte de soja, milho e farelo de soja; 44,2% o de contêineres com destino aos portos; 8,2% a carne de frango e 14,8% a carne suína. Ponderando que são acumulados gerais, pois, entre 2015 e 2016 ocorreu decréscimo (MTPA; EPL, 2017, p. 26; 33; 37; 39).

¹⁴⁵ Sobre a evolução dos salários, o Apêndice A fornece informações. Numa análise entre 1999-2019, está registrada uma correspondência entre, considerando diferentes categorias de motoristas de caminhão/caminhoneiros, os salários normativos/pisos salariais e o salário mínimo. Do Apêndice A, surge a problematização sobre se houve o aumento ou o rebaixamento dos salários dos motoristas frente ao salário mínimo, inclusive, em que medida a escassez de força de trabalho na primeira metade de década de 2010 influenciou em aumentos salariais.

motoristas os aumentos salariais foram, estritamente na questão econômica, favoráveis. Por esses indícios, são lutas e/ou os interesses sociais contraditórios que fazem desenvolver a economia e a política, ou, no linguajar popular, fazem *girar a roda da economia*. No pensamento clássico, são o *motor da História*¹⁴⁶.

Mesmo com as constatações realizadas por Giúdice, anteriormente mencionadas, manifestando um desequilíbrio, o autor afirma que numa “atividade onde o mercado opera em concorrência perfeita, o ‘leilão de fretes’ ainda é um vício disseminado no seio dos transportadores, especialmente quando há baixa na demanda de cargas num mercado recessivo” (GIÚDICE, 2011, p. 124). Este “leilão de fretes” deve ser compreendido numa situação em que os empreendedores, ao não ter capacidades de negociar e impor os seus preços, aceitam transportar em seus caminhões cargas com preços dos fretes rebaixados, gerando baixa lucratividade. Por sua vez, não tem sido incomum, ao longo do tempo no País, por exemplo, saldo positivo em cargas/fretes nas viagens de ida e prejuízos nas viagens de retorno, nestas últimas devido aos preços baixos das cargas/fretes ou devido aos caminhões trafegarem *vazios* (sem cargas).

Algo assemelhado aparece em Pereira, expondo sua concepção:

Um dos últimos redutos da concorrência perfeita, o setor de transporte rodoviário de cargas constitui um setor particularmente sensível ao processo de ajuste a uma economia estabilizada. Por isso, nenhum transportador pode se dar o luxo de ignorar a composição dos seus custos, praticando concorrência predatória, com o propósito de aumentar o ‘market share’, pois se trata de expediente que só pode aprofundar as dificuldades financeiras da empresa que lança mão desse instrumento (PEREIRA, 2013a, p. 110)¹⁴⁷.

Para os defensores da economia de mercado e da livre iniciativa, em seu modo de julgar as relações mercantis, os contratos são celebrados num contexto histórico de livre negociação podendo ser acordados ou não serem realizados. Para seus defensores, essas relações, ocorridas ao longo do tempo são um “vício”, ou seja, segundo o *Dicionário*, um “defeito grave que torna uma pessoa ou coisa inadequadas para certos fins ou funções”, ou, uma “inclinação para o mal”, um “costume de proceder mal”, um “desregramento habitual”, uma conduta “condenável”. Sendo assim, esta é a maneira de justificar os problemas surgidos, os desequilíbrios da

¹⁴⁶ Aumento salarial é problema a ser mais bem analisado, aumento em função do que, em função da inflação do País, do salário mínimo, dos preços expressos em dinheiro ou dos salários em função da mais-valia. Algumas fontes documentais para esta questão estão nos apêndices A e G.

¹⁴⁷ *Market share*: a quota e/ou a participação de mercado de determinada empresa.

própria economia de mercado. Ainda, argumentam sobre a “concorrência predatória”, onde, no *Dicionário*, “predatório” deriva de “predador” e este é “o ser que destrói outro com violência”, inclusive, “predatório” diz respeito “a roubos ou a piratas” (FERREIRA, 1986, p. 1380; 1774). Assim, seguindo o rigor das palavras, a negociação e o estabelecimento de contratos são atos destrutivos ou roubos, são indagações, que, em essência, parecem não se contrapor ao pensamento liberal. Outra vez, este pensamento defende a liberdade econômica para certos aspectos, para outros não. Assim, o defendido é uma liberdade restrita, partindo do princípio de que quem a defende, defende-a numa formação social que ignora a divisão em classes sociais que possuem interesses antagônicos.

Outra vez, o julgamento a seguir é atribuição de caráter moral, pois, se o mercado é livre, cada negociação é justa. Levando-se em conta que, muitas vezes, um frete e/ou uma viagem remunerada entre o carregamento e o descarregamento, pode não resultar em lucratividade. Assim se expressaram os autores:

o transporte rodoviário de carga tem sido um mercado bastante competitivo, sendo que o preço é um dos principais elementos, que é levado em conta, no momento do fechamento da negociação de um frete. Desse modo, muitos transportadores negociam o frete por um valor que não condiz com a realidade de suas despesas – seguramente, por não considerarem os custos pertinentes ao serviço prestado, ocasionando prejuízos, pois além de comprometerem o rendimento financeiro da empresa, causam uma concorrência desleal no ramo (HANDOW; WOHLGEMUTH, 2015, p. 115).

Se o mercado é livre, a negociação é livre e o negociado é justo, pois, é acordo entre as partes. Se a palavra “desleal” deriva de “leal”, no *Dicionário*, sendo sinônimo de “sincero, franco e honesto” e “fiel aos seus compromissos”, o “desleal” está definido como “falso, traidor, infiel” (FERREIRA, 1986, p. 1016; 566-567). Assim, seria justo os autores se referirem que o liberalismo, com a sua economia de mercado e sua liberdade, é desleal.

Para reafirmar a perspectiva que está sendo considerada, enquanto permanência, por isto estrutural do TRC Brasileiro, busca-se referência em outro autor. Paulo Fernando Fleury (s/d, p. 10), autor ligado ao Centro de Estudos em Logística (COPPEAD/Universidade Federal do Rio de Janeiro), em estudo com informações da década de 1990 e dos primeiros anos do século XXI, faz registro que contrasta com o afirmado pela CNI (2016). Segundo Fleury, quando justifica as “Razões para o Domínio do Rodoviário”, em relação ao TRC, registra condições como, o “histórico de serviço e capacidade insuficiente dos outros modais”, a “prioridade nos

investimentos governamentais”, a “falta de regulação ou desrespeito à mesma” em três questões: “normas de trabalho”, “idade ou manutenção dos veículos” e “peso máximo por eixo”, e, por último, o “excesso de oferta e preços baixos”.

Se detendo na última razão atribuída pelo autor, se tem afirmação genérica indicadora da ocorrência ao longo do tempo da disparidade entre a oferta e a demanda que ocasiona a queda nos preços dos fretes, resultante da intensa concorrência de mercado, ou o desequilíbrio de longo prazo. Fleury (s/d, p. 14), quando registra os “problemas estruturais”, entre os vários identificados, dois deles são a “fragmentação do setor com pouco poder de barganha” e o “excesso de capacidade e pouca carga de retorno”. Estes problemas são recorrentes ao longo das décadas do TRC no País, por isto, são problemas estruturais. Sendo assim, o equilíbrio preconizado pela CNI (2016) nunca existiu, reforçando a compreensão de que o liberalismo é uma teoria ideal, diferenciada da realização prática das relações sociais.

Por fim, a narrativa empresarial que atribui suposta concorrência perfeita e o equilíbrio de mercado, contraditoriamente em meio a uma atividade econômica que sempre está em crise, busca o encontro dos responsáveis por tais condições se manterem. Em geral, nos artigos que integram os anuários da NTC & Logística, anteriormente mencionados, os trabalhadores são mencionados e situados como um dos insumos que integram os custos, sendo ainda criticados pela falta de qualificação para exercerem a profissão. Maurício Júnior Sfalcin, em monografia na área das Ciências Contábeis, reproduz essa concepção, repetindo opinião de um dos seus entrevistados, um representante de empresa, situando os elementos gerais que supostamente condicionam a formação dos preços:

Segundo o gerente operacional, a formação do preço por quilômetro rodado, ocorre diante de vários fatores, entre eles destacam-se os ‘vilões do transporte’, como o diesel, manutenção, pneus e custo com motoristas, desta forma é feito o levantamento de todos os custos existentes desde a contratação do frete, até a entrega no produto aos seus clientes. Destaca-se que a verificação dos preços praticados pela concorrência também é utilizado pelos administradores do empreendimento (SFALCIN, 2013, p. 40).

Os “motoristas”, ou seja, os trabalhadores em suas jornadas de trabalho, ocultados por uma narrativa recorrente que afirma que os transportadores são os empresários proprietários de caminhões, são desprezados quando referidos como “vilões”. O *Dicionário* registra “vilão” como o “habitante de vila ou casa de campo”, mas, também, o “rústico, rude, plebeu, grosseiro” e “abjeto, desprezível, sórdido”. Os

motoristas de caminhão/caminhoneiros, realmente os trabalhadores, são registrados em certa bibliografia como algo “abjeto”, ou seja, “imundo, desprezível, vil, baixo, ignóbil” (FERREIRA, 1986, p. 09; 1777). Mais uma vez, se expressa o fundamento do pensamento liberal, eivado de preconceito.

No desenvolvimento histórico, foi o empresariado que conduziu e/ou comandou o TRC, sendo que as oscilações da economia determinaram que o TRC sofresse crises. Assim, este empresariado se eximiria de ter a única responsabilidade pelas situações conjunturais e estruturais do TRC. Diante disso, a narrativa empresarial produz um discurso identificando as questões geradoras de problemas para o TRC, os *vilões*, um destes, os trabalhadores, àqueles que trabalham o produzem o valor excedente apropriado pelo empresariado. Foram as forças do mercado capitalista que determinaram as condições e as relações de trabalho dos motoristas de caminhão/caminhoneiros, em sua formação histórica, sob o comando empresarial, sendo assim, imposições aos trabalhadores e liberdade ao empresariado, num mercado regulado, mesmo que parcialmente, atendendo o interesse do empresariado. Essas são algumas condições gerais do TRC e o seu equilíbrio desequilibrado.

Nos próximos subtítulos, a centralidade do argumento passa a estar no trabalho e este não se dissocia dos trabalhadores caminhoneiros. Parte-se de compreensão que o empresariado se apropriou do termo transportador, porém, quem transporta são os trabalhadores. A participação do trabalho, através da composição nos custos empresariais, identificando especificamente os salários, é o que está exposto a seguir.

3.4 A FORMAÇÃO DOS SALÁRIOS E OS PREÇOS DA FORÇA DE TRABALHO: 1979 – 2019

Em relação ao trabalho e a realização do valor, bem como ao trabalho necessário e o trabalho excedente, o TRC deve ser pensado em dois âmbitos: um deles, o processo global da produção capitalista; outro, como atividade em si, internamente às empresas e nas relações de produção entre empresários e trabalhadores. Os empresários capitalistas compram a força de trabalho dos caminhoneiros extraindo um trabalho excedente para se apropriar dos lucros. Os capitalistas não objetivam trocar dinheiro por igual soma de dinheiro, objetivam trocar dinheiro por dinheiro a mais. Isto é válido no TRC. No TRC, com o processo de trabalho dos caminhoneiros, as cargas depois de transportadas, no espaço e tempo

entre o carregamento dos caminhões até o descarregamento, mantêm o seu valor, mas possuem um valor a mais, adicionado com as jornadas de trabalho. O TRC e suas ETCs, igualmente a outras formas da produção capitalista, mantêm o mesmo conteúdo, ou seja, relações de produção com jornadas divididas entre o trabalho necessário e o trabalho excedente, os salários e a mais-valia.

Os caminhoneiros são vendedores da sua força de trabalho, são empregados e assalariados, por isto, proletários, e os compradores são os empresários, estando aí as duas classes sociais fundamentais do modo de produção capitalista. O empresariado compra a força de trabalho porque ela possui valor e porque possui capacidades de criar mais valor. O transporte em si, é mercadoria e as mudanças de lugar são objetos de troca, sendo que a troca mercantil também ocorre entre motoristas vendedores da força de trabalho e patrões compradores desta força produtiva.

Os empreendimentos do TRC possuem sua lucratividade formada com o deslocamento das cargas e os fretes enquanto relação monetária é questão central. Dessa condição generalizante, se torna primordial a contextualização junto aos registros institucionais no Brasil e os tipos de empreendimentos, nos quais as ETCs são forma clássica das relações de produção entre proprietários dos caminhões e trabalhadores assalariados, enquanto os TAs/TCAs/TACs expressam trabalhadores por conta própria e/ou pequenos patrões e as CTCs constituem-se como forma cooperativada de proprietários de caminhões.

Nos TACs, os preços dos fretes são determinantes na remuneração e/ou rendimentos, se definindo na quantidade e na qualidade das viagens realizadas e através dos pagamentos que resultam dessa atividade, deduzindo dos custos envolvidos na produção. Da mesma forma, os fretes e as negociações, nas relações de mercado, são primordiais às ETCs e CTCs. Sendo assim, desde as origens do TRC no Brasil, a questão dos preços dos fretes tem sido motivação de reivindicações, envolvendo interesses comuns dos diferentes empreendimentos e suas associações sindicais. Inclusive, essa reivindicação comprometeu os caminhoneiros empregados, pois, se tornou prática comum definir os preços salariais a partir de comissões baseadas nos preços dos fretes, sendo seus salários determinados com deduções de certa quantia percentual dos preços dos fretes. Esta relação de assalariamento, salários por peça, é reconhecida num linguajar popular entre os caminhoneiros como o trabalho por comissão.

Em relação ao assalariamento, há questões que podem ser identificadas no periódico *O Carreteiro*, através da seção “Posto Zero”, um canal de expressão com a publicação de cartas contendo opiniões de leitores que, exclusivamente, eram do TRC. Em uma destas cartas, a manifestação de um motorista do município de Lençóis Paulista em São Paulo em 1980, assim se expressando:

Eu peço para as autoridades verem e passarem pelas firmas, porque a gente ganha mal. Por exemplo: eu ganho Cr\$ 7.000,00 por mês, com despesas de estrada por minha conta e tudo. Além disso sou registrado somente com Cr\$ 4.500,00 (SANTOS, 1980, p. 12).

Consta a reclamação de baixos salários e o pedido de intervenção e/ou fiscalização do poder de Estado nos assuntos trabalhistas, de modo que não é pedido liberal. Ao que aparenta, mesmo sendo contrato de trabalho formal, estando indicado um piso salarial mínimo registrado em carteira de trabalho, a prática das relações de trabalho mantinha quantia salarial, supostamente média, recebida mensalmente acima do estipulado na carteira de trabalho. Há indicativo que, na prática, o motorista tinha os seus salários determinados na comissão, inclusive, indicando sobre a informalidade das relações quando menciona que as “despesas” de viagem eram por sua conta, ou seja, somas em dinheiro que recebia estavam incluídas nos pagamentos de despesas do cotidiano de trabalho, constituindo-se como deduções dos salários.

Na mesma edição do periódico, outra carta, desta vez de uma esposa de motorista de Pindamonhangaba em São Paulo:

As autoridades em geral devem olhar um pouco para os caminhoneiros que são empregados. Meu marido trabalha a 10% de comissão, sem diária de estrada e com apenas um salário mínimo de registro em carteira. Viaja de São Paulo para o Nordeste obrigando-se a desdobrar-se até 20 horas diárias de trabalho para poder viver (CARVALHO, 1980, p. 12).

Novamente, reivindica-se o Estado e não o livre mercado. Está mencionado que a integralidade dos salários se determinava nas comissões, em 10% dos preços de cada carga/frete transportada, mesmo que o registro em carteira de trabalho era de “um salário mínimo”, elemento que confirma o que está contido na carta anterior, acima mencionada. Pelas poucas informações, era contrato formal de trabalho registrado em carteira de trabalho, no entanto, direitos como diárias e horas trabalho aparentam ser questões não negociadas, inclusive, estando ausente qualquer reivindicação acerca do pagamento de horas extras, quando se menciona elemento

comum da formação histórica dos caminhoneiros empregados, as elevadas jornadas em horas trabalho. Pelo indicativo, o equivalente às jornadas de trabalho da Europa capitalista da primeira metade do século XIX, comparada com muitos caminhoneiros brasileiros da segunda metade do século XX e do século XXI.

Pelas duas citações, se percebe os salários prescritos, atribuindo formalidade aos contratos de trabalho, e os salários determinados nas comissões. Nas comissões, o problema é determinar em que medida o piso salarial/salário normativo convencionado era segurança do recebimento da quantia mínima e regular ao longo dos meses. Pois, se as quantias em dinheiro se determinavam nas comissões, os motoristas trabalhavam em constante insegurança, porque a oferta de cargas é relação empresarial, questão de insegurança para os trabalhadores, sobretudo para aqueles que permaneciam parados, por falta de carga, questão recorrente no Brasil. Esta situação, estarem parados em município de residência gera uma situação, mas outra é estarem parados em alguma localidade de outra região ou fora do País, sendo que, parados, não possuiriam recebimento dos salários. Além disso, sendo os salários determinados nas comissões, ao trafegar com os caminhões vazios, os motoristas trabalhariam sem receber.

Segue outra carta da seção “Posto Zero” de *O Carreteiro*, assim se manifestando um motorista de Cachoeira Paulista em São Paulo em 1979:

Queria uma explicação sobre certas empresas que fixam na carteira de trabalho um salário menor do que o realmente pago. O carreteiro ganha aquele salário e mais comissão de frete, mas no desconto do INPS é bruto, e quando o carreteiro é acidentado ele recebe apenas o que está assinado na carteira de trabalho. Quando falece, a esposa só recebe também o salário da carteira. Quero saber se isso está certo (PEREIRA, 1979, p. 06).

Nesta colocação, há indicativo de parcela salarial fixada em carteira de trabalho e outra parcela variável através das comissões. Pelo registro, em forma de denúncia, parece que o documentado difere da relação trabalhista, recurso utilizado por empresas para terem menores quantias pagas em questões previdenciárias e trabalhistas. Para os motoristas, representava a subtração de direitos assegurados na CLT.

Das três referências acima, percebe-se estratos que expressam variáveis das relações de trabalho recorrentes na formação histórica do TRC Brasileiro. Acerca do assalariamento, uma situação é a informação, se observado o prescrito no documentado em carteira de trabalho, outra, poderiam ser as práticas contratuais das

relações de trabalho, especificamente sobre os direitos trabalhistas e previdenciários segundo a CLT. Sendo o assalariamento baseado na comissão, expressa a dependência e a insegurança dos trabalhadores em função do mercado, das ofertas ou não de cargas, além de serem salários variáveis em seus preços, pois, são determinados nas cargas/fretes enquanto quantidade e qualidade dos transportes.

Outra variável do assalariamento diz respeito aos trabalhadores receberem salário fixo mensal, independente das cargas transportadas ou quantia de viagens realizadas num espaço de tempo. Havendo registro em carteira de trabalho, supõe-se estarem assegurados alguns direitos, bem como serem contratos de trabalho mais recorrentes nas TCPs e menos presentes, próximo à ausência, nas ETCs e nos TAs/TCAs/TACs com caminhoneiros empregados. Inclusive, não sendo incomum nestes TAs/TCAs/TACs, os caminhoneiros de emprego assalariado contribuírem para a previdência como trabalhadores autônomos, constituindo-se como peculiaridade das relações de trabalho dos caminhoneiros empregados do País¹⁴⁸.

Sobre o assalariamento e o vínculo empregatício, situação observada por Bertolazzi (1998, p. 53) nas entrevistas que realizou. Quando menciona a “remuneração dos empregados”, afirmando ser “sistema ainda hoje bastante usado pelas transportadoras”, registra serem “comissionados com base no valor do frete”. Mesmo expressando situação do município de São Marcos no Rio Grande do Sul, considera-se prática recorrente no País, reiterando aspectos das três cartas citadas dos anos 1979-1980:

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. Como o valor registrado em carteira é, geralmente, menor do que o efetivamente recebido pelos motoristas fica criado um problema. Assim os motoristas, após uma eventual demissão, poderiam desenvolver ações através do sindicato para receber a diferença dos encargos sociais não pagos. No entanto, na maioria das vezes isso não acontece em São Marcos. Como o município é pequeno, as transportadoras se comunicam a respeito dos indivíduos que assim procedem, sendo difícil para os mesmos a obtenção de novos empregos na área (BERTOLAZZI, 1998, p. 91).

¹⁴⁸ Uma das constatações de Santos (2007), pelo menos entre os anos 1990 e primeira década do século XXI, foi estimar a elevada presença de contratos de trabalho no regime informal entre os motoristas de caminhão/caminhoneiros do País. No subtítulo 1.8, na totalidade dos motoristas de caminhão/caminhoneiros autônomos e empregados do País em 2002 e 2015, há o percentual da presença da “Carteira assinada” nos contratos de trabalho. No Apêndice B, na amostragem de caminhoneiros empregados que se localizavam no Porto de Paranaguá para o descarregamento dos caminhões em 2012 há percentual dos contratos formais e informais de trabalho.

Para as empresas, pagamentos maiores que o registrado na carteira de trabalho seriam custos menores enquanto encargos trabalhistas e previdenciários, enquanto para os trabalhadores, em relação aos seus direitos não seriam favoráveis, pois deixariam de obter benefícios. A citação ainda manifesta a supremacia patronal, correspondendo a baixa capacidade sindical dos trabalhadores, através do viés ameaçador em caso de reivindicação acerca de direitos assegurados legalmente, ou, nos contratos de trabalho, as relações pessoais prevalecendo sobre o institucional. Inclusive, a narrativa, contrapõe “transportadoras” a “indivíduos”.

Elisabeth Aparecida Trevisan (2010, p. 129-130), em sua tese na área da Saúde Coletiva, estudou os transportadores de combustível proveniente da Refinaria de Paulínia no estado de São Paulo. Nas entrevistas que realizou, identificou a remuneração em salários fixos, com base no “piso salarial” e na “comissão”:

Os ganhos destes trabalhadores são formados por um salário base, mais as diárias de viagem, o adicional de periculosidade e as comissões que podem ser estabelecidas sobre o número de entregas, sobre o frete ou pela quilometragem percorrida. Algumas empresas calculam a comissão sobre a média de consumo do caminhão (TREVISAN, 2010, p. 130-131).

Nestes motoristas especializados do transporte de combustíveis, surgem as parcelas fixas e comissionadas dos salários, inclusive, com direitos assegurados enquanto “diárias” e “adicional de periculosidade”, além de condicionantes variáveis sobre o recebimento das “comissões”. Em relação ao “consumo” de combustível, indutor da racionalização de custos e elevação da produtividade e, enquanto quantia monetária dos pagamentos, são condicionantes punitivos para os motoristas.

Trevisan, reproduzindo opiniões de alguns motoristas, registra a compreensão de que, além de haverem preços salariais não condizentes com as condições do seu processo de trabalho e necessidades do sustento familiar, deveriam receber “salário fixo” e não quantia variável pela “comissão”, pois, assim, trabalhariam mais tranquilos, sem “estresse”, sem a pressão de terem de viajar mais e rodar maiores distâncias e sem estarem pressionados a aumentar os tempos das jornadas para receberem remunerações maiores. Ou seja, o “salário fixo” como remuneração estável e não dependente da quantidade viagens realizadas, viagens que não eram condições sob

o controle dos motoristas, pois eram dependentes das cargas ofertadas (TREVISAN, 2010, p. 129-135)¹⁴⁹.

Acerca desses modos de remunerar, é pertinente a observação sobre a regulamentação da atividade profissional dos motoristas profissionais de caminhão/caminhoneiros, estabelecida na Lei n. 12.619/2012 e modificada na Lei n. 13.103/2015. Com a Lei n. 12.619/2012, conteúdo incorporado na CLT, através do artigo 235-G:

É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação¹⁵⁰.

Na nova redação da Lei n. 13.103/2015, o conteúdo do artigo acima mencionado foi rejeitado:

É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei (CLT, 2016, p. 55).

Se os salários dos caminhoneiros, ao longo tempo, foram baseados em percentagem dos preços dos fretes, os preços dos salários estiveram determinados nas relações de mercado, discutidas nos subtítulos anteriores. Sendo assim, se houve a tendência ao longo do tempo do rebaixamento dos preços dos fretes, nos salários por peça e/ou salários comissionados este rebaixamento se manifestaria igualmente. Ainda, para os caminhoneiros, muitas viagens, materializando-se em extensas jornadas enquanto horas trabalho, significam salários mais elevados, porém, pagamentos comissionados significam insegurança, pois, obter as cargas para transportar não tem sido decisão controlada unicamente pelos caminhoneiros e/ou pela administração de suas empresas empregadoras.

¹⁴⁹ Carlos Eduardo Michelin (2013, p. 39), em sua monografia na área das Ciências Contábeis, onde estudou a formação de preços em uma ETC do município de São Marcos, registra que “além do salário recebido mensalmente, os motoristas recebem um acréscimo, a cargo de comissão, que representa um percentual de 6,5% sobre o valor do frete”.

¹⁵⁰ BRASIL, LEI, 2020b.

A bibliografia tem problematizado sobre as empresas do TRC e a obtenção das cargas/fretes e tem considerado a “precificação do transporte”, na qual esta formação dos preços envolve questões como os custos, o consumidor e a concorrência, a empresa e o seu conhecimento sobre o mercado, devendo resultar em lucratividade. Compreendidas estas questões como integrantes do planejamento empresarial, na “negociação do frete”, perpassam ações relacionadas aos contratos: se é “frete pago na origem” ou se é “frete pago no destino” e o “cálculo da margem bruta”, envolvendo “o valor ideal determinado pela transportadora para cobrir os custos de funcionamento da filial de origem, da filial de destino e da matriz, além de garantir a lucratividade esperada”. Neste referencial, se tem menção a empresa de maior porte, pois está indicado a presença de filiais e a suposição de capacidade de poder negociar os fretes. Para a Nascimento, Gallon e Beuren (2009, p. 21-24), os “custos diretos que compõem a margem bruta” seriam formados, em linhas gerais, pelo “frete do carreteiro, seguro da carga, ICMS, PIS/COFINS, reembarque, escolta, rastreamento, pedágio e outros que eventualmente venham a ocorrer no processo de transferência dos produtos”.

Destes itens, alguns não estariam sempre presentes na realização das viagens, como os pedágios, tendo outros que poderiam constar, como os pagamentos de cota associativa em cooperativa. Um dos custos referenciado é o “frete do carreteiro”, porém esta expressão é imprecisa, pois poderia representar os pagamentos dos salários dos caminhoneiros empregados nas próprias empresas, determinados pelas cargas/fretes em forma de comissão, ou poderia representar as subcontratações.

Sobre os preços salariais, no IBGE-PAS entre 2002-2014, pode ser apresentado, para o “Transporte rodoviário”, em seu segmento “Transporte de cargas e outros tipos de transportes”, entre 2002-2007 e entre 2008-2014, enquanto “Transporte rodoviário de cargas”, o “Salário médio mensal (em salários mínimos)” em função do salário mínimo¹⁵¹. Segue a Tabela 31, IBGE-PAS 2002-2014, com a média dos salários do “Pessoal Ocupado” nas empresas com CNPJ do TRC em função do salário mínimo vigente em cada ano (IBGE, 2004a, p. 32; 2005a, p. 47; 2006a, p. 43;

¹⁵¹ Nas edições, ocorreram alterações. Na PAS de 2002 está indicado “remuneração média” expressa em “salários mínimos mensais”, em 2003 como “Salário médio mensal (salários mínimo)”, em 2004 como “Salário médio mensal (salário mínimo)”, entre 2005-2011 e 2013-2014 como “Salário médio mensal (em salários mínimos)” e em 2012 como “Salário médio mensal (salários mínimos)”.

2007a, p. 42; 2008a, p. 45; 2009a, p. 44; 2010a, p. 41; 2011a, p. 48; 2012a, p. 48; 2013a, p. 48; 2014a, p. 51; 2015a, p. 42; 2016, p. 41)¹⁵²:

Tabela 31 – IBGE-PAS 2002-2014: TRC Brasileiro: Empresas CNPJ: Por Ano, o Salário Médio do Pessoal Ocupado, em Função do Salário Mínimo do País:

IBGE/PAS	Empresas CNPJ do TRC:	
	Salário Médio Mensal do Pessoal Ocupado em Função do Salário Mínimo	
2002		3,0
2003		3,1
2004		3,1
2005		2,8
2006		2,4
2007		2,4
2008		2,4
2009		2,2
2010		2,3
2011		2,4
2012		2,2
2013		2,2
2014		2,4

Esses salários médios não se limitam aos motoristas de caminhão/caminhoneiros, além de manterem imprecisas as variáveis expressas nas comissões. Em 2002, os salários dessas empresas correspondiam a 03 salários mínimos, enquanto em 2014 se reduziram a 2,4. Mesmo que com oscilações, para mais e para menos, o período registra a diminuição relativa dos salários no TRC em função do salário mínimo¹⁵³. Ao se considerar a Tabela 31, o salário mínimo teve reajustes maiores se equiparado aos salários do TRC. Em 2002, o salário mínimo era R\$ 200,00, enquanto em 2014 era R\$ 724,00, ou seja, obteve aumento de 162%¹⁵⁴.

Aspecto diferenciado é observado nos anuários da NTC & Logística, através da compilação de informações de artigos de diferentes autores, demonstrando apreensão generalizante do País, considerando apenas os salários nas ETCs, com aumentos percentuais, indicados na Tabela 32, a seguir. Pereira (2013c, p. 147) registra o “Aumento Real de Salário no TRC” de maio de 2004 até maio de 2013, reproduzindo informações do DECOPE, referindo-se como “Evolução dos salários” e “Aumento nominal dos salários”, com base no DECOPE, acrescentando o ano de

¹⁵² Os quantitativos das empresas e do “Pessoal Ocupado” estão no subtítulo 2.3 na Tabela 06 e as notas técnicas e metodológicas sobre a PAS no Apêndice D.

¹⁵³ No subtítulo 2.5, Tabela 11, no CEMPRE entre 2005-2018, os salários nas empresas do TRC em função do salário mínimo também diminuíram, variando de 2,9 para 2,4.

¹⁵⁴ A partir de abril 2002 com vigência até março de 2003 e em 2014 com vigência de janeiro até dezembro (IPEA, 2020).

2014. Pereira indica os aumentos salariais, sem, no entanto, mencionar com exatidão a que profissionais ou categorias de profissionais se refere, apenas, argumentando que houve aumentos diferenciados entre o “motorista” e o “ajudante” de motorista (PEREIRA, 2014, p. 89-91). Complementando com os “reajustes pelo Brasil”, mencionando como “reajuste da mão de obra do setor”, se tem o referencial para 2016 e 2017 (VALDIVIA NETO; SILVA, 2016, p. 45; 2017, p. 123). Segue a Tabela 32:

Tabela 32 – NTC & Logística: Maio 2004 – Maio 2014 e 2016-2017: TRC Brasileiro: Percentual de Aumento Salarial nas ETCs, Expresso em %:

NTC & Logística 2004-2014; 2016-2017	Percentual de Reajuste Salarial (%)
Maio 2004	0,00
Maio 2005	8,00
Maio 2006	5,50
Maio 2007	5,50
Maio 2008	7,50
Maio 2009	7,00
Maio 2010	7,50
Maio 2011	9,00
Maio 2012	8,00
Maio 2013	10,00
Maio 2014	7,50
2016	8,61
2017	4,20

Apenas com estas informações, considerando como salários dos motoristas, verifica-se que os reajustes mantiveram aumento salarial anual entre 2004-2017. Sendo assim, houve elevação dos preços salariais. Porém, esses reajustes aparentes são reduzidos se contextualizados no desenvolvimento da inflação do País no período. Considerando a Tabela 32 e a inflação no País, Pereira (2013a, p. 116) fornece informações para este argumento: “Os salários de forma geral, mas principalmente os salários pagos pelas empresas de transporte rodoviário de cargas, vêm tendo nos últimos anos aumentos acima da inflação”. Complementando as justificativas:

Os expressivos ganhos reais de salários nos últimos oito anos, usando como referência o IPCA/IBGE como deflator, se devem não somente à necessidade de recomposição do poder de compra dos salários dos trabalhadores, mas principalmente à escassez de profissionais no segmento de transporte. Esse problema já vem a algum tempo pressionando os custos das empresas. Acredita-se que, aproximadamente, 10% da frota das empresas estejam paradas por falta de motorista (PEREIRA, 2013c, p. 146).

Para Reis, no entanto, sua base referencial é o estado de São Paulo:

Nos últimos anos, os salários dos motoristas estão subindo acima da inflação. Em São Paulo, em maio de 2013, os aumentos foram de 10%, contra uma inflação na faixa de 6%. Em maio de 2014, o aumento, de 7,5%, foi também superior à inflação. Nos últimos nove anos, os salários paulistanos tiveram reajuste real acumulado de 20,16%, ou seja, aumento salarial acumulado de 106,91%, contra uma inflação oficial acumulada de 72,2% (REIS, 2014b, p. 110).

Pelas informações fornecidas, os aumentos percentuais dos salários ocorreram acima da inflação do País. A Tabela 32 registra o percentual anual de reajuste entre 2004-2017. Lima (2018, p. 49), considerando as informações registradas no subtítulo 1.8, indica outra variável, demonstrando o comportamento do “rendimento mensal” dos motoristas de caminhão/caminhoneiros com carteira assinada entre 2002-2015. Com base no “Rendimento (R\$)”, registra que, em 2002, estes motoristas estavam pouco abaixo da faixa de R\$ 1.500,00, com oscilações, enquanto em 2015 estavam próximos à faixa dos R\$ 1.700,00.

Se os salários dos motoristas empregados forem equiparados ao salário mínimo, a tendência é contrária, com diminuição, aspecto demonstrado na Tabela 31. Sendo assim, ao se equiparar os preços dos salários desses motoristas empregados em função do salário mínimo ou em função da inflação do País, bem como em função dos seus reajustes anuais ou em relação a mais-valia, tem-se resultados diferenciados, situação que cabe à historiografia interpretá-los.

O preço do salário mínimo em 2004 era de R\$ 260,00, enquanto em 2017 era de R\$ 937,00¹⁵⁵, aumento de 260,38%. Por sua vez, o preço do salário mínimo em 1999 era de R\$ 136,00, enquanto em 2019 era de R\$ 998¹⁵⁶, aumento de 633,82%. Em relação a esses aumentos, o Apêndice A demonstra que nos sindicatos sediados nos municípios de Uruguaiana, Pelotas, Santa Maria e Passo Fundo no Rio Grande do Sul, Ponta Grossa no Paraná, Chapecó em Santa Catarina, Itu e Rio Claro em São Paulo, considerando os demais municípios que são bases territoriais desses sindicatos, entre 1999-2019, há diminuição relativa dos preços dos pisos salariais/salários normativos de Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) em função do salário mínimo.

O Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do

¹⁵⁵ No País, o salário mínimo com vigência a partir de maio de 2004 até abril de 2005 e em 2017 de janeiro até dezembro (IPEA, 2020).

¹⁵⁶ No País, o salário mínimo com vigência a partir de maio de 1999 até março de 2000 e em 2019 de janeiro até dezembro (IPEA, 2020).

Rio Grande do Sul (SINDIMERCOSUL), sediado em Uruguaiana, entre 2001-2019, registra, com oscilações, em suas CCTs do TRIC, a diminuição dos preços salariais da categoria “Motorista de Estrada-Carreta” em função do salário mínimo de 3,70 vezes a mais para 2,20 a mais. Entre 2001-2019, todas as demais categorias da CCT tiveram diminuição: Motorista (Internacional) de Estrada Truck, Toco, Caçamba etc; Motorista (Internacional) de Coleta e Integra etc e; Motorista (Internacional) Bitrem, considerando que cada categoria possui preço específico, funcionando como hierarquia¹⁵⁷. Por exemplo, Motorista Bitrem, que consta nas CCT entre 2011-2019, diminuiu de 2,69 vezes a mais para 2,42 vezes a mais.

No SINDIMERCOSUL, nas CCTs do Regional-Nacional entre 2001-2014, a mesma identificação dos pisos salariais diminuírem em função do salário mínimo em todas as categorias de motoristas. Isto, considerando, igualmente enquanto CCTs do TRIC, as hierarquias nos preços e a variação das percentagens entre as categorias.

A mesma perspectiva de diminuição, considerando hierarquia de preços entre as categorias e diferenças das variações percentuais, ocorreu para todas as categorias de profissionais nas CCTs do STTRP entre 1999-2019. Idem para o Sindicato dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região (SITRACOVER) entre 2008-2019; para o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo (SINDPFUNDO) entre 2008-2019; para o Sindicato dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa (SITROPONTA) entre 2003-2019, sendo que, neste Sindicato, há exceção em uma categoria: Motorista de Bitrem e Rodotrem entre 2012-2019, que aumentou de 2,25 para 2,28. Idem, enquanto diminuição geral, para o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó (SINTROC) entre 2005-2019; para o Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região entre 2005-2019 e para o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro entre 2009-2019.

As informações mais detalhadas por categorias internas e respectivos pisos salariais com correspondência no salário mínimo desses profissionais são verificadas nas tabelas do Apêndice A. No Apêndice G, por sua vez, apresentam-se informações de pesquisas realizadas pela CNT e NTC & Logística sobre 1999-2018, com a mesma

¹⁵⁷ Toco é o modelo de caminhão composto de dois eixos.

situação de que os preços salariais dos motoristas de caminhão/caminhoneiros diminuíram se comparados ao salário mínimo.

Por fim, como importante observação para a historiografia, mudam as fontes e/ou as técnicas e metodologias na identificação do TRC, especificamente sobre os motoristas de caminhão/caminhoneiros, alteram-se os resultados. A seguir, apresentam-se outras variáveis dos preços dos custos e dos salários em diferentes épocas e fontes documentais, em nível nacional, às vezes, por empresas.

3.5 PARTICIPAÇÃO DO TRABALHO NOS CUSTOS E RECEITAS: IBGE E AS EMPRESAS ENTRE 1979 – 2018

O IBGE disponibiliza várias pesquisas sobre as empresas do TRC desde 1968, constituindo-se como importantes fontes para se conhecer o TRC Brasileiro, mais especificamente a composição das ETCs. A seguir, apresentam-se estratos de pesquisas entre 1979-2018 com a participação relativa das remunerações totais em função dos custos-despesas e receitas totais das empresas e aspectos das receitas e a concentração empresarial. Isto, considerando a não uniformidade dessas pesquisas, questão abordada nos subtítulos 2.2 e 2.3 e no Apêndice D.

Inicialmente algumas observações são importantes. Nas pesquisas referentes a 1979 e 1984 consta “Despesas”, enquanto em 1989 e 1994 “Despesas e Custos”. Em 1979 “Salários e Outras Remunerações” com “Total” e “Pessoal Ligado ao Tráfego”. Em 1984 “Salários” com “Total” e “Pessoal de Tráfego e de Apoio”. Em 1989 “Salários Retiradas e Outras Remunerações” com “Total”, “Pessoal Ligado a Atividade de Transporte” e “Motoristas”. Em 1994 “Salários Retiradas e Outras Remunerações” e “Motoristas”. Em 1989 e 1994, “Salários, Retiradas e Outras Remunerações no Ano”: “despesas realizadas durante o ano com salários dos empregados (com ou sem vínculo empregatício) e com retiradas dos proprietários ou sócios com atividade na empresa”¹⁵⁸, do mesmo modo em 1979 e 1984, onde salários e/ou remunerações se baseiam no pessoal ocupado total.

A Tabela 33, a seguir, com referência em 1979, 1984, 1989 e 1994, com o Número de Empresas e a participação percentual das remunerações do pessoal ocupado total, do pessoal ocupado no tráfego/transporte e dos motoristas em função

¹⁵⁸ FIBGE (1992, p. XVII; 1996, p. XIII).

dos custos-despesas totais anuais no País (FIBGE, 1982, p. 10-11; 1987, p. 10-11; 1992, p. 14-15; 90-91; 1996, p. 12-13; 42):

Tabela 33 – IBGE: 1979, 1984, 1989 e 1994: TRC Brasileiro: Empresas e a Participação das Remunerações, em Função dos Custos-Despesas Totais, Expressos em %:

IBGE	Número de Empresas	Salários e Remunerações: Pessoal Ocupado Total (%)	Salários: Pessoal Ligado ao Tráfego (%)	Salários dos Motoristas (%)
1979	6.806	16,46	9,30	
1984	9.780	12,22	6,63	
1989	19.505	14,17	9,26	5,10 ¹⁵⁹
1994 ¹⁶⁰	5.159	14,26		5,29

São informações parciais e genéricas, inclusive, por serem empresas representativas de todo o País. Essa homogeneização das percentagens pode anular questões como o diferencial entre pequenas e grandes empresas, os itens de custos e suas participações relativas, os modelos de veículos, os tipos de cargas e as rotas de viagem e diferentes especializações das empresas, bem como os contratos de trabalho ou a formalidade e informalidade trabalhista e previdenciária, entre outras.

Na Tabela 33, as três colunas percentuais apresentam certa regularidade. Nas remunerações do pessoal ocupado total e no pessoal ligado ao tráfego há decréscimo, enquanto nos salários dos motoristas há aumento. Tendo foco nos motoristas de caminhão/caminhoneiros, a quarta coluna fornece maior precisão, no entanto, não é possível discriminar transporte urbano de transporte rodoviário e/ou as rotas curtas das longas, os tipos de cargas e os tipos de veículos. Do total dos custos expressos em dinheiro, produzidos pelo trabalho, uma faixa de 12-16% em sua expressão financeira ou monetária foi distribuída ao pessoal ocupado, levando em consideração o quanto é generalizante, em relação à divisão do trabalho e a apropriação dos resultados, o pessoal ocupado nas pesquisas do IBGE.

A seguir, na Tabela 34, com base no IBGE-PAS, têm-se informações das empresas do TRC, os custos em 1999, 2004, 2009, 2014 e 2018 e a medida do possível reproduzindo estruturação expressa no período 1979-1994, levando em

¹⁵⁹ Neste item, o IBGE informa “19.454” empresas, sendo que, na página 14 o total está em “19.505”. Porém, quando menciona os “Salários, Retiradas e Outras Remunerações” e os “Salários” do “Pessoal Ligado a Atividade de Transporte” mantém as quantias da página 14 (FIBGE, 1992, p. 90-91).

¹⁶⁰ Considerando o subtítulo 2.2: em 1994 houve seleção de empresas foco da pesquisa, justificando a variação de quantidade se comparado a 1989. Em relação aos salários dos motoristas o cálculo está com base em “5.151” (p. 42), sendo que, na página 12, são mencionadas as “5.159” empresas.

consideração o abordado no subtítulo 2.3 e no Apêndice D. Dela, advém algumas observações.

Na PAS 1999 (IBGE, 2001, p. 149) está contabilizado em “Consumo intermediário” os seguintes itens: Mercadorias, materiais de consumo e de reposição; Combustíveis e lubrificantes; Custo das mercadorias revendidas; Serviços prestados por terceiros; Aluguéis e arrendamento de imóveis, veículos, máquinas e equipamentos; Prêmios de seguros; Serviços de comunicação; Energia elétrica, gás, água e esgoto e; Outros custos e despesas operacionais. Separado desta contabilização está o “Gasto com pessoal”, composto pelos seguintes itens: Salários e outras remunerações; Contribuições para a Previdência Social; Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS); Indenizações por dispensa e; Benefícios concedidos aos empregados. Foi somado o “Consumo intermediário” com os “Gastos com pessoal”, constituindo-se como custos totais e, em função desta totalidade, a participação percentual dos “Gastos com pessoal” e dos “Salários e outras remunerações”.

Nas PAS 2004, 2009, 2014 e 2018 (IBGE, 2006a, p. 107; 2011a, p. 112; 2019a; 2020a) estão no “Consumo intermediário”: Mercadorias, materiais de consumo e de reposição; Combustíveis e lubrificantes; Serviços prestados por terceiros; Aluguéis de imóveis, veículos, máquinas e equipamentos; Prêmios de seguros; Serviços de comunicação; Energia elétrica, gás, água e esgoto; Outros custos e despesas operacionais. Aparece em separado o “Custo das mercadorias revendidas”, bem como o “Gasto com pessoal”, composto por: Salários, retiradas e outras remunerações; Contribuições para a previdência social; FGTS; Contribuições para a previdência privada; Indenizações por dispensa e; Benefícios concedidos aos empregados. Em 2009, 2014 e 2018, há um item a mais: PIS sobre folha de pagamento. Nas PAS 2009, 2014, 2018 estão somados o “Consumo intermediário”, “Gastos com pessoal” e “Custo das mercadorias revendidas”, constituindo-se como os custos totais e em relação a estes a participação percentual dos “Gastos com pessoal” e dos “Salários e outras remunerações”. Segue a Tabela 34 com o Número de Empresas e a participação das remunerações em função dos custos totais anuais das empresas no País (IBGE, 2001, p. 149; 2006a, p. 107; 2011a, p. 112):

Tabela 34 – IBGE-PAS: 1999, 2004, 2009, 2014 e 2018: TRC Brasileiro: Empresas e a Participação das Remunerações, em Função dos Custos Totais, Expressos em %:

IBGE/PAS	Número de Empresas	Gastos com Pessoal (%)	Salários e Outras Remunerações (%)
1999	34.586	23,81	16,08
2004	49.409	22,77	16,36
2009	87.013	23,00	16,17
2014 ¹⁶¹	121.287	26,05	19,34
2018 ¹⁶²	112.312	23,43	17,18

Nesta Tabela 34, na segunda coluna, está o pessoal ocupado, enquanto na terceira coluna há a aproximação com os trabalhadores assalariados. Não há expressiva disparidade na sequência cronológica dos registros da segunda e terceira coluna, decrescendo a segunda coluna e crescendo a terceira.

A Tabela 35, com referência em 1979, 1984, 1989 e 1994, expressa o Número de Empresas e a participação das remunerações em função da “Receita” total (FIBGE, 1982, p. 10-11; 1987, p. 10-11; 1992, p. 14-15; 90-91; 1996, p. 12-13; 42):

Tabela 35 – IBGE: 1979, 1984, 1989 e 1994: TRC Brasileiro: Empresas e a Participação das Remunerações, em Função das Receitas Totais, Expressos em %:

IBGE	Número de Empresas	Salários e Remunerações: Pessoal Ocupado Total (%)	Salários: Pessoal Ligado ao Tráfego (%)	Salários dos Motoristas
1979	6.806	12,56	7,09	
1984	9.780	10,76	5,84	
1989	19.505	11,76	7,68	4,23 ¹⁶³
1994	5.159 ¹⁶⁴	13,60		5,04

Nesta Tabela não há expressiva alteração nas três colunas em percentagens, sendo que, na segunda, terceira e quarta colunas, na cronologia, ocorrem acréscimos. Unicamente em relação a 1989, a “Receita” em seu “Total” é definida na “Soma da Receita Líquida, Receita Financeira e Outras Receitas”, sendo que, nesta Receita total, 82,50% é composta pela “Receita Líquida de Transporte” (FIBGE, 1992, p. 26).

¹⁶¹ IBGE (2019a).

¹⁶² IBGE (2020a).

¹⁶³ Neste item, o IBGE informa “19.454” empresas, enquanto na página 14 há “19.505”. Porém, nos “Salários, Retiradas e Outras Remunerações” e “Salários” do “Pessoal Ligado a Atividade de Transporte” mantém as quantias da página 14 (FIBGE, 1992, p. 90-91).

¹⁶⁴ Os salários dos motoristas com base em “5.151” (p. 42), sendo que, na página 12 há “5.159” empresas.

A seguir, a Tabela 36 possui como referência a PAS 1999, 2004, 2009, 2014 e 2018, com base no “Gasto com pessoal” e nos “Salários e outras remunerações” e a participação percentual destes em função da “Receita bruta” e da “Receita operacional líquida”¹⁶⁵ (IBGE, 2001, p. 149-150; 2006a, p. 107-109; 2011a, p. 112-114):

Tabela 36 – IBGE-PAS: 1999, 2004, 2009, 2014 e 2018: TRC Brasileiro: Empresas e a Participação das Remunerações, em Função da Receita Operacional Líquida Total, Expressos em %:

IBGE	Número de Empresas	Gastos com Pessoal: Receita Bruta (%)	Salários e Outras Remunerações: Receita Bruta (%)	Gastos com Pessoal: Receita Operacional Líquida (%)	Salários e Outras Remunerações: Receita Operacional Líquida (%)
1999	34.586	17,51	11,82	18,99	12,82
2004	49.409	17,06	12,26	18,78	13,49
2009	87.013	16,90	11,88	18,77	13,20
2014 ¹⁶⁶	121.287	17,60	13,07	19,62	14,56
2018 ¹⁶⁷	112.312	17,19	12,60	19,29	14,14

Nesta Tabela, a discriminação entre a receita bruta e a líquida não aponta expressiva disparidade entre tendências. Porém, das quatro colunas com expressões percentuais, as três últimas registram elevação. No entanto, na coluna com os gastos com pessoal em função da receita bruta, percebe-se que o decréscimo é pequeno levando em consideração as oscilações.

Não há uniformidade na exposição dos resultados entre as cronologias da primeira e segunda tabelas, ocorrendo o mesmo com a terceira e quarta tabelas. Assim sendo, considera-se esse conjunto de tabelas apenas como uma amostragem. No entanto, das duas tabelas referentes aos custos, se percebe a diminuição na participação relativa do pessoal ocupado enquanto apropriação em dinheiro, enquanto nas duas tabelas referentes as receitas, com porém sobre a Tabela 36, se constata o aumento da participação relativa do pessoal ocupado no que diz respeito a apropriação em dinheiro.

Sobre a pesquisa de 1989, as informações permitem estimar a concentração empresarial em função da receita total das empresas. Em 1989, a referência é 19.505 empresas, sendo que, destas, o estrato das empresas com até dezenove pessoas

¹⁶⁵ A “receita bruta” é a “proveniente da prestação de serviços, da revenda de mercadorias, bem como outras receitas provenientes de atividades industriais, construção etc., sem dedução dos impostos incidentes sobre estas receitas” (IBGE, 2001, p. 25).

¹⁶⁶ IBGE (2019a).

¹⁶⁷ IBGE (2020a).

ocupadas que compunha 86,10% do total de empresas teve participação na receita total com 20,02%. As empresas com a partir de 100 pessoas ocupadas eram 3,17% do total e eram 54,55% da receita total (FIBGE, 1992, p. 24-25).

Em 1999, 34.586 empresas, destas, com até dezenove pessoas ocupadas eram 92,80% do total e participaram com 32,56% da receita operacional líquida total. A partir de 100 pessoas ocupadas eram 1,00% do total e participaram com 41,25% da receita operacional líquida total (IBGE, 2001, p. 149-150).

Em 2009, 87.013 empresas, com até dezenove pessoas ocupadas eram 94,40% e participaram com a receita operacional líquida de 26,50%. A partir de vinte pessoas ocupadas, eram 5,59% das empresas e participaram com 73,50% da receita operacional líquida total (IBGE, 2011a, p. 112-114).

Em 2018, 112.312 empresas, com até dezenove pessoas ocupadas eram 93,72% e participaram na receita operacional líquida com 28,18%. Empresas com a partir de vinte pessoas ocupadas eram 6,27% do total e possuíram a receita operacional líquida total de 71,82% (IBGE, 2020a).

Nesse estrato de 1989, 1999 e 2018, sem haver uniformidade das informações, evidencia-se a concentração empresarial no TRC, reiterando o abordado no segundo capítulo. Sobre as informações do subtítulo, percebe-se que são generalizantes as menções aos custos, despesas e receitas, no entanto, registram aspectos da composição empresarial, especificamente sobre o instrumental de trabalho e a força de trabalho. Nessas empresas, entre 1979-2018, há aspectos do capital constante e do capital variável, porém, com a peculiaridade do TRC, não são análises dos meios de produção, mas apenas dos instrumentos de trabalho e da força de trabalho, pois, para expressarem os meios de produção, deveria ser considerado juntamente as cargas, contudo, essas entram no processo de trabalho apenas como posse no espaço de tempo carga/descarga e não como propriedade em si.

Operacionalizar o funcionamento das empresas e produzir as expressões em dinheiro dos custos-despesas e receitas é obra do trabalho. Ao longo do subtítulo, algumas estimativas, indicando a composição empresarial através do trabalho necessário e do excedente, expondo o quanto o processo de trabalho criou em dinheiro expresso nos custos e nas receitas e quanto se remunerou genericamente o pessoal ocupado e, às vezes, de forma determinada, se assalariou os motoristas.

No IBGE o que está genericamente referido como salários contempla questões bastante amplas, incluindo trabalhadores e proprietários enquanto remunerados,

situação estrutural diferente dos salários em Marx. Sendo assim, nessas generalizações que as pesquisas do IBGE possibilitam formular, das quatro tabelas, as remunerações em função dos custos estão mais associadas com o trabalho necessário e as remunerações em função das receitas se aproximam mais ao trabalho excedente. Com base nessas parciais informações, pode-se perceber algumas estimativas do como e quanto se apropriou dos resultados do trabalho. A seguir, nos próximos subtítulos, apresentam-se outras variáveis da composição empresarial através dos custos, receitas e salários.

3.6 PARTICIPAÇÃO DO TRABALHO NOS CUSTOS DAS ETC ENTRE 1975 – 2017

O valor expresso em dinheiro, através dos custos nas empresas do TRC, é produto do trabalho. Aqui, parte-se deste princípio. Com a seleção de algumas fontes e delas extraíndo os itens formadores dos custos e dos salários são registradas as participações relativas. Têm-se, assim, alguns estratos, às vezes generalizantes, e outros mais determinados, entre as décadas de 1970-2010. Como partida, reproduzindo viés da NTC & Logística, os custos:

O custo não significa apenas a remuneração dos insumos (mão-de-obra, administração, juros pagos e matéria-prima) aplicados nas várias etapas do processo de produção de um bem ou serviço. Inclui, além dos desenhos reais (despesas), parcelas virtuais e intangíveis, como a recuperação do capital consumido (depreciação) e a possibilidade de ganhos que se sacrificam para produzir o bem ou serviço escolhido (custo de oportunidade do capital) (REIS, 2013, p. 131)¹⁶⁸.

Dessa definição, importa considerar a determinação nas relações de mercado e a redução da força de trabalho a um dos “insumos”. No entanto, entre custos fixos e variáveis, há de se considerar, por exemplo, a depreciação. Neste caso, a bibliografia indica a depreciação média dos caminhões em cinco anos, porém, a média brasileira nas ETCs é de frota com idade superior a esse tempo, ou seja, há situações variáveis que interferem na formação desses custos, distinguindo as empresas.

O DNER (1976, p. 275), partindo de síntese de três modelos de caminhões representativos de cerca de 75% da frota do País naquela época, objetivando estimar padrão médio da frota, com informações sobre 1975, registrou a composição dos custos, o “custo operacional do transporte rodoviário de cargas”, referenciando-se no

¹⁶⁸ O “custo de oportunidade” é a “remuneração do capital empatado” (REIS, 2013, p. 132).

“Custo do Veículo – km”. A Tabela 37, a seguir, reproduz as informações discriminando os itens registrados:

Tabela 37 – DNER: 1975: TRC Brasileiro: Custo Operacional das Empresas, Segmentado por Itens, Expresso em %:

DNER/1975	Custo Operacional (%)
Combustível	10,8
Lubrificante	2,1
Pneus, Câmaras etc	11,4
Salário do Motorista	18,1
Manutenção	7,7
Depreciação	7,5
Seguros e Taxa Rodoviária Única	4,4
Administração	21,5
Remuneração do Capital	16,5

Nesse modelo do DNER, a base é de veículos por quilômetros rodados, havendo precisão em determinar o “Salário do Motorista”. Há precisão sobre a participação dos motoristas assalariados, porém, as informações não permitem distinguir transporte de rotas curtas ou longas, tipos de cargas transportadas ou formas dos contratos de trabalho.

O periódico *Brasil Transportes*, editado pela NTC, através da sua Superintendência Técnica, publicou modelos para estimar os custos médios das ETCs, segmentando por tipos de caminhões, identificando como os “Custos Operacionais Básicos do TRC”. A seguir, a Tabela 38 reproduz os itens segmentados, respectivamente, em “Custos fixos mensais” e “Custos variáveis por km”, a partir de três estratos mensais de 1985. A referência está no caminhão Scania T 112 H, cavalo mecânico mais carreta de três eixos, caminhão pesado sofisticado para os padrões da época, constituindo-se como composição de cinco eixos no total. A base de cálculo do “Tráfego rodoviário” está no padrão “8.000 km/mês”.

Em *Brasil Transportes*, com referência ao mês de julho de 1985, o custo total era Cr\$ 31.544.485,60 (Custos Fixos: Cr\$ 13.567.988 e Custos Variáveis: Cr\$ 17.976.497,60) (n. 225, 1985a, p. 52). Em outubro de 1985, o custo total estava em Cr\$ 42.621.866 (Custos Fixos: Cr\$ 17.381.866 e Custos Variáveis: Cr\$ 25.240.000) (n. 228, 1985c, p. 48). Em dezembro de 1985, o custo total estava em Cr\$ 56.303.840 (Custos Fixos: Cr\$ 25.423.840 e Custos Variáveis: Cr\$ 30.880.000) (n. 230, 1986, p. 40). Segue a Tabela 38, reproduzindo todos os itens dos custos:

Tabela 38 – *Brasil Transportes*: Julho, Outubro e Dezembro de 1985: TRC Brasileiro: Custos Operacionais Básicos das ETCs, Expressos em %:

BRASIL TRANSPORTES/1985	Custos Operacionais Básicos Julho (%)	Custos Operacionais Básicos Outubro (%)	Custos Operacionais Básicos Dezembro (%)
Remuneração do Capital	12,87	13,62	14,44
Salário do Motorista mais Leis Sociais	10,78	7,98	10,28
Salário de Oficinas mais Leis Sociais	3,02	2,24	2,88
Reposição do Veículo	7,35	7,88	7,44
Reposição da Carroceria/Carreta	4,48	4,38	6,34
Licenciamento	0,12	0,09	0,07
Seguro do Casco	4,06	4,21	3,41
Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa	0,29	0,34	0,25
Peças, Acessórios e Materiais de Manutenção	10,64	11,14	11,94
Combustível	23,09	21,52	18,17
Óleo do Motor	0,68	0,67	0,58
Óleo da Transmissão	0,34	0,33	0,28
Lavagens e Graxas	1,37	1,33	1,34
Pneus, Câmaras e Recauchutagem	20,84	24,19	22,50

Comparando a Tabela 38 com a Tabela 37, a 38 é mais detalhada nos itens. Pelo informado, há precisão indicando o “salário do motorista” com as “leis sociais”, indicando serem preços formalizados quanto às questões trabalhistas e previdenciárias. Considerando a referência do veículo, diferenciando-se dos outros modelos de caminhões, era caminhão pesado dos transportes de rotas longas. O modelo dos custos operacionais é preciso na identificação dos profissionais caminhoneiros das viagens de longa distância, inclusive, indicando padrão médio da quilometragem mensal das viagens, elemento das determinações das jornadas de trabalho. Dessa Tabela 38, dos três meses de 1985, constata-se a participação média dos salários dos caminhoneiros, a qual estava em 9,68% do total dos custos. Considerando aquela década e a alta inflação no País, estão manifestados na variação dos preços absolutos dos custos, sempre ascendentes. Em julho e outubro, os salários dos motoristas não se alteraram, estando em Cr\$ 3.401.885. Em dezembro, estão acrescidos para Cr\$ 5.791.709, havendo elevação em números absolutos de 70,24%.

Em julho e outubro de 1985, o salário mínimo estava em Cr\$ 333.120,00 (CLT, 2016, p. XIV). Sendo assim, os salários dos motoristas estavam 10,21 vezes a mais que o salário mínimo. Em dezembro de 1985, o salário mínimo estava em Cr\$ 600.000,00 e os salários dos motoristas estavam 9,65 vezes a mais que o preço do salário mínimo. Naqueles meses, percebe-se a desvalorização dos salários dos caminhoneiros em função do salário mínimo.

No periódico *Brasil Transportes*, em edições de 1990, aparecem os “Custos operacionais básicos do TRC”, porém, com modificações, se comparado ao mencionado sobre 1985. Houve mudança para o modelo Scania T 112 HW, veículo mais sofisticado, porém, mantendo o padrão cavalo mecânico mais a carreta de três eixos e alterando a “Quilometragem mensal” para 9.848 km.

A seguir, a Tabela 39, segmentada em “Custos fixos mensais” e “Custos variáveis mensais” (n. 285 e n. 287, n. 288: “Custos variáveis por km”), apresenta pequena modificação na estruturação dos itens se comparado com 1985. Em *Brasil Transportes*, em julho de 1990, o custo total era de Cr\$ 857.019,01 (Custos Fixos: Cr\$ 417.710,57 e Custos Variáveis: Cr\$ 439.308,44) (n. 285, 1990a, p. 38). Em agosto de 1990, o custo total estava em Cr\$ 975.398,46 (Custos Fixos: Cr\$ 470.942,54 e Custos Variáveis: Cr\$ 504.455,92) (n. 287, 1990b, p. 46). Em outubro de 1990, o custo total estava em Cr\$ 1.143.039,72 (Custos Fixos: Cr\$ 573.456,02 e Custos Variáveis: Cr\$ 569.583,70) (n. 288, 1990c, Encarte, p. 06). Segue a Tabela 39, reproduzindo todos os itens dos custos:

Tabela 39 – *Brasil Transportes*: Julho, Agosto e Outubro de 1990: TRC Brasileiro: Custos Operacionais Básicos das ETCs, Expressos em %:

BRASIL TRANSPORTES/1990	Custos Operacionais Básicos	Custos Operacionais Básicos	Custos Operacionais Básicos
	Julho (%)	Agosto (%)	Outubro (%)
Remuneração do Capital	14,98	15,54	14,91
Salário do Motorista	8,63	7,58	10,06
Salário de Oficinas	2,89	2,54	3,37
Reposição do Veículo	9,22	10,09	9,87
Reposição Carroceria/Semirreboque	3,78	3,32	3,14
Licenciamento (IPVA)	2,02	1,84	1,79
Seguro do Casco do Veículo	4,27	4,62	4,49
Seguro do Casco do Equipamento	2,39	2,15	1,96
Seguro de Responsabilidade Civil Facultativa	0,52	0,56	0,54
Peças, Acessórios e Material de Manutenção	16,53	17,36	16,86
Combustível	10,88	12,28	12,57
Lubrificantes	1,27	1,11	1,62
Lavagem e Lubrificação	0,88	0,95	1,69
Pneus	21,67	20,00	17,07

Considerando o “Salário do motorista”, neste estrato de três meses, a média da participação em função dos custos totais está em 8,75%, considerando que não há menção as *leis sociais*. O “Salário do motorista”, em julho e agosto, não variou (Cr\$ 73.969,84), porém, em outubro, foi elevado a Cr\$ 115.085,51, com aumento de 55,58% em números absolutos.

Em julho de 1990, o salário mínimo era de Cr\$ 4.904,76 (CLT, 2016, p. XV). Assim, os salários dos motoristas correspondiam a 15,08 vezes a mais que o salário mínimo. Em agosto, o salário mínimo foi elevado para Cr\$ 5.203,46, enquanto os salários dos motoristas correspondiam 14,21 vezes a mais. Em outubro de 1990, o salário mínimo estava em Cr\$ 6.425,14 e os salários dos motoristas correspondiam 17,91 vezes a mais que o preço do salário mínimo.

Fleury (s/d, p. 16), numa perspectiva dos anos finais da década de 1990 e iniciais da primeira década do século XXI, no Brasil, registra a “Estrutura Relativa de Custos”, através de uma composição genérica dividida em seis “Itens de Custo”. Segue a Tabela 40, com a reprodução das informações:

Tabela 40 – FLEURY/COPPEAD: Primeiros Anos da Década de 2000: TRC Brasileiro: Composição da Estrutura Relativa de Custos das ETCs, Expressa em %:

FLEURY/COPPEAD	Estrutura Relativa de Custos (%)
Motorista	16
Veículo	19
Combustível	26
Pneus	11
Manutenção	14
Overhead ¹⁶⁹	14

Este é um registro genérico, com imprecisão sobre a referência aos motoristas, rotas curtas ou longas e salário em dinheiro, ou estando agregado os encargos trabalhistas e previdenciários. Dadas as condições da formação empresarial no Brasil, o “Motorista” poderia ser os empregados das próprias empresas ou poderia ser os autônomos em regime de subcontratação.

Com o referencial em 2008, Pereira (2008, p. 78-79) fornece a participação percentual nos custos, o “Peso dos Principais Insumos no Custo Total”, registrados, a seguir em duas tabelas, uma para a “Carga Fracionada” e outra para a “Carga Lotação”, ambas segmentadas por distâncias. Segue a Tabela 41:

¹⁶⁹ Há os custos classificados como “indiretos”, “também conhecidos como ‘over-heads’, são comuns a todos os produtos ou serviço e só podem ser apropriados mediante rateio” (REIS, 2013, p. 131).

Tabela 41 – PEREIRA/NTC & Logística: 2008: TRC Brasileiro: Por Distâncias, os Principais Insumos no Custo Total das ETCs nas Cargas Fracionadas, Expresso em %:

PEREIRA/NTC & Logística/2008	50 km (%)	400 km (%)	800 km (%)	2.400 km (%)	6.000 km (%)
Salários	41,05	37,24	35,62	33,10	28,25
Despesas Indiretas Exceto Salários	16,43	14,17	13,87	12,96	9,66
Custo Fixo Exceto Salários	11,18	12,89	13,00	14,39	17,69
Custos Variáveis Exceto Combustível	1,07	3,07	4,33	7,02	10,21
Combustível	1,87	5,87	8,40	13,81	20,17
Crédito de Impostos	2,28	2,73	3,07	3,82	4,60
Outros Custos	30,68	29,49	27,85	22,53	18,61

Segundo a Tabela 41, quanto maiores as distâncias, relativamente, menor é relativamente a participação dos salários nos custos. Cargas fracionadas são coletas/entregas dos produtos não em único carregamento e descarregamento, operando, assim, com maior uso de força de trabalho. Pereira menciona como “salários dos trabalhadores em transporte rodoviário de cargas”, sugerindo expressar uma média entre as diferentes categorias profissionais além dos motoristas. Segue a Tabela 42, com as cargas lotação:

Tabela 42 – PEREIRA/NTC & Logística: 2008: TRC Brasileiro: Por Distâncias, os Principais Insumos no Custo Total das ETCs nas Cargas Lotação, Expresso em %:

PEREIRA/NTC & Logística/2008	50 km (%)	400 km (%)	800 km (%)	2.400 km (%)	6.000 km (%)
Salários	29,65	21,59	19,06	16,63	15,72
Despesas Indiretas Exceto Salários	29,60	13,24	8,11	3,18	1,34
Custo Fixo Exceto Salários	35,06	34,93	34,90	34,86	34,84
Custos Variáveis Exceto Combustível	2,80	10,02	12,28	14,45	15,27
Combustível	7,14	25,56	31,33	36,88	38,95
Crédito de Impostos	4,25	5,34	5,38	6,00	6,12 ¹⁷⁰

A Tabela 42 possui referencial no “Índice Nacional da Variação de Custos do Transporte Rodoviário de Carga Lotação”. Pereira (2008, p. 78) demonstra segmentação em categorias profissionais internas ao item “Salários”, sendo que os “salários administrativos” tiveram elevação, entre setembro de 2007 e setembro de 2008, de 7,37%, enquanto o “salário de motorista” teve elevação de 7,62%. Nessa Tabela 42, quanto maior as distâncias, menor é a participação percentual dos salários, considerando as cargas lotação, limitadas ao único carregamento e descarregamento.

¹⁷⁰ Em todas as oito colunas da Tabela 41 e da Tabela 42, as somas ultrapassam os 100%.

Em relação a 2013, os custos segmentados por distâncias das cargas transportadas, os “Pesos dos Insumos numa Operação de Carga Lotação”, segue a Tabela 43 (PEREIRA, 2013b, p. 148):

Tabela 43 – PEREIRA/NTC & Logística: 2013: TRC Brasileiro: Por Distâncias, os Insumos da Operação de Carga Lotação no Custo Total das ETCs, Expresso em %:

PEREIRA/NTC & Logística/2013	50 km	400 km	800 km	2.400 km	6.000 km
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Veículo	32,58	36,42	37,64	38,81	39,25
Salários	35,45	26,00	23,01	20,12	19,04
Combustível	6,71	24,17	29,69	35,02	37,02
Lavagem e Lubrificação	0,67	2,42	2,97	3,50	3,70
Pneus	1,12	4,03	4,95	5,84	6,17
Despesas Indiretas, Exceto Salários	27,57	12,41	7,62	3,00	1,27
Créditos de Impostos	- 4,10	- 05,45	- 5,88	- 6,29	- 6,45

Comparando a Tabela 43 com a 42, 2013 e 2008, respectivamente, verifica-se que os salários tiveram maior participação relativa em todas as colunas de 2013. Sobre este aumento, considerando os anos iniciais da década de 2010 e se houve aumento dos custos com a força de trabalho, devido à escassez da força de trabalho no mercado, como alguma bibliografia associa, surge a questão se foi devido a Lei n. 12.619/2012 enquanto regulamentação das jornadas de trabalho.

A CNI (2016, p. 57) registra demonstrativo, com referência em março de 2016, como a “Estrutura do custo do TRC para carga lotação e carga fracionada, correspondente a um percurso rodoviário de 800 km”, estando organizada em “Custos fixos” (veículo: remuneração do capital e depreciação, veículo: licenciamento e seguro e salários), “Custos variáveis” (combustível, manutenção e pneus) e “Despesas indiretas” (salários, aluguéis e outros)¹⁷¹. Segue a Tabela 44, com a reprodução das informações:

¹⁷¹ “Custos fixos diretos: salários dos motoristas, depreciação do veículo, remuneração do capital e licenciamento e seguro”. “Custos indiretos: salários e, no caso da carga fracionada, aluguéis. Tais custos, que compõem o que é usualmente denominado custo-peso, tem como referência o peso da carga transportada e a distância percorrida”. O “transporte de carga fracionada distingue-se da carga de lotação por seu custo mais elevado, mas também pela estrutura de custo diferente, uma vez que o investimento nos terminais reflete-se no custo fixo indireto que incide sobre a operação” (CNI, 2016, p. 18-19).

Tabela 44 – CNI: Março 2016: TRC Brasileiro: Estrutura dos Custos das ETCs nas Cargas Lotação e Cargas Fracionadas, no Percorso de 800 km, Expressa em %:

CNI/2016	Cargas Lotação (%)	Cargas Fracionadas (%)
Veículo: Remuneração do Capital e Depreciação	21,60	10,60 ¹⁷²
Veículo: Licenciamento e Seguro	9,20	
Salários	20,10	11,00
Combustível	30,80	12,00
Manutenção	4,40	5,00
Pneus	4,00	1,60
Salários	4,00	39,40
Aluguéis	0,40	9,90
Outros	5,50	10,60

Nas despesas indiretas, os salários não se referem aos motoristas de caminhão, mas a outras categorias profissionais. Nas cargas fracionadas, a disparidade em relação às cargas lotação está no envolvimento com diferentes operações, armazenamento, distribuição em percursos urbanos, coletas/entregas parceladas etc., ou seja, há maior divisão do trabalho e mais trabalho, inclusive, sugerindo haver a subcontratação. Nessas cargas fracionadas, relativamente, diminuem os salários dos motoristas e aumentam os salários nas despesas indiretas.

Em relação a 2017, na “Participação dos Custos”, além de discriminar os itens, segmenta-se por distâncias, categorizando-as em três referenciais, Curta (400 km), Média (800 km) e Longa (2.400 km). Segue a Tabela 45 com reprodução das informações das cargas lotação (VALDÍVIA NETO; SILVA, 2017, p. 122-125):

Tabela 45 – VALDÍVIA NETO/SILVA/NTC & Logística, 2017: TRC Brasileiro: Por Distâncias a Participação dos Custos das Cargas Lotação, no Custo Total das ETCs, Expresso em %:

VALDÍVIA NETO/SILVA/ NTC & Logística/2017	Distância Curta (%)	Distância Média (%)	Distância Longa (%)
Impostos Federais	4,44	4,81	5,18
Despesas Administrativas	16,13	10,07	4,03
Demais Custos	13,14	13,47	13,80
Combustível	21,34	26,65	31,95
Manutenção	6,16	7,69	9,21
Reposição do Veículo	7,40	7,12	6,84
Custo Motorista	20,49	19,70	18,92
Remuneração do Capital	10,90	10,49	10,07

¹⁷² A CNI não registra, nas cargas fracionadas a “Remuneração do capital e depreciação” e o “Licenciamento e seguro”, fornecendo indicação apenas de “Veículo”. Sendo assim, sugere expressar a subcontratação. Observação importante é que, na soma desses custos totais, o resultado é 100,1%.

Se as maiores distâncias se conjugam com as maiores jornadas em horas trabalho, esta Tabela 45, e as demais, segmentadas por categorias de distâncias, reiteram que, quanto maiores as jornadas em seu tempo de trabalho, relativamente menores são os salários. As maiores distâncias também significam, relativamente, o maior tempo de direção em relação aos tempos de carregamento/descarregamento.

No conteúdo das tabelas deste subtítulo não há uniformidade na composição dos itens dos custos, umas vezes mais detalhados e outras mais genéricos. Em decorrência, a participação relativa de cada item não pode ser analisada como tendência, desde o referencial de 1975 até a década de 2010, resultando que, a não uniformidade das fontes documentais, não permite análise cronológica das informações. No entanto, verifica-se que itens compõem os custos das empresas, indicando aspectos do funcionamento empresarial. São mantidas imprecisões em relação aos motoristas, às vezes identificados de forma precisa, em outras estão contidos junto aos funcionários em geral das empresas. Isto resulta que, considerando que uma determinação seria os preços em dinheiro recebidos pelos motoristas e outra seria os preços pagos pelas empresas enquanto preços salariais mais os encargos trabalhistas e previdenciários, constituindo-se como variáveis das imprecisões.

Mesmo que não variem as percentagens, mas, se os preços totais dos custos se alterarem, cada item de custo passa a ter novo valor. A solução desta questão passaria por mais precisa contraposição envolvendo custos e receitas, bem como por identificar a operacionalização das empresas em questões como, apenas o transporte ou estando agregado algum serviço logístico, os caminhões enquanto as rotas de viagens e os tipos de cargas, as quantias monetárias correspondentes as receitas dos preços dos fretes, os contratos de trabalho, os salários e a incidência dos direitos trabalhistas e previdenciários, as comissões como forma de assalariamento, a lucratividade etc.

Ainda sobre os salários, tendo 2009 como referência e dois tipos de cargas. Pereira (2009c, p. 117), em análise dos custos na rota São Paulo-Manaus-São Paulo, além de descrever as etapas do processo produtivo, registrou o “Salário do motorista” mais os “Encargos Sociais” mensais em R\$ 1.723,53. Somando-se a isto, deve-se considerar que a rota possui regularidade de cargas de ida e de retorno, e que, possuindo a referência na Zona Franca de Manaus, trata-se de tipos de cargas que possuem valor agregado maior, como eletroeletrônicos, bens de informática etc.

Pereira, analisando os transportes das cargas lotação dos “produtos frigoríficos” da rota Concórdia no estado de Santa Catarina para a cidade de São Paulo, registrou o “Salário do motorista” mensal em R\$ 3.494,16. Inclusive, integrando descrição das etapas do processo produtivo, menciona que “os custos dos investimentos em equipamentos necessários” para a “operação” demandam “montante considerável de recursos financeiros” (PEREIRA, 2009b, p. 122-124). Assim, expõe a especialização empresarial e os investimentos necessários nesse transporte que possui caminhões especializados através das câmaras frias, além de outras questões de armazenamento e embalagens. Outra vez, se os salários dos motoristas dos “produtos frigoríficos” se determinam com as comissões os preços salariais são mais elevados se comparados aos transportes de algum granel sólido da produção agrícola.

Em 2009, o salário mínimo vigente entre os meses de fevereiro e dezembro estava em R\$ 465,00 (IPEA, 2020). Sendo assim, respectivamente, os salários desses caminhoneiros eram 3,70 vezes a mais e 7,51 a mais que o preço do salário mínimo. Por fim, sobre os caminhoneiros, considerando o informado sobre 1985, 1990 e 2009, verifica-se que os preços salariais em função do salário mínimo tiveram redução¹⁷³. Entre as décadas de 1970-2010 as capacidades produtivas do TRC se elevaram, a força produtiva dos motoristas em função dos caminhões se elevou, havendo aumento da produção manifestada no volume dos custos, enquanto os salários dos caminhoneiros se reduziram frente ao salário mínimo, indiciando elevação da extração do trabalho excedente. Aproximações a estas questões estão nos subtítulos a seguir.

3.7 ESTIMATIVAS DA COMPOSIÇÃO DO CAPITAL E DO TRABALHO EM 1979

Em 08/08/1979, o jornal *Correio do Povo* publicou reportagem abordando aspectos conjunturais e estruturais do TRC (n. 257, 1979, p. 21). A motivação era transmitir sobre a crise no TRC, especificamente sobre o aumento nos preços dos combustíveis que ocorria naqueles meses de 1979, e que, por consequência, acentuavam prejuízos para os motoristas autônomos. O relato do periódico refere-se a atuação do deputado da Aliança Renovadora Nacional (ARENA):

¹⁷³ O Apêndice A com as análises entre 1999-2019 mantém esta identificação sobre os pisos salariais diminuir em função do salário mínimo.

O deputado Jarbas Lima, vice-líder do governo, esteve reunido ontem com representantes do setor de transporte rodoviário, especialmente proprietários autônomos, que informaram ao parlamentar que muitos camioneiros decidiram parar, pelos prejuízos decorrentes do aumento em 50 por cento do óleo diesel (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 21)¹⁷⁴.

O “parar” expressa a paralisação do trabalho como ato político. No entanto, parar pode ser lido como encerramento das atividades empresariais, enquanto falência. No relato jornalístico aparecem elementos da composição empresarial:

Para ilustrar os prejuízos, o deputado fez um cálculo, tomando como exemplo um caminhão Scania-Vabis, com carreta de três eixos, transportando 25 toneladas, e que faça três viagens mensais no sentido Porto Alegre-Rio de Janeiro-Porto Alegre, percorrendo um total de 9.400 quilômetros (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 21).

Na sequência, o jornal reproduz tabela com a contabilidade de custos estruturados em “Receita” e “Despesa”. Na citação acima, o caminhão era modelo sofisticado da época, caminhão pesado com carreta de três eixos, com dezoito pneus em rodagem e com capacidade plena de transportar vinte e cinco toneladas por viagem. A média mensal estimada estava em três idas ao município do Rio de Janeiro, totalizando setenta e cinco toneladas de carga, somando-se aos três retornos para o município de Porto Alegre no Rio Grande do Sul, também com setenta e cinco toneladas de carga. Dados os padrões da época, se identifica aspectos das capacidades produtivas, considerando o modelo do caminhão, as quantidades de carga distribuídas entre as viagens de ida e de volta e os tempos de viagem, considerando-os serem maiores que os tempos de direção, o que permitia três viagens mensais. Inclusive, destes aspectos, seria possível estimar a extensão em horas das jornadas do caminhoneiro envolvido nesse processo de trabalho¹⁷⁵.

A tabela registrada no *Correio do Povo*, enquanto “Receita”, expressa no padrão monetário brasileiro da época, fornece o indicativo de que nas três viagens para o Rio de Janeiro o “Frete” recebido pelo empreendimento transportador tinha o preço de “Cr\$ 700,00” por tonelada transportada e que nas três viagens de retorno o “Frete” era de “Cr\$ 600,00” por tonelada. Sendo assim, a receita mensal era de CR\$

¹⁷⁴ Na década de 1970, na narrativa jornalística, era comum o uso da palavra *camioneiro*, posteriormente se tornou regra *caminhoneiro*. Naqueles meses de 1979, pelo menos em Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul e São Paulo, estavam por ocorrer paralisações do trabalho dos motoristas de caminhão (KAPRON, 2019, p. 61).

¹⁷⁵ Numa complementação, referindo-se a 1980, Xavier (1982, p. 26), com informações do DNER, registrou que os “caminhões pesados” compunham 09% da frota do País produzindo com “média” de rodagem em oito mil quilômetros mensais e 1,65 km/l, enquanto consumo de combustível diesel.

97.500,00. Enquanto despesa, o periódico segmenta em quatorze “Espécies”: “Imposto de Renda”, “Descarregamentos”, “Pedágios”, “Combustível”, “Óleos Lubrificantes”, “Lavagens, lubrificações e óleo transm.”, “Pneus (aquisição um novo + consertos)”, “Motorista (salário + ajuda de custo)”, “Encargos Sociais”, “Taxas Rodoviárias (1/12 avos)”, “Oficina (manutenção)”, “Serviços de contabilidade”, “Imposto Sindical” e “Comissões de corretagens” (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 21).

De todas essas espécies da composição, geralmente estruturada entre custos fixos e custos variáveis, a sua soma indica como resultado total a quantia de Cr\$ 112.710,50. Com base neste esquema mensal, o deputado e a narrativa jornalística demonstravam que havia suposto “prejuízo mensal” de Cr\$ 15.210,50, considerando como referência as viagens de um motorista em um caminhão. Nas palavras do periódico, reproduzindo argumentação do deputado:

A diferença entre a receita e a despesa representa um prejuízo mensal (...). Além disso, deve ser considerado (...) que um acidente pode provocar a perda de todo o capital. (...) Quando a perda não é total (...) além do valor dos reparos existem os prejuízos decorrentes do tempo em que o caminhão fica parado (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 21)¹⁷⁶.

Pelo registrado no periódico, na tabela de despesas e receitas, o combustível correspondia a 45,85% do total, considerando que a segunda maior despesa eram os pneus com 13,30% dos custos¹⁷⁷. Sobre “Pneus (aquisição um novo + consertos)”, deve ser registrada alguma consideração. Pois, se a vida útil de um pneu era de rodagem que ia muito além de um mês, o que se poderia ponderar nessa contabilização seria uma média, onde, pelo modelo do caminhão, eram dezoito pneus em rodagem. Soma-se a isto, acrescentando eventuais custos devido ao estrago e/ou o *furar pneus*, os serviços de consertos em borracharias. Outro item, o terceiro em maior despesa, “Oficina (manutenção)”, correspondendo a 11,53%, deve-se ponderar que, pelo modelo do caminhão, sendo veículo sofisticado da época não era caminhão antigo, estabeleceria tendência de menor gasto relativo em reparos em serviços de oficina se fosse equiparado aos caminhões antigos. O quarto maior item da despesa

¹⁷⁶ Xavier (1982, p. 17), em seu estudo sobre os custos das empresas do TRC, numa estimativa da “Evolução do Custo Operacional”, dinheiro em função da quilometragem, entre 1976-1981, tendo por base caminhões leves, médios, semipesados e pesados, indica que entre 1976-1978 aumentaram os custos, diminuindo entre 1978-1979 e crescendo entre 1979-1981.

¹⁷⁷ Xavier (1982, p. 03) afirmou que o “custo” em “consumo de combustível” se aproximava a “25% do custo total do transporte”.

era o “Motorista (salário + ajuda de custo)”, correspondendo a 11,09%. Ao rigor desta indicação, se remeteria a empresa que mantinha caminhoneiro assalariado como empregado e, pelo item “Encargos Sociais” indicado com 1,59% das despesas, reforça perspectiva do esquema ser de empresa empregadora de motorista assalariado, inclusive, podendo ser com vínculo empregatício no regime formal da CLT. Assim sendo, a citação acima é correta ao afirmar sobre “o capital”. Porém, se o “salário” mencionado estaria sendo considerado como o rendimento e/ou o ganho monetário do autônomo, sendo trabalhador por conta própria, a menção ao “capital” na citação não é correta. Ainda, está mencionado “salário + ajuda de custo”, o que leva a considerar que “ajuda de custo” é parte do salário e/ou parcela da remuneração em dinheiro. Na contabilização é indiferente desagregar o “salário” da “ajuda de custo”, pois compunham unicamente a remuneração do trabalhador, podendo ser certa quantia em dinheiro destinado as refeições e/ou outros gastos. Ainda, da receita total mencionada, 12,82% correspondia ao “salário + ajuda de custo” (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 21)¹⁷⁸.

Na descrição do periódico, enquanto “Motorista (salário + ajuda de custo)”, está registrada a quantia de CR\$ 12.500,00 (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 21), sendo, neste momento, indiferente ser o salário do empregado ou a renda do autônomo¹⁷⁹. Sendo assim, em relação ao salário mínimo vigente desde maio de 1979, que estava na quantia de CR\$ 2.268,00 (CLT, 2016, p. XIII), o caminhoneiro receberia uma quantia de 5,51 vezes a mais que o salário mínimo. Além disso, afirmou o jornal, explicitando que estava a se referir aos autônomos:

Supondo que não ocorram acidentes, o resultado, inclusive, não permite que o proprietário autônomo deprecie o seu veículo, fazendo com que, ao término da vida econômica, não tenha recursos para comprar um novo, restando-lhe tão somente um veículo de manutenção antieconômica e de baixa cotação no mercado (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 21).

No conteúdo geral da reportagem jornalística há imprecisões na argumentação registrada, especificamente sobre a base de cálculo pertencendo a que tipo de

¹⁷⁸ Xavier (1982, p. 22) registou que a partir de 1979 para o “carreteiro” ou o “transportador individual”, ou seja, os “transportadores autônomos”, do total dos “custos”, “10,4%” correspondia aos “salários” deste “proprietário”, ou seja, remuneração/renda. Nas empresas com “motoristas assalariados”, considerando o “cálculo do custo unitário do transporte em geral”, os salários correspondiam a “cerca de 22%”.

¹⁷⁹ Nesta quantia não está somado os “Encargos Sociais” e o “Imposto Sindical”. Sendo assim, uma quantia era o salário em dinheiro do motorista e outra quantia à empresa enquanto composição dos seus custos.

empresa, se autônomo ou com motorista empregado, mesmo que direcione afirmações de ser referente ao autônomo. No entanto, desta citação acima, a apreensão da concorrência entre empresas, considerando que em média no País tem sido os autônomos que possuem os caminhões mais antigos se contrastados com as empresas do tipo ETC.

O periódico, em outra reportagem, na mesma edição do jornal, também comentando sobre o TRC, inclusive reproduzindo informações e opiniões do mesmo deputado, igualmente registrando os impactos do aumento dos preços do combustível naquele momento do País, expõe que o

deputado recebeu informações de que centenas camioneiros decidiram parar, numa atitude que ele classifica como 'greve da necessidade', diante dos prejuízos que representam, no momento, qualquer viagem, em decorrência do aumento do óleo diesel (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 32).

Na reprodução que o *Correio do Povo* realiza das opiniões atribuídas ao deputado, que inclusive reiteram defesas supostamente representativas desses autônomos, sem mencionar nenhuma entidade ou sindicato representativo, os qualifica como empreendedores. Sendo assim, se foi decidido pelos motoristas, ou por apenas parcela dos autônomos, por "parar", ou seja, paralisação do trabalho, seria locaute empresarial e não greve, inclusive, pela ausência de qualquer menção aos motoristas empregados e iniciativa política de sua parte. Na reprodução da argumentação do deputado, para ressaltar a importância que esses autônomos tinham internamente ao TRC e na estrutura econômica do País, registra que

72 por cento da produção é escoada, desde os mais longínquos e íngremes lugares até as indústrias de transformação, no caso de matérias primas, e às áreas de comercialização, quando se trata de produtos acabados, graças aos 480 mil proprietários autônomos, através de seus caminhões que rodam dia e noite (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 32).

Percebe-se na narrativa a atribuição de importância do TRC e dos autônomos em particular, no entanto, ao mesmo tempo, expressando a dependência do País em relação ao TRC. Sobre os números indicados, o IBGE, ao demonstrar a série anual das "Mercadorias transportadas" no País, registra que, em 1978 e 1979, respectivamente, era de 60,74% e 59,37% a participação relativa do TRC frente aos demais modais (FIBGE, 1990, p. 456). Anteriormente, no subtítulo 1.4, foi mencionado o estudo do DNER com referência a 1974 registrando que eram aproximadamente

369 mil caminhões pertencentes aos autônomos, ou seja, cerca de 70,9% da frota (DNER, 1976, p. 93-94). Sendo assim, segundo o indicado no *Correio do Povo*, teria havido o aumento de cerca de 33% da frota de veículos dos autônomos no País naqueles anos. Ainda, considerando essa totalidade de “proprietários autônomos” em 1979, deve-se levar em consideração que parcela deles mantinham motoristas empregados, de modo que, em si, não eram transportadores, implicando que a distribuição relativa entre autônomos e empregados se modifica¹⁸⁰.

A reportagem de 1979 do *Correio do Povo* informa que, sobre a “situação destes proprietários” autônomos, estavam submetidos a uma “exploração” por “parte da maioria das empresas agenciadoras de cargas”, indicando que

Jarbas Lima denuncia também ‘empresas fantasmas’ a quem é destinado 60 por cento da renda da atividade dos 480 mil camioneiros. Existem hoje 25 mil destas empresas, meras agenciadoras, das quais somente 12 mil estão legalizadas. Segundo os levantamentos feitos pelo parlamentar, as empresas agenciadoras chegam a receber Cr\$ 16,87 por quilômetro rodado enquanto pagam Cr\$ 10,37 aos proprietários autônomos, sujeitos a riscos de toda a ordem e às despesas inerentes ao transporte (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 32).

O *Correio do Povo*, através da sua narrativa jornalística que corrobora a do deputado, reproduz atribuição de que as dificuldades desses autônomos, somando-se aos aumentos de custos expressos nos combustíveis, estava na intermediação das empresas “agenciadoras”. O questionamento é correto em perceber que certo montante em dinheiro era apropriado pela intermediação, ou seja, na divisão do trabalho da relação entre empresas, no entanto, o equívoco foi ausentar que a economia de mercado produziu essa subordinação. Inclusive, esta ausência pode ser identificada na seguinte complementação:

Os proprietários autônomos ficam sujeitos a verdadeiros leilões, segundo o parlamentar, para conseguir carga destas empresas, principalmente no regresso do centro do país. Jarbas Lima explica que a sua intenção ‘não é propugnar maior preço do frete, mas relatar a desproporção existente entre o valor real do frete e o preço pago ao transportador autônomo’ (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 32).

Além da questão regional com a concentração fabril/industrial na Região Sudeste, particularmente no estado de São Paulo, produzindo agravos a economia do

¹⁸⁰ Sobre a problemática de como tem sido registrada a composição do TRC entre tipos de empresas, propriedade dos caminhões e a distribuição relativa entre autônomos e empregados, o Apêndice C expõe algumas fontes documentais, indicando o problema à historiografia.

País, vista em sua generalidade, os “leilões” devem ser compreendidos nas questões internas do TRC, ou seja, o excesso de oferta de transporte por parte das empresas de transporte, elemento causador de dependência e insegurança enquanto obtenção de cargas/fretes, sendo manifestação da anarquia do mercado. Assim sendo, as empresas agenciadoras de cargas, numa situação externa as empresas do TRC, conseguem negociar e aumentar a sua lucratividade, forçando a queda dos preços dos fretes para os transportadores. Inclusive, o leilão de cargas ocorria entre as empresas do TRC, ou seja, havendo a oferta de cargas, a concorrência ocorria entre empresas que possuíam caminhões, sendo que esta relação interna ao TRC, entre autônomos e empresas de maior porte, é questão ausente no referencial jornalístico. Ainda, segundo a citação, não era objetivo “propugnar maior preço do frete”, ou seja, não era defender a clássica pauta dos autônomos e das empresas do TRC em geral ao longo das décadas, o aumento nos preços dos fretes.

A seguir, a reprodução pelo periódico da constatação e opinião do parlamentar:

Observou que os transportadores autônomos estão praticamente impedidos de trafegarem, face ao extraordinário aumento de 50 por cento no preço do óleo diesel, sem que até o momento houvesse a correspondente majoração no preço dos fretes, em favor dos transportadores. Como consequência, informa que a maioria dos transportadores autônomos está sendo obrigada, mesmo que contrariada, a manter seus veículos parados. Alerta para as consequências, se persistir esta situação: ‘um inevitável e drástico abalo no sistema rodoviário nacional, com consequentes implicações no escoamento da riqueza nacional’.

Com este alerta o parlamentar pretende sensibilizar as autoridades responsáveis pelo transporte rodoviário do País, cuja infraestrutura está amplamente comprometida com o setor rodoviário. O problema, no seu entender, é ‘a espoliação que as empresas transportadoras submetem os transportadores autônomos’ (*CORREIO DO POVO*, n. 257, 1979, p. 21).

Nesta citação há a menção de que seria necessário o aumento dos preços dos fretes. No entanto, outra vez, o foco da crítica é nas “empresas transportadoras”, supostamente as empresas agenciadoras, ou as empresas embarcadoras, como solução de melhoria. Inclusive, o pedido de “sensibilidade das autoridades” sugere ser a estrutura de Estado, ou seja, a intervenção do Estado para a solução do problema, sendo assim, solução não liberal. Pelo exposto nos primeiros subtítulos deste capítulo, o atribuído “abalo” permaneceu nas décadas seguintes a 1979, inclusive, persistindo no século XXI.

Por fim, estão aí mais alguns elementos conjunturais e estruturais das empresas do TRC, em seu funcionamento interno e em relação ao contexto do País,

para pensar sua inserção no desenvolvimento brasileiro e problematizar custos, prejuízos e indeterminações sobre autônomos e empregados que se manifestam em diferentes narrativas dessas questões. Além disto, pondera-se que as empresas de maior porte, concorrentes dos autônomos, também teriam problemas devido ao não aumento nos preços dos fretes. Porém, no mercado, considerando aqueles anos 1970 até o século XXI, a concorrência não é igual para as pequenas empresas e para as maiores empresas. Empresas que passaram a concentrar parcela maior dos caminhões e do mercado tendem a ser as que eliminam, via mercado, as suas empresas concorrentes. Segue o próximo subtítulo, registrando informações mais precisas sobre o capital e o trabalho em estratos da década de 2010.

3.8 COMPOSIÇÃO DO CAPITAL E DO TRABALHO: OS SALÁRIOS DE TRÊS EMPRESAS EM 2013 E 2015

Neste subtítulo há uma análise da formação empresarial considerando a atividade econômica, enfatizando o trabalho e os salários. O foco está em três ETCs, duas sediadas no estado do Rio Grande do Sul e uma em Santa Catarina, objetivando ser um demonstrativo dos custos e receitas do contemporâneo do TRC.

Michelon, partindo do caso específico do seu estudo, em que o bitrem é mais produtivo que a carreta, nas informações da composição dos custos e receitas totais, com referencial em 2013, permite estimar a participação do trabalho e a formação dos salários dos caminhoneiros. O objetivo de Michelon foi “evidenciar como as empresas de transporte rodoviário de cargas devem proceder para formar seus preços com base nos custos e determinar a margem por eles gerada”, e, para isto, desenvolveu coleta de dados, uma “pesquisa exploratória”, em empresa sediada no município de São Marcos (MICHELON, 2013, p. 17).

Sem mencionar o nome da empresa, Michelon fornece informações que a contextualizam, como a que possuía nove caminhões, dois cavalos mecânicos no bitrem e mais dois na carreta três eixos, três cavalos mecânicos em carreta cegonha (carroceria para transporte de veículos), um caminhão de porte médio com carroceria baú e um caminhão no serviço de guincho, possuindo nove motoristas e mais um funcionário “responsável pelo setor administrativo”. O foco do estudo está em dois caminhões, um bitrem e uma carreta, ambos considerados numa rota, carga de arroz procedente do município de Restinga Seca no Rio Grande do Sul com destino a

Contagem em Minas Gerais, trazendo, enquanto carga de retorno, bobinas de aço de Betim em Minas Gerais para Panambi no Rio Grande do Sul, configurando uma rota longa com “média mensal de três viagens”. A referência é a carreta no sentido Contagem com 31.500 quilos de carga e no sentido Panambi com 30.000 quilos, enquanto no bitrem, respectivamente, 39.000 e 37.500. Numa aproximação, a distância percorrida era de 3.867 km por viagem, sendo assim, por mês, cada caminhão percorreria cerca de 11.601 km. Como complementação, a carreta possuía vinte e dois pneus em rodagem e consumia aproximadamente 2,09 litros/km de combustível, enquanto o bitrem possuía vinte e seis pneus e consumia aproximadamente 1,96 litros/km de combustível. O autor faz uso de metodologia em que os custos estão segmentados em “variáveis”, “fixos específicos” e “fixos comuns”, registrando ainda outra categoria, “Despesas com impostos” (MICHELON, 2013, p. 36-46).

A seguir, na Tabela 46, as informações segmentadas entre a carreta e o bitrem, a partir da qual se desenvolve uma interpretação, pois Michelin registra ora por viagem/frete, ora mensal, havendo, assim, padronização com informações em caráter mensal, considerando que foi informado sobre três viagens por mês. Sendo assim, multiplicando por três a composição quando informada por viagem. Em sua tabela referente aos “Custos variáveis da viagem RS x MG”, carreta e bitrem, segmenta em “Valor descarga”, “Valor seguro da carga”, “Valor comissão do motorista”¹⁸¹, “Combustível”, “Óleo e lubrificantes”, “Lavagem”, “Pneus” e “Pedágio”. Na tabela dos “Custos variáveis da viagem MG x RS”, para ambos os caminhões, os itens são: “Valor comissão do motorista”, “Combustível”, “Óleo e lubrificantes” e “Pneus”. Na tabela dos “Custos fixos mensais por veículo”, com mesmo custo para os dois caminhões: “Pró-labore”, “Honorários”, “INSS s/Pró-labore”, “Salário” (mensal), “INSS” e “FGTS”. Na tabela dos “Custos específicos do veículo”: “Depreciação”, “Seguro Casco”, “Seguro c/3º” (segura contra terceiros), “IPVA 2013”, “Documento carreta”¹⁸² e “Mensalidade rastreamento”. A quarta tabela é sobre “Despesa com impostos sobre o frete”: “PIS”, “COFINS”, “IRPJ” e “CSLL”, todos indicados por viagem, ou seja, RS-MG-RS. Segue

¹⁸¹ “Além do salário recebido mensalmente, os motoristas recebem um acréscimo, a cargo de comissão, que representa um percentual de 6,5% sobre o valor do frete” (MICHELON, 2013, p. 39).

¹⁸² “Os custos fixos mensais e específicos do veículo são os mesmos para ambas as configurações, somente apresentam uma diferença no valor do documento da carreta, pelo fato de a configuração bitrem ser composta por duas carretas e possuir dois documentos de rodagem” (MICHELON, 2013, p. 41).

a Tabela 46, reproduzindo, respectivamente, os itens da composição dos custos, manifestando-os em reais (R\$) e em porcentagem (MICHELON, 2013, p. 40-46):

Tabela 46 – MICHELON/2013: TRC Brasileiro: Uma ETC São Marcos: Custos Totais Mensal da Carreta e do Bitrem, na Rota RS-MG-RS, Expressos em R\$ e em %:

MICHELON/2013	Carreta: R\$	Carreta: %	Bitrem: R\$	Bitrem: %
RS-MG: Preço da Descarga	1.701,00	5,50	2.154,60	6,31
RS-MG: Seguro da Carga	114,84	0,37	145,47	0,42
RS-MG: Comissão: Motorista	1.463,97	4,73	1.854,36	5,43
RS-MG: Combustível	6.571,44	21,26	7.040,82	20,64
RS-MG: Óleo e Lubrificantes	112,14	0,36	112,14	0,32
RS-MG: Lavagem	180,00	0,58	240,00	0,70
RS-MG: Pneus	1.816,65	5,87	2.119,44	6,21
RS-MG: Pedágio	934,20	3,02	1.016,10	2,97
MG-RS: Comissão: Motorista	702,00	2,27	877,50	2,57
MG-RS: Combustível	6.134,43	19,85	6.572,61	19,26
MG-RS: Óleo e Lubrificantes	104,67	0,33	104,67	0,30
MG-RS: Pneus	1.695,84	5,48	1.978,47	5,80
Pró-Labore ¹⁸³	1.356,00	4,38	1.356,00	3,97
Honorários	1.417,00	4,58	1.417,00	4,15
INSS sem Pró-Labore	271,20	0,87	271,20	0,79
Salário Mensal	1.476,00	4,77	1.476,00	4,32
INSS	557,93	1,80	557,93	1,63
FGTS	118,08	0,38	118,08	0,34
Depreciação	968,00	3,13	968,00	2,83
Seguro do Casco	653,00	2,11	653,00	1,91
Seguro Contra Terceiros	216,48	0,70	216,48	0,63
IPVA 2013	232,68	0,75	232,68	0,68
Documento Carreta	05,13	0,01	10,26	0,03
Mensalidade Rastreamento	125,00	0,40	125,00	0,36
PIS	216,60	0,70	273,18	0,80
COFINS	999,69	3,23	1.260,87	3,69
IRPJ	399,87	1,29	504,33	1,47
CSLL	359,58	1,16	453,90	1,33
Custo Total	30.903,42	100	34.110,09	100

A respeito dos salários, há uma quantia fixa e outra variável, ou seja, uma parcela em salário por tempo e outra em salário por peça, os 6,50% em comissão por viagem, os quais variavam correspondendo aos preços de cada carga/frete transportada. Para ambos os caminhoneiros, o salário fixo mensal era igual, sendo que o diferencial em dinheiro estava nas comissões, considerando que o porte do caminhão, manifesto nas capacidades produtivas diferenciadas entre a carreta e o bitrem, inclusive exigindo habilidades diferenciadas, não era considerado na

¹⁸³ No registro dos “Custos fixos mensais por veículo”, iguais para a carreta e o bitrem, há a afirmação de que os “custos de salários e encargos incidem sobre cada motorista da empresa, pró-labore e honorários, uma única vez ao mês” (MICHELON, 2013, p. 42).

determinação do salário fixo. Mesmo assim, sempre o salário seria maior para o caminhoneiro que trabalhava no bitrem¹⁸⁴.

Na Tabela 46, verifica-se que o salário do caminhoneiro que trabalhava na carreta era de R\$ 3.641,97, podendo ser identificado que o salário por peça era maior que o salário por tempo. Assim, considerando 2013, correspondia a 5,37 vezes a mais que o salário mínimo¹⁸⁵. Em relação ao custo total, este salário correspondia a 11,78%, em relação à receita total (MICHELON, 2013, p. 45), correspondia a 10,92%.

Em relação ao caminhoneiro trabalhador no bitrem, o salário era de R\$ 4.207,86, considerando que sua comissão em dinheiro era maior comparada a do motorista da carreta. Sendo assim, o salário correspondia a 6,20 vezes a mais que o salário mínimo. Em relação ao custo total, este salário correspondia a 12,33%, em relação a receita total (MICHELON, 2013, p. 45-46), correspondia a 10,16%.

Considerar, em relação a essa atividade econômica da empresa, que eram parcelas das atividades do empreendimento, pois os outros caminhões transportavam outros tipos de cargas em outras rotas, sendo assim, havia outros custos. Inclusive, Michelin menciona haver outros ramos econômicos em que o empreendimento atuava. Ao mesmo tempo, o cálculo envolve cargas com capacidade plena nas viagens de ida e de retorno, situação nem sempre ocorrida, ao longo do tempo no TRC Brasileiro, ou seja, a regularidade dos transportes nas três viagens mensais.

A seguir, outro referencial da participação dos salários em função dos custos e receitas. Maurício Júnior Sfalcin (2013, p. 09-12), em trabalho de conclusão de curso na área das Ciências Contábeis, desenvolveu estudo sobre uma empresa, a Transportadora Norte e Sul Ltda, sediada no município de Ijuí no Rio Grande do Sul. Seu objetivo foi “analisar o desempenho e a rentabilidade do uso de veículos próprios”, comparando com a frota terceirizada/agregada que operava para a empresa em regime de subcontratação. O levantamento das informações, por meio de “entrevistas despadronizadas ou não estruturada”, tendo o foco nas “planilhas de custos”, se deu entre janeiro e março de 2013, enquanto os registros estão por viagem e em caráter mensal (SFALCIN, 2013, p. 30-38).

A “empresa dispõe de uma estrutura completa de operação, com controle de cargas, administração, centro de manutenção próprio para atender exclusivamente a

¹⁸⁴ A partir da fundamentação em Marx (2006; 2008), em *O Capital*, indica-se que a comissão e o salário são apenas salário, ou seja, parcela em salário por tempo e outra por peça.

¹⁸⁵ Em 2013, o salário mínimo entre janeiro e dezembro estava em R\$ 678,00 (IPEA, 2020).

frota” e “equipamentos de comunicação e rastreamento de veículos via satélite”, mantendo “o controle total de sua frota”. Além dos “dois sócios proprietários”, possuía “três gerentes” e mais cento e cinquenta e dois “colaboradores”, dez “ligados ao setor administrativo”, vinte e cinco ao “setor de operação e logística” e cento e dezessete “motoristas”. A “frota própria” era composta por caminhões Scania, “100 cavalos e 100 carretas do tipo *sider*”¹⁸⁶, todos com fabricação compreendida entre 2008-2012. A empresa ainda possuía a sua disposição, mediante contrato, cem outros caminhões com carreta sider operando como frota agregada. Por sua vez, a empresa mantinha regularidade de oferta de cargas a serem transportadas, mediante “contratos em longo prazo”, firmados com “empresas de grande porte e com uma grande demanda de carregamentos”, sendo variados produtos de origem fabril, estando aí a especialização da carreta sider, destinada para cargas gerais e não ao transporte de graneis líquidos, sólidos ou gasosos (SFALCIN, 2013, p. 09; 32-38).

O foco do estudo esteve na rota com carregamento no município de São José dos Campos em São Paulo com o destino em Uruguaiana, totalizando pouco mais de mil seiscientos e dez quilômetros, considerando que o retorno para São Paulo produz distância em dobro. Nesta rota, Ijuí é local de passagem, o que permitia a realização, neste município, dos eventuais e necessários serviços de manutenção dos caminhões. Quanto aos caminhões da frota agregada, os seus custos e a manutenção eram responsabilidade das empresas proprietárias destes caminhões. Considerando os cem caminhões da frota própria, pelo modelo indicado, possuíam vinte e dois pneus em rodagem fazendo a média de consumo de 2,5 km/l de combustível, sendo que cada carga possuía em média vinte toneladas, de modo que, “durante o mês”, a média era oito viagens e a quilometragem mensal base era doze mil novecentos e quarenta e quatro quilômetros¹⁸⁷ (SFALCIN, 2013, p. 40-44). Sendo assim, pelo porte dos caminhões, eram cargas relativamente leves, considerando que, pela ausência de menção por parte de Sfalcin sobre cargas de retorno para São Paulo, se parte da premissa que os caminhões retornavam para novos carregamentos sempre vazios.

¹⁸⁶ Sider é o semirreboque com carroceria contendo aberturas nas laterais e na parte traseira, a fim dos serviços de carregamento/descarregamento.

¹⁸⁷ Em seus cálculos, Sfalcin utilizou a formação dos custos no referencial de 12.944 km, ou seja, distância aproximada de oito viagens entre São José dos Campos e Uruguaiana por caminhão. No entanto, deve ser considerado o retorno do caminhão para o estado de São Paulo, sendo assim, essa quilometragem deve ser considerada em dobro. Sendo este retorno com caminhão vazio, a média km/l deve ser maior. Deste modo, pela expressiva quilometragem, se justifica os cento e dezessete motoristas em função dos cem caminhões.

A seguir, a Tabela 47 reproduz os custos totais no padrão mensal, segmentados em três categorias com subdivisões: “Custos Fixos”, contendo “Veículo” (cavalo mecânico), “Equipamento” (carreta), “Mão de Obra Direta (Funcionário)” (caminhoneiro), “Mão de Obra Indireta”, “Seguro”, “IPVA/Licenciamento/Fepan/Revisão Técnica”, “Licenciamento (equipamento)” (carreta) e “Infraestrutura/Comunicação”; “Custos Variáveis”, contendo “Combustível”, “Pneus” e “Pneus Recauchutagem” (cavalo mecânico), “Pneus” e “Pneus Recauchutagem” (carreta), “Lubrificantes/Óleos”, “Lavagem”, “Manutenção” (peças e acessórios) do cavalo mecânico e da carreta, “Despesas Financeiras” e “Despesas Administrativas e Comerciais” e; “Impostos” contendo “ICMS”, “IRPJ”, “CSLL”, “PIS” e “COFINS” (SFALCIN, 2013, p. 46). Segue a Tabela 47, com os custos totais mensais, considerando que Sfalcin registrou em Reais (R\$), sendo convertido em percentual:

Tabela 47 – SFALCIN/JANEIRO-MARÇO/2013: TRC Brasileiro: Uma ETC Ijuí: Custos Totais Mensal Carreta, na Rota SP-RS-SP, Expressos em R\$ e em %:

SFALCIN/2013	Scania Carreta Sider: R\$	Scania Carreta Sider: %
Veículo (Cavalo Mecânico)	2.166,67	5,82
Equipamento (Carreta)	866,67	2,33
Mão de Obra Direta (Caminhoneiro)	3.555,77	9,56
Mão de Obra Indireta	639,86	1,72
Seguro	1.041,67	2,80
IPVA/Licenciamento/Revisão Técnica/Etc	395,83	1,06
Licenciamento (Carreta)	10,93	0,02
Infraestrutura/Comunicação	569,75	1,53
Combustível	12.012,03	32,30
Pneus e Pneus Recauchutagem (Cavalo)	1.009,09	2,71
Pneus e Pneus Recauchutagem (Carreta)	1.161,08	3,12
Lubrificantes/Óleos	86,08	0,23
Lavagem	400,00	1,07
Manutenção (Peças/Acessórios do Cavalo)	5.177,60	13,92
Manutenção (Peças/Acessórios da Carreta)	1.294,40	3,48
Despesas Financeiras	863,00	2,32
Despesas Administrativas e Comerciais	1.413,00	3,79
ICMS	2.215,17	5,95
IRPJ	1.040,49	2,79
CSLL	624,29	1,67
PIS	114,45	0,30
COFINS	527,18	1,41
Custo Total¹⁸⁸	37.185,01	100%

¹⁸⁸ Observação: na soma dos itens de custos indicados por Sfalcin, chega-se a resultado com inexpressiva diferença, supondo-se ser em função de arredondamento de números fracionados, de modo que, na comparação da Tabela 47 com o indicado por Sfalcin, há diferencial. No entanto, no momento em que Sfalcin descreve a participação relativa de alguns dos itens de custos, o diferencial é mais expressivo (SFALCIN, 2013, p. 45-47).

Segundo a Tabela 47, os salários dos caminhoneiros correspondem a 9,56% dos custos totais mensais na empresa. Sendo considerado os salários dos outros funcionários, o percentual se eleva para 11,28%. Porém, em relação aos salários dos caminhoneiros registrados na Tabela 47, devem ser feitas algumas ponderações. Na quantia de R\$ 3.555,77 estão considerados os seguintes itens: “Salário Base” (R\$ 1.430,10), “Horas Extras 50%” e “Horas Extras 100%”, “Adicional Noturno”, “Tempo de Espera 30%” e “DSR” (Descanso Semanal Remunerado), até aí chegando a quantia de R\$ 2.317,80. Porém, Sfalcin agrega a este preço o “INSS”, “FGTS”, “SEST” (Serviço Social do Transporte) e “SENAT” (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), “RAT” (Risco Ambiental do Trabalho), “13º Salário”, “1/3 Férias” e “FGTS Rescisão”, assim totalizando a quantia de R\$ 3.555,77. Esta é a quantia dos salários mais os encargos trabalhistas e previdenciários, por cada motorista pago pela empresa, sendo que os salários reais em dinheiro de cada caminhoneiro eram R\$ 2.317,80. Sendo assim, os salários reais em dinheiro, comparados ao salário mínimo, eram 3,41 vezes a mais¹⁸⁹, enquanto 6,23% dos custos totais mensais. Em relação ao total de receitas obtidas através dos fretes por caminhão, esse salário correspondia a 5,85% (SFALCIN, 2013, p. 42-46). Inclusive, do total de funcionários da empresa, os caminhoneiros correspondiam a 75,48%, excluindo os “dois sócios proprietários”, ao se levar em conta o informado pelo autor, de que havia a média de mais de um motorista por caminhão.

Segue outra participação dos resultados do trabalho dos caminhoneiros. Ademilson Teixeira (2016), em dissertação de Mestrado na área da Engenharia de Produção, desenvolveu comparação do “custo operacional no transporte de carga rodoviário realizado pela Carreta e Bitrem”. O autor caracteriza sua pesquisa como um “estudo de caso”, pesquisando empresa sediada em Santa Catarina, considerando ser uma “abordagem dedutiva” e com referencial no “Método dos Custos Médios Desagregados” (TEIXEIRA, 2016, p. 17; 20-21; 45).

A empresa estudada é a Transportadora MFJ, sediada no município de Joinville em Santa Catarina, tendo por base 2015. Teixeira referenciou-se em dois caminhões Scania modelo R 400 ano 2013, sendo que um era constituído de cavalo mecânico mais carreta simples, enquanto o outro era um cavalo mecânico constituindo-se como um bitrem. Para ambos os veículos, a referência foi Joinville, local de carregamento,

¹⁸⁹ Entre janeiro e dezembro de 2013, o salário mínimo estava em R\$ 678,00 (IPEA, 2020).

e São Luis no estado do Maranhão, local de destino, contendo carga de “eletrodomésticos”, porém, sem menção a que tipo de carga no sentido de retorno para Santa Catarina, sugerindo cargas variadas, de acordo com a oferta de mercado e, inclusive, variando o local de carregamento.

Nas peculiaridades do estudo de caso, a carreta possuía quatro eixos e quatorze pneus, enquanto o bitrem possuía seis eixos e vinte e dois pneus. A média de consumo de combustível foi de 3 km/l na carreta e de 2,2 km/l no bitrem e ambos caminhões estão referenciados com a média mensal de dezessete mil quilômetros rodados, vinte e quatro dias de trabalho ao mês e com “10h/dia de trabalho”. As cargas procedentes de Santa Catarina, pelo tipo de mercadoria, relativamente ao modelo dos caminhões, são cargas leves, de seis toneladas e meia para a carreta e doze toneladas e meia para o bitrem (TEIXEIRA, 2016, p. 45-49)¹⁹⁰. Inclusive, pelo tipo de produto, na rota Santa Catarina-Maranhão, eram cargas com maior valor agregado.

A seguir, a Tabela 48 reproduz informações segmentadas entre a carreta e o bitrem, mantendo a estrutura da composição dos custos em “Custos Fixos Mensais” do “Cavalo Mecânico” em “Depreciação”, “Remuneração do Capital”, “Salário Motorista (com encargos sociais)”, “Licenciamento” e “Seguro (acidentes/roubo)”; do “Equipamento” (semirreboque) em “Depreciação”, “Remuneração do Capital” e “Licenciamento”. Os “Custos variáveis” do “Cavalo Mecânico” em “Pneus”, “Lavagem/Lubrificação”, “Combustível” e “Óleo para a “caixa de mudança”, “caixa de transferência” e para o “Motor”; do “Equipamento” em “Pneus”, “Manutenção” e “Lavagens e Lubrificações” (TEIXEIRA, 2016, p. 51-53)¹⁹¹:

¹⁹⁰ O bitrem possui peculiaridade, pois, como a referência são cargas leves, em relação ao modelo de caminhão, porém, volumosas, o cavalo mecânico é composto de dois eixos. Sendo assim, são quatro pneus a menos do que o padrão do bitrem que é composição de sete eixos com cavalo mecânico de três eixos (TEIXEIRA, 2016, p. 33).

¹⁹¹ Observação, na soma dos itens dos “Custos Fixos Mensais” do cavalo mecânico da carreta se tem resultado diferente do registrado por Teixeira, no semirreboque a soma encontra-se correta. No bitrem, no cavalo mecânico a soma de Teixeira está correta e no semirreboque a soma não confere (2016, p. 51). No entanto, as diferenças são inexpressivas, sobre os “Custos Fixos Mensais”, na Tabela 48, a soma está corrigida. Em relação ao “Custo Variável” do cavalo mecânico e do semirreboque da carreta, a soma das quantias de cada item não confere com o registrado por Teixeira, enquanto no bitrem a soma dos itens do cavalo mecânico não confere com o registrado por Teixeira, enquanto a soma no semirreboque confere (TEIXEIRA, 2016, p. 52). Na Tabela 48 não está a descrição de cada item dos custos variáveis, indicando-os genericamente, estando reproduzido o resultado de Teixeira, devido a que os resultados diferenciados são pequenos, de modo que não alteram as conclusões de Teixeira.

Tabela 48 – TEIXEIRA/2016: Ano 2015: TRC Brasileiro: Uma ETC Joinville: Custos Totais Mensal da Carreta e do Bitrem, na Rota SC-MA-SC, Expressos em R\$ e em %:

TEIXEIRA/2016	Carreta: R\$	Carreta: %	Bitrem: R\$	Bitrem: %
Cavalo Mecânico: Depreciação	1.833,33	6,15	1.833,33	4,58
Cavalo Mec.: Remuneração Capital	1.906,67	6,40	1.906,67	4,76
Salário Motorista com Encargos	4.606,00	15,46	6.580,00	16,44
Cavalo Mecânico: Licenciamento	284,20	0,95	284,20	0,71
Cavalo Mecânico: Seguros	425,32	1,42	428,32	1,07
Semirreboque: Depreciação	250,00	0,83	916,67	2,29
Semirreb.: Remuneração Capital	573,07	1,92	1.026,13	2,56
Semirreboque: Licenciamento	5,83	0,01	11,67	0,02
Custos Variáveis Totais do Cavalo Mecânico e Semirreboque	19.890,00	66,80	27.030,00	67,54
Custo Total	29.774,42	100	40.016,99	100

Em relação aos custos totais, o salário do caminhoneiro com os encargos sociais corresponde a 15,46% na carreta, considerando que esta quantia se refere ao custo para a empresa, ou seja, trata-se do preço salarial mais os encargos trabalhistas e previdenciários. Porém, o salário real recebido, sem os encargos sociais, segundo Teixeira (2016, p. 49) era de R\$ 2.800,00, correspondendo a 9,40% da composição dos custos totais. No bitrem, somando-se o salário mais os encargos trabalhistas e previdenciários, corresponde a 16,44% dos custos totais, porém, o salário real do caminhoneiro correspondia a R\$ 4.000,00, sendo assim, 9,99% dos custos totais.

Em comparação com o salário mínimo, entre janeiro e dezembro de 2015 correspondendo a R\$ 788,00 (IPEA, 2020), verifica-se que na carreta o salário real era 3,55 vezes a mais, enquanto no bitrem o salário real era 5,07 vezes a mais que o salário mínimo. Comparando o bitrem com a carreta, no primeiro o salário era 42,85% maior.

Nessa descrição das três empresas, identifica-se que uma era de pequeno porte em relação ao TRC, a ETC de São Marcos, no entanto, era empreendimento, sob mesma propriedade, que atuava em outros ramos da economia. A ETC de Ijuí era empresa de grande porte, considerando que possuía a propriedade de cem caminhões e mantinha frota de outros cem caminhões agregados, enquanto sobre a ETC de Santa Catarina não há menção sobre a quantidade de caminhões. Inclusive, as três empresas operavam com caminhões relativamente novos e modernos, no que diz respeito a composição e capacidades de transportes, elementos que possibilitam qualificar as empresas como sofisticadas.

Sobre essas descrições, surge um problema, ou seja, o modo de expor as informações pode alterar os resultados. Nas tabelas, quando do demonstrativo dos custos totais, são significativas as diferenças dos preços salariais em função dos custos e receitas manifestados nos salários mais encargos trabalhistas e previdenciários e nos salários reais em dinheiro pago aos motoristas. Sobre isto, comparando com os subtítulos anteriores, nos quais foram registrados salários em função dos custos em diferentes épocas, a parcialidade das informações impede de se verificar o quanto e com que precisão há a distinção entre salários com encargos trabalhistas e previdenciários e os reais preços salariais recebidos pelos motoristas. Esta falta de precisão, pela não uniformidade das informações das fontes documentais, impede comparativo entre esses diferentes subtítulos deste capítulo.

Neste subtítulo, ainda se pode perceber alguns condicionantes acerca dos salários, os quais são elementos da formação histórica dos caminhoneiros. Há aqueles que seriam os salários base, sugerindo serem os pisos salariais, geralmente indicados como quantia fixa, e há os preços salariais complementados pelas comissões, salários por tempo mais salários por peça. Quanto a isto, há a expressão salarial representando os custos para as empresas, os quais demonstram diferencial dos salários em dinheiro pago aos motoristas. Tudo isso, demonstra o quanto são variáveis as formas para se identificar o assalariamento. Inclusive, das três empresas deste subtítulo, tem-se o referencial de preços expressos nos custos que estão considerados segundo o regime formal de trabalho, onde, diferente seriam os preços se as informações fossem baseadas nos contratos de trabalho em regime informal.

Nas duas empresas em que há a comparação entre a carreta e o bitrem, os salários neste último são maiores em números expressos em dinheiro. Com isto, verifica-se que, com o pagamento através das comissões, esses salários se mantêm mais elevados, inclusive, podendo ser explorada a questão de ser um trabalho que exige capacidades diferenciadas dos motoristas e que se manifesta em especialização e destreza maior em conduzir os caminhões, além de transportarem maior volume de cargas, influenciando para serem maiores os salários.

Das três empresas, em relação aos salários reais em dinheiro, os menores estão na empresa de Ijuí. Parcela da justificativa deve-se a que esta situação poderia estar por expressarem viagens com cargas em apenas um sentido da rota. Inclusive, nesta empresa, os salários, relativamente, possuem menor percentual em função dos custos e receitas totais. Pondera-se que, sobre a empresa de Santa Catarina, não

está disponibilizada as quantias monetárias referentes as receitas. Se, estas duas condições mais reduzidas são componentes estruturais de empresas de maior porte, seria necessário outro estudo para se chegar à conclusão. Os salários mais altos estão na empresa de São Marcos, sendo que a justificativa poderia estar na questão de os caminhões realizarem viagens de ida e retorno com capacidades plenas de carga, considerando que os salários fixos eram complementados pelas comissões. No caso da empresa de Santa Catarina, não está feita menção sobre existência de comissões.

Sobre essas determinações dos preços salariais, outras variáveis, necessariamente, devem ser consideradas, como, se os caminhoneiros vendem sua força de trabalho, significa que há contratos de trabalho, ou seja, há uma condição política que contribui na definição dos preços salariais. Sendo assim, individualização da relação contratual, organização política dos trabalhadores e intermediação sindical são elementos que devem ser considerados, no entanto, neste momento, são apenas registrados, sendo motivação para outro estudo.

Nas empresas do Rio Grande do Sul, ambas com referencial em 2013, possuem pisos salariais aproximados: na empresa de São Marcos o salário em sua especificação mensal estava em R\$ 1476,00 (MICHELON, 2013, p. 42), enquanto na empresa de Ijuí o “Salário Base” estava em R\$ 1430,10 (SFALCIN, 2013, p. 42). Aqui, se permite um comparativo com as informações do Apêndice A.

No Apêndice A, verifica-se que, em cinco sindicatos, SINDIMERCOSUL, STTRP, SINDPFUNDO, SITROPONTA e Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região, há a distinção entre motorista de carreta e motorista de bitrem. Destes, apenas no quinto sindicato mencionado não há distinção nos preços, estando iguados os salários nas duas categorizações, enquanto, nos demais, no bitrem, os salários são mais altos.

Na peculiaridade do SINDIMERCOSUL há CCTs distintas, o TRIC possui salários mais altos que o Regional-Nacional. Entre os sindicatos que possuem a categoria bitrem, o mais alto salário está no SINDIMERCOSUL no TRIC, com a especificação “Motorista Internacional Bitrem”, sendo o piso salarial em R\$ 1.573,12, enquanto o menor salário está no Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região, na especificação “Motorista de Bitrem”, com R\$ 1.235,16. Na categoria carreta, o maior salário está no SINDIMERCOSUL no TRIC, “Motorista

Internacional de Carreta”, com R\$ 1.430,11, enquanto o menor piso salarial está no SINDIMERCOSUL no Regional-Nacional, “Motorista de Carreta”, com R\$ 1.212,07¹⁹².

Assim, esses são alguns elementos a mais, quando contextualizados junto a custos e receitas das empresas do Rio Grande do Sul em 2013 e de Santa Catarina em 2015, a se pensar o quanto em dinheiro tem correspondido aos trabalhadores, particularmente os caminhoneiros, e o quanto estes trabalhadores, através do seu trabalho, expandiram o valor que se torna apropriação das empresas. Ou seja, são alguns indícios para se pensar o trabalho necessário e o trabalho excedente nas peculiaridades do TRC, ou, a extração da mais-valia e do lucro. A seguir, nos dois subtítulos seguintes, há elementos que desenvolvem o exposto a partir do subtítulo 3.4, ou seja, indícios sobre a produtividade do trabalho e a apropriação dos lucros.

3.9 A FORÇA PRODUTIVA DO TRABALHO: ELEVAÇÃO NO CONTRASTE DE ÉPOCA

É o trabalho que produz e no TRC a produção é o deslocamento dos produtos com caminhões havendo a relação mercantil nos contratos comerciais entre empresas e na compra e venda da força de trabalho. Pensar as capacidades produtivas e a potencial produtividade no TRC requer compreensão das relações entre trabalhadores e o instrumental/meios de trabalho, ou, entre caminhoneiros e caminhões, expressando a força produtiva do trabalho, contextualizando-os no processo de trabalho. Nas capacidades produtivas devem ser pensadas questões como, os tipos de cargas e os preços dos fretes, a concorrência ou o monopólio de parcelas do mercado, as distâncias dos deslocamentos, a infraestrutura das rodovias associadas às condições geográficas, as viagens com cargas de ida e retorno ou eventuais rodagens com os caminhões vazios, os custos e que itens integram os insumos, a modernidade dos caminhões e as capacidades de carga, a sofisticação empresarial com sua estruturação produtiva e organização do trabalho e as relações contratuais com a força de trabalho.

¹⁹² Em comum nas nove CCT é que se encerram em abril de 2013, sendo que, a partir de maio, a vigência de nova CCT. Em todos os oito sindicatos há reajustes, de modo que, a partir de Michelin (2013) e Sfalcin (2013), os salários base que registram, mudam se comparados às CCT 2013-2014 com seus novos preços dos pisos salariais (salário normativo).

Numa exposição simplificada e esquemática, Valdívia Neto (2014, p. 117) registra três “fatores operacionais que alteram a produtividade da operação de transporte”: o “tempo de utilização do veículo no mês, definido pelos dias trabalhados no mês e as horas trabalhadas por dia”, o “tempo parado na carga e descarga, fiscalizações, filas, etc” e a “velocidade média operacional”. Dessa exposição, a interligação técnica e política, ou, os elementos das condições e das relações de trabalho, respectivamente, são a força produtiva dos trabalhadores. Complementando, em Reis, há uma lista de elementos sobre o potencial produtivo em que o “número de viagens realizadas por um veículo viajando durante um mês do local A para o local B, depende dos seguintes fatores”: “Horas úteis disponíveis durante o mês”, “Horas paradas para manutenção preventiva”, “Horas paradas para refeições, lanches e descanso”, “Horas paradas durante o carregamento”, “Horas paradas durante o descarregamento” e a “Velocidade média de operação do veículo” (REIS, 2013, p. 135). Identificam-se aí os tempos de trabalho, distinguindo, em meio as jornadas, os tempos de direção de outros tempos que envolvem o processo de trabalho, sugerindo, no viés empresarial, o monitoramento e o controle na finalidade de aumento das capacidades produtivas.

Sobre as capacidades produtivas, os subtítulos 1.2, 3.7 e 3.8 estimaram algumas condições generalizantes, sendo que, neles, se constata aspectos da acumulação e da produtividade do trabalho. Sobre as distâncias médias mensais, o consumo de combustível por quilômetro rodado e as capacidades de transporte de cargas, verifica-se, ao longo das décadas, o aumento das capacidades produtivas, estritamente no desenvolvimento tecnológico dos caminhões em função dos seus trabalhadores. A força produtiva do trabalho se elevou, no entanto, esta é afirmação parcial, pois, deve ser pensado em que medida, em relação ao aumento das capacidades transportadas, se elevaram os preços dos fretes e se modificou a participação relativa dos custos e receitas, estimando a participação dos salários, bem como identificando a composição entre o trabalho necessário e o excedente. Seguem outras variáveis do processo produtivo, a “produtividade” nas palavras de Reis:

para otimizar seus custos, os veículos devem operar durante o maior número possível de horas e evitar paradas desnecessárias. O caminhão é uma máquina de elevado valor, cujo investimento deve retornar com taxas capazes de cobrir seus custos e deixar uma margem adequada de lucro (REIS, 2013, p. 134).

Nesta citação, argumenta-se sobre os tempos de jornada, se distinguindo dos tempos de direção, e o viés empresarial da forma capitalista objetivando lucros. Reduzir custos tem sentido de aumento das capacidades produtivas dos caminhões e aumento relativo do tempo de direção em relação ao tempo em serviços de carregamento/descarregamento, elementos influentes das jornadas dos motoristas, considerando que recorrente tem sido que seu trabalho não se reduz ao tempo de direção. Na citação, destaca-se o otimizar, as intenções em racionalizar e controlar as operações ou sofisticar a organização do trabalho.

Em outra variável, Fleury (s/d, p. 08) demonstra a “Evolução da produtividade na indústria de transportes”, referindo-se ao TRC e indicando que a “Produtividade por Empregado”, estimada “ 10^6 T.km”, entre 1996-2000 no País, aumentou de 1.12 para 1.22 [“Carga (10^6 T.km)”]. Destes dados generalizantes, sem precisar o porte das empresas, os tipos de cargas, as rotas de viagens, os modelos dos caminhões e as diferentes categorias profissionais internas à composição das empresas, registram o crescimento da produtividade por empregado.

Como complementação, na PAS do IBGE, informações podem ser agregadas, segundo sua qualificação de “produtividade” no TRC Brasileiro, devendo, para isto, ser observado o conteúdo do Apêndice D. Considerando que, entre as edições, há diferenciais na redação, na PAS 2014 a “produtividade” está associada a “Valores correntes calculados pela divisão do valor adicionado bruto pelo total do pessoal ocupado nas empresas”, enquanto que o “valor adicionado bruto” é a “diferença entre o valor bruto da produção e o consumo intermediário (gastos da produção). Refere-se ao valor que a atividade acrescenta aos bens e serviços consumidos no seu processo produtivo” (IBGE, 2016, p. 23). Sendo que, o “valor bruto da produção”:

Soma de receita operacional líquida; receita de aluguéis de imóveis, veículos, máquinas e equipamentos e outras receitas operacionais; subvenções, dotações orçamentárias recebidas de governos, transferências de recursos e transferências financeiras para empresas públicas, deduzidos o custo das mercadorias vendidas e custo de venda de imóveis próprios (IBGE, 2016, p. 24).

Numa exposição síntese, a “produtividade do trabalho”, estritamente no “valor adicionado bruto por pessoa ocupada” (IBGE, 2016, p. 35), entre 2005-2014, apresenta crescimento. Em 2005 estava em 31,7 mil e em 2014 em 68,8 mil, ou seja, aproximadamente houve a elevação de 117% (IBGE, 2007a, p. 42; 2008a, p. 45; 2016, p. 41). Neste período, entre 2005-2006 houve decréscimo e entre 2006-2014 o

crescimento é contínuo anualmente. No entanto, o Apêndice H, no estudo da CNT sobre 2017 com base na PAS, registra o decréscimo se comparado com 2014.

Esses indicativos da PAS são generalizantes, imprecisos em muitos aspectos, no entanto, reiteram tendência histórica do TRC do aumento das capacidades produtivas, especificamente em relação à expressão monetária que resulta do processo de trabalho. Nesses indicativos, há imprecisões na não distinção do porte das empresas, os tipos de cargas associadas com o volume transportado e preços dos fretes e os custos em função das receitas, entre outras variáveis.

Huertas, situando as empresas mais sofisticadas, a concorrência e a competitividade empresarial, registrou que, como “suporte tecnológico às estratégias de incremento da produtividade”, passou-se a fazer usos de “inúmeros produtos que auxiliam diretamente no controle e gestão dos custos e na identificação de perdas e ganhos em cada operação”. Em relação a este controle produtivo, a produtividade, em linhas gerais, se manifesta no “total carregado” pelos caminhões em função da “capacidade útil”, nas “horas trabalhadas” pelos motoristas, no “percurso” em função da “velocidade operacional”, nos tempos de “carga/descarga” e no “frete-retorno” (HUERTAS, 2013, p. 113-114). Num longo prazo, o desenvolvimento tecnológico:

Os caminhões (...) estão mais potentes, em torno de 440 cavalos, e os altos índices de tecnologia ajudam a reduzir o consumo de combustível, que progressivamente tem levado à queda, nos últimos 30 anos, do custo por tonelada dos veículos. Isso se traduz em incremento na produtividade: uma composição cavalo e carreta tem capacidade bruta de 57 t e roda 150 mil km por ano, contra 45 t e 100 mil km por ano em 1980 (HUERTAS, 2013, p. 100).

Seu indicativo genérico é de 12.500 km mensais sobre a rodagem ou o tempo de direção. Segundo as normas legais do País, para ser preciso, ao mencionar a “capacidade bruta”, deveria especificar ser o bitrem, considerando que esta capacidade ainda se eleva, se for considerado o rodotrem, chegando a setenta e quatro toneladas. Mais transporte em relativamente menos tempo de direção é contraste entre os anos 2010 com os padrões de décadas anteriores, pois os caminhões pesados dos anos 1970 estavam na faixa dos 200 cavalos e nos anos 2010 na faixa dos 400-500 cavalos de potência. Soma-se a isto que as jornadas, em horas trabalho, se mantiveram altas, comparando a profissão dos caminhoneiros com as demais atividades profissionais do País.

Sobre os elementos da produtividade, há outros indícios em Alex Agostini (2014, p. 31-34), no momento em que registra a quantidade dos “Implementos

Rodoviários” emplacados no País, ou seja, colocados em situação de circulação e/ou disponibilidade para os serviços de transporte. Entre 2004-2013 as carrocerias em maior quantidade permaneciam nos caminhões simples, mas, juntamente, em relação aos “Reboques e semíreboques”, necessariamente associados com o cavalo mecânico, houve o expressivo crescimento do implemento reconhecido como “Dolly”. Este implemento é intermediário entre o semirreboque e o reboque, sendo elemento necessário na composição do rodotrem. Agostini registra as quantidades segmentadas por implementos, especializados em tipos de cargas, como “Graneleiro/Carga Seca”, “Baú Carga Geral”, “Tanque”, “Porta Container”, “Baú Frigorífico”, entre outros. Destaca-se que o dolly, em percentagem, foi o que mais cresceu na participação do mercado: em 2004 participando com cerca de 1,1% e em 2013 passando a cerca de 5,0%¹⁹³. Sendo assim, houve expressivo crescimento e elevação, em potencial, da produtividade através do maior volume de cargas podendo ser transportadas por trabalhador. Dessas informações, o bitrem e o rodotrem requerem caminhões mais sofisticados, ou seja, com maiores potências e capacidades de carga, apontando, inclusive, tendência de serem os caminhões mais novos em relação à frota do País. Soma-se a isto que as ETCs e as CTCs concentram, em média, a frota dos caminhões mais novos e sofisticados.

Segundo Agostini (2014, p. 31-34), o implemento “Graneleiro/Carga Seca” que em 2004 tinha a participação de cerca de 59,5% na quantidade dos implementos, em 2013 passou a cerca de 32,1%¹⁹⁴, sendo indício de maior especialização que se manifesta nas carrocerias dos caminhões e/ou os empreendimentos especializados no transporte de certos tipos de cargas, característica recorrente em empresas de maior porte.

Numa atividade exemplar, carga frigorífica com origem no município de Concórdia e destino na cidade de São Paulo, com informações de 2010, através de estudo diagnóstico para “melhorar a margem de retorno do investimento” e/ou “minimizar os custos e maximizar a margem de lucro”, Pereira (2010, p. 104-105) comparou um “bitrenzão” (rodotrem de nove eixos) com um cavalo mecânico com semirreboque (composição com cinco eixos), ambos os veículos especializados

¹⁹³ Ao longo desses anos ocorreram oscilações para mais e para menos. Em 2015, a participação estava em cerca de 4,4% (AGOSTINI, 2016, p. 39) e em 2016 em 5,7% (AGOSTINI, 2017, p. 175).

¹⁹⁴ Mantendo tendência de baixa, em 2015, esta participação estava em 26,9% (AGOSTINI, 2016, p. 39), no entanto, em 2016, estava em 27,7% (AGOSTINI, 2017, p. 175).

exigindo investimentos adicionais na câmara fria. Mesmo identificando que os custos fixos e os custos variáveis do rodotrem eram maiores, materializando-se num “investimento” a mais, ainda seria compensador, considerando um determinado volume de cargas, número de viagens e que os caminhões desenvolviam velocidade média com pequena diferenciação desfavorável ao rodotrem. O “Total dos Custos Fixos” era de 43,47% maior no rodotrem, sendo que o “Total dos Custos Variáveis” era de 20,12% maior no rodotrem. Para o autor, “embora o custo de investimento em um bitrenção, seja 42,78% superior a um conjunto semirreboque com três eixos, o custo por tonelada transportada chega a ser (23,85%) menor na distância de até 800 km”. Para Pereira, a “diferença de custos deve-se aos ganhos de produtividade em toneladas transportadas, uma vez que o bitrenção tem capacidade para 48 toneladas de carga líquida, contra 27 toneladas do semirreboque (...), ou seja, 78% de carga a mais”. O autor concluiu que o custo por tonelada transportada era menor no rodotrem. Assim, supõem-se, pois esta informação não é fornecida por Pereira, que, proporcionalmente, os preços dos fretes seriam maiores em cada carga/viagem no rodotrem. Em referência a apropriação do dinheiro gerado pelo trabalho, para ambos os caminhões, Pereira referenciou a jornada, as “Horas Trabalhadas/mês”, em 230 horas, sendo que, o “Salário Motorista c/ Encargos”, no rodotrem era 14,77% maior que o salário na carreta (PEREIRA, 2010, p. 105-106).

Aparentemente, levando em conta que as informações são parciais, em relação aos custos e as capacidades de carga, o rodotrem era mais produtivo, havendo desproporção nos salários, pois o salário não se eleva em função do ganho de produtividade. No entanto, não havendo referência aos preços dos fretes e de modo preciso o preço salarial real em dinheiro recebido pelos trabalhadores, assim não permite afirmação definitiva. Mas, aparentemente, haveria o aumento da mais-valia relativa apropriada, caso contrário, não seria investimento viável que as mais sofisticadas empresas têm realizado.

Outro exemplo, se comparado ao exposto acima, possuindo informações diferenciadas. Teixeira, considerando rota e cargas citadas no subtítulo 3.8, registra a maior produtividade do bitrem em relação a carreta tendo como referencial 2015. Sobre o total dos custos mensal, o bitrem manifestou um preço 34,33% maior que a carreta, porém, era veículo que transportava carga com peso 92,3% maior, e, enquanto preços dos fretes, o bitrem faturava 74,65% a mais em dinheiro. Ainda, a partir dos padrões utilizados, não se tem variação no tempo das viagens, sendo a

mesma jornada de trabalho em ambos os caminhões e, pela diferença nos pesos das cargas, o bitrem tinha consumo de combustível a mais do que a carreta. Com base nisto, Teixeira concluiu pela maior rentabilidade do bitrem, indicando que “o custo operacional total por tonelada-quilômetro rodado” da carreta era “cerca de 43,0% superior”, pois, a “diferença de capacidade de carga de 6,5 t da Carreta para a capacidade de 12,5 t do Bitrem (92,3%) é proporcionalmente bem maior do que o aumento do consumo de combustível associado (...) isto é, 36,4%” (TEIXEIRA, 2016, p. 53-55).

Parcela desses resultados estão na Tabela 49, a seguir¹⁹⁵, situação em que a carreta faturava frete de ida de R\$ 10.100,00 e frete de retorno de R\$ 4.500,00, enquanto o bitrem, respectivamente, R\$ 17.500,00 e R\$ 8.000,00. Registrando os custos e as receitas, Teixeira indicou o “lucro” comparando os dois caminhões, manifestando, assim, aspectos da produtividade do trabalho. A Tabela 49 indica diferenciais entre a carreta e o bitrem, distinguindo quantias de cargas e especificando custos por km rodado, os custos e receitas totais e a lucratividade mensal, tendo por base as informações fornecidas por Teixeira (2016, p. 54-55):

Tabela 49 – TEIXEIRA/2016: Ano 2015: TRC Brasileiro: Uma ETC, Custos por km Rodado, Custos e Receitas Totais e a Lucratividade por Viagem, Diferenciando Cargas da Carreta e do Bitrem, na Rota SC-MA-SC, Expressos em R\$:

TEIXEIRA/2016	Carreta: 100% de Carga: Ida e Volta	Bitrem: 100% de Carga: Ida; 00%: Volta	Bitrem: 100% de Carga: Ida; 50%: Volta¹⁹⁶	Bitrem: 100% de Carga: Ida e Volta
Custo por km Rodado (R\$)	1,75	2,17	2,25	2,35
Custo Viagem SC-MA-SC (R\$)	12.250,00	15.155,00	15.751,00	16.450,00
Receita-Preço do Frete (R\$)	14.600,00	17.500,00	22.000,00	25.500,00
Lucratividade (R\$)	2.350,00	2.345,00	6.249,00	9.050,00

Dadas as condições de custos e dos preços dos fretes, além das capacidades plenas e ociosas de carga, ao se considerar as viagens de ida e retorno, pelo indicativo registrado, está explícita a maior lucratividade que a força produtiva do trabalho do motorista no bitrem proporciona na comparação com o trabalho na carreta. Ainda está

¹⁹⁵ No subtítulo 3.8 foram registrados alguns diferenciais nas somas, se comparadas com as registradas por Teixeira, no entanto, como as quantias são reduzidas frente ao montante total e por não contradizerem as conclusões de Teixeira, na Tabela 49 estão as quantias indicadas por Teixeira.

¹⁹⁶ Nestas contabilizações, Teixeira considerou que 50% da capacidade de carga no bitrem corresponderia a 100% da capacidade de carga na carreta.

considerada uma carga específica na rota em direção ao Maranhão, transporte de eletrodomésticos, o que, por ser produto de alto preço no mercado, supõe influir na determinação dos preços dos fretes, elevando-os em relação a outras cargas de menor valor agregado. Sem mencionar quais eram as cargas de retorno, estão indicadas com preços de frete menores.

No conjunto deste subtítulo, algumas suposições e determinações das capacidades produtivas e da força produtiva do trabalho que, se contextualizadas no TRC em geral, permitem a percepção de indícios da produtividade do trabalho, manifestando aspectos das relações entre a força de trabalho e as máquinas. Ao mesmo tempo, considerando que essas situações se determinam nas condições do mercado, na estruturação empresarial e na sua disponibilidade de caminhões, na concorrência pelas cargas entre empresas de transporte e em relação ao mercado da força de trabalho com suas relações contratuais. Outros elementos deveriam ser considerados para a melhor determinação da produtividade, como os custos produzidos pelas condições das rodovias, estradas ruins e implicações na manutenção dos caminhões e no aumento dos tempos das viagens, a existência ou não de pedágios (VALDÍVIA, 2009, p. 133-134), os custos específicos por tipos de cargas e os custos originados das horas em que os caminhões permanecem parados no carregamento ou descarregamento (PEREIRA, 2009a, p. 112), podendo ser agregada a perspectiva da ociosidade devido a não obtenção de carga para transportar, além de outros eventuais tempos de parada devido a questões exteriores à operacionalização das empresas e ao trabalho de condução dos motoristas.

Por fim, foram compiladas algumas fontes que atestam a elevação das capacidades produtivas, pelo menos expressando um aumento em potencial, e, ao mesmo tempo, problematizando a parcialidade das informações registradas, produzindo a falta de determinações mais precisas. São fontes que registram alguns elementos a mais a se considerar, diante da formação histórica em estudo, sobre as condições da acumulação de capital. Através destes elementos conclusivos, se considerado que, ao longo das décadas, as jornadas dos caminhoneiros empregados se mantiveram altas em horas trabalho, se tem a compreensão de que, no País, por décadas, ocorreu a extração da mais-valia absoluta. Com a modernização e a sofisticação empresarial e o correspondente aumento das capacidades produtivas, notadamente com as reestruturações produtivas e as novas formas da organização

do trabalho a partir dos anos 1990, se conjectura sobre a extração da mais-valia relativa. Seguem alguns indícios da lucratividade.

3.10 CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRABALHO E A FORMAÇÃO DA LUCRATIVIDADE

Há a mais-valia, os lucros e o dinheiro a mais no TRC, sendo que variáveis destes referenciais estão descritos neste fim de capítulo. É recorrente, em certas narrativas sobre o TRC, que a atividade não tem sido favorável para se manter boas margens de lucros, questão associada a discussão da crise no TRC dos primeiros subtítulos deste capítulo. Diante disso, é preciso pensar o TRC no contexto da economia brasileira, avaliando que empreendimentos são referências, o conjunto das empresas, as transportadoras ou os operadores logísticos, as empresas de pequeno ou de grande porte, as ETCs, os TACs ou as CTCs. Algumas narrativas são exemplares, segue exposição.

Valdívia Neto, no título do seu artigo no *Anuário* da NTC & Logística, produz a narrativa: “Fretes aviltados: os coelhos da cartola do TRC estão no fim”. Afirma que “o frete rodoviário de carga no Brasil é barato” e que a “constatação deste fato é fácil: basta comparar o frete recebido com o custo envolvido na operação para ficar claro que o primeiro é insuficiente para cobrir o segundo”. Nesse contexto, a recorrência de práticas de longa data, manifestada em “artifícios, nem sempre legais, que ajudam as empresas a pagar suas contas, e sobreviver por longos períodos”, incluindo o

pagamento a funcionários de forma indevida: falta de registro em carteira, pagamentos executados por ‘fora’, não pagamento de benefícios (...). Prática de sobrepeso: coloca-se mais carga do que os veículos e as vias suportam. (...) Exigência de jornadas de trabalho do motorista acima do permitido por lei. (...) Não recolhimento de impostos devidos (VALDÍVIA NETO, 2013, p. 152).

O autor reconhece a manutenção dessas práticas e a metáfora dos “coelhos da cartola” que estavam por se acabar devido a questões como, “reclamações trabalhistas” e os custos decorrentes; “falta de motoristas” e a pressão para as “empresas a oferecerem melhores salários”; aumento da fiscalização induzindo ao cumprimento das normas dos pesos e medidas das cargas para evitar multas e “autuações”; a Lei n. 12.619/2012 e o impedimento da “prática de pagar um motorista para fazer o trabalho de dois, três ou até quatro, através de jornadas de trabalho que

chegavam ao limite de 24 horas por dia”; a “emissão obrigatória” do Conhecimento de Transporte Eletrônico, o qual vigoraria a partir de setembro de 2013 e iria “praticamente sepultar, no médio/curto prazo, o atraso no recolhimento, ou mesmo, a sonegação de impostos pelas empresas”. Somam-se os custos nos excessivos tempos de espera na carga/descarga, filas e nas questões burocráticas, os prazos estendidos nos pagamentos dos fretes, as restrições de horários de tráfego em certas regiões urbanas, os riscos com acidentes e roubos, novas taxas e as operações por vezes não remuneradas, como a armazenagem e a “consolidação de cargas”, os usos de veículos para entregas finais, os serviços da carga/descarga, as “quilometragens rodadas com os veículos vazios”, entre outras (VALDÍVIA NETO, 2013, p. 152-155). Segundo o autor:

O setor não é perfeito. Há espaço para melhorar (...) os seus índices de consumo de combustível, de pneus, de peças, entre outros. Além de ter que melhorar a sua produtividade. Entretanto, mesmo que ele tivesse atingido a sua plenitude, esta não seria suficiente para zerar o déficit existente hoje entre o valor recebido e os custos efetivos (VALDÍVIA NETO, 2013, p. 155).

De modo conclusivo o autor afirma: a “margem de lucro sobre o frete, quando positiva, gira em torno de 3% a 5%” (VALDÍVIA NETO, 2013, p. 155). Importante considerar é que o autor atribuiu condição generalizante às empresas do TRC Brasileiro.

Outra narrativa está contida no *Anuário 2014* da NTC & Logística com o título “Balanços do TRC mostram baixa rentabilidade e alto endividamento” (REIS, 2014a, p. 36-39). A atividade TRC no “rol das mais arriscadas e de menor remuneração no país” e “padece do mal crônico da baixa lucratividade, pequena produtividade e alto endividamento”. Citando “pesquisa” de 2013:

Para constatar o fraco desempenho financeiro do setor, tomou-se como amostra as cinquenta maiores transportadoras listadas pelo anuário Maiores e Melhores de 2013 da OTM Editora. (...)

No quesito rentabilidade sobre receita constata-se que quatorze delas operaram com prejuízo. Destas quatorze, três foram consideradas ‘out-liers’ (discrepantes), ou seja, experimentaram prejuízos muito acima das outras onze.

Mesmo desprezadas as três ‘out-liers’, a rentabilidade sobre receita concentrou-se na faixa de 0,1 a 3,0% (...). Este intervalo contém (...) a média do setor (2,09%) (...).

Quando se analisa a rentabilidade sobre o patrimônio líquido (...) constata-se que 14 empresas tiveram rentabilidade abaixo da TJLP, ou seja, inferior a 11%. (...) Apenas quatro empresas tiveram rentabilidade superior a 30%.

A análise do endividamento (...) revela (...) média (...) de 65% e (...) seis empresas mostraram endividamento inferior a 40%.

Analisou-se também a produtividade do capital, ou seja, quantas vezes por ano as empresas conseguem girar o seu patrimônio líquido, ou ainda, a relação entre receita e patrimônio líquido.

(...) constata-se que quinze empresas giram seu patrimônio líquido menos de uma vez por ano (...). Apenas 11 empresas conseguem girar seu patrimônio líquido mais de três vezes por ano. Um dos motivos para o baixo desempenho financeiro do setor é a grande dificuldade de repassar os aumentos de custos (REIS, 2014a, p. 36-39).

Entre Valdívia Neto (2013, p. 152-155) e Reis (2014a, p. 36-39) há que se estimar o trabalho necessário e o excedente, perceber em que medida essa crise ou baixa lucratividade seria conjuntural e/ou estrutural nas empresas. Deve-se levar conta que, no início da década de 2010, a economia do País manifestava crescimento, sendo assim, como situar o TRC nos anos 1990 e 1980 no contexto econômico e político de crise, estagnação e/ou recessão, ou, o baixo crescimento da economia do País.

Terceiro exemplar da narrativa, no *Anuário 2017*, momento conjuntural do País diverso, se comparado ao início da década. Em reportagem sobre a Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC & Logística (COMJOVEM) que atribui “Perfil” aos participantes, menciona “pesquisa que mostra o retrato”, sem, no entanto, mencionar quantas empresas estavam determinadas. No quesito “Cargo Ocupado”, 88,3% estavam distribuídos entre “Sócio”, “Gerente” e “Diretor”; enquanto “Área de atuação das empresas”, 01% está como rota restrita ao “Municipal” e as demais variando entre Interestadual, Nacional e Internacional; enquanto “Distribuição da frota por tipo”, 57% estava em “Pesado” e “Extra pesado” e 30% entre “Semi pesado” e “Médio”. Sobre a “frota de veículos das empresas”, era “composta de 150 caminhões em média”, a “Média de funcionários das empresas” era de cento e oitenta e nove, assim distribuídos: até 50 funcionários era 35,9%; entre 51-100 era 21,4%; entre 101-300 era 22,3%; entre 301-500 era 9,7% e acima de 500 era 10,7%. O “Faturamento médio anual das empresas é de 14,6 milhões”, sem, no entanto, mencionar o padrão monetário, segmentado segundo a Tabela 50 (NTC & LOGÍSTICA, 2017, p. 40-46):

Tabela 50 – Extrato de Empresas do COMJOVEM/2017: TRC Brasileiro: Faturamento Médio Anual por Faixas, Expresso em %:

NTC & LOGÍSTICA/COMJOVEM/2017	Faturamento Médio Anual das Empresas: %
Até 01 Milhão Anual	3,9
Entre 01 e 03 Milhões Anual	17,5
Entre 03 e 05 Milhões Anual	12,6
Entre 05 e 10 Milhões Anual	14,6
Entre 10 e 20 Milhões Anual	18,4
Acima de 20 Milhões Anual	33,0

Com estas informações, surge indagação sobre se este estrato empresarial possuía prejuízos ou acumulava lucros, sendo que a reportagem expõe empresas exemplares à atividade no País. Independente da resposta para a indagação, entre trabalhadores e patrões há o trabalho necessário e o excedente. No *Anuário 2010*, há narrativa que valida a indagação, no momento que menciona os tributos que incidiam sobre o TRC, com seguinte afirmação:

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário, os tributos consomem 56% do valor agregado produzido pelo TRC. Os 44% que sobram cobrem mão de obra (27%) e juros e alugueis (9%). Restam apenas 8% para a conta de lucro (REIS, 2010, p. 51).

Neste *Anuário 2010*, comparado aos anteriores, edições de 2013 e 2014, verifica-se a falta de uniformidade dos percentuais de lucro. Mais didático, expressando outro conteúdo, seria explicá-los no trabalho necessário e excedente. Há, em comum nas narrativas, a ausência de que os supostos faturamentos, lucros e/ou a mais-valia são determinados relativamente a quantidade dos salários, uns aumentam em função dos outros.

Fazendo relação com a Tabela 50, em artigo de periódico, Torres (2001, p. 12) demonstra reprodução dos “prejuízos” no TRC. De cento e cinquenta e duas “Empresas Analisadas” em 1999, 33,55% eram “Deficitárias” e de cento e vinte cinco analisadas em 2000, 30,40% tiveram prejuízos. Em 2005, em edição posterior do periódico, no TRC, das empresas foco da classificação anual atribuidora das maiores e melhores¹⁹⁷, das cento e vinte e quatro, “74,1% das transportadoras haviam alcançado lucratividade e esse percentual conseguiu um upgrade para 80% em 2006”, sendo foco cento e trinta e cinco empresas. O periódico, em balanço do período 1994-2006 sobre essas maiores e melhores empresas, registra percentuais da presença das “Empresas lucrativas”, informações reproduzidas na Tabela 51 (MAIORES & MELHORES DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA, n. 20, 2007, p. 09-13):

¹⁹⁷ Os critérios de definição dessa classificação do periódico foram mencionados no subtítulo 2.7.

Tabela 51 – *Maiores & Melhores do Transporte e Logística/1994-2006*: TRC Brasileiro: Empresas Lucrativas, em Percentual Anual:

Maiores & Melhores do Transporte e Logística	Empresas Lucrativas: %
1994	63,27
1995	56,47
1996	65,53
1997	70,47
1998	71,93
1999	66,45
2000	69,92
2001	69,23
2002	68,99
2003	78,26
2004	83,04
2005	74,19
2006	80,00

Seguindo com o periódico e as variáveis da narrativa, no registro das qualificadas como “As Maiores do Transporte” do TRC em 2000 (SANTOS; SILVA, 2001b, p. 18-22), da classificação em cento e vinte e três empresas, o maior “Lucro Líquido”¹⁹⁸ registrou 14.129 (R\$ mil) e o menor “Lucro Líquido” esteve em 02 (R\$ mil), diferença contrastante e apenas mencionada, pois, para explicá-la, dever-se-ia considerar questões como as empresas e a respectiva infraestrutura, os caminhões e a força de trabalho, as cargas e os fretes, as subcontratações, além do envolvendo sobre a temática da rotação do capital e da composição orgânica do capital. Da totalidade dessas empresas, trinta e sete manifestaram “Lucro Líquido” negativo. Em 2006, o periódico *Maiores & Melhores do Transporte e Logística*, na classificação (SANTOS; SILVA, 2007c, p. 105-110), das cento e trinta e cinco, o maior “Lucro Líquido” foi 88.583 (R\$ mil) e o menor “Lucro Líquido” foi 01 (R\$ mil), diferença mais elevada se comparada a 2000. Ainda, da totalidade dessas empresas, vinte e sete manifestaram “Lucro Líquido” negativo em 2006. Feltrin (2007d, p. 146), avaliando os vinte anos das edições que elencaram as “Maiores e Melhores do Transporte” do TRC, registra indicativo que, em relação a “Receita do Rodoviário de Carga” entre 1987-2006, de cerca de 5,50 (R\$ bilhões) passou a acima de 7,00 (R\$ bilhões), ou seja, a elevação nas receitas expressas em dinheiro acima de 27,27%.

Variável que estima o trabalho necessário e o excedente pode ser percebida em Michelin, estudo citado no subtítulo 3.8, sobre empresa de São Marcos em 2013, através da reprodução simplificada na Tabela 52 da composição mensal dos custos e

¹⁹⁸ “Lucro Líquido”: “É o resultado do exercício depois de deduzido o imposto de renda. É prejuízo quando se apresenta na forma negativa” (SANTOS; SILVA, 2001a, p. 08).

da receitas em fretes e o dinheiro a mais resultante do processo de trabalho (MICHELON, 2013, p. 40-46):

Tabela 52 – MICHELON/2013: TRC Brasileiro: Uma ETC São Marcos: Custos, Receita em Fretes e o Dinheiro a Mais na Carreta e no Bitrem, na Rota RS-MG-RS Mensal, Expressos em R\$:

MICHELON/2013	Carreta: R\$	Bitrem: R\$
Total: Custos – Despesas	30.903,42	34.110,09
Total: Fretes – Receitas	33.322,50	41.385,00
Dinheiro a Mais	2.419,08	7.274,91

O dinheiro a mais, expresso como lucratividade da empresa, está 200,73% maior no caminhão bitrem. Mas, mesmo não estando especificado o tempo das jornadas de trabalho, pelos tipos de caminhão e volumes de carga, entre a carreta e o bitrem não haveria diferencial no tempo de rodagem e/ou tempo de direção, no entanto, nos tempos de carga/descarga, supõe-se maior no bitrem. Do total das receitas em fretes, na carreta 7,25% e no bitrem 17,57% expressam a lucratividade.

Em relação com as anteriores narrativas dos anuários de 2013 e 2014, acerca das lucratividades estimadas, os resultados de Michelin são superiores com expressivo contraste entre as quantias percentuais. O salário do caminhoneiro da carreta era de R\$ 3.641,97 e no bitrem era de R\$ 4.207,86, sendo mais 15,53% no bitrem e com este caminhão foi produzida receita maior em 24,19%. Neste diferencial entre a carreta e o bitrem há quantidade de trabalho excedente expresso em dinheiro diferenciado entre os dois trabalhadores e verifica-se que o dinheiro a mais resultante do processo de trabalho na carreta é menor que o salário e no bitrem é maior que o preço salarial. Tudo isso, reiterando que os salários são as parcelas distribuídas para os motoristas, o trabalho necessário, item contido nos custos, havendo a composição do trabalho excedente, a mais-valia que, deduzida dos custos, determina o dinheiro a mais e/ou a lucratividade.

Do estudo de Sfalcin, citado no subtítulo 3.8, se determina a lucratividade expressa em dinheiro na empresa de Ijuí em 2013. Segue a Tabela 53 com informações simplificadas dos custos e das receitas dos fretes e o dinheiro a mais mensal, ou, o “Lucro Líquido” (SFALCIN, 2013, p. 45-46):

Tabela 53 – SFALCIN/JANEIRO-MARÇO/2013: TRC Brasileiro: Uma ETC Ijuí: Custos, Receitas em Fretes e Dinheiro a Mais por Caminhão, na Rota SP-RS-SP Mensal, Expressos em R\$:

SFALCIN/2013	Scania com Carreta Sider: R\$
Total: Custos – Despesas	37.185,01
Total Fretes – Receitas	39.600,00
Dinheiro a Mais	2.414,99

Os fretes e/ou as receitas mensais por caminhão eram R\$ 39.600,00. Ao considerá-los por viagem, se tem o preço de R\$ 4.950,00. Ao se considerar cada viagem, o dinheiro que expressa a lucratividade era de R\$ 301,87 por caminhão, no entanto, na empresa, eram cem caminhões, devendo esta quantia ser multiplicada pelo número de caminhões, resultando em R\$ 241.499,00.

Na empresa havia cem outros caminhões da frota agregada/terceirizada, também produtora de “lucro líquido” que, no prazo mensal, resultou em quantia de dinheiro acima do produzido pela frota própria, 26,95% a mais, sendo esta é uma das conclusões de Sfalcin: a maior lucratividade da frota agregada comparada a frota própria (2013, p. 51-52). A subcontratação manifestou maior ganho em dinheiro, no entanto, a frota própria dos caminhões integra a empresa, estes caminhões integravam a propriedade empresarial, constituindo-se como importante elemento para estimar a composição orgânica do capital.

Da receita total da frota própria, 6,09% foi a lucratividade apropriada, enquanto na frota agregada o percentual foi 7,74%. Esta lucratividade, também mais elevada se comparada com os anuários de 2013 e 2014. Essa lucratividade mensal por caminhão, num comparativo, tinha aproximação, estando pouco acima do salário real mensal do caminhoneiro que era de R\$ 2.317,80 (SFALCIN, 2013, p. 42).

Teixeira (2016, p. 55), citado nos subtítulos 3.8 e 3.9, também registrou os ganhos monetários. Na carreta, considerando cargas de ida e volta, o dinheiro a mais se materializou em R\$ 2.350,00, sendo assim, parcela apropriada pela empresa de 16,09% em função das receitas. No bitrem, com carga plena de ida e volta, o dinheiro a mais foi de R\$ 9.050,00, correspondendo a 35,49% da receita em fretes. O mesmo bitrem, carga plena de ida e retorno com 50% da capacidade de carga, o dinheiro a mais foi de R\$ 6.249,00, correspondendo a 28,40% das receitas. Na simulação com a viagem de retorno do bitrem vazio, o dinheiro a mais foi 13,40% em função das receitas. Nas quatro condições estudadas, nenhuma manifestou prejuízo, indicando percentuais acima do narrado nos anuários da NTC & Logística de 2013 e de 2014.

Não se pode generalizar o TRC a partir dessas três empresas em 2013 e 2015, porém, esses resultados contradizem as afirmações anteriores das publicações da NTC & Logística. A lucratividade ou prejuízo, determiná-los, somente com os estudos de caso, considerando as variáveis da composição empresarial, seu posicionamento e atuação nas relações de mercado. Outro aspecto a se considerar é que as maiores e mais sofisticadas empresas têm possuído parcelas expressivas da quantidade dos caminhões, que são os mais modernos e novos em média, o que sugere que essas empresas têm acumulado e exercem domínio concentrador.

Ainda outra questão, indicando sobre a composição empresarial em relação à força de trabalho, ou, aspecto do capital constante em função do capital variável. Esta questão pode ser apreciada na relação salário com os preços dos caminhões, seguindo seis estratos num período de quarenta anos.

Em 1979, o periódico *O Carreteiro*, na seção “Preços de caminhões novos”, reproduzindo preços de setembro, indica que o cavalo mecânico Scania L 111 (4x2) possuía o preço de CR\$ 1.138.601,00, e, modelo de maior potência, o Scania LK 141 (4x2) o preço de CR\$ 1.560.486,00, sendo ambos os caminhões pesados sofisticados da época e considerando que estavam ofertados ao total quinze modelos de Scania (*O CARRETEIRO*, n. 67, 1979, p. 66)¹⁹⁹. Esses preços, se comparados ao salário mínimo daquele momento, informam aspecto da divisão social entre patrões e trabalhadores. O salário mínimo estava em Cr\$ 2.268,00 (CLT, 2016, p. XIII) e os preços dos caminhões, respectivamente, eram mais 502,02 vezes e mais 688,04 vezes que o preço salarial.

Em 1989, *O Carreteiro* registra que, em preços de novembro, o cavalo mecânico Scania T 112 HW (4x2) era NCz\$ 1.145.221,00 e o Scania R 142 HW (4x2) era NCz\$ 1.317.587,00, ambos caminhões sofisticados nos padrões da época, sendo que estavam ofertados cinco modelos de Scania (*O CARRETEIRO*, n. 188, 1989, p. 77). Em novembro de 1989, o salário mínimo estava em NCz\$ 557,33 (CLT, 2016, p. XV) e os preços dos caminhões, respectivamente, eram mais 2.054,83 vezes e mais 2.364,10 vezes que o preço salarial.

Em 2004, *O Carreteiro*, edição de julho, o cavalo mecânico Scania R 124 GA (4X2) 360 possuía o preço de R\$ 278.300,00 e o Scania R 124 LA (6x2) 420 estava

¹⁹⁹ Se deveria, para melhor precisão, agregar o preço do semirreboque que, nos dois cavalos mecânicos, tinha como padrão formar a composição do caminhão com dezoito pneus. Inclusive, a fim de melhor apreciação do capital constante, dever-se-ia considerar a determinação das cargas/fretes.

em R\$ 331.700,00, ambos representativos do caminhão pesado sofisticado da época, estando ofertados trinta e quatro modelos Scania (*O CARRETEIRO*, n. 358, 2004, p. 144). Entre maio de 2004 e abril de 2005, o salário mínimo estava em R\$ 260,00 (IPEA, 2020) e os preços dos caminhões, respectivamente, eram mais 1.070,38 vezes e mais 1.275,76 vezes que o preço salarial.

Em 2009, *O Carreteiro*, edição de dezembro, o cavalo mecânico Scania R 420 (4x2) possuía o preço de R\$ 473.089,00 e o Scania R 440 (6x2) estava em R\$ 495.919,00, ambos representativos do caminhão pesado sofisticado da época, estando ofertados vinte e cinco modelos de Scania (*O CARRETEIRO*, n. 422, 2009, p. 96). Entre fevereiro e dezembro de 2009, o salário mínimo era R\$ 465,00 (IPEA, 2020) e os caminhões, respectivamente, eram mais 1.017,39 vezes e mais 1.066,49 vezes que o preço salarial.

Em dezembro de 2014, dos dezesseis modelos Scania, o cavalo mecânico R 440 LA (6x2) era R\$ 518.834,00 e o R 440 LA (6x4) era R\$ 545.104,00 (*O CARRETEIRO*, n. 482, 2014, p. 96-97). Nesta década, considerando o bitrem como o modelo sofisticado, a composição possuiria vinte e seis pneus. Entre janeiro e dezembro de 2014, o salário mínimo era R\$ 724,00 (IPEA, 2020) e os caminhões, respectivamente, eram mais 716,62 vezes e mais 752,90 vezes que o preço salarial.

Em 2019, preços de abril, o Scania R 450 A (6x2) era R\$ 515.100,00 e o R 500 A (6x4) era R\$ 566.600,00, estando ofertados trinta e um modelos Scania (*O CARRETEIRO*, n. 527, 2019, p. 59-60). Entre janeiro e dezembro de 2019, o salário mínimo era R\$ 998,00 (IPEA, 2020) e os caminhões, respectivamente, eram mais 516,13 vezes e mais 567,73 vezes que o preço salarial.

De 1979 para 1989, o salário mínimo se desvalorizou frente aos preços dos caminhões, enquanto nas datas posteriores a distância dos preços se reduziu. Em 2019, o diferencial a mais dos preços dos caminhões se assemelha ao manifestado em 1979. A disparidade dos preços manifesta aspecto das relações de propriedade e da divisão do trabalho entre trabalhadores e empresários, as capacidades de investir na aquisição de caminhões e, em decorrência, a manutenção do emprego de motoristas assalariados. Variáveis devem ser consideradas para maior precisão sobre o capital constante e o capital variável, bem como, os demais itens de custos e a estruturação empresarial teriam de ser considerados.

Entre 1979-2019 a força produtiva do trabalho se elevou, cada motorista, em potencial, se tornou mais produtivo. Pelo considerado em relação aos salários dos

caminhoneiros ao longo deste capítulo, amparado pelos apêndices A e G, entre as décadas de 1970-2010, os salários destes motoristas têm diminuído frente aos preços do salário mínimo. Genericamente, o capital constante se elevou em função do capital variável, assim como se elevou a posse do instrumental de trabalho sobre a força de trabalho, relativamente, nos preços e capacidades produtivas. Tudo isso apresenta indícios de que o preço da força de trabalho decresceu em função do capital.

O capítulo se inicia com análise crítica sobre que o TRC Brasileiro não deve ser pensado apenas em seus aspectos conjunturais, devendo ser pensado em sua estrutura, inclusive, as empresas não devem ser situadas de forma homogênea, sendo assim, a importância da formação histórica. Na narrativa de algumas publicações sobre o TRC a crise é recorrente, por isto, não deve ser pensada na conjuntura e sim na estrutura do TRC. Sobre as informações registradas dos custos e das receitas dos empreendimentos do TRC entre a 1970-2010 se tem muito mais descrições que problematizam do que conclusões, estas últimas, motivos para outros estudos e pesquisas. Estas questões não solucionadas devido a que as fontes possuem variação nas técnicas e metodologias, mudando por vezes o foco, ora generalizando ora determinando-as. Assim, ocorre a não possibilidade de conclusões absolutas. Porém, alguns elementos podem ser motivo de afirmações precisas, como, é o trabalho dos caminhoneiros que produz os custos e as receitas, havendo o trabalho excedente apropriado pelo empresariado. Conclui-se que, ao longo das décadas, aumentou o porte empresarial, bem como as receitas e a força produtiva do trabalho, enquanto, equiparando com os preços do salário mínimo, os salários dos caminhoneiros, relativamente, diminuíram, sendo assim, percebe-se a proletarização do trabalho desses profissionais. As jornadas em horas trabalho dos caminhoneiros, no País, ao longo das décadas, se mantiveram altas, sendo assim, a extração da mais-valia absoluta. Ao considerar a modernização e a sofisticação empresarial, supõe-se ocorrer a extração da mais-valia relativa dos caminhoneiros, elevando a extração do trabalho excedente e reafirmando a condição de proletários: divisão do trabalho, relações de propriedade, apropriação do trabalho excedente e sua subordinação ao controle do capital. Estas condições são complementadas no capítulo a seguir, com a exposição sobre as jornadas de trabalho e as horas trabalho.

4 AS HORAS TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS E A NORMATIZAÇÃO DAS JORNADAS

Neste capítulo, desenvolvendo temáticas que envolvem o período brasileiro da segunda metade do século XX aos anos 2010, fazendo usos de ampla e diversificada fonte documental, investiga-se as jornadas de trabalho dos caminhoneiros empregados e suas condições e relações de trabalho. Nos primeiros subtítulos, se apresenta a discussão sobre as horas trabalho, problematizando a definição das jornadas em seus aspectos de início e fim de períodos de trabalho, enfatizando que esses profissionais têm trabalhado com funções e tarefas além da condução dos caminhões, perspectivando as variáveis das narrativas acerca do que tem sido o real e o atribuído sobre o trabalho. No segundo momento do capítulo são desenvolvidas temáticas das jornadas levando em conta a insegurança, a violência, os acidentes e a saúde, além dos elementos gerais da atuação empresarial e dos trabalhadores, através da representatividade sindical, expressando as lutas de classes e enfatizando a normatização jurídica, os investimentos econômicos e a política entre os motoristas e patrões.

4.1 AS JORNADAS DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS: O TEMPO EM HORAS DA FORÇA DE TRABALHO

A bibliografia, ao abordar caminhoneiros empregados e/ou os motoristas profissionais brasileiros, tem colocado em destaque as jornadas de trabalho. Entre as obras, das diferentes áreas do conhecimento, inúmeras questões têm despertado a atenção sobre o trabalho desses profissionais, podendo ser enumerados por várias peculiaridades: por se realizar entre regiões, manifestando recorrência dos vários dias que permanecem nas estradas, expressando as relações tempo e espaço; por ser profissão perigosa, frente ao tráfego rodoviário ou pela exposição aos roubos das cargas ou dos caminhões; por ser profissão com elevados acidentes do trabalho, incidência de doenças e problemas a saúde; por ser intensa devido ao permanente estado de concentração durante o dirigir e; pela identificação entre o local de trabalho e os trabalhadores.

Comum a esta atividade profissional tem sido as extensas jornadas medidas em horas trabalho. Com aproximação a isto, das relações de trabalho e dos vínculos

empregatícios com a insegurança, frente às oscilações do mercado, se expressa a situação de que, por vezes, os salários são determinados na quantidade/qualidade das cargas/fretes transportadas, formando condição favorável aos contratos de trabalho informais²⁰⁰.

Um momento conjuntural de atenção maior, com repercussão nacional sobre a profissão, ocorreu na época dos debates envolvendo as instituições do Estado, o Parlamento Federal, os sindicatos empresariais e os sindicatos dos trabalhadores, repercutindo nos meios de comunicação e propaganda, produzindo opinião pública favorável aos motoristas profissionais, em torno da regulamentação da profissão expressa na Lei n. 12.619/2012 e na modificação, em diferente conjuntura entre as forças políticas, regulamentada na Lei n. 13.103/2015. Nesse contexto, na bibliografia, é significativo o crescimento de estudos na área do Direito, sendo dois exemplares em edições especiais sobre esses motoristas, a *Revista do Tribunal Superior do Trabalho* (2016) e a *Revista Eletrônica* do Tribunal Regional do Trabalho do Estado do Paraná (2015).

Em 2012, a Lei regulamentou o “motorista profissional” abrangendo os empregados e os TACs. Em 2015, na CLT, em seu artigo n. 235 (CLT, 2016, p. 51-55) e na Lei n. 13.103/2015, regulamentada pelo Decreto n. 8.433 de 16/04/2015, (BRASIL, DECRETO, 2016, p. 401-403), explicitamente, a redação do conteúdo normativo passou a legislar os motoristas profissionais empregados²⁰¹. No Brasil, os caminhoneiros autônomos e os empregados têm tido uma das maiores jornadas de trabalho em relação à quantificação das horas trabalho. A seguir, referenciais das jornadas dos caminhoneiros empregados agregam fontes e demonstram a problemática da determinação das horas trabalho.

Em artigo publicado em 1984, registrando aspectos de um “perfil sócio-cultural” dos caminhoneiros brasileiros, Mauro Cherobim (1984, p. 113;121) mencionou elementos das jornadas, como o de que os “caminhoneiros dizem que ‘são visitas em casa’” e que “seu local de trabalho são ‘as rodovias brasileiras’”. A dimensão e a

²⁰⁰ No Brasil, o regime e/ou contrato de trabalho formal ou informal tem referencial na CLT de 1943. Mais recentemente, foram reelaborados os significados de trabalho formal e informal, a partir da Reforma Trabalhista (Lei n. 13.467/2017). Dois estratos dos vínculos empregatícios, em caminhoneiros empregados entrevistados em 2012 e nos motoristas de caminhão/caminhoneiros empregados do País entre 2014-2019, respectivamente, nos apêndices B e H.

²⁰¹ Se a profissionalização pensada entre empregados e patrões induz a relações internas às empresas, a profissão e as relações entre empresas induzem a pensá-las como questão estrutural e nacional, exemplarmente manifesta nos preços dos combustíveis e nos preços dos fretes, especialmente em acontecimentos como a paralisação do trabalho no TRC em 1999 e em maio de 2018.

grandeza das jornadas estão aí, as longas jornadas, objetivadas nas distâncias percorridas e no tempo de duração das viagens, compreendendo que esses caminhoneiros permaneciam e viviam mais em seus caminhões do que conviviam com seus familiares e residências, além de que, os períodos de não trabalho se reduziam frente ao trabalho. Os caminhões são o local de trabalho, do tempo de espera, do acompanhamento das tarefas funcionais dos veículos, e, comumente, lugares do descanso/repouso e do preparo das refeições. Sendo artigo da década de 1980, é necessário pensá-lo em função das décadas anteriores e em relação com as narrativas sobre o TRC e os motoristas, associando a aventuras, liberdade, pioneirismo, integração nacional, progresso ou como heróis das estradas, nômades ou modernos bandeirantes.

Um “dia a dia das rodovias” pode ser percebido nas frases escritas em pára-choques de caminhões, como na coletada por João Alves Filho (1994, p. 103-104): “Moro na estrada e passeio em casa”. Algo similar neste tipo de redação pode ser encontrado em outros livros ou ainda escrita em algum caminhão. Isto é expressão de uma “sabedoria popular”, registrada em “frases e pensamentos”, as “legendas escritas” nos veículos. “Aqueles que têm possibilidades (...) colocam frases nos pára-choques expressando seus anseios, sua crítica, sua fé, seu humor, sua esperança e sua ligação com a família ou pessoa amada” (COLODA; COLODA, 1988, p. 05)²⁰².

Na bibliografia, destacam-se certas questões estruturais, atribuições presentes em narrativas envolvendo esses profissionais, como em Ramon Araújo Silva (2015, p. 19-20), em sua dissertação na área da Psicologia, constatando sobre a década de 1950: “No momento em que se enxergou a necessidade de desenvolvimento e industrialização do Brasil, o transporte rodoviário passou a ser sinônimo de crescimento”. Em Hugo Cunha Lima (2017, p. 06), em trabalho de conclusão de curso em História, analisando especificamente os caminhoneiros do município de Uberlândia, identificando as narrativas de periódicos atribuindo “notoriedade” aos caminhoneiros em época da industrialização do País, inclusive, para atrair trabalhadores para profissão com tantas peculiaridades:

Ser caminhoneiro tornou-se uma profissão bastante diferenciada das demais, respeitada na sociedade pela sua importância com o progresso e pelas várias

²⁰² Fontes documentais de longa data registram as “mensagens” escritas em “frases de pára-choques” dos caminhões como uma “literatura rodoviária”, uma “filosofia de estrada” e um “retrato psicológico dos motoristas” (BOLÉIA A REVISTA DO CAMINHONEIRO, 1980, p. 36-38).

possibilidades que englobava: conhecer o país, novas pessoas, culturas e costumes (LIMA, 2017, p, 39).

Eduardo Bueno (2015, p. 07) manteve compreensão sobre a importância do TRC no País: “Raros países do mundo são tão dependentes do caminhão quanto o Brasil (...). Por conta disso, pode-se afirmar que o Brasil não come, não bebe, não se veste, não constrói, não produz – em suma, não vive – sem os caminhões”. Bueno (2015, p. 07) repete ideias heroicas sobre os profissionais: “Mas os caminhões (ainda) não andam sozinhos. Eles só rodam, graças aos caminhoneiros, esses bandeirantes motorizados. (...) A saga épica dos caminhoneiros e seus caminhões pelos vastos caminhos do Brasil (...)”. Repetição que, trazendo elementos do Brasil dos tropeiros, carreiros e carreteiros de até o século XIX, induz a pensar o quanto suas vidas se determinaram pelas particularidades do seu processo de trabalho, em que as jornadas em suas horas trabalho são exemplares. Atribuições associadas ao trabalho em um contexto em que o TRC é o mais importante modal do País e que até a década de 2010 nessa formação profissional se preservaram vínculos produtores de identidade entre trabalhadores e máquinas e/ou caminhoneiros e caminhões.

Em Cherobim, há estudo sobre a extensão das jornadas em horas, elemento estrutural das condições e relações de trabalho, manifestado na expressão “tocar direto” definido como o “realizar viagens sem paradas” (CHEROBIM, 1984, p. 113). Esta expressão, reconhecida num linguajar do meio profissional, pelo menos entre os anos 1980-2010 entre os caminhoneiros da Região das Missões do Rio Grande do Sul, exemplifica-se no carregamento do caminhão no turno da manhã, saída em viagem e trafegar nesta manhã, tarde, noite, durante todo o próximo dia e na noite dormir/repousar, considerando o pernoitar dentro da cabine do caminhão, e na próxima manhã estar com o caminhão disposto para o descarregamento, por vezes com entregas em diferentes destinatários que poderiam se localizar em diferentes municípios. *Tocar direto*, no vocabulário, é estender a jornada e dirigir sem dormir.

Sem generalizar e tornar homogênea a profissão, esta situação é ainda recorrente no século XXI nos motoristas das rotas longas: a realização de várias funções e tarefas decorrentes do trabalho de direção, uma “dedicação integral” ao caminhão em função de período de não trabalho. Cherobim analisou o estar com a família:

Se compararmos a ausência dos caminhoneiros de quando as estradas ainda não eram pavimentadas com a atual, não encontramos diferenças significativas: o que se gastava, anteriormente, trafegando em estradas ruins, gasta-se, hoje, em viagens mais longas. Quando voltam para casa, o caminhão continua ocupando todo o seu tempo, pois já está precisando de revisões e/ou manutenção, para dar continuidade às suas viagens (CHEROBIM, 1984, p. 121-122).

Em outra época, com publicação de mais de duas décadas posteriores ao estudo de Cherobim, Luciene dos Santos (2010, p. 284) constata semelhança: “A presença do caminhoneiro no lar altera a rotina da família. Em casa, o motorista comporta-se como um ‘hospede’ e divide a curta ‘estadia’ entre a família, os colegas e o caminhão”.

Entre as duas citações, consta o desenvolvimento tecnológico dos caminhões, onde, genericamente, até os anos 1970 houve a prevalência dos caminhões simples, tendo expansão, desde aquela década, os caminhões carreta e, desde o fim da década de 1990, o mais moderno está no bitrem e no rodotrem. Inclusive, consta as relações espaço e tempo que se modificaram, o que eram distâncias longas na primeira metade do século XX se tornaram rotas curtas e distantes localidades antes não abrangidas passaram a integrar a rotina das jornadas através das rotas longas. Também houve desenvolvimento em relação ao conforto e a segurança, o trabalhar sentado operando dentro da máquina e o dormir/repousar neste local, associando-se com questões sobre a saúde dos trabalhadores. Inclusive, nos caminhões mais sofisticados, por serem eletrônicos e mais confortáveis, as necessidades de manter esforço físico para operá-los diminuem, havendo também a menor exposição ao calor do motor, a descarga de fumaça da queima do combustível, aos sons e a vibração. Esses aprimoramentos tecnológicos também expressam o potencial das forças produtivas, sendo objetivo o contraste entre os caminhões fabricados ao longo de cada década, nos quais a indústria automobilística concentra alguns dos mais desenvolvidos e sofisticados avanços das novas tecnologias.

Nessa generalidade, as forças produtivas se desenvolveram mais do que as relações de produção. As condições do trabalho foram favoráveis ao desenvolvimento, em aspectos técnicos e tecnológicos, em relação às rodovias e à infraestrutura e em relação à oferta de capacidades produtivas nas relações entre os trabalhadores e os meios de produção, bem como estritamente entre os motoristas e os caminhões. As relações de trabalho entre os motoristas empregados e seus empregadores se mantiveram no trabalho assalariado, variando entre o

regime/contrato formal ou informal, nas normatizações e regulamentações e em mais ou menos direitos trabalhistas assegurados, considerando o prescrito nos contratos e a realidade das práticas, ocorrendo eventuais situações conflitantes, no entanto, as relações de produção, em seu conteúdo, se mantiveram.

Indício das jornadas em horas trabalho, em reportagem de 1986, no periódico *Brasil Transportes*, exemplifica problemas associados às condições de trabalho dos caminhoneiros. O tempo de direção dos caminhoneiros não está diretamente mencionado, mas não era ausente e não deve ser excluído do processo de trabalho, como nas seguintes constatações: “O caminhoneiro tem seu domicílio na estrada. É flagrante a necessidade desses profissionais disporem de uma infraestrutura rodoviária que lhes dê apoio nos itens sono, alimentação, socorro mecânico e higiene pessoal” (TRAUSULA, 1986, p. 16). A descrição, referenciando-se com partida por rodovia do município de São Paulo:

A falta de bons serviços nas estradas é fato. Correndo até Sorocaba pela via Raposo Tavares, e voltando pela Castelo Branco, essa reportagem pôde constatar a ineficiência da rede de postos de serviços. A não ser pelo combustível e borracheiros, é praticamente impossível ao caminhoneiro valer-se de um banho, utilizar um banheiro em boas condições, ou comer bem a um preço acessível (TRAUSULA, 1986, p. 16).

A reportagem, reproduzindo conteúdo coletado de entrevistas com alguns caminhoneiros autônomos: “Em meio à queixas sobre o baixo valor dados aos fretes e constantes tentativas de assalto, alguns caminhoneiros chegaram a elogiar os serviços prestados nos Estados de Mato Grosso e Rio Grande do Sul”. Segundo um autônomo “paranaense que transporta soja”, “em Mato Grosso, ao chegar num posto de serviços lhe é servida água gelada e há possibilidade de se tomar um banho quente” (TRAUSULA, 1986, p. 16). Há aí aspectos do trabalho cotidiano e da rotina de trabalho que não distingue, necessariamente, autônomos e empregados, inclusive, na menção ao ganho monetário por carga transportada. Verifica-se, depois da década de 1980, a incidência de que nesses postos tenham preços para usos dos banheiros ou para estacionar os caminhões, não sendo, nos anos 2000, incomum, ao procurarem um local para descansar/repousar, poder estacionar somente se realizarem o abastecimento do caminhão com diesel ou por serem frequentes e reconhecidos fregueses do estabelecimento empresarial. Mercantilizaram-se os usos dos pátios dos postos, também, um custo a mais, independente de avaliar se ao longo

do tempo melhoraram as qualidades da infraestrutura dessa permanência dos motoristas nos postos, pagando ou não pelos usos.

Essas situações integram as jornadas, como usufruir de banheiros limpos, estacionar os caminhões em local de terra ou pavimentado, ter segurança, estar em situação de silêncio para o descanso/repouso, ter acesso à água potável ou ter sombra para estacionar a fim do preparo das refeições na caixa de comida do caminhão²⁰³. A reportagem de 1986: “Como a maioria dos caminhoneiros do Brasil dorme no próprio caminhão a maior dificuldade é encontrar espaço para estacionar as carretas”. Outro “autônomo” entrevistado citou o município de Itapevi em São Paulo, “onde há três postos e em nenhum deles é permitido parar carregado”, bem como no trecho São Paulo-Rio de Janeiro, sobre a Via Dutra, referindo

aos postos como entidades apenas dispostas a tirar o dinheiro do caminhoneiro, e se livrarem dele o mais rápido possível. Essa estrada também foi citada como uma das campeãs em ocorrência de roubos. Eles se empoleiraram nos estribos dos caminhões em pleno movimento lento nas subidas – disse (TRAUSULA, 1986, p. 16).

Repousavam e continuam a repousar no local de trabalho, dormindo dentro de uma máquina, havendo o permanente envolvimento com o cuidado, a vigília e a segurança dos caminhões e com as condições de funcionamento dos veículos. Em relação à exposição aos assaltos e aos roubos dos caminhões e/ou das cargas, um estado permanente de insegurança. Uma questão recorrente, na época dos debates da regulamentação profissional, expressa na Lei n. 12.619/2012 e na Lei n. 13.103/2015, era sobre os locais de parada na beira das estradas, os locais de descanso. Isto envolvia o aumento da oferta, a ampliação, o melhoramento e/ou a criação desses locais, envolvendo a infraestrutura da prestação de serviços, inclusive debates acerca da oferta pela iniciativa privada e qual a presença do poder de Estado.

A reportagem de 1986, no entanto, sem precisar onde se localizava a reconhecida empresa, refere como o “pátio da Cargil Agrícola S.A.”, em que “mais de cem caminhoneiros com seus veículos enfrentavam uma espera que vai de 2 a 3 dias para carregar. Ali eles não dispõem de banheiro ou restaurante, com uma precária barraquinha que serve almoço”. Palavras atribuídas a outro “autônomo” entrevistado, “o que falta mesmo, no pátio da Cargil, é um posto da Salvacarga”, pois “os bandidos

²⁰³ “Os caminhões dispõem de uma grande caixa adaptada na lateral direita, sob a carroceria – denominada ‘cozinha’ – na qual são armazenados mantimentos, panelas, um pequeno fogão portátil de duas bocas e o botijão de gás” (SANTOS, 2010, p. 261).

nos atacam aqui mesmo”. Não está especificado se era empresa de segurança que foi mencionada, havendo também o registro da opinião do entrevistado sobre “pedágio”, por serem trechos com melhores rodovias, segurança e assistência, expondo que “vale a pena” pagar (TRAUSULA, 1986, p. 17). Outros problemas:

Outra queixa geral partindo dos caminhoneiros é que a classe é discriminada. Asseguram que pelo menos 60% dos postos no Brasil tem banheiros que não dá para entrar. Citaram também problemas existentes dentro da própria classe. Alguns caminhoneiros roubam e depredam instalações destinadas ao seu próprio usufruto (TRAUSULA, 1986, p. 17).

A reportagem narrou discursos de autônomos, porém, para as ETCs significavam condições de trabalho que também faziam parte do cotidiano de trabalho dos seus caminhoneiros empregados. No entanto, além de perspectiva de custos empresariais mencionados e situações de conforto e satisfação aos trabalhadores, possuem o significado de serem relações que se estabelecem entre empresas no âmbito da divisão do trabalho.

Em 2007, Santos (2007, p. 02) desenvolve a perspectiva generalizante de que “a jornada de trabalho dos motoristas continua elevada, sendo uma das mais longas entre os trabalhadores brasileiros”, considerando “o tempo que estes passam à disposição das empresas (tanto das que contratam o serviço como das que recebem o produto), os motoristas permanecem entre seis e sete dias da semana disponíveis”. Sobre um perfil profissional:

Dentro do conjunto das características a que mais evidencia os trabalhadores em transporte rodoviário de cargas é a existência das jornadas extraordinária de trabalho. Os transportadores rodoviários de cargas sempre realizaram a sua atividade cobrindo grandes distâncias e mesmo aqueles que não viajam muitos quilômetros trabalham horas a mais da jornada máxima permitida por lei. Este é com certeza algo que se tornou indicativo principalmente dos motoristas sobre a organização do trabalho. Quando alguém resolve ser motorista ou ajudante de caminhão (as duas ocupações com maior número de pessoas no segmento) sabe que terá pela frente jornadas de trabalho que vão além da legal e o trabalho noturno também como parte de sua rotina (SANTOS, 2007, p. 88).

Os “seis e sete dias da semana disponíveis”, para os caminhoneiros da rota longa, na maioria das vezes, representava estarem distantes dos locais de residência e em situações de quase permanência junto aos caminhões. Nesta questão, surge o problema da permanência exclusiva no local de trabalho, sendo assim, diferente da hora fábrica, enquanto encerramento de jornadas em determinada hora e recomeço

em horário posterior, como rotina, não sendo situação recorrente entre os caminhoneiros, prevalecendo o trabalho em turnos e horários irregulares.

Santos, ao mencionar a “lei”, supondo referir a CLT, deve-se considerar que naquela época a atividade profissional não estava regulamentada. Por isto, não havendo determinações sobre as jornadas de trabalho, no âmbito das relações trabalhistas, foi produzida a defesa, pelo empresariado, de que esses trabalhadores, reivindicando o artigo 62 da CLT, seriam “empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho” (CLT, 2016, p. 28). Inclusive, esta foi uma das questões prioritárias expressa na Lei n. 12.619/2012, depois flexibilizada pela Lei n. 13.103/2015, em relação a determinação dos tempos de trabalho. Sendo assim, aquela defesa jurídica foi argumentação empresarial de supostamente ser atividade profissional que as empresas não exerciam controle sobre o trabalho dos motoristas. Assim, quando ocorreram conflitos envolvendo a legislação trabalhista, a determinação das horas trabalho foi recorrência de motivação de impasses²⁰⁴.

Ao agregar os potenciais produtivos e as exigências atribuídas aos motoristas, integrantes das relações trabalhistas e manifestadas nos salários por peça, percebe-se elemento de pressão pelo aumento das capacidades produtivas pelos trabalhadores, Santos, em 2010, descreve situação, não incomum das jornadas:

Para atingir alta produtividade, o motorista submete-se a um ritmo intenso de trabalho, cuja jornada chega a superar 18 horas diárias (...).

O trabalhador se torna responsável pela racionalização do tempo e da autodisciplina. Seu tempo destina-se ao trabalho. (...)

A carga horária é pouco apreciada entre os caminhoneiros porque exige um tempo muito curto para seu transporte. (...) possíveis incidentes durante a viagem geram alto estado de ansiedade ao caminhoneiro.

(...) seu trabalho é solitário (...) convive com riscos inerentes ao trabalho e exteriores à sua conduta. O caminhoneiro torna-se (...) um vigilante permanente do veículo. Os locais de parada para as refeições e descanso são cuidadosamente observados. A frase de para-choque de caminhão – sou escravo da minha obrigação – retrata a mesma ideia elaborada por um informante:

‘Eu sou escravo do meu trabalho! Eu sou escravo do caminhão! Eu fico o tempo inteiro tomando conta e dando conta do caminhão! A vida inteira, noite e dia, direto. Sempre tem que estar olhando o caminhão, sempre tem que estar apertando alguma coisa, sempre tem que estar de olho! Se eu estou num restaurante almoçando ou jantando, eu tenho que estar de olho ligado pra ver se não tem ninguém mexendo (...) (caminhoneiro empregado, 39 anos)’.

Uma vez que o aumento da produtividade está diretamente relacionado ao baixo valor dos fretes, o caminhoneiro busca estratégias para manter a

²⁰⁴ Na atuação sindical dos trabalhadores houve, de longa data, o interesse pelo “controle e regulação da jornada de trabalho”. Sobre isto há a constatação de inúmeras “ações trabalhistas” na Justiça do Trabalho (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 25-27).

resistência física ao se submeter às longas jornadas de trabalho. Uma prática bastante comum é o consumo de remédios (SANTOS, 2010, p. 247-249).

Durante o trabalho, os “remédios” são os “rebites”:

Devido ao ritmo de trabalho imposto pelas empresas, os caminhoneiros vivem sob constante concorrência. Por um lado, o ‘rebite’ mostra-se como um mecanismo voltado à sujeição ao ritmo de trabalho. Por outro lado, aqueles que não recorrem ao seu uso muitas vezes são prejudicados porque não atingem a mesma produtividade daqueles que o consomem (SANTOS, 2010, p. 252).

Descrição exemplar, não incomum na bibliografia: “É comum esses trabalhadores permanecerem nas estradas 10, 20 dias, ou até mais de um mês, realizando viagens de longas distâncias e longe de suas famílias”. Reproduzindo opinião de um informante às entrevistas, um “caminhoneiro empregado, 50 anos”, associando “cansaço” e/ou “desgaste”, “físico e mental”, como “rotina” que incluía, por vezes, o “toca direto”. Palavras de outro entrevistado, “caminhoneiro empregado, 32 anos”: “Tem gente que toma ‘rebite’, anda direto ‘rebitado’” (SANTOS, 2010, p. 236; 247; 252).

Essas constatações não distinguem, necessariamente, caminhoneiros autônomos de empregados, podendo ser ambos. Assim, análises de caso permitiriam identificar diferenças ou maior incidência em autônomos ou empregados. Pensá-las na trajetória profissional possibilita, também, perceber o envolvimento dos motoristas com os elementos mecânicos do funcionamento dos caminhões, geradores de um estado de alerta e preocupação, pois são interesses imediatos de garantia de segurança no tráfego, agregando as condições dos pneus, dos freios, da descida de uma serra com o caminhão carregado, entre outros exemplos possíveis. Ainda, as influências no estado físico e na saúde, como, ter cama adequada como espaço e qualidade para dormir; em relação ao ar e a temperatura no interior da cabine, afinal, é o local de trabalho e de descanso próximo ao motor; em relação ao assento/banco e as questões ergonômicas; os caminhões em função das rodovias, trepidação e a vibração; a exposição aos constantes ruídos e sons; o câmbio automático e os dispositivos mecânicos e eletrônicos. Estes são alguns elementos que caracterizam o desenvolvimento tecnológico dos caminhões, influenciando nas questões físicas e mentais do trabalho e da saúde.

Os caminhões são o local de trabalho, de preparo das refeições e de descanso/repouso, havendo aí uma fusão de tempo de trabalho e de tempo de não

trabalho, os quais não são separados do compromisso da manutenção funcional dos veículos e dos tempos de espera envolvidos com os serviços do carregamento/descarregamento, com as interrupções externas aos motoristas do tráfego (burocracia, fiscalização, acidentes de trânsito) e com o serviço de agenciamento das cargas.

Por fim, ao se analisar e interpretar diferentes fontes documentais, constatam-se as determinações para a definição dos inícios e fins das jornadas, problemáticas que partem da extensão medida em horas que envolvem o físico e o mental dos caminhoneiros com o seu instrumento de trabalho e que não tem sido necessariamente o tempo de direção. No próximo subtítulo, as jornadas de trabalho problematizadas entre a prática e o atribuído.

4.2 AS JORNADAS DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS: O REAL E AS ATRIBUIÇÕES

Este subtítulo tem influência no indicado por Silva, ao estudar os caminhoneiros brasileiros, associando a ergonomia com o “cotidiano de trabalho” e expressando diferencial entre o “trabalho real” e o “trabalho prescrito”. Segundo o autor:

Em relação ao ‘trabalho prescrito’, pode-se afirmar que é a forma de execução do trabalho imposta ao trabalhador, isto é, a prescrição, pelas empresas contratantes, da maneira que o trabalho deve ser executado, o passo a passo que o trabalhador deveria obrigatoriamente seguir (...).
Todavia, para que o trabalho seja efetivamente realizado, dificilmente, é possível seguir estritamente o que é preconizado. Assim, o trabalhador executa seu trabalho partindo da prescrição, mas faz as modificações necessárias para que a atividade se torne possível (SILVA, 2015, p. 56).

Na citação, deve-se fazer a leitura de que o “trabalho real” é resultado das “modificações”, pensando-as como autonomia que permite adaptações pelos trabalhadores em seu processo de trabalho, em específico no trabalho cotidiano e/ou rotineiro. No País, a regulamentação profissional ocorreu com a Lei n. 12.619/2012, formulando apreensão de normas prescritas nas condições gerais da atividade, especificamente para os motoristas de caminhão/caminhoneiros empregados, considerando que a Lei abrangeu, também, o Transporte Rodoviário de Passageiros.

Na cronologia da formação profissional deve-se considerar as diversificadas relações contratuais entre os trabalhadores e suas empresas, percebidas nos contratos formais e informais, que estimam a presença de direitos trabalhistas e quais

dos direitos estiveram assegurados, inclusive, estabelecendo variáveis entre o acordado e o legislado podendo não haver coincidência com a prática, segundo as menções feitas no capítulo anterior sobre os salários prescritos na carteira de trabalho diferentes dos pagamentos reais vinculados as comissões. Assim, havendo intermediação sindical, haveria negociações coletivas entre trabalhadores e patrões, considerando que, no País, os caminhoneiros empregados têm tido pouca organização sindical enquanto filiações, mobilizações ou representatividade, agregando peculiaridade sobre como se organizar num trabalho individualizado da condução dos caminhões, manifestado nas mudanças no espaço e tempo, condição desfavorável a reuniões e ações coletivas. Sendo assim, com o TRC formado exclusivamente por empresas privadas atuando sem maiores normatizações durante décadas, que se determinou o trabalho e a organização das jornadas, autêntica formação liberal. Seguem outras constatações sobre as horas trabalho, contrapondo práticas reais e atribuídas sobre as jornadas.

Trevisan, com foco nos motoristas de caminhão transportadores de “produtos perigosos” (combustíveis) produzidos na Refinaria de Paulínia, registra extensões das jornadas:

Algumas empresas distribuidoras determinam que as transportadoras contratadas cumpram jornadas de 12 ou 13 horas, com um intervalo de uma hora para o almoço e o interstício de 11 horas de descanso, o que gera inconstância nos horários dos trabalhadores. (...) Aqueles que fazem a transferência e/ou coleta, fazem viagens longas e pernoitam nos caminhos e ficam sujeitos ou não às regras podendo trabalhar 18 horas ou mais (TREVISAN, 2010, p. 123).

Ao se considerar as funções e/ou tarefas além do tempo de volante nos caminhões, enquanto formação histórica profissional, se identifica desconsideração no viés empresarial, pois “nem sempre a carga e a descarga são reconhecidas pelas empresas distribuidoras e transportadoras como outras funções por eles exercidas, sendo que o motorista reconhece como sua, apenas, a função de dirigir o caminhão” (TREVISAN, 2010, p. 116). Assim, as outras “tarefas” não seriam integrantes das jornadas dos motoristas, reconhecendo-os apenas como condutores, situação contrária de os motoristas se reconhecerem como executores de outras funções/tarefas além do tempo de direção nos caminhões.

Sobre funções além do trabalho de direção, exemplos são encontrados em CCTs demonstrativas de atribuições de responsabilidades. No SINDIMERCOSUL,

CCT 2001-2019 do TRIC, consta a cláusula “Responsabilidade dos Motoristas” que, entre outras questões, atribui, em função dos caminhões/cargas, o comprometimento com a “segurança”, “inspeção” e o “funcionamento”, ou seja, determinações integrantes das jornadas. No SINDIMERCOSUL, CCT 2001-2015 do Regional-Nacional, o mesmo enquanto cláusula e conteúdo. No STTRP, CCT 2005-2019, a cláusula “Responsabilidade dos Motoristas”, repetindo o conteúdo e agregando variável, expressa a realização de “reparos de emergência” nos caminhões, se necessário. No SINDPFUNDO, CCT 2009-2019, com mesma cláusula e conteúdo, complementação sobre o manter verificação dos “freios”. No SINTROC, CCT 2005-2019, mesma cláusula, complementando com responsabilidade sobre eventual “extravio de mercadorias, ferramentas e acessórios”. No Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região (CCT 2006-2019) e no Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro (CCT 2009-2019) consta a cláusula “Descontos Salariais”, onde, com diferencial na redação entre os dois sindicatos, consta atribuição de responsabilidades em caso de “furto, roubo, quebra de veículo e avaria de carga”, se resultar “culpa ou dolo do empregado”.

Nesses seis sindicatos do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo, em sete CCTs das primeiras décadas do século XXI, sugerindo ser conteúdo presente em convenções do período anterior, em comum que, havendo infração das leis de trânsito, as responsabilidades eram dos motoristas. Os indicativos de cada categoria profissional desses seis sindicatos estão no Apêndice A.

A realização dessas funções não foram práticas incomuns, inclusive, exigências mais especializadas no contexto da formação empresarial na relação com o transporte de diferentes tipos de cargas, exigindo procedimentos de trabalho diversificados, um conjunto de ofícios contidos na profissão. Enquanto relações entre empresas e entre empresas e trabalhadores pode ter havido impasses e conflitos no reconhecimento do conteúdo do trabalho dos caminhoneiros. Trevisan, interpretando opiniões dos seus entrevistados, manifesta a problemática desse reconhecimento:

não é o cumprimento da quilometragem que é o problema mais sentido e comentado pelos motoristas, e sim o tempo de espera de sua liberação nas bases. A espera (...) requer a vigilância do motorista para a sua liberação de entrada. Por muitos motoristas, esse tempo de espera é visto como oportunidade para o descanso (TREVISAN, 2010, p. 126).

Para as empresas do TRC, significava tempo operacional a que se submetiam como contratadas. Havendo a “vigilância”, há tempo de trabalho, obrigações determinadas aos motoristas. Se havia a transgressão do cumprimento, este tempo era utilizado como possibilidade de tempo para o “descanso”.

Dessas condições gerais, pensar sobre as categorias dos tempos de trabalho, os tempos de direção, carga/descarga, espera em burocracia, filas, fiscalização, interrupção da rodovia etc. Para os caminhoneiros, representam as horas trabalho. Além disso, considerar a permanência junto aos caminhões/cargas implicando nas atribuídas responsabilidades sobre questões funcionais dos veículos e segurança/vigilância, além dos tempos para as refeições, nos próprios veículos ou em refeitórios/restaurantes, e descanso/repouso. Para as empresas do TRC, o não reconhecimento da permanente dependência dos motoristas aos caminhões representa menos tempo relativo de trabalho pago, sendo que, menores os salários, maiores são a extração do trabalho excedente e da mais-valia.

Assim considerou Trevisan:

A atividade dos motoristas tem se modificado nestes últimos anos, acumulando tarefas e, conseqüentemente, sobrecarregando a rotina, já repleta de tensões dadas pelas próprias características do trabalho. A incorporação de novas atividades, o manejo das tecnologias, da burocracia e as novas habilidades exigidas, necessárias ao desenvolvimento do trabalho não foram acompanhadas por uma reestruturação da organização do trabalho, gerando acúmulos com a função principal – dirigir o caminhão - contribuindo para o seu desgaste e cansaço (TREVISAN, 2010, p. 115).

Este conteúdo descrito não se restringe aos transportadores de combustíveis, podendo ser tendência generalizante para os outros tipos de cargas transportadas e especializações requeridas. Sendo assim, é aspecto da formação profissional no País, porém, o acúmulo de tarefas é recorrente e a inovação expressam as novas exigências, aquelas associadas com as tecnologias e a organização do trabalho no âmbito da estruturação produtiva, o que, através das automações e dos dispositivos eletrônicos, ao contrário, tem dispensado necessidades de algumas tarefas que passam a ser rudimentares, defasadas e menos produtivas.

O estudo de Trevisan reitera a problemática das horas trabalho, gerando impasses ao separar das jornadas tempos não contabilizados como horas trabalho. Certamente tem havido conflitos, pois, trabalhadores e empresários não têm igualdade de objetivos. Nos discursos e narrativas, entre prescrições e realidade, as empresas tendem a diminuir o tempo das jornadas, enquanto os caminhoneiros

tendem a aumentar porque reconhecem que seu trabalho vai além do conduzir os veículos. Este reconhecimento, na reprodução das palavras de dois motoristas entrevistados:

Multiplica vinte e quatro por sete, é isso aí que eu trabalho. Porque a hora que eu entro ali '(na cabine do caminhão)', para dormir, eu estou trabalhando porque eu estou cuidando dele. Então, eu acho que eu trabalho direto. Vinte e quatro horas por dia e sete dias por semana. (...)
O horário é 24 horas. Agora, andando (...) é menos (...). Porque, até então, o horário nosso é das cinco da manhã as vinte e duas (...) Mas, nesse termo é que o caminhão está parado, mas no caminhão é o período de 24 horas. Dorme nele, você não sai dele para nada. Só para ir ao banheiro, para ir comer e voltar nele (TREVISAN, 2010, p. 118; 124).

Pode-se concluir que expressam entendimentos diferentes sobre as horas trabalho entre os trabalhadores e as empresas. Deve-se levar em consideração a permanência junto aos caminhões e a problemática em como é considerada, concluindo como pertencente aos tempos de trabalho, pois são recorrências e não ausências, situação comum aos caminhoneiros de rotas longas do transporte dos diversos tipos de cargas. Segundo Trevisan:

No Direito do Trabalho, a jornada de trabalho é entendida como o período em que o trabalhador se coloca à disposição do empregador. Assim, os motoristas geralmente continuam trabalhando durante o horário de descanso, zelando pelo 'patrimônio' da empresa e arcando com as perdas, quando acontecem (TREVISAN, 2010, p. 123-124).

Segundo a autora, em caso de alguma avaria e/ou furto de equipamento ou peça dos caminhões, os trabalhadores eram os responsáveis por arcar com os custos, coincidindo com a menção anterior aos seis sindicatos. Assim, Trevisan conclui que as jornadas vão além do tempo de direção. Nesta percepção, está a problemática das determinações dos inícios e fins das jornadas de trabalho, elementos que posteriormente passam a estar nas leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015.

A Lei n. 12.619/2012 normatizou as jornadas e os requisitos, em torno da qualificação, para o exercício profissional, porém, vigorou por tempo menor que três anos, sendo substituída pela Lei n. 13.103/2015²⁰⁵, a qual, mantendo centralidade nas

²⁰⁵ A CNTTT defendeu que a modificação da Lei n. 12.619/2012 retirou "direitos conquistados" e que a Lei n. 13.103/2015 possui "referencial na 'regulamentação do mercado de trabalho', priorizando questões financeiras como custo de pedágios, combustíveis, financiamentos (...) com um único interesse em diminuição de custos de operação, em detrimento da vida" (CNTTT; NCST, 2015a, p. 05-06).

jornadas, manifesta revisão e é vigente desde então²⁰⁶. No artigo n. 235 da CLT passou a estar previsto alguns “deveres do motorista profissional empregado”, como, “zelar pela carga transportada e pelo veículo” e “colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública” (CLT, 2016, p. 52). Sobre a extensão do tempo de trabalho, normatizou-se que:

A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante prevenção em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias. (...)

Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera (CLT, 2016, p. 52).

Segundo o conteúdo incluído na CLT, as jornadas poderiam se estender por até dozes diárias de tempo de direção, baseando-se em especificidades da profissão. Inclusive, define a periodização dos tempos, estipulando exclusões:

São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias. (...)

As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário – hora normal. (...)

Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas (CLT, 2016, p. 53).

Nesses referenciais há contradições, pois, estar a “disposição dos órgãos públicos de fiscalização” integra os tempos de trabalho, porém, passou a integrar o “tempo de espera” que não é contabilizado “como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, no entanto, integra pagamento em forma de indenização. Contradição, pois os motoristas permanecem junto aos veículos, havendo toda a responsabilização atribuída a esses trabalhadores das funções além do tempo de direção. Ainda há o “tempo de espera”, o qual pode ser interrompido, sem prévia

²⁰⁶ Na Lei n. 13.103/2015, as jornadas possuem determinações que abrangem os motoristas profissionais do TRC, do Transporte Rodoviário de Passageiros e de outras categorias profissionais, como os operadores de máquinas agrícolas. Neste momento, interessam apenas considerações sobre as jornadas no aspecto horas trabalho, sem especificar parágrafos, seções, dispositivos ou incisos da Lei. A Lei é mais ampla, abordando requisitos/termos disciplinares do exercício profissional, a saúde dos profissionais, os locais de parada e a infraestrutura de serviços, entre outras questões.

determinação, para eventual exigência de uso da força de trabalho, sendo que isto não está considerado como integrante da jornada. Segundo a norma:

O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera. (...)

Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso (CLT, 2016, p. 54).

Uma questão que se tornou central às empresas é a distinção entre o tempo de direção e o tempo de espera. Esta diferenciação atribui práticas e significados ao exercício profissional dos caminhoneiros. Anteriormente foram feitas citações sobre as jornadas, induzindo a pensar que, estando longe de suas residências ou da sede das suas empresas empregadoras, para os caminhoneiros, permanecer junto aos caminhões de forma contínua, nas condições do País, se tornou necessidade e obrigação atribuída. Considerando que o artigo 235-C é o que estipulou às doze horas do tempo de direção:

Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino (CLT, 2016, p. 54).

Há imprecisão nesta normatização, pois “local seguro” pode ter significado diferenciado segundo os caminhoneiros ou segundo as empresas. Há imprecisão, trafegar até o “destino” pode ser por autonomia dos motoristas em estender seu tempo de direção ou por deliberação do funcionamento operacional das empresas. Para melhor compreensão dessa imprecisão, segundo o normatizado:

Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final (CLT, 2016, p. 54-55).

As práticas reais do trabalho se diferenciam da lei escrita. Outro trabalho de pesquisa é mensurar em que medida com a Lei n. 13.103/2015 as jornadas se alteraram, no aspecto horas trabalho e aplicação completa do conteúdo da Lei,

pensando-as condicionadas ao processo de trabalho do TRC Brasileiro, nos contratos formais/informais de trabalho e na presença ou não da intermediação sindical nas negociações trabalhistas.

Silva, realizando algumas viagens, desenvolveu pesquisa etnográfica junto a caminhoneiros entre 2014-2015, registrando percepções sobre os caminhoneiros autônomos e os empregados que, às vezes, podem distingui-los. Desta pesquisa, extraíndo descrição das jornadas, exposição da questão das horas trabalho:

Embora formem uma única categoria, a heterogeneidade é uma característica marcante, dado os diferentes trabalhos que executam, os diferentes tipos de caminhões que dirigem, como também são distintos os tipos de cargas, rotas e, principalmente, as peculiaridades de cada um.

Uma diferença clara evidencia-se na organização da jornada de trabalho e das paradas. Alguns caminhoneiros param pouco, fazem jornadas de oito, doze, dezesseis ou até mais horas consecutivas, com pouquíssimos intervalos. Eles afirmam que ‘se seguram’ quando precisam ir ao banheiro, continuando a viagem apesar do desconforto. Estes também não costumam estabelecer um horário para alimentação e convivem bem com a fome até certo limite.

Alguns fazem isso para adiantar o trabalho, outros têm locais e horários pré-estabelecidos pelas empresas e não podem fugir disso. Outros param nos horários pré-determinados por eles mesmos ou sempre que sentem fome, vontade de ir ao banheiro, dormir ou, ainda, de alongar o corpo. (...)

Segundo os motoristas, as empresas os orientam a trabalhar no período das seis horas da manhã às 23h e define horários de parada. Mas, em especial, os motoristas que não são rastreados definem o modo possível de cumprir com a obrigação (SILVA, 2015, p. 54-55).

Maiores e menores autonomias rotineiras de trabalho constam na citação, assunto do próximo capítulo. Interessa salientar que os tipos de cargas transportadas e as necessidades de “horários a cumprir” são condições que influem nas jornadas, justificando-se aí a incidência dos usos de anfetaminas entre os caminhoneiros, popularmente reconhecidas por “rebites”. Segundo o autor:

Entre os que usam anfetaminas, estão os que ‘emendam’ noite e dia, trabalhando 24, 36 e até 48 horas. Esses, em geral, o fazem por necessidade, por trabalharem com carga de horário e/ou por precisarem fazer mais viagens no mês para pagar as contas. Muitos deles admitem estar viciados (SILVA, 2015, p. 57).

É importante considerar que estender as jornadas era necessidade, a fim de se “pagar as contas”, sendo assim, há ocorrência de baixos salários que se dava devido a determinações contratuais, explicitando aqui aspecto das lutas de classe. Se agregam aí as questões de saúde, diante do consumo de substâncias psicoativas como práticas decorrentes das reais condições do processo de trabalho. A isto, soma-

se a pressão empresarial sobre os trabalhadores manifestada nos salários por peça, como se verifica na citação:

No que diz respeito à luta pela sobrevivência econômica, as jornadas exaustivas são realizadas justamente para a obtenção do necessário para subsistência, já que são pagos por produtividade. Assim, o salário baixo é estratégia utilizada pelas empresas para obterem mais lucro, obrigando, assim, os caminhoneiros a trabalharem mais (SILVA, 2015, p. 59).

O “caminhoneiro é multiprofissional”, pois, é

o vigia, o zelador, o ‘relações públicas’, o descarregador – pois muitas vezes, é chamado a carregar ou descarregar o caminhão ou o faz para tentar adiantar o processo e (...) a viagem – e até mesmo o chefe (principalmente no caso de ser o dono do caminhão, em que é chamado a tomar rapidamente decisões com importantes implicações) (SILVA, 2015, p. 62).

Todos esses elementos tornam a profissão intensa e desgastante, pois, além do permanente estado de atenção exigido ao dirigir os caminhões, há a demanda de outras funções que ocupam e pressionam esses trabalhadores e que não podem ser separadas das jornadas de trabalho. A função de “chefe”, muitas vezes tem sido atribuição dos empregados, pois, tendo responsabilidades pelos caminhões/cargas, há decisões suas, como e onde estacionar, supervisionar serviços do carregamento/descarregamento, negociar cargas, fretes e destinos. Segundo Silva,

em relação ao caminhoneiro de rotas longas, o trabalho se perde em meio à vida privada, e a vida privada se perde em meio ao trabalho, de forma que não se sabe o que é vida nem o que é trabalho. As coisas se fundem, tornam-se uma só e, por fim, é difícil diferenciar outras esferas que não sejam o trabalho, uma vez que o caminhoneiro realiza longas jornadas, dorme (quando consegue) no caminhão, permanece longe de casa por vários dias, descansa pouco e passa a maior parte de sua vida na estrada (SILVA, 2015, p. 82-83).

Para Silva, no que tange às jornadas, há que se considerar que nas “ações do cotidiano de trabalho do caminhoneiro há uma série de exigências mentais e dos órgãos do sentido que tornam a atividade desgastante”. A acentuação deste desgaste, situação não incomum no País, ocorre com as condições estruturais do tráfego nas rodovias envolvendo a segurança e a legislação de trânsito, sendo que, a “má conservação das rodovias é um problema que afeta diretamente o trabalho dos caminhoneiros, exigindo mais atenção, habilidade e tornando a atividade mais perigosa e estressante” (SILVA, 2015, p. 14; 24-25).

Khalina Assunção Bezerra (2016), em dissertação na área da Psicologia, estudou a “organização do trabalho” e as “condições de trabalho” como elementos definidores da “temporalidade laboral” dos caminhoneiros. Levando em conta a problemática da definição das jornadas e considerando as peculiaridades da atividade profissional, a autora argumenta:

A delimitação da jornada laboral dos caminhoneiros é de difícil definição e leva a questionamentos sobre: O que caracteriza o tempo de trabalho dos caminhoneiros? Como quantificar a jornada? Como medir o ritmo de trabalho? O que é considerado tempo de trabalho? Seriam somente as horas de direção ininterruptas ou todos os dias fora de casa podem ser considerados? (BEZERRA, 2016, p. 32).

Assim, uma situação é o previsto na Legislação, outra é o “real da atividade”:

Ao analisar a duração do tempo de trabalho, percebe-se que a estrutura do tempo em que os caminhoneiros trabalham difere do padrão de dimensão quantitativa do tempo dominante no Brasil, materializada nas 44 horas semanais previstas na legislação trabalhista, e se estrutura em outra medida do tempo – como dias e semanas – deixando difusas as barreiras existentes entre o tempo de trabalho e os outros tempos, como o tempo da família e o tempo de cuidar da saúde (BEZERRA, 2016, p. 46).

A problemática de definir as jornadas no quesito inícios e finalizações:

é perceptível a vinculação entre a profissão e a questão do tempo, à medida que o serviço prestado pelos caminhoneiros é quantificado, cronometrado e determinado pelos números do relógio e, ao mesmo tempo, é qualificado pela vivência subjetiva do tempo de trabalho, ou seja, longe do convívio familiar, nas restritas oportunidades de lazer e ao volante. Vale ressaltar que nos deslocamentos, devido à natureza da carga, a dimensão da jornada não é medida por unidades tradicionalmente adotadas pelo modelo industrial e capitalista, mas por outras como dias e semanas (...).

os trabalhadores vivem a jornada laboral dentro de um cotidiano com barreiras difusas entre o espaço e o tempo dedicado ao trabalho do espaço de não trabalho e o tempo livre, pois passam o dia imerso no seu ‘ambiente laboral’, ou seja, nas rodovias e geralmente dentro do caminhão (BEZERRA, 2016, p. 59).

Além disso, as jornadas diferenciando-se nos entendimentos e atribuições:

A temática da duração da jornada laboral dos motoristas de caminhão é conflitante, pois coexistem três realidades: a realidade legal, ou seja, a prescrição legal da jornada laboral; a realidade apresentada e discutida pelos autores e blogs especializados; e a realidade expressa nos discursos dos caminhoneiros. (...)

A realidade da jornada laboral narrada pelos caminhoneiros entrevistados condiz com a realidade encontrada na literatura e nos blogs especializados. (...) a associação de fatores socioeconômicos, as crises no setor de transporte terrestre e as exigências específicas da carga transportada faz

com que os caminhoneiros dirijam mais de 18 horas por dia. O discurso dos caminhoneiros remete (...) a esse aspecto da realidade de sua prática profissional, relatando que sua jornada ultrapassa o limite das 12 horas diárias chegando a 15, 20 e 24 horas (BEZERRA, 2016, p. 81).

Sem generalizar a todos caminhoneiros e não havendo desacordo de que ao longo da segunda metade do século XX e no século XXI uma parcela expressiva desses profissionais trabalharam jornadas superiores à média dos trabalhadores do País, as horas trabalho são similares aos padrões dos países da Europa capitalista da primeira metade do século XIX. No entanto, ao mencionar “exigências específicas da carga transportada”, é determinante para a historiografia contextualizar no processo de trabalho não desconsiderando as relações mercantis entre empresas e as relações entre motoristas e patrões internas as empresas manifestadas nas relações contratuais de trabalho.

Reitera-se aqui uma perspectiva crítica do real, ou seja, a formação histórica profissional e os discursos e narrativas produtores de atribuições sobre os caminhoneiros. Anteriormente foram mencionadas contradições entre leis escritas e/ou acordos contratuais que não correspondem à realidade das condições e relações de trabalho. Segundo Bezerra:

Na profissão de motorista de caminhão, as fronteiras entre o tempo e o espaço de trabalho e, os de não trabalho, são difusas. Nas viagens, os caminhoneiros ficam imersos no seu ambiente laboral e embora as delimitações do tempo de direção sejam flexíveis e concedam ao caminhoneiro maior autonomia, o predomínio do tempo de trabalho sobre os demais tempos salvaguarda as atividades pertencentes ao tempo de trabalho (BEZERRA, 2016, p. 83).

Por fim, há a compreensão de que com as leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015 foi criada distinção expressa no tempo de direção e no tempo de espera. A redação da Lei n. 13.103/2015, atendendo a interesses e objetivos empresariais, diminuiu as horas trabalho prescritas, diferenciando-se do real ao considerar certas atividades como não integrantes das jornadas. A seguir, há outras descrições que registram o que tem sido as jornadas de trabalho de expressiva parcela dos caminhoneiros empregados do Brasil.

4.3 1999: PESQUISA COM 400 MOTORISTAS EMPREGADOS BRASILEIROS

A CNT publicou “Relatório” de pesquisa de 1999, intitulado *O Perfil Sócio-Econômico e as Aspirações dos Caminhoneiros no País*, resultado de 600 entrevistas realizadas com “Caminhoneiros Autônomos” e 400 entrevistas com “Motoristas de Caminhão de Empresas”. A pesquisa é estruturada como uma amostragem e as informações foram coletadas através de questionários (CNT, 1999, p. 02)²⁰⁷. A seguir, apresenta-se o conteúdo apenas sobre os motoristas empregados, com a exposição das informações referentes exclusivamente às jornadas, situadas como condições impicantes para as condições e relações de trabalho, especificamente registrando indícios das horas trabalho.

A pesquisa foi realizada com coletas entre 27 de agosto e 03 de setembro de 1999 e cada um dos motoristas entrevistados respondeu um questionário contendo “61 Questões”. O relatório possui “Erro” em sua “Estatística” de mais ou menos 05% e “Confiança” de 95%. Sem distinguir os locais das entrevistas entre os autônomos e os empregados, registra que os questionários foram realizados em 31 “Rodovias”, em 62 “Pontos de Coleta” e em 14 “Centróides”. Nestes centróides, as maiores incidências das abordagens são para a realização das entrevistas na cidade de São Paulo com 48,3%; na cidade do Rio de Janeiro com 7,3%; Belo Horizonte em Minas Gerais com 7,3%; Curitiba no Paraná com 7%; Porto Alegre com 5,5%; Recife em Pernambuco com 4,5%; Fortaleza no Ceará com 4,3%; Rondonópolis no Mato Grosso com 4%. Essas localidades constituíram 88,2% das coletas, enquanto as demais estão distribuídas entre Vitória no Espírito Santo, Uberlândia, Cachoeira do Sul no Rio Grande do Sul, Alagoinhas na Bahia, Santa Inês no Maranhão e Anápolis em Goiás. Desse modo, pela diversidade regional, o referencial da pesquisa objetivou identificar um “perfil” nacional desses trabalhadores. Entre os lugares das coletas e as localidades de residência dos entrevistados, variam as informações, onde, no quesito “Identificação do Veículo”, baseando-se nas placas dos caminhões, 28,8% procediam

²⁰⁷ O portal de Internet da CNT tem disponibilizado inúmeros anuários, boletins, estudos e pesquisas elaborados pela CNT. Alguns deles são temporariamente disponibilizados, como *O Perfil Sócio-Econômico e as Aspirações dos Caminhoneiros no País* (1999), outros são mantidos ao longo do tempo (CNT, 2020). Sobre as temáticas, há produções sobre os motoristas autônomos e demais empresas do TRC, com algum conteúdo sobre os motoristas empregados, análises conjunturais e estruturais da economia do País e do ramo dos transportes, acidentes de trânsito e condições das rodovias, entre outros. A CNT disponibiliza edições mensais do periódico *CNT Transporte Atual* desde 2016, periódico publicado impresso a partir de 1995 com o nome *Revista CNT*.

do estado de São Paulo; 18,5% do Rio Grande do Sul; 9,8% do Paraná; 7,8% de Santa Catarina; 6% de Minas Gerais; 4,5% da Bahia; 3,5% do Rio de Janeiro; 3,5% de Pernambuco; 3,3% do Ceará; 3% de Goiás etc (CNT, 1999, p. 02-05).

Quanto ao modelo dos caminhões, indicativo geral das capacidades de cargas transportadas e aspectos das condições e relações de trabalho, a distribuição entre os 400 motoristas empregados foi desta maneira: 4,8% eram caminhões leves; 23,8% caminhões médios; 64,3% pesados e; 7% caminhões extrapesados (CNT, 1999, p. 06). O primeiro modelo é sugestivo de ser mais destinado as rotas curtas, o segundo como veículo típico de mescla entre a realização de rotas curtas e longas e os dois outros modelos com a tendência exclusiva de serem utilizados nos transportes em rotas longas.

O estado de São Paulo foi identificado como o mais recorrente no quesito origens e destinos das cargas ou locais de carregamento/descarregamento dos veículos. Como complemento a esta informação, verifica-se, nos indicativos dos “principais Estados de Origem/Destino das Cargas”, em ordem decrescente, as viagens internas ao estado de São Paulo com 18,9%; entre o Rio Grande do Sul e São Paulo com 5%; internamente ao Rio Grande do Sul com 4,8%; entre São Paulo e o Rio de Janeiro com 3,5%; entre Rio de Janeiro e São Paulo com 3,3%; além de outros. Sobre as “principais Cargas transportadas”, os maiores indicativos são do transporte de cargas fracionadas com 41,5%; granéis sólidos com 13,3%; produtos perigosos com 8,8%; mineração com 7,8%; frigorificada com 5,5%; líquida com 3,8% e as demais em mudanças, contêineres, automóveis e madeiras (CNT, 1999, p. 07). Desta lista, as cargas fracionadas e os granéis sólidos sugerem cargas gerais e produtos diversificados, porém, as outras cargas sugerem transportes especializados, em algumas com determinação precisa dos tipos de produtos. Certamente, há outros indicativos de especialização que podem ser percebidos, como os produtos perigosos, podendo ser produtos em forma de combustíveis, constituindo-se como produtos líquidos, ou as cargas líquidas, direcionando a serem produtos alimentícios, como o leite, no entanto, não há determinação sobre essas especificações na pesquisa. Essas especializações devem ser compreendidas como aspectos das condições e relações de trabalho, de qualificações e/ou treinamentos profissionais e como estruturação empresarial.

A “Média de Idade” desses trabalhadores estava em 38 anos e todos eram do “Sexo Masculino”. A pesquisa não registra o que define por “Escolaridade”, apenas

informando que 47,5% tinham escolaridade “Ginasial”; 31,7% o “Primário”; 20,5% o “Colegial”; estando zerada a formação no ensino superior e 0,3% não responderam. Em relação à qualificação profissional, 16,9% dos motoristas “participaram de Treinamento em 1998”, sendo os cursos de “Carga Perigosa” e “Direção Defensiva” as duas modalidades de maior incidência (CNT, 1999, p. 10-12).

Em 1998, 8% dos motoristas se envolveu em “Acidentes” do trabalho; 6,2% sofreram “Assalto ou Roubo”; 10,5% tiveram “problemas com a Fiscalização” considerados como ocorrências “fora da Legislação” e 31,4% tiveram “problemas com Guardas, fora da Legislação”. Três elementos aí se expressam determinados nas condições de trabalho: os acidentes de trabalho, expressos como acidentes de trânsito; a periculosidade através dos assaltos e/ou exposições a situações de violência e; a sujeição a situações de ilegalidade, expressando relação de poder frente a atuação de funcionários do aparato de Estado. Entre esses motoristas, 16,9% registraram “terem tido Stress em 1998 decorrente da Atividade”, manifestado em “Cansaço, Nervosismo, Dor de Cabeça, Tonteira, Depressão e Pressão Alta” (CNT, 1999, p. 12-13).

Segue a Tabela 54, elaborada com base nas informações disponibilizadas na pesquisa, objetivando expor aproximação das horas trabalho. São apenas duas informações fornecidas pela pesquisa: a média de dias trabalhados na semana e a quantidade de horas trabalhadas na semana, reproduzidas nas duas primeiras colunas, enquanto na terceira e na quarta colunas estão realizadas conversões para outra estimativa (CNT, 1999, p. 10):

Tabela 54 – Pesquisa CNT/1999: TRC Brasileiro: 400 Motoristas Empregados e suas Horas Trabalho Semanal:

CNT	Média Semanal de Dias Trabalhados	Média Semanal de Horas Trabalho	Média Diária: Semana Sete Dias	Média Diária: Semana Seis Dias
1999	6,4 Dias	92,5 Horas	13,21 Horas	15,41 Horas

Considerando o indicado pela pesquisa, somam-se em 14,45 horas diárias a média das horas trabalho. Verifica-se que, se for estimada a semana em cinco dias de trabalho, a média diária seria 18,50 horas trabalho. Estimando em seis dias semanais, aproxima-se do dobro das oito horas, segundo o prescrito na CLT, em relação às jornadas diárias. Pela limitação das informações, não se pode discriminar questões como: se estão consideradas apenas as horas ocupadas no tempo de

direção/volante ou se está considerado todo o tempo de produção, juntamente, estipulando juntamente tempos de outras funções que, tradicionalmente, formam a composição das jornadas dos motoristas de caminhão/caminhoneiros brasileiros.

Por fim, complementa-se com elementos sobre os motoristas de caminhão/caminhoneiros autônomos. Em relação aos 600 entrevistados, identificou-se que 6,9%, ou seja, aproximadamente 41 motoristas, possuíam “mais de 1 (um) Caminhão”. Sendo assim, a ocorrência de autônomos, assim auto denominados e também como registro jurídico, possuindo motoristas empregados em seus caminhões, constituindo a presença de motoristas do trabalho assalariado. Nesses autônomos, as “Médias de Dias e Horas trabalhadas na Semana” eram, respectivamente, de “6,2 dias” e “93,3 horas” (CNT, 1999, p. 09). Ao se comparar autônomos com empregados, verifica-se que as jornadas em quantidade de dias médios de trabalho semanal eram mais elevadas para os empregados, no entanto, se considerar as jornadas em horas médias diárias por semana, eram maiores para os autônomos. No Apêndice G estão as informações dos preços salariais dos motoristas empregados.

4.4 2015: PESQUISA COM 337 MOTORISTAS EMPREGADOS BRASILEIROS

A “Pesquisa” da CNT sobre 2015 teve como “Público-alvo” os “caminhoneiros autônomos (proprietários de caminhão que trabalham por conta própria ou prestam serviço a uma empresa)” e os “caminhoneiros empregados de frota (profissionais vinculados a uma empresa)”. O “Método de coleta de dados”: “Amostragem sistemática de caminhoneiros em postos de combustíveis e grandes áreas comerciais pré-definidos”, sendo realizadas “1.066 entrevistas” com 729 autônomos e 337 empregados. O “Período de coleta” foi de “04/11/2015 a 14/11/2015” e a “Abrangência geográfica” foi “Nacional”, tendo como referencial, às entrevistas, as “Regiões metropolitanas das capitais do Brasil” e as “12 unidades da federação com maior frota dentro da região”. A “Margem de erro” é de “3,0 pontos percentuais com 95% de nível confiança” (CNT, 2016, p. 07)²⁰⁸. A seguir, apenas os empregados são foco das descrições e interpretações.

²⁰⁸ Comparando com a pesquisa anterior de 1999 da CNT, esta, publicada em 2016, pode ser consultada no portal de Internet (CNT, 2020) e não possui a mesma estrutura enquanto conteúdo dos

Dos motoristas empregados entrevistados, 67,4% participou na Região Sudeste, 14,5% na Região Sul, 9,5% no Centro Oeste, 7,4% no Nordeste e 1,2% na Região Norte. O território do estado de São Paulo registra a maior participação, com 46,2% das entrevistas, seguido por: Minas Gerais com 13,3%; Rio Grande do Sul com 10,7%; Goiás com 9,5% e; após, respectivamente, Rio de Janeiro; Paraná; Pernambuco; Bahia etc. Sobre o “Estado em que a placa” do “veículo está registrada”, a maior incidência está em São Paulo com 23,4%; seguido do Rio Grande do Sul com 16,3%; Minas Gerais com 11,3%; Paraná com 10,7% e; após, Santa Catarina; Goiás; Rio de Janeiro; Bahia etc (CNT, 2016, p. 11; 18).

Na questão sobre o “Peso bruto total do veículo” resultou a média de 33,3 toneladas, sendo indicador dos modelos dos caminhões, distribuído entre categorizações: até 05 toneladas com 4,7%; entre 06-10 toneladas com 5,9%; entre 11-15 com 7,7%; entre 16-20 com 6,8%; entre 21-25 com 16,3%; a partir de 26 toneladas com 55,3% e 3,3% não responderam. A primeira categoria expressa os caminhões leves, da segunda até a quinta categorias estão os caminhões médios e na sexta categoria estão os caminhões pesados. Sobre a “Abrangência geográfica dos serviços de transporte prestados”, a frequência, podendo o entrevistado indicar mais de uma opção: Interestadual com 81,6%, Intermunicipal com 34,1%, Municipal com 7,7% e Internacional com 3,6%. Desses registros, o municipal restringe-se mais ao trabalho nas rotas curtas e os demais são variações que contém as rotas longas, inclusive, dada a estruturação empresarial, podendo conter o municipal. Quanto ao “Tipo de carga transportada”, a frequência de cargas transportadas, podendo ser indicado mais de uma opção: granel sólido com 32%; carga fracionada com 22%; químicos/perigosos com 10,4%; carga frigorificada com 9,8%; granel líquido com 7,1%; bebidas com 3,6%; contêineres com 3,3% etc (CNT, 2016, p. 21; 25; 61).

A idade média dos motoristas era 41,2 anos, dividida em categorias: entre 30-39 anos eram 39,7%; entre 40-49 anos eram 27%; entre 50-59 eram 19,3%; até 29 eram 10,1%; entre 60-69 eram 3,6% e a partir de 70 anos eram 0,3%. A totalidade dos entrevistados, no quesito “Sexo”, está identificado como “Masculino”. Sobre a

“Escolaridade”, “Ensino Médio” entre “completo” e “incompleto” eram 47,1% e o ensino superior entre “completo” e “incompleto” eram 03% (CNT, 2016, p. 12-14)²⁰⁹.

Sobre o “Número de acidentes de trânsito em que se envolveu nos últimos 2 anos”, os entrevistados estão distribuídos em 86,6% afirmando “Nenhum acidente”; 11,9% com “Um acidente”; 0,9% com “Dois acidentes”; 0,3% com “Três acidentes” e 0,3% com “Quatro acidentes”. Da totalidade dos 337 empregados, 13,4%, ou aproximadamente 45 trabalhadores, se envolveram em acidentes de trabalho num período de vinte e quatro meses. Ao ser apenas os 13,4% envolvidos nos acidentes, podendo ser indicado mais de uma opção, 22,2% afirmaram ter sido por “Distração”, seguido de; 15,6% por “Cansaço”; 15,6% por “Problemas mecânicos no veículo”; 8,9% por “Condições precárias de sinalização e/ou falta de sinalização”; 8,9% por “Imprudência de terceiros”; 8,9% por “Efeito de álcool ou outras drogas”; 6,7% por “Condições precárias do pavimento da rodovia”; 6,7% devido a que “Bateram no meu caminhão” etc (CNT, 2016, p. 85-86).

Na questão, “Número de vezes em que foi vítima de roubo de carga nos últimos 2 anos”, 87,9% afirmaram “Nenhuma vez”; 05% “Uma vez” etc. Sobre o “Número de vezes em que foi vítima de roubo de veículo nos últimos 2 anos”, 87,5% afirmaram “Nenhuma vez”; 3,9% “Uma vez” etc. Na questão: “Já recebeu algum tipo de abordagem que caracterizava pedido de suborno por parte da Polícia”, 42,1% afirmaram “Sim”; 57,6% registrou “Não” e 0,3% não responderam (CNT, 2016, p. 73; 83-84).

Sobre “Problemas médicos que o caminhoneiro já teve ou se tratou”, podendo ser indicado mais de uma opção, as maiores incidências em “Problema de coluna” com 16,3%; “Problema de visão” com 8,9%; “Pressão alta” com 8,3%; “Dores de cabeça” com 8,3%; “Gastrite” com 6,2% etc e; afirmando “Nenhum” foram 42,4%. Sobre o “Índice de massa corporal”, 41,3% estavam “Acima do peso” e 32,6% distribuídos em três categorias de “Obesidade”. Dos entrevistados, 13,1% afirmaram “Sim” sobre “Utilização de algum tipo de medicamento controlado por indicação médica”, sendo as maiores incidências em “Hipertensão”; “Problema cardíaco”; “Problema de coluna”; “Glicose/Diabetes”, todas essas compondo 90,8% das motivações. Na questão, “Frequência de prática de exercícios físicos”, 60,5% afirmaram “Não pratico exercícios atualmente” (CNT, 2016, p. 46; 49; 51-52; 58).

²⁰⁹ Estão registradas segmentações internas ao “Ensino Fundamental” e está indicado como em oito anos numa época que no País o Ensino Fundamental é organizado em nove anos.

A seguir, as informações são especificadas para estimar as horas trabalho. Em “Tempo de exercício da atividade de caminhoneiro” ou o “Tempo de profissão” a média era 15,2 anos. A maior incidência estava em 23,5% em até 05 anos; 19,9% entre 06-10; 15,7% entre 11-15; 13,6% entre 16-20 anos etc (CNT, 2016, p. 26).

Na “Rotina de Trabalho” está à questão sobre “Quilômetros rodados pelo veículo, em média, por mês”, perfazendo 11.446,3 km. Segue a Tabela 55, reproduzindo categorias (CNT, 2016, p. 60):

Tabela 55 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função da Distância Mensal Percorrida, Expresso em %:

CNT	Até 5.000 km	De 5.001 a 10.000 km	De 10.001 a 15.000 km	Acima de 15.000 km	Não Respondeu
2015	14,5%	32,7%	24%	17,5%	11,3%

Ao se estimar as categorias de quilometragem indicadas e dividi-las pelo número de dias de trabalho médio mensal pode se aproximar o tempo de direção em horas. Se estimar o tempo de produção maior que o tempo de direção há outro indicativo de horas trabalho.

Sobre “Dias de folga por mês (incluindo os finais de semana)” estão reproduzidas, na Tabela 56, as informações por categorias (CNT, 2016, p. 64):

Tabela 56 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Não Trabalho Mensal, Expresso em %:

CNT	Até 05 Dias	06 – 10 Dias	11 – 15 Dias	16 – 20 Dias	Nenhum Dia de Folga	Não Respondeu
2015	51,3%	28,5%	2,4%	0,3%	11,6%	5,9%

Até cinco dias de folga e/ou não trabalho mensal significaria aproximadamente vinte e cinco dias de trabalho ao mês, compondo nesta categoria aproximadamente 172 motoristas. Elevada é a manifestação de “Nenhum dia de folga”, aproximadamente 39 motoristas afirmaram trabalhar sem parar e/ou que trabalhavam direto.

Sobre o “Número de dias ausente de casa, em média, por mês devido à atividade de caminhoneiro” (CNT, 2016, p. 67), reprodução na Tabela 57:

Tabela 57 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias Ausentes da Residência Mensal, Expresso em %:

CNT	Até 05 Dias	06 – 10 Dias	11 - 15 Dias	16 - 20 Dias	21 - 25 Dias	26 - 30 Dias	Não se Ausenta	Não Respondeu
2015	17,5%	17,2%	12,8%	16,9%	10,1%	10,4%	8,0%	7,1%

O indicativo entre 26 e 30 dias possui aproximação com a categoria “Nenhum dia de folga” da Tabela 56, considerando que o estar ausente deve ser considerado estar em viagem, ou seja, trabalhando. Os 8% em “Não se ausenta” aproximam-se as jornadas qualificadas como as rotas curtas.

Questão “Dias de férias por ano”, Tabela 58 (CNT, 2016, p. 68):

Tabela 58 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Férias Anual, Expresso em %:

CNT	07 Dias	14 Dias	21 Dias	30 Dias	Não Tem Tido Férias	Não Respondeu
2015	2,7%	11,3%	11,9%	47,4%	26,1%	0,6%

Aproximadamente 159 motoristas mencionaram ter férias de um mês no ano, abaixo da metade de todos os entrevistados. Quantia expressiva de 26,1% mencionou que “Não costumo tirar férias”, ou seja, aproximadamente 87 motoristas indicam que trabalhavam direto.

Na questão “Número de Dias trabalhos por semana” está registrado que, “Em média por semana”, esses empregados trabalhavam “5,9 dias”. A Tabela 59 indica a segmentação do número de dias de trabalho semanal (CNT, 2016, p. 63):

Tabela 59 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Trabalho Semanal, Expresso em %:

CNT	Até 05 Dias	05 – 06 Dias	06,5 Dias	07 Dias	Não Respondeu
2015	30,6%	35,2%	0,9%	30,6%	2,7%

Nesta Tabela 59, aproximadamente 103 motoristas, ou seja, 30,6% afirmaram trabalhar por todos os dias da semana, ou, trabalhavam direto. Esta informação, se comparada com a Tabela 56 e o seu item “Nenhum dia de folga”, não coincidem, inclusive, manifestada com expressivo diferencial. Sobre o “Número de horas trabalhadas, em média, por dia”, está registrado a média diária de “11,5 horas”. Segue a Tabela 60 segmentada em horas trabalho (CNT, 2016, p. 62):

Tabela 60 – Pesquisa CNT/2015: TRC Brasileiro: 337 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Horas Trabalho Diárias, Expresso em %:

CNT	Até 08 Horas	09 – 10 Horas	11 – 12 Horas	13 – 14 Horas	15 – 16 Horas	Acima de 17 Horas	Não Respondeu
2015	18,4%	28,9%	23,4%	6,2%	8,6%	9,2%	5,3%

Desses números, aproximadamente 80 motoristas, ou seja, 24% afirmaram trabalhar acima das doze horas diárias, considerando que foi neste ano a regulamentação da Lei n. 13.103/2015, a qual normatizou jornadas de doze horas diárias de tempo de direção. Aproximadamente 31 motoristas registraram que seu trabalho excedia as dezessete horas diárias. Dessa Tabela 60, verifica-se que 76,3% trabalhavam acima das oito horas diárias, devendo ser reiteradas as informações da Tabela 59 que registra que 30,6% trabalhavam nos sete dias da semana. Pela limitação do conteúdo das informações disponibilizadas, não há como estimar as horas trabalho segmentando entre os tempos de direção e os outros tempos integrantes das jornadas.

Por fim, dos 729 motoristas autônomos entrevistados foi registrado que sua “média” de “horas trabalhadas” diárias foi de “11,2 horas”, sendo assim, pouco abaixo da média registrada para os empregados. Nesses autônomos, 71,4% afirmaram trabalhar diariamente mais de oito horas, enquanto acima das dezessete horas diárias o registro está em 6,3%, em ambos abaixo do registrado sobre os empregados (CNT, 2016, p. 62). No Apêndice G estão as informações dos preços salariais dos motoristas empregados dessa “Pesquisa” da CNT referente a 2015.

4.5 2018: PESQUISA COM 352 MOTORISTAS EMPREGADOS BRASILEIROS

A “Pesquisa” da CNT sobre 2018 manteve o mesmo público-alvo, método, margem de erro e abrangência geográfica da “Pesquisa” CNT sobre 2015 (CNT, 2016). A quantidade de entrevistados foi mantida, mudando a distribuição proporcional, sendo entrevistados 714 motoristas autônomos e 352 motoristas empregados. O “Período de coleta” foi de “28/08/2018 a 21/09/2018” (CNT, 2019a, p.

07)²¹⁰. A seguir, apenas os empregados nos mesmos objetivos dos dois subtítulos anteriores.

Dos motoristas empregados, 53,6% foram entrevistados na Região Sudeste, 23,3% no Sul, 13,1% no Nordeste, 6,3% no Centro Oeste e 3,7% na Região Norte. O estado de São Paulo teve a maior participação com 32,1% das entrevistas; seguido de Minas Gerais com 15,3%; Paraná com 12,5%; Rio Grande do Sul com 10,8% e; após, Rio de Janeiro; Bahia; Goiás; Ceará etc. Sobre o “Estado em que a placa do seu veículo está registrada”, São Paulo é a maior incidência com 26,6%; seguido do Paraná com 11,6%; Rio Grande do Sul com 10,7%; Santa Catarina com 9,1% e; após, Minas Gerais; Goiás; Bahia; Rio de Janeiro etc (CNT, 2019a, p. 12; 20).

O “Peso bruto total do veículo” foi de 28,5 toneladas em média, assim distribuídas: até 05 toneladas com 4,8%, entre 06-10 toneladas com 13,6%, entre 11-15 com 10,5%, entre 16-20 com 6%, entre 21-25 com 20,5%, a partir de 26 toneladas com 43,2% e 1,4% não responderam. Sobre a “Abrangência geográfica dos serviços de transporte prestados”, frequência das origens e destinos das cargas, podendo ser indicado mais de uma opção: interestadual com 69,3%, intermunicipal com 31,3%, municipal com 16,8% e internacional com 8%. Sobre o “Tipo de carga transportada”, a frequência, podendo ser indicado mais de uma opção: granel fracionada com 28,7%; granel sólido com 26,4%; carga frigorificada com 13,6%; frutas/verduras/legumes com 9,1%; carga seca com 6,8%, bebidas com 6,8% etc (CNT, 2019a, p. 26; 32; 76).

A “Idade média” era 41,5 anos; segmentada em: entre 30-39 anos com 37,3%, entre 40-49 com 29,5%, entre 50-59 com 14,5%, até 29 com 11,6% e com 60 anos ou mais 7,1%. Sobre o “Sexo”, “Masculino” com 99,7% e “Feminino” com 0,3%. A “Escolaridade”, “Ensino Médio” entre “completo” e “incompleto” eram 46,9% e o ensino superior entre “completo” e “incompleto” era 3,1% (CNT, 2019a, p. 13-15)²¹¹.

Sobre o “Número de acidentes de trânsito em que se envolveu nos últimos 2 anos”, 86,3% afirmaram “Nenhum acidente”; 8,8% “Um acidente”; 3,7% “Dois acidentes”; 0,9% “Três acidentes” etc. Dos 352 empregados, 13,7% se envolveram em acidentes de trabalho num período de dois anos. Considerando os 13,7%, ou aproximadamente 48 motoristas, sobre “Motivo do acidente de maior gravidade”,

²¹⁰ Essa “Pesquisa”, publicada em 2019, pôde ser consultada no portal de Internet (CNT, 2020). Comparando com a “Pesquisa” CNT (2016) do subtítulo anterior, a “Pesquisa” CNT (2019a) mantém igualmente algumas questões e agrega outras.

²¹¹ Consultar a observação da Nota de rodapé número 209 do subtítulo anterior sobre a escolaridade.

podendo ser indicado mais de uma opção: 50% devido a “Imprudência de terceiros”; 18,8% por “Cansaço”; 12,5% por “Distração”; 12,5% por “Problemas mecânicos no veículo”; 10,4% por “Condições precárias do pavimento da rodovia” etc. Dessas ocorrências, enquanto “Local do acidente”, 77,1% em “Rodovia” e 22,9% em “Via urbana” (CNT, 2019a, p. 94-96).

Na questão, “Número de vezes em que foi vítima de roubo de carga nos últimos 2 anos”, 93,8% afirmaram “Nenhuma vez”; 3,7% “Uma vez” etc. Sobre o “Número de vezes em que foi vítima de roubo de veículo nos últimos 2 anos”, 94% “Nenhuma vez”; 4,5% “Uma vez” etc. Em “Já recebeu algum tipo de abordagem que caracterizava pedido de suborno por parte da Polícia”, 46,3% registraram “Sim”; 53,7% registraram “Não” (CNT, 2019a, p. 88; 90-91).

Em relação aos “Problemas médicos que o caminhoneiro já teve ou se tratou”, as maiores incidências, podendo ser indicado mais de uma opção: “Pressão alta” com 19,9%; “Dores de cabeça” com 18,8%; “Problema de visão” com 14,5%; “Coluna” com 14,5%; “Estresse” com 12,5%, seguido de; gastrite; problemas nas pernas e/ou joelhos etc. Sobre o “Índice de massa corporal”, 42,8% estavam “Acima do peso” e mais 39% estavam distribuídos em três segmentos de “Obesidade”. Sobre “Utilização regular de algum tipo de medicamento controlado por indicação médica”, “Sim” afirmado por 17,6%, sendo as maiores incidências: hipertensão; diabetes; problema cardíaco. Sobre a “Frequência de prática de exercícios físicos”, “Não pratico exercícios físicos atualmente” foi afirmado por 40,2% e 25,9% afirmou “Nunca pratiquei exercícios físicos” (CNT, 2019a, p. 57; 63-65; 72).

Seguem as questões que possibilitam estimar as jornadas em suas horas trabalho. Sobre o “Tempo de exercício da atividade de caminhoneiro”, o “Tempo de profissão”, a média era 15,8 anos (CNT, 2019a, p. 34).

Sobre os “Quilômetros rodados pelo veículo, em média, por mês”, a média era de 10.562,7 km. Segue a Tabela 61 com categorias de distâncias (CNT, 2019, p. 75):

Tabela 61 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função da Distância Mensal Percorrida, Expresso em %:

CNT	Até 5.000 km	De 5.001 a 10.000 km	De 10.001 a 15.000 km	Acima de 15.000 km	Não Respondeu
2018	23,3%	29,3%	25,6%	17%	4,8%

Sobre os “Dias de folga por mês (incluindo os finais de semana)”, a Tabela 62 (CNT, 2019a, p. 79):

Tabela 62 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Não Trabalho Mensal, Expresso em %:

CNT	Até 05 Dias	06 – 10 Dias	11 – 15 Dias	16 – 20 Dias	Nenhum Dia de Folga	Não Respondeu
2018	58%	29,3%	2,8%	0%	8,5%	1,4%

Sobre o “Número de dias ausente de casa, em média, por mês devido à atividade de caminhoneiro” (CNT, 2019a, p. 82), reprodução na Tabela 63:

Tabela 63 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias Ausentes da Residência Mensal, Expresso em %:

CNT	Até 05 Dias	06 – 10 Dias	11 – 15 Dias	16 – 20 Dias	21 – 25 Dias	26 – 30 Dias	Não se Ausenta	Não Respondeu
2018	10,2%	9,1%	9,1%	18,5%	11,9%	21,3%	19%	0,9%

Sobre os “Dias de férias por ano”, Tabela 64 (CNT, 2019a, p. 83):

Tabela 64 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Férias Anual, Expresso em %:

CNT	07 Dias	14 Dias	21 Dias	30 Dias	Não Tem Tido Férias	Não Respondeu
2018	3,4%	11,9%	11,1%	51,5%	20,7%	1,4%

Sobre o “Número de Dias trabalhos por semana”, sendo a média semanal de “5,8 dias” e, segmentando, exposição na Tabela 65 (CNT, 2019a, p. 78):

Tabela 65 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Dias de Trabalho Semanal, Expresso em %:

CNT	Até 05 Dias	05 – 06 Dias	06,5 Dias	07 Dias	Não Respondeu
2018	35%	37,5%	1,1%	24,7%	1,7%

Quanto ao “Número de horas trabalhadas, em média, por dia”, sendo a média diária “11,1 horas” e, segmentando, exposição na Tabela 66 (CNT, 2019a, p. 77):

Tabela 66 – Pesquisa CNT/2018: TRC Brasileiro: 352 Motoristas Empregados, em Função do Número Médio de Horas Trabalho Diárias, Expresso em %:

CNT	Até 08 Horas	09 – 10 Horas	11 – 12 Horas	13 – 14 Horas	15 – 16 Horas	Acima de 17 Horas	Não Respondeu
2018	24,4%	29,6%	22,4%	9,7%	8,2%	5,1%	0,6%

Assim, dos 714 motoristas autônomos entrevistados, a “média” de “horas trabalhadas” diárias foi 11,6 horas, acima da registrada nos empregados. Nos autônomos, 77,8% afirmaram trabalhar mais de oito horas diárias, sendo que os empregados registraram que 75% trabalhavam acima das oito horas diárias. Acima das dezessete horas diárias, eram 7,6% dos autônomos e 5,1% dos empregados (CNT, 2019a, p. 77).

As três pesquisas da CNT, expostas neste e nos dois subtítulos anteriores, são amostragens de um perfil nacional dos motoristas de caminhão/caminhoneiros, com referencial em 1.089 entrevistados. Delas podem ser apreciadas variáveis das jornadas e estimativas das horas trabalho. Ao mesmo tempo, problema é não haver uniformidade nos questionários e consequentes estruturas dos resultados, no entanto, entre 2015 e 2018, há aproximação maior na estrutura das pesquisas.

Um indicativo é de tendência de diminuição do tempo médio das jornadas, no entanto, o problema é não poder distinguir tempo de direção do tempo de produção e/ou tempo total das jornadas, implicando nisto as variáveis do real e do atribuído. Diante das pesquisas e seus questionários, permanece a problemática sobre que perguntas e como perguntar, considerando que forma e conteúdo das perguntas influem nas respostas que, neste caso, se tornam fontes documentais. Indicativo favorável à redução das jornadas, mesmo ainda sendo mantidas altas, foi o contexto surgido com as leis n. 12.219/2012 e n. 13.103/2015.

Nas pesquisas CNT sobre 2015 e 2018, foi registrada férias de um mês, respectivamente, por 47,4% e 51,5%, enquanto sem férias, respectivamente, foram 26,1% e 20,7%. Mesmo tendo diminuído, relativamente, a quantia de trabalhadores sem férias se mantém expressiva. Afirmando não terem nenhuma folga no mês em 2015 e 2018, respectivamente, foram 11,6% e 8,5%, no entanto, com aparente contradição, o número de dias ausentes no mês na faixa dos 26-30 dias se elevou de 10,4% para 21,3%. Inclusive, a afirmação de trabalhar sete dias por semana passou de 30,6% para 24,7%, enquanto sobre a redução dos que trabalhariam mais que dezessete horas diárias foi de 9,2% para 5,1%. Ainda, 76,3% em 2015 e 75% em 2018

trabalhavam, como trabalho rotineiro, mais de oito horas diárias, enquanto acima das doze horas trabalhavam, respectivamente, 24% e 23%.

Essas pesquisas indicam sobre a quantidade expressiva dos motoristas empregados que, pelas horas trabalho, aproximam-se da expressão trabalhavam direto, aproximando e justificando a existência do tocar direto mencionado nos dois primeiros subtítulos deste capítulo. No entanto, em relação as jornadas, o problema poderia ser desenvolvido no princípio de que a diminuição do tempo de direção não é necessariamente diminuição das horas do tempo de produção, pois, além do tempo de direção, esses trabalhadores têm operado outras funções, estando submetidos à divisão do trabalho da estruturação empresarial e ao contexto das relações entre empresas. A diminuição dos tempos de carregamento e de descarregamento, relativamente, aumentam o tempo de direção, considerando que os usos das forças produtivas se alteraram ao longo das décadas, assim como a velocidade média e as capacidades de cargas dos veículos foram elevadas. Inclusive, a intensidade e o ritmo se elevaram, pelos menos nas empresas de maior sofisticação, como na substituição de funções manuais para automáticas e eletrônicas, nos agendamentos de carga/descarga, nos horários pré-determinados a cumprir e nas tecnologias da informação e comunicação.

No entanto, comparando a pesquisa sobre 2018 com a de 2015, há aumento relativo do número de caminhões de menor porte, enquanto a média do peso bruto total dos veículos apresenta redução, possibilitando ter maior presença de transporte em rotas curtas. Sobre isto, possibilidade reiterada com verificação de que na pesquisa de 2018 é maior a presença relativa de empresas operando no transporte municipal. Nas rotas curtas há maior tendência de serem compostas por jornadas mais regulares, pelo menos enquanto turnos de trabalho e determinação das horas trabalho, mais aproximadas ao padrão CLT 1943-2017.

Assim, se há redução das jornadas em seu tempo de trabalho, mesmo que mais restrita ao tempo direção, se corrobora a afirmação do capítulo anterior de ter havido modificação da extração da mais-valia absoluta para a mais-valia relativa. A Lei n. 13.103/2015 regulamentou dozes horas diárias, prevendo variáveis que permitem agregar mais tempo e regulamentou segmentação entre tempo de direção e de espera, inclusive, este tempo de espera não sendo considerado tempo das jornadas. Aliado a isto, entre 1999 e 2018, segundo informações do Apêndice G, os preços dos salários médios desses motoristas diminuiram contrapondo ao salário

mínimo. Se relativamente diminuíram os salários, aumentou o trabalho excedente e aumentou a mais-valia apropriada pelos patrões capitalistas, mesmo que o TRC Brasileiro tenha estado em momentos conjunturais de diminuição da lucratividade média.

As perguntas realizadas direcionariam as respostas, indagar apenas sobre o tempo de direção ou considerar os outros períodos que os motoristas têm funcionado. Essas três pesquisas da CNT registram informações generalizantes, demonstrando que cada amostragem não possui os mesmos motoristas como entrevistados, no entanto, são estratos da realidade das jornadas do País, confirmadas pela bibliografia e outras fontes documentais. As três pesquisas, manifestando as elevadas horas trabalho dos motoristas empregados, registram consequências, igualmente descritas, enquanto doenças e saúde, exposição a riscos de acidentes de trabalho e exposição a insegurança e violência. Por fim, são aspectos gerais e estruturados das condições e relações de trabalho e são as horas trabalho através das jornadas. A seguir, mais questões sobre o trabalho dos caminhoneiros.

4.6 OCORRÊNCIAS RECORRENTES DE 1979 AOS ANOS 2010: INSEGURANÇA E PERIGO

As ocorrências registradas a seguir, sem uniformização e considerando peculiaridades do tempo e espaço e da forma e do conteúdo, são recorrentes na formação histórica dos caminhoneiros brasileiros. Nestes trabalhadores, os acontecimentos a seguir são manifestações de insegurança e perigo de violência que os torna vítimas durante seu processo de trabalho, por vezes não distinguindo autônomos de empregados. A primeira ocorrência, os expõe aos assaltos/roubos²¹², assim registrada no periódico *O Carreteiro*:

Somente em São Paulo foram roubados 262 caminhões entre os meses de janeiro a setembro de 1979. Preocupada com o aumento desse tipo de roubo a polícia paulista montou até um departamento especial de 'Roubos de Cargas e Caminhões'. Esse departamento é que indicou as treze maneiras de você evitar o roubo de seu bruto (*O CARRETEIRO*, n. 70, 1980, p. 28).

²¹² Segundo Élder Ferreira Nunes (2008, p. 51-53), em sua dissertação na área da Administração, na legislação do Código Penal Brasileiro, em relação ao TRC, as "ações criminais possíveis de ocorrer sobre uma carga" se manifestam em quatro variáveis: furto, roubo, extorsão e apropriação indébita. A seguir, há um uso comum de assaltos/roubos. Assaltar significa "atacar de repente; investir com ímpeto e de súbito"; "Roubar" significa "subtrair (coisa alheia móvel) para si ou para outrem, mediante grave ameaça ou violência à pessoa, (...) Furtar" (FERREIRA, 1986, p. 182; 1524).

Assim começa a reportagem e a narrativa se detém em orientar atitudes ou “maneiras” para os caminhoneiros a fim de diminuir os riscos dos assaltos/roubos. Mesmo que o periódico mantenha narrativa direcionada aos autônomos, seu editorial desde 1970, o contexto também pertence aos empregados:

Como se sabe, os assaltos a motoristas de caminhão e os furtos de veículos aumentaram muito nos últimos dois anos, tanto que a polícia paulista já montou um departamento especial, só prá cuidar desses crimes. Um delegado, que trabalha nesse departamento, afirmou que esse tipo de crime está aumentando em consequência do alto valor de certas cargas, como é o caso do café e do algodão. Há alguns anos as quadrilhas furtavam os caminhões para furtar e vender as peças reconhecidas. Os ladrões não se preocupavam com as cargas. Porém hoje os ladrões visam primeiro à carga e depois o caminhão (*O CARRETEIRO*, n. 70, 1980, p. 29).

Algumas das atitudes e práticas orientadas pelo periódico situam aspectos das jornadas de trabalho:

Procure deixar seu caminhão sempre no estacionamento do posto de combustível que tenha frentistas de dia e vigilantes durante a noite. (...) Deixe sempre a cabine trancada a chave e leve os documentos. (...) Quando estacionar em um posto à noite, durma sempre dentro do caminhão, trancando as portas, janelas e para-brisas com cortinas. Assim você dorme escondido de quem olha do lado de fora. Em caso de tentativa de assalto, buzine alto, assim você atrairá a atenção dos colegas e provocará a fuga dos ladrões. (...) Quando parar o bruto para almoçar ou jantar avise sempre os funcionários do posto para tomar conta do seu caminhão (...). Nunca dê carona. (...) Para dificultar a tentativa de furto de seu caminhão você poderá instalar um sistema de alarme ou então uma chave geral. (...) Rodando na estrada pare apenas para pessoas muito conhecidas. Este conselho é válido porque existem muitos roubos registrados (...) feitos por motoristas ladrões que procuram travar conhecimento com o carreteiro nas transportadoras, durante o carregamento, e que depois simulam algum defeito no caminhão prá poder assaltar os carreteiros que pararem para ajudá-los. (...) Quando estiver carregando carga valiosa não viaje sozinho. Leve um companheiro ou então combine com outros motoristas e siga-os. Nas estradas de maior movimento você poderá ser assaltado. (...) Grupos de até oito pessoas ‘fecham’ os caminhões com outros veículos, levam o caminhão e a carga, ou então fazem o ‘transplante’, removendo a carga para outro veículo. (...) Procure não trafegar com rótulos, anúncios ou propaganda colados na carga, que digam que tipo de mercadoria você está carregando no seu bruto. Esses rótulos, que funcionam como propaganda do produto ou da firma que deu a carga, em geral acabam atraindo ainda mais os ladrões. Eles, sabendo o que você está carregando, podem planejar melhor como fazer para roubá-lo (*O CARRETEIRO*, n. 70, 1980, p. 29-32).

O caminhão é o “bruto” e “carreteiro” se equivale a autônomo. A narrativa reproduz ideia de fusão entre trabalhadores e máquinas e/ou caminhoneiros com seus caminhões, igualmente incorporada no linguajar profissional, como nos trechos,

“Quando estacionar”, “Rodando na estrada”, “Quando estiver carregando” ou “trafegar”. Essa mescla identifica aspectos da extensa, e por vezes permanente, relação de dependência dos trabalhadores com os caminhões, gerando a problemática de que tempos são pertencentes as jornadas. Verificam-se condições de vulnerabilidade e perigo aos trabalhadores, os responsáveis imediatos nessas situações do cotidiano de trabalho, e suas atribuições sobre a atenção, cuidado e vigília dos caminhões e das cargas.

O periódico se dirige aos autônomos, ao expressar “seu caminhão”, três vezes mencionada, porém, são atitudes generalizantes, podendo contemplar os empregados, pois dormir no caminhão no pátio de posto de combustíveis de beira de rodovia, aparentemente não distinguiria autônomos de empregados. Há exceção, se observado no caminhão o registro jurídico que o identificaria, geralmente próximo à cabine, variando entre TA/TCA, ETC ou TCP e, em época do RNTRC, entre TAC, ETC ou CTC²¹³. Na citação, “seu caminhão”, representa os autônomos como os donos dos caminhões. Contudo, no linguajar profissional, os empregados também mantiveram referência ao *seu* caminhão e ao *meu* caminhão, manifestando aquela fusão trabalhadores/máquinas. No trecho, “você poderá instalar um sistema de alarme”, investimento a ser realizado pelos autônomos, o que denota relação diferenciada nas empresas com seus empregados, pois o investimento seria empresarial, considerando poder ser atribuição dos caminhoneiros terem de ir até as empresas de acessórios/peças de algum município, afim de contratar o serviço de instalação do “alarme” ou “chave geral”.

Outra ocorrência, indicando as exposições à repressão e/ou a opressão do Estado. Em reportagem que comenta cartas recebidas de motoristas de caminhão, O *Carreteiro* reproduz “reclamações” sobre os modos como eram abordados pelos “guardas” rodoviários. Uma reclamação, atribuída a motorista do município de São Paulo:

Gostaria de saber por que os guardas rodoviários estaduais e federais tratam o caminhoneiro como se fosse um réu. Não têm respeito e só falam com brutalidade e com ameaça. Fui maltratado por três vezes, duas em São

²¹³ Geralmente, estas identificações, registro jurídico, tara e peso líquido, Peso Bruto Total (PBT) e Peso Bruto Total Combinado (PBTC), produzidas com pintura das letras e números, uma arte, semelhantes, como produção manual, as frases de para-choques. Com a ANTT se tornou comum o uso de adesivos, produzindo padronização. Na década de 2010 há normatização da identificação através de “Dispositivo de Identificação Eletrônica” (TAG) (ANTT, 2020b).

Paulo, na via Dutra, e uma no Paraná, em Cornélio Procópio (O *CARRETEIRO*, n. 64, 1979, p. 88).

Outra reclamação, atribuída a motorista de Avaré no estado de São Paulo: “Eu vinha vindo de Belém do Pará rumo a São Paulo. Passando em Anápolis, perto de Goiânia, os guardas mandaram parar. Fiquei uma hora e quarenta minutos e, depois disso, me multaram por alegar ter decido na banguela, o que eu não fiz” (O *CARRETEIRO*, n. 64, 1979, p. 88-90)²¹⁴. O tempo parado, evidentemente, não era tempo de direção, porém, deve ser contado como tempo de trabalho, tempo não controlado pelo motorista devido à interrupção forçada do tempo de direção e integrante das condições de trabalho da jornada. Outro acontecimento opressor, exercido por funcionário do aparato de Estado, que, inclusive, nas diferentes edições do periódico daquela época, entre variações e peculiaridades, se repete, sendo registrado em cartas com questionamentos e reclamações contra os guardas. Nos dois subtítulos anteriores foi mencionado sobre as abordagens policiais.

Na formação profissional, reafirmando recorrências, exemplar em viagens que, dadas as condições do processo de trabalho e a rotina, diante de barreira e/ou fiscalização de funcionários do aparato civil ou militar em sua ação como Estado, os motoristas, estando na condução dos caminhões, terem problemas frente as normas legais, como, devido à documentação do veículo não paga/vencida, em relação com a instalação elétrica dos faróis/sinaleiras do caminhão, com pneus, nota fiscal da carga, excesso de peso da carga, entre outros²¹⁵. Fazendo uso da memória e/ou a lembrança, na década de 1990, caminhoneiros empregados, com carga de arroz, na rota de Itaqui ou São Borja no Rio Grande do Sul, para diferentes municípios do interior do estado de São Paulo, em passagem pelo Paraná na Polícia Rodoviária do município de Piraí do Sul (Rodovia PR 151), reconheceriam, o quanto era possível ser parado pela fiscalização. Os caminhoneiros reconheciam, pelo menos os experientes e recorrentes do trecho, certos dias e horários de atuação de determinados agentes policiais, e pela quantidade de caminhões estacionados em pátios de postos de combustíveis próximos a Polícia Rodoviária, se os guardas estavam a *atacar* e/ou

²¹⁴ “Na banguela”: “Com a marcha de veículo automóvel desengatada; em ponto morto” (FERREIRA, 1986, p. 229).

²¹⁵ Sobre balanças e pesagem dos caminhões, pesagem por eixo, excesso de peso e multas, caminhões, cargas e tráfego rodoviário do País, há legislação específica que atraiu interesse e atuação dos sindicatos empresariais, se tornando importante pauta de reivindicação. Uma resenha desta normatização desde a década de 1960 está em Reis (2014c, p. 50-66). Em edições de *O Carreteiro* de 1979-1980 algumas cartas de motoristas publicadas apresentam denúncias sobre a temática.

fiscalizar, inclusive, identificando a partir da troca de códigos de sinais com outros colegas de trabalho que estavam em trânsito no trecho²¹⁶. Nessa ação, estando conforme normas legais, se parados, os caminhoneiros poderiam prosseguir viagem. Porém, havendo problema conforme as normas, se cumpridas pelos agentes policiais, a retenção e a autuação eram justificadas. No entanto, se ação ilegal, gerava situação de insegurança e vulnerabilidade aos caminhoneiros, pois era das empresas proprietárias dos caminhões a responsabilidade pela documentação veicular, pelo excesso de carga, pela carga no caminhão diferente do registrado na nota fiscal ou pelas condições funcionais dos veículos, os caminhoneiros eram os operários.

Para os caminhoneiros, a interrupção do tempo de direção frente a funcionários estatais, poderia se encerrar num escambo, ou seja, trocar a continuação da viagem por porção de erva-mate ou café. Inclusive, é de se supor que algumas empresas selecionavam quantias em dinheiro para ser oferecido, uma experiência acumulada, sendo os guardas reconhecidos corrompidos, já teriam dinheiro selecionado para permitir a passagem. Outra situação, a dúvida em identificar intenções destes agentes do Estado, legais ou ilegais, situação de sujeição ao perigo ou exposição ao assédio moral. Os trabalhadores eram sujeitos passivos, pois o comando era das empresas, as quais determinavam as condições das viagens. *O Carreteiro*, em edição de 1979, antes citado, expôs variável dessa opressão e repressão, com possível ilegalidade.

Na década de 2010, por outras fontes documentais, percebe-se a recorrência a exposições da insegurança e dos perigos na profissão. A NTC & Logística, no *Anuário 2016*, em edição publicada como “Brasil Transportes”, em artigo de Paulo Roberto Souza, há abordagem sobre o “roubo de cargas”, sendo que as informações apontam os roubos das cargas e não dos caminhões:

Um olhar sobre o cenário nacional, a partir da década de 1990 até os dias atuais, revela-nos um crescimento sistemático do roubo de cargas no país. Àquela época, convivíamos com índices que beiravam 2000 ocorrências/ano, ao passo que, ao final de 2015, atingimos a absurda marca de 19.250 ocorrências no ano! Um outro dado para impressionar é que no período de 1998 a 2015, ao longo desses 19 anos em que nossa entidade passou a realizar levantamentos estatísticos sobre esses delitos, totalizamos 193.000 roubos de cargas no país, cujo montante em prejuízos para o setor situa-se no patamar dos R\$ 14 bilhões (SOUZA, 2016, p. 70).

²¹⁶ Na década de 1990 ainda estava por se difundir os usos pelos caminhoneiros do rádio amador. Posteriormente, se difundiu os usos da telefonia móvel.

Na citação, não há distinção entre o transporte urbano e o rodoviário, genericamente se refere ao TRC e não distingue as vítimas dessas ações criminais, se motoristas autônomos ou empregados, sugerindo ser ambos²¹⁷. Na narrativa, os “prejuízos” expressam quantia em dinheiro. Segundo o artigo, a “ascensão” do “roubo de cargas” se deu em todo o território do País, porém,

os estados de São Paulo e Rio de Janeiro permanecem sendo as áreas de maior concentração desses roubos, apresentando anualmente, se somados os seus percentuais, índices que ultrapassam a 75% da totalização (...). Para o enfrentamento do roubo de cargas, as lideranças do TRC definiram dois objetivos estratégicos a nortear as ações políticas a serem desenvolvidas pelas entidades representativas do setor: o primeiro, focado em respostas operacionais à ação dos marginais, consubstancia-se em cobrar das autoridades federais e estaduais responsáveis a estruturação de um sistema integrado de combate com intercâmbio de informações e efetiva coordenação de ações entre seus membros; o segundo, resume-se a buscar a implantação de legislações que possam punir adequadamente os envolvidos em delitos de carga, quer pelo aprimoramento das normas já existentes quer pela edição de novos instrumentos legais, tanto na esfera federal como na estadual (SOUZA, 2016, p. 70).

Desta constatação, os dois objetivos estão atribuídos ao poder repressor de Estado, as “autoridades” e o “combate” e a efetivação de “legislações”. Poder de Estado, ao mencionar o *ilícito*, o “contrabando”, o “descaminho” e a “falsificação” ou “delitos” e “crimes”:

No tocante ao objetivo de aperfeiçoamento da legislação aplicável aos delitos de carga (...) a prioridade está em neutralizar a ação dos receptadores que, ao adquirir mercadorias ilícitas, servem como força motriz para que ocorram os crimes antecedentes de roubo, furto e apropriação indébita, sem esquecer também os delitos de contrabando, descaminho e falsificação que, ainda que não diretamente conexos com o TRC, também deságuam em receptação. (...) enquanto não chegarmos a dias melhores, resta às lideranças do TRC continuar a sua incansável luta por conquistas em prol do setor e resta às empresas, no decurso de suas operações de transporte, aperfeiçoarem as suas ferramentas de tecnologia e de gestão na área preventiva do Gerenciamento de Riscos, a custos cada vez maiores em face do agravamento dos riscos nas áreas de atuação, custos esses que nem sempre são acatados pelos contratantes (SOUZA, 2016, p. 71).

Sobre o “objetivo” e informação sobre problema do TRC, indicando necessários aperfeiçoamentos das atividades empresariais, esta fonte documental possui

²¹⁷ Por outras fontes documentais, Heroildo Assunção Fernandes (2016, p. 44), em sua dissertação em Administração, registra quantia diferenciada, em 2013, enquanto “roubos e furtos”, “32,2 mil” em todo o País, mas, também é impreciso, assaltos/roubos em caminhões ou em veículos leves também, em rodovias ou em vias urbanas, autônomos, empregados ou ambos, roubos em tráfego e/ou em armazéns ou terminais, ou, somente as cargas avalizadas por empresas seguradoras ou também as cargas sem a cobertura destas empresas.

narrativa em que os motoristas de caminhão estão ausentes, mesmo sendo as primeiras vítimas dessas ações criminais. Por sua vez, nas projeções às empresas, há maior controle do trabalho desses motoristas, sendo mencionado através das “ferramentas de tecnologia e de gestão”, oferecendo segurança e retirando autonomia, assunto do capítulo seguinte.

No *Anuário 2017* da NTC & Logística, em dois artigos a ausência dos motoristas que deve ser interpretada como o trabalho inseguro e perigoso. Segundo Souza (2017, p. 19-20), o “roubo de cargas continuou a crescer no país” e, em 2016, totalizou “24.563 ocorrências”. No “todo nacional, os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro” participaram com aproximadamente 80% das “ocorrências registradas”, sendo

evidente a diferença de modus operandi das ações delituosas nas duas áreas: 1) em São Paulo, predominam os pequenos roubos em áreas urbanas praticados por grupelhos de até três marginais. (...) 2) no Rio de Janeiro, o cenário é de domínio de áreas pelas organizações criminosas oriundas do tráfico de drogas que, com grande quantidade de armas de uso restrito e alto poder de destruição, sobrepõe-se ao poder de combate dos organismos policiais e praticam toda sorte de delitos, em particular o roubo de cargas, a qualquer hora do dia. Sabe-se as áreas onde estão os marginais, porém as forças policiais não têm capacidade de eliminar esses focos criminosos. Por essa razão, como medida paliativa para evitar o desabastecimento logístico daquela região, hoje há reforço das forças federais em ações de patrulhamento e proteção de vias de tráfego (SOUZA, 2017, p. 20).

Outra vez, há a opinião favorável sobre a intervenção das forças repressivas de Estado. Nesta citação, se percebe a ausência dos motoristas, no entanto, aspectos das condições de trabalho dos motoristas se dão em relação à exposição a situações de tensão e violência, pois o objeto das ações criminais está sob condução dos motoristas. No outro artigo do *Anuário 2017*:

Os roubos de cargas sempre priorizaram e continuam priorizando no resto do país as cargas de elevado valor agregado, que proporcionam ganhos maiores aos receptadores. Eles, assim, estabelecem o que querem que seja roubado pelas quadrilhas organizadas para esse fim específico. Neste formato, as estatísticas nacionais historicamente apontam como produtos preferenciais as cargas de medicamentos, eletroeletrônicos, pneus e cigarros, entre outros; assim como alguns insumos industriais, como, por exemplo, o alumínio (REBUZZI, 2017, p. 21).

Nesta afirmação, há conteúdo semelhante, considerando as diferentes épocas, sobre as formas de atuação e peculiaridades regionais dos tipos de cargas foco das ações, em relação anteriormente afirmado através do periódico *O Carreteiro* (n. 70, 1980, p. 28-32). Em relação à década de 2010, há a duradoura concentração urbana,

na qual os espaços geográficos da produção econômica e as necessidades de consumo marcam a época. Outras constatações e descrições:

Assim, com tal facilidade e falta de gestão adequada e coordenada por parte do Governo do Estado do Rio de Janeiro e da Prefeitura da capital fluminense, os bandidos avançaram sobre as ruas e sobre todos os tipos de veículos de transporte de carga, sem nem mesmo se preocupar em saber que tipo de mercadoria está sendo transportada. Levam primeiro o caminhão para olhar depois o que tem dentro, sem aparente planejamento operacional, valendo-se apenas da própria ousadia e do medo dos motoristas das empresas ou autônomos. Até veículos que não sofriam com roubos, como os que transportam contêineres para exportação e importação pelo Porto do Rio (...) passaram a ser atacados indiscriminadamente (REBUZZI, 2017, p. 21).

Durante o trabalho desses operários motoristas do transporte é que ocorriam os roubos/assaltos. Na narrativa está o recorrente “medo” e os ataques sofridos no processo de trabalho por muitos desses trabalhadores. Nunes (2008, p. 98), reproduzindo informações da NTC & Logística sobre o “roubo de cargas”, informa que, considerando o contexto do aumento dos “registros de ocorrências”, a “ocorrência de morte dos motoristas vitimados no roubo de cargas está declinando ano a ano”. Assim, “tomando-se por base o número estimado de registros”, em 1998 as “mortes” estavam em 0,6% dos “roubos”, enquanto em 2006 em 0,1%, redução de 37 para 09 “mortes”.

Numa variável, Fernandes (2016, p. 39) registra que, para “minimizar o impacto das perdas e cumprir com a obrigação legal as transportadoras realizam o seguro de transportes que abrange a proteção para as mercadorias e os bens transportados”. No resultado encontrado por Fernandes, o investimento nos procedimentos para a segurança, fazendo uso das sofisticadas tecnologias da informação e comunicação, era compensador, relativamente, a diminuição dos gastos com empresas seguradoras e com as indenizações²¹⁸. Situando o RCTR-C, responsabilidade obrigatória, menciona o Seguro de Responsabilidade Civil Facultativo (RCF-DC), em ambos os motoristas de caminhão estando ocultos:

Na RCTR-C a cobertura incide sobre danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias de terceiros e que tenham sido entregues para transporte por rodovia, desde que as perdas ou danos tenham sido causados por colisão e/ou capotagem e/ou abalroamento e/ou tombamento do veículo transportador. Ela cobre também incêndio ou explosão no veículo transportador.

Na RCF-DC a cobertura é para os danos materiais sofridos pelos bens ou mercadorias de terceiros que tenham sido entregues para transporte por

²¹⁸ Há normatização que regulamenta os contratos de transporte, com obrigações, responsabilidades, seguros e indenizações, que, ao longo dos anos, tem passado por várias alterações (ANTT, 2020c).

rodovias, desde que decorram do desaparecimento da carga, concomitantemente com o veículo transportador, em consequência de furto simples ou qualificado, roubo, extorsão simples ou mediante sequestro ou, ainda, apropriação indébita, decorrente ou não de estelionato ou falsidade ideológica (FERNANDES, 2016, p. 41).

No entanto, na narrativa, os motoristas devem ser percebidos como os sujeitos manifestados na “colisão”, “capotagem”, “abalroamento”, “tombamento”, “incêndio”, “explosão”, “desaparecimento”, “furto”, “roubo”, “extorsão”, “sequestro” e “apropriação indébita”. Tendo por base contratos de transporte firmados entre empresas, na citação, estão mencionados os acidentes de trabalho, expressando trabalhadores como sujeitos ativos ou passivos em questionar a motivação dos acontecimentos. Inclusive, percebe-se a insegurança, os perigos e a condição de violência que os motoristas presenciam no cotidiano de trabalho como sujeitos passivos, com exceção na “apropriação indébita”, onde seriam ativos. A temática dos assaltos/roubos envolve os trabalhadores, os primeiramente expostos a tais acontecimentos durante o transporte, porém, no aspecto legal, predominam os interesses empresariais normativos dos contratos entre empresas²¹⁹.

A NTC & Logística, através do DECOPE, em seus *modelos* de análise do TRC, especificamente em relação aos “componentes tarifários básicos”, um deles, o GRIS, mantém oculto os motoristas:

O GRIS – Gerenciamento de Riscos é representado por um percentual (%) sobre o valor da Nota Fiscal. Independentemente da distância a ser percorrida, tem finalidade cobrir os custos específicos decorrentes das medidas de combate ao roubo de cargas, notadamente as de prevenção de risco (segurança patrimonial de instalações, rastreamento de veículos, entre outros), redução de risco (ociosidade dos veículos determinada pela limitação do valor das mercadorias) e transferência de riscos (Seguro de RCF-DC), além dos custos de mão de obra aplicada a essas atividades (NTC & Logística, 2014, p. 11).

A “mão de obra” não representa os motoristas de caminhão, mas se refere aos “monitores de equipamentos de rastreamento e segurança”. Segundo a NTC & Logística, no GRIS estão “classificados” quatro segmentos, “Seguros facultativos de desvios de cargas (RCF-DC)”, “Salários” dos Monitores, “Investimentos” em “equipamentos” de “rastreamento e monitoramento” e “Custos operacionais de gerenciamento de riscos” manifestados em “Taxas”, “Consultas a cadastros de carreteiros” e/ou “Escoltas” (NTC & Logística, 2014, p. 34). Essas normatizações são

²¹⁹ Além do RCTR-C, há atualizações dessas normas na década de 2010 (ANTT, 2020d; 2020e).

restritas ao caráter funcional e técnico das operações de transporte, no entanto, integram a estruturação produtiva e criam condições para maior segurança aos motoristas através dos recursos em equipamentos e dispositivos das tecnologias da informação e comunicação. Em resposta ao aumento das ocorrências dos assaltos/roubos, o maior uso desses gerenciamentos de riscos para os motoristas dos caminhões é oferta de maior segurança, porém, com manutenção do estado de alerta e tensão no cotidiano de trabalho. Nessa estruturação produtiva, o maior condicionamento da organização do trabalho através dos rastreadores, dos comandos de rotas e dos horários agendados expressam a diminuição da autonomia e maior controle sobre os motoristas em seu processo de trabalho.

No desenvolvimento do TRC Brasileiro, e nessas ocorrências e recorrências, na referência em Fernandes, que estudou a Empresa Patrus Transportes com matriz em Minas Gerais²²⁰ e analisou os investimentos em equipamentos e procedimentos para diminuir custos em assaltos/roubos e tornar o serviço mais eficiente, produz perspectiva de que as condições da maior segurança indicam, relativamente, a perda do domínio dos motoristas do seu processo de trabalho. Segundo o autor,

foi implantado um sistema de entrevista a motoristas vítimas de roubo, visando extrair informações tais como: local, quantas pessoas estavam envolvidas no roubo, sua descrição e 'modus operandi'. (...)

Essa conversa visa extrair do condutor suas observações quanto ao trajeto percorrido. Oportunidade que ele tem de informar as condições da via e de tráfego, os sinistros que, eventualmente, pode ter verificado, as condições dos postos de paradas – pontos de prostituição, venda de drogas e, até mesmo, casos de furtos e roubos a outrem. Essas informações são registradas e analisadas. Quando vários motoristas apresentam relatos semelhantes, a empresa busca alternativas na alteração do horário de circulação, no corte do ponto de parada, alteração de rota, entre outras ações (FERNANDES, 2016, p. 62).

Segurança e condicionamentos aos motoristas, como “alteração do horário”, “corte do ponto de parada” e “alteração de rota”, que expressam temática recorrente no TRC, envolvendo as condições de trabalho inseguras e perigosas implicantes as relações de trabalho através dos mecanismos de controle. Nesse contexto, se

²²⁰ Considerando abordagem dos capítulos anteriores, Fernandes (2016, p. 60) fornece informações da Empresa Patrus Transportes sobre o ano de 2016 em torno da composição empresarial: “A empresa possui frota própria com 700 veículos e outra terceirizada composta de 900 veículos, sendo que todos são rastreados. Conta com 6.000 colaboradores diretos e indiretos, distribuídos entre matriz e filiais”. Constam os motoristas empregados, não podendo ser distinguido o porte dos veículos, as rotas de transporte urbano e/ou rodoviário, além de constarem os “colaboradores” como trabalhadores assalariados, o TAC Agregado que denota a terceirização, elementos que manifestam a presença de outras categorias profissionais além dos motoristas e das relações entre empresas.

identifica o reconhecimento na Lei n. 13.103/2015 através do artigo segundo que assegura “direitos” para os empregados e, dos cinco incisos, o terceiro assegura “receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão” (BRASIL, LEI, 2016, p. 398).

No contexto dessas recorrentes ocorrências, verifica-se a importância atribuída nas negociações sindicais e CCTs firmadas sobre o *seguro de vida*. Santos, ao analisar “convenções coletivas” firmadas por sete sindicatos de motoristas de caminhão empregados dos estados do Piauí, Rio Grande do Sul e São Paulo entre 1997-2006, valida essa afirmação. Após análise do conjunto das “cláusulas”, o autor registra, situando algumas como “benefícios”, que os “principais benefícios” eram “cesta básica”, “adiantamento salarial”, “auxílio funeral”, “auxílio ao filho excepcional”, “seguro de vida” e “estabilidade para o trabalhador em vias de aposentadoria”. Para o autor, em “todas as convenções observam-se estes itens, com diferenças nos valores de cada uma delas” (SANTOS, 2007, p. 111-118). Destes seis benefícios, dois reiteram a afirmativa sobre o “auxílio funeral” e o “seguro de vida”.

A expressividade da problemática, sobre a insegurança e os perigos²²¹, é encontrada em outros sindicatos do País nas CCTs através das cláusulas “Auxílio Funeral” e “Seguro de Vida”: SINDIMERCOSUL nas CCTs do TRIC entre 2001-2019 e nas CCTs Regional-Nacional entre 2001-2015; no SITRACOVER nas CCTs 2008-2019 e no SINDPFUNDO nas CCTs 2009-2019. No Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro nas CCTs 2009-2019 a cláusula “Auxílio Funeral” e nas CCTs 2012-2019 a cláusula “Seguro de Vida”; no Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviário de Itu e Região nas CCTs entre 2005-2019 a cláusula “Auxílio Funeral” e nas CCTs 2013-2019 a cláusula “Seguro de Vida”; no STTRP nas CCTs 2005-2019 a cláusula “Seguro de Vida em Grupo”; no SINTROC nas CCTs 2005-2011 a cláusula “Auxílio Funeral” e nas CCTs 2011-2019 a cláusula “Seguro de Vida” e; no SITROPONTA nas CCTs 2003-2019 a cláusula “Falecimento”

²²¹ CLT, artigo 193: “São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada (...), aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a (...) inflamáveis, explosivos”, “roubos ou outras espécies de violência física nas atividades profissionais”, sendo assegurado critérios de “adicional” salarial (CLT, 2016, p. 47). Anteriormente foram mencionadas situações de exposição dos caminhoneiros aos roubos/assaltos e deve-se considerar a exposição a eventuais tipos de cargas perigosas e que um cavalo mecânico dos anos 1990 possuía dois tanques de combustível com capacidade de 700 litros e não sendo incomum cavalos mecânicos dos anos 2000 possuírem tanques com capacidade de 1.200 litros de diesel. Inclusive, na CLT, artigo 200, “normas” sobre “prevenção” e “proteção do trabalhador exposto a ruídos, vibrações e trepidações ou pressões anormais ao ambiente de trabalho” (CLT, 2016, p. 48-49), considerando ser situação constante no tempo de direção.

e nas CCTs 2006-2019 a cláusula “Seguro de Vida em Grupo”²²². Nesses sindicatos, nas cláusulas negociadas, sobre o conteúdo e a importância atribuída, identificam-se elementos da insegurança e dos perigos, mesmo que essas cláusulas aproximem da temática dos acidentes de trabalho. Segue o próximo subtítulo com esta temática.

4.7 VARIÁVEIS DOS ACIDENTES DE TRABALHO: ESTRATOS DE 1979 ATÉ 2019

Os acidentes de trabalho se situam no campo da “saúde do trabalhador” e se associam com o “adoecer” e o “morrer das pessoas”, agregando variáveis como os acidentes com ou sem lesões, produtores de incapacidades temporárias ou permanentes, danos físicos, estruturais, ambientais e custos monetários. Recorrência, às vezes na Legislação, é associar com a “segurança dos trabalhadores” (TEIXEIRA, 2005, p. 05-07).

Monica La Porte Teixeira (2005), em sua dissertação na área da Saúde Pública, expõe o conteúdo desses acidentes:

Muitos dos acidentes envolvendo condutores, pedestres e veículos em via pública, que constituem o volume dos acidentes de trânsito, são também acidentes do trabalho, pois parte significativa desses acidentes ocorre com trabalhadores durante o exercício de suas atividades, quando se encontram a serviço da empresa (TEIXEIRA, 2005, p. 24).

Acidentes de trânsito, especificamente dos caminhoneiros, são acidentes de trabalho, porém, este princípio pode não se referir aos demais condutores ou pedestres envolvidos²²³. Considerando os aspectos físicos e mentais dos trabalhadores, bem como suas condições de vida, na ocorrência dos acidentes, expressões das condições de trabalho:

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. E para isso, precisam estar em estado de alerta contínuo. (...) Alguns estados 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 como distúrbios do sono, noites mal dormidas, assim como as constantes mudanças no horário de trabalho formando turnos móveis, que

²²² No SINTROC há diferencial na cláusula, passando de “Auxiliar Funeral” para “Auxílio Funeral”.

²²³ Numa variável sobre questões do trânsito, no SINDIMERCOSUL, STTRP, SINDPFUNDO, SINTROC e sindicatos de Itu e Rio Claro, contidos no Apêndice A, entre 2001-2019, constam cláusulas sobre descontos salariais devido a infrações/multas de trânsito e avarias.

contribuem para uma redução da capacidade de manter a atenção (TEIXEIRA, 2005, p. 36).

Percebendo esses condicionantes e agregando as anteriores abordagens sobre as jornadas e horas trabalho, algumas fontes registram a ocorrência dos acidentes de trabalho com esses profissionais. Em 1979, na seção “Posto Zero”, O *Carreteiro* publicou carta de um motorista de Porto Alegre que, registrando reivindicação, atribuindo dever ao sindicato, indica a extensa jornada:

Para que servem os sindicatos? Porque os sindicatos não estabelecem o preço mínimo por quilômetro rodado, para carros de viagens longas, dentro de bases coerentes? Assim terminaria a confusão. E os fretes com horário que o motorista é obrigado a tocar sem dormir, senão é descontado em 10% do frete? Nessas alturas, a nossa segurança, como é que fica? Acho que os sindicatos deveriam ser um pouco mais atuantes (FABRIN, 1979, p. 11).

Nestas informações, é impreciso determinar se era um autônomo ou um empregado, pois, preços dos fretes determinando a remuneração é condição dos motoristas por conta própria e dos assalariados na comissão. Associando caminhões com “carros de viagens longas”, a carta é crítica sobre a ausência de atuação sindical e “sindicatos”, no plural, sugere representações através de entidades diversas, ao contrário de um sindicato dos motoristas de caminhão. Crítica, intencional ou não, expressa o que é o livre mercado, através da concorrência pelas cargas, qualificada como “confusão”, inclusive, na defesa de parâmetro para os preços dos fretes, pauta clássica do TRC Brasileiro, interessando aos capitalistas desse transporte, aos autônomos e aos empregados comissionados, na reconhecida *tabela de fretes*. Consta a pressão pelo cumprimento de horários, aspecto da intensidade e do tempo de trabalho, associada com a “segurança” e em não cumprir, frente ao alerta da exigência de extensas jornadas na expressão “tocar sem dormir”, a punição com descontos nos preços dos fretes.

Outra carta, publicada na seção “Posto Zero”, de um motorista de Arcos em Minas Gerais em 1980:

Amigo motorista de qualquer setor, quando vir um bruto batido ou tombado na pista, antes de dizer que o motorista estava correndo muito ou bêbado, procure saber antes há quantas noites ele não dormia ou há quantas horas vinha dirigindo sem descansar. Ou mesmo há quantos anos ele está trabalhando sem tirar ao menos três dias de folga ou mesmo férias (SILVA, 1980, p. 10).

Nesta manifestação, o linguajar da fusão máquina/trabalhador, “o motorista estava correndo”, indicando a extensão das jornadas no longo tempo de direção, o pouco descanso e a não presença das férias. Há, também, defesa dos motoristas de caminhão ao questionar a generalização da alta velocidade e do tempo de direção sob o efeito do consumo de bebida alcoólica. O “bruto batido ou tombado”, indica a ocorrência de acidentes de trabalho. Sendo publicação de 1980, expõe problemática mantida nas décadas posteriores, ou, recorrência da formação profissional.

Informações sobre 1979 expõem aspectos do contexto dos acidentes de trabalho com esses profissionais. Segundo o IBGE, a extensão da “rede rodoviária” do País era de 1.357.168 quilômetros, considerando rodovias estaduais, federais, municipais, pavimentadas e não pavimentadas. Numa aproximação, excluindo as rodovias municipais, por possuírem tendência de serem rotas curtas, se tem 176.051 quilômetros e, desta quantia, 57.604 quilômetros eram rodovias federais (pavimentadas e não pavimentadas). A “Frota nacional de veículos cadastrados”, segmentada em automóveis, ônibus, caminhões e outros, era composta por 866.919 caminhões, os quais correspondiam a 8,80% dessa frota total, sem distinção dos tipos empresariais, modelos dos caminhões, rotas curtas ou longas e “cadastrados” em qual normatização (FIBGE, 1990, p. 465-466). A frota dos caminhões expressa a aproximação da quantidade de motoristas de caminhão no País.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF) e o Ministério da Justiça informam que em 1979 a “Rede Rodoviária Federal Policiada” era de 29.389 quilômetros. Neste trecho das rodovias, em 1979 os “Acidentes de trânsito” ocorridos somaram 51.381, enquanto os “Veículos acidentados”, no caso os caminhões envolvidos, foram 29.362 unidades, correspondendo a 35,53% do total dos veículos acidentados (DNIT; DPRF; MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2010, p. 27-30). Dos caminhões existentes no País em 1979, aproximadamente 3,38% se envolveram em acidentes, porém o foco é restrito a parcela das rodovias e não distingue os caminhões por tipo empresarial. Ao se considerar um condutor por caminhão, há aproximação quantitativa de motoristas envolvidos em acidentes de trânsito, os quais, em princípio, são acidentes de trabalho.

Nos anos 2000 o envolvimento desses profissionais em acidentes de trabalho se manifesta em outras variáveis. Segundo Daniela Giopato os acidentes de trânsito no País estavam a se elevar:

Estradas boas, caminhões modernos e lei de descanso do motorista. O cenário parece perfeito para uma condução segura e sem acidentes, mas ao contrário do que deveria ser, o número de acidentes envolvendo caminhões continua em ritmo crescente no Brasil. Como justificar um veículo tombado em uma rodovia em perfeito estado de conservação, e com toda assistência oferecida pelas concessionárias de rodovia? A resposta é imediata: falha humana, a principal responsável pela grande maioria dos acidentes envolvendo caminhões.

De acordo com dados da Polícia Rodoviária Federal, em 2012 foram computados 184.527 acidentes contra 186.690 em 2013. Desse total, 62.912 e 64.430, respectivamente, tiveram o envolvimento de caminhão. Colisão lateral, traseira, saída de pista, tombamento e colisão transversal são os registros mais comuns quando se trata de veículo pesado. As principais causas presumíveis registradas pela PRF são a falta de atenção (...), não guardar distância de segurança (...), velocidade incompatível (GIOPATO, 2014, p. 14-15)²²⁴.

Na citação, atribuição dos acidentes aos condutores, a “falha humana” e a “falta de atenção”, situação em que os caminhoneiros são reduzidos a instrumentos de trabalho, variável da fusão em que os trabalhadores são reduzidos às máquinas. A afirmação de Giopato deve ser contextualizada antes de generalizar, pois os acidentes foram motivados pelos motoristas de caminhão ou pelos condutores dos outros veículos envolvidos, considerando também as jornadas de trabalho expostas nos subtítulos anteriores deste capítulo.

Giopato generaliza “Estradas boas”, diferente das pesquisas anuais sobre rodovias realizadas pela CNT desde 1995. Sobre 2012, das “rodovias brasileiras pavimentadas” foco de análise, avaliando “condições em relação ao pavimento, à sinalização e à geometria viária”, correspondendo a 95.707 quilômetros de rodovias estaduais e federais, incluindo trechos sob concessão a empresas privadas, enquanto “Estado Geral”, a situação “Ótimo” correspondeu a 9,9%, “Bom” a 27,4%, “Regular” a 33,4%, “Ruim” a 20,3% e “Péssimo” a 9% (CNT, 2012, p. 01-04). Em 2013, dos 96.714 quilômetros analisados, “Ótimo” representou 10,2%, “Bom” foi 26%, “Regular” foi 34,4%, “Ruim” foi 21,4% e “Péssimo” foi 8% (CNT, 2013, p. 05). Como demonstrado no segundo capítulo, com informações do RNTRC, reiterado pela bibliografia, no

²²⁴ Muda a fonte, mudam os números. Sobre “Acidentes Rodoviários em Rodovias Federais Policiadas”, em 2012 o número de acidentes foi de 184.493 e em 2013 foi de 186.581. Entre 2007-2011, aumentou a quantidade de acidentes e, depois até 2017, com oscilação, diminuiu. Quanto ao número de mortos, com oscilação, cresceu entre 2007-2012 e depois até 2017 diminuiu. Sobre o número de feridos, cresceu entre 2007-2011 e depois até 2017 diminuiu. “A partir de 2015, os registros de ocorrência de acidentes sem vítimas devem ser realizados diretamente pelos usuários, por meio da declaração eletrônica de acidente de trânsito (...) na internet, substituindo o boletim (...) elaborado pessoalmente pelos policiais rodoviários federais” (CNT, 2017b). “Acidentes registrados nas rodovias federais brasileiras envolvendo pelo menos um caminhão”: 2012: 63.056; 2013: 64.556 (CNT, 2019b, p. 38).

Brasil, em média, a frota de caminhões é envelhecida. Nas informações de Giopato, atribuídas a PRF, o foco se refere apenas às rodovias federais e em 2012 os motoristas de caminhão estiveram envolvidos em 34,09% dos acidentes e em 2013 em 34,51% (GIOPATO, 2014, p. 14-15).

Giopato, reproduzindo opiniões de sete motoristas empregados entrevistados, chamados de “carreiros”, generalizando as afirmações fornecidas, expõe que

concordam com as estatísticas apontadas pela PRF e reforçam que para eles o cansaço e a falta de experiência estão entre as principais causas dos acidentes (...). Segundo os carreiros, por não existir fiscalização muitas empresas continuam exigindo horários apertados nas entregas, resultando em estresse e pressa de chegar ao destino (GIOPATO, 2014, p. 15).

Nesta opinião dos motoristas muda a explicação da ocorrência dos acidentes. Ao mencionar o “cansaço”, há referência sobre a condição do seu processo de trabalho, ou seja, a “falha humana” é também os “horários apertados”, o “estresse” e a “pressa”. Exceção é a “falta de experiência”, pois compreendem que conduzir os caminhões, considerando dimensões, pesos e recursos tecnológicos dos veículos e padrões do tráfego das rodovias, requer experiência acumulada, inclusive, atribuindo importância aos “treinamentos”, a “concentração”, a “responsabilidade” e a “segurança”. Ao mencionar a “fiscalização”, estão a pedir intervenção de Estado e não liberalismo. Ainda, há a associação com pressão no cotidiano de trabalho, “falta de experiência” e consumo de substâncias psicoativas por muitos dos profissionais justificando os acidentes (GIOPATO, 2014, p. 15-19).

Ao se estimar o quantitativo de trabalhadores envolvidos nesses acidentes de trabalho, outras informações da CNT (2019b) focando nas rodovias federais:

Considerando todos os acidentes registrados nas rodovias federais brasileiras, foram contabilizados 570.029 acidentes no período de 2007 a 2018 com envolvimento de pelo menos um caminhão, o que representa 33,1% de todos os acidentes ocorridos no período (1.721.609). (...) contabilizando apenas os acidentes com vítimas entre 2007 e 2018, foram registrados 187.489 acidentes em rodovias federais com envolvimento de pelo menos um caminhão, o que representa 24,8% de todos os acidentes com vítimas (756.732) ocorridos no Brasil. (...) Entre 2007 e 2018, morreram 38.040 pessoas vítimas de acidentes em que pelo menos um caminhão esteve envolvido. (...) As 38.040 mortes representam 42,9% do total de mortes (88.749) ocorridas nas rodovias federais brasileiras (CNT, 2019b, p. 38-41)²²⁵.

²²⁵ Nas rodovias federais: “‘Automóvel’ foi o tipo de veículo ‘mais envolvido’ em acidentes com vítimas em 2019 (45,1% do total), seguido das motos (32,0%) e dos caminhões (16,0%)”, estes últimos em

Há variáveis ao se considerar o País: estradas estaduais, rotas curtas ou longas, o TRIC, trechos urbanos ou não, acidentes com e sem vítimas, vitimados e “lesões físicas” temporárias ou permanentes, “perturbações mentais” e acidentes com mortes, vitimados pertencendo aos caminhões ou aos outros veículos, motivação e atribuição de responsabilidade aos motoristas de caminhão ou a outros eventuais envolvidos, acidente envolvendo dois ou mais caminhões²²⁶. Há imprecisões e generalizações, mas expressam acontecimentos em que o trabalho dos motoristas é central²²⁷.

Em dezembro de 2011, a frota de veículos no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), “Automóvel”, “Caminhão”, “Caminhão Trator”, “Caminhoneta”, “Camioneta”, “Microônibus”, “Motocicleta”, “Motoneta” e “Ônibus”, somava 68.498.006 unidades. Caminhão e caminhão trator compunham 2.732.901 unidades, correspondendo a 3,98% da totalidade, sendo que, em dezembro de 2019, estes caminhões eram 3,50% (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020)²²⁸. No entanto, nos estratos já demonstrados, possuem expressiva incidência nos acidentes em diferentes períodos.

Em 2018, o “Número de acidentes com vítimas com envolvimento de caminhão ocorridos em rodovias federais” foi maior na Região Sudeste, seguido do Sul e Nordeste, e, em nível estadual, Minas Gerais, seguido do Paraná e Santa Catarina. Outra variável, o “Número de mortes em acidentes com vítimas com envolvimento de caminhão”, em 2018, maior incidência em Minas Gerais, depois Bahia e Paraná (CNT, 2019b, p. 80-82). Desses indicativos, deve-se considerar a estruturação econômica do País, as áreas de produção primária e fabril, as rotas de exportação e importação, as regiões metropolitanas e a concentração do volume das cargas transportadas em certas localidades, os aspectos geográficos e a infraestrutura rodoviária. Sobre questões regionais, destaca-se São Paulo, possui a maior população e importância econômica no País, porém, relativamente, possui menor extensão de rodovias federais, sendo mais extensas as rodovias estaduais. Segundo a CNT:

12.778 acidentes. Em 2019, “Mortes por tipo de Veículo ocupado”: Caminhões com 796 mortes, correspondendo a 14,9% (CNT, 2019c, p. 06-07).

²²⁶ CNT (2019b, p. 15-19).

²²⁷ “As mortes em acidentes ocorridos nas rodovias federais brasileiras policiadas correspondem, em média, a 26,0% do total de mortes dos acidentes de trânsito no país” (CNT, 2018, p. 33).

²²⁸ No segundo capítulo, o RNTRC manifesta expressiva diferença, o que motiva outro estudo.

As deficiências na infraestrutura rodoviária do Brasil contribuem para a insegurança. Há sérios problemas no pavimento, a sinalização apresenta falhas graves, e o traçado de muitas pistas também favorece esse cenário. (...) A presença desses pontos críticos (trechos com buracos grandes, pontes caídas, erosão) faz com que a gravidade dos acidentes aumente em 2,7 vezes. (...)

Dos 1.720.700 km de extensão de rodovias no país, apenas 12,4% têm pavimento. A taxa cresce 1% ao ano, enquanto a frota de veículos praticamente dobrou na última década. É baixa a oferta de infraestrutura e é grande o número de veículos em circulação, contribuindo, assim, para aumentar os riscos (CNT, 2019b, p. 217).

Questão elementar é que os “motoristas de caminhão” têm nas “rodovias” o seu “ambiente de trabalho” (CNT, 2019b, p. 217). Porém, se envolvem com frequência em outras atividades de trabalho, além de dirigir os caminhões, podendo ocorrer acidentes nos serviços de carga e descarga, enlonar e desenlonar a carga, abrir e fechar a carroceria²²⁹. Sendo assim, os acidentes de trabalho não se reduzem aos acidentes de trânsito. Segundo a CNT, a “principal causa dos acidentes ocorridos no período avaliado de 2007 a 2018 está relacionada à ‘falta de atenção de condutores e pedestres’, representando 29,0% dos acidentes de trânsito com envolvimento de caminhão”. E, segunda “causa” com maior incidência, “Fator humano associado a fiscalização e/ou infraestrutura viária” com 21,9% (CNT, 2019b, p. 44-45).

A CNT opina sobre as maiores “Causas dos acidentes com caminhões”, situando como “aumento do risco” o tráfegar “conjuntamente com outros tipos de veículos (automóveis, motos etc) nas rodovias”. Agregado a isto, aponta quatorze “causas”: “Grande distância percorrida”, “Cumprimento de prazos”, “Dificuldades de planejamento”, “Falta de descanso”, “Excesso de confiança”, “Excesso de carga”, “Manutenção do veículo”, “Imprudência”, “Deficiências na formação”, “Falta de atenção”, “Mal súbito”, “Sono”, “Problemas de saúde” e “Infraestrutura precária” (CNT, 2019b, p. 22-30). Algumas dessas causas podem ser atribuídas à conduta pessoal dos trabalhadores por serem os sujeitos do tráfego, porém, a maioria das causas expressa situações em que estão condicionados, pois são os operários do transporte estando na hierarquia empresarial como executores, muitas vezes pressionados por

²²⁹ Luna Gonçalves da Silva (2011, p. 64), em dissertação em Saúde Pública, realizou entrevistas com caminhoneiros de empresa sediada em São Paulo que realizavam viagens de rotas longas e constatou as “atividades ‘extras’”, “carregamento e descarregamento do caminhão” e “enlonamento e desenlonamento da carga”. A autora manteve foco nos acidentes de trabalho do tráfego rodoviário, porém, os entrevistados registraram outros acidentes nos perigos ao subir em cima da carga para os serviços de enlonamento e na exposição a ferimentos com o manuseio de certos tipos de cargas (SILVA, 2011, p. 166). O foco apenas nos acidentes de trânsito com caminhoneiros está nos estudos de Giroto (2014), Cunha (2015) e Cunha (2016).

salários rebaixados, pela comissão por viagem ou pelo cumprimento de horários, sendo agentes passivos num processo de trabalho de extensas jornadas.

Outras fontes documentais expressam variáveis dos acidentes. No *Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho (AEAT)*, edição 2012 publicada pelo Ministério da Previdência Social (MPS); Ministério do Trabalho e Emprego (MTE); INSS e Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência Social (DATAPREV), e edição 2017 publicada pelo Ministério da Fazenda; INSS e DATAPREV, numa amostragem, indicam o TRC quanto ao número de “acidentes do trabalho” em 2010, 2011, 2015 e 2016 no Brasil. Sobre a “Quantidade de acidentes do trabalho, por situação do registro e motivo, segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas” há segmentação: “Com CAT Registrada”, subdividida em acidente “Típico”, de “Trajeto” e “Doença do Trabalho”, e “Sem CAT Registrada”²³⁰. A seguir, Tabela 67 reproduzindo as quantificações dos acidentes do trabalho “Com CAT Registrada”, acidentes do trabalho típico e acidentes “Sem CAT Registrada”, discriminando o TRC em função da participação percentual no Brasil (MPS; MTE; INSS, DATAPREV, 2012, p. 15-23; MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 15-23):

Tabela 67 – AEAT: TRC Brasileiro: Acidentes do Trabalho, em Função da Quantidade Total de Ocorrências do País, em 2010, 2011, 2015 e 2016:

AEAT	TRC: Acidentes do Trabalho Com CAT Registrada	TRC: % no Brasil	TRC: Acidentes do Trabalho Típico Com CAT Registrada	TRC: % no Brasil	TRC: Acidentes do Trabalho Sem CAT Registrada	TRC: % no Brasil
2010	12.316	2,32%	9.586	2,29%	4.599	2,55%
2011	12.621	2,32%	9.694	2,27%	4.500	2,54%
2015	12.034	2,37%	9.073	2,35%	1.780	1,55%
2016	11.390	2,38%	8.519	2,39%	1.745	1,62%

Nesta quantificação estão os acidentes correspondentes aos vínculos formais de trabalho, sendo aproximações e se elevando se agregados os acidentes dos

²³⁰ “Acidentes com CAT Registrada”: “acidentes cuja Comunicação de Acidentes do Trabalho – CAT foi registrada no INSS. Não é contabilizado o reinício de tratamento ou afastamento por agravamento de lesão de acidente do trabalho ou doença do trabalho, já comunicado anteriormente ao INSS”. “Acidentes sem CAT Registrada”: a “CAT não foi registrada no INSS. O acidente é identificado por meio de um dos possíveis nexos: Nexo Técnico Profissional/Trabalho, Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário (...), Nexo Técnico por Doença Equiparada a Acidente do Trabalho ou Nexo Individual”. “Acidentes Típicos”: “decorrentes da característica da atividade profissional desempenhada pelo segurado acidentado”. “Acidentes de Trajeto”: “ocorridos no trajeto entre a residência e o local de trabalho do segurado e vice-versa”. “Doença do Trabalho”: “doenças profissionais (...) produzidas ou desencadeadas pelo exercício do trabalho peculiar a determinado ramo de atividade (...); e as doenças do trabalho, aquelas adquiridas ou desencadeadas em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente” (MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 13-14). Doenças do Trabalho, conteúdo do subtítulo posterior.

vínculos informais. Ainda há imprecisão em não discriminar as categorias profissionais internas ao TRC e nos acidentes “Sem CAT Registrada”, não havendo a discriminação entre os acidentes típicos, de trajeto e as doenças do trabalho, estando ambos incluídos. Em 2015, somando acidentes com e sem CAT Registrada, correspondem a aproximadamente 1,51% dos motoristas informados no Apêndice H.

Da totalidade dos acidentes do trabalho com CAT Registrada em 2015, o TRC, em números absolutos, está na sexta posição no que diz respeito a quantidade de ocorrências²³¹, enquanto em 2016 está na quinta posição. Em relação aos acidentes do trabalho típico com CAT Registrada em 2015, o TRC está na sexta posição²³², enquanto em 2016 está na quinta posição. Em 2015, em relação aos acidentes sem CAT Registrada, o TRC está na sexta posição e em 2016 na sétima posição.

O AEAT, edições 2012 e 2017 (MPS; MTE; INSS, DATAPREV, 2012, p. 293-300; MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 293-301), discrimina a “Quantidade de Acidentes do Trabalho Liquidados” em categorias de “Consequência”: “Assistência Médica”, “Menos de 15 dias”, “Mais de 15 dias”, “Incapacidade Permanente” e “Óbito”²³³. Segue as tabelas 68 e 69 com as ocorrências no TRC em 2010, 2011, 2015 e 2016 no País e a respectiva participação percentual:

²³¹ Primeira posição, “Atividades de atendimento hospitalar”, depois, “Comércio varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios – hipermercados e supermercados”, “Atividades de Correio”, “Administração pública em geral” e “Construção de edifícios”.

²³² Primeira posição, “Atividades de atendimento hospitalar”, depois, “Comércio varejista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios – hipermercados e supermercados”, “Atividades de Correio”, “Construção de edifícios” e “Administração pública em geral”.

²³³ “Acidentes do trabalho liquidados”: “acidentes cujos processos foram encerrados administrativamente pelo INSS, depois de completado o tratamento e indenizadas as sequelas”. “Simples assistência médica”: “atendimento médico seguido da pronta recuperação do segurado para o exercício da atividade laborativa”. “Incapacidade com afastamento inferior a 15 dias”: “interrupção do exercício laboral durante o período de tratamento psicofísico-social (...). Para o segurado empregado o afastamento, quando inferior ou igual a 15 dias, não gera pagamento por parte do INSS, com a cobertura financeira (remuneração salarial) desse período ficando sob responsabilidade do empregador”. “Incapacidade com afastamento superior a 15 dias”: “Para o segurado empregado, somente o afastamento superior a 15 dias gera direito ao recebimento de benefício acidentário pago pelo INSS”. “Incapacidade permanente”: “segurados que ficaram permanentemente incapacitados para o exercício laboral”, em dois tipos: “a) parcial é quando após o devido tratamento psicofísico-social, o segurado apresenta sequela definitiva que implique redução da capacidade laborativa devidamente enquadrada em legislação específica, redução da capacidade laborativa com exigência de maior esforço para o desempenho da mesma atividade que exercia na época do acidente ou em impossibilidade de desempenho da atividade que exercia à época do acidente, permitido, porém, o desempenho de outra após processo de reabilitação profissional, nos casos indicados pela perícia médica do INSS; e b) total é quando o segurado apresenta incapacidade permanente e total para o exercício de qualquer atividade laborativa. No primeiro caso a informação é captada a partir da concessão do benefício auxílio-acidente por acidente do trabalho (...) e no segundo o benefício é a aposentadoria por invalidez por acidente do trabalho” (MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 291).

Tabela 68 – AEAT: TRC Brasileiro: Quantidade de Acidentes do Trabalho Liquidados, por Consequência no País, em 2010, 2011, 2015 e 2016:

AEAT	Assistência Médica	Menos de 15 Dias	Mais de 15 Dias	Incapacidade Permanente	Óbito
2010	805	6.510	9.593	521	263
2011	961	6.616	9.518	580	342
2015	1.160	8.686	4.028	216	301
2016	1.115	7.314	4.735	297	244

Tabela 69 – AEAT: TRC Brasileiro: Quantidade de Acidentes do Trabalho Liquidados, por Consequência no País, em 2010, 2011, 2015 e 2016, Expresso em %:

AEAT	Assistência Médica	Menos de 15 Dias	Mais de 15 Dias	Incapacidade Permanente	Óbito
2010	0,82%	2,14%	3,09%	3,26%	9,55%
2011	0,94%	2,11%	3,10%	3,48%	11,64%
2015	1,15%	2,46%	2,36%	1,63%	11,82%
2016	1,15%	2,39%	2,57%	1,98%	10,66%

Em 2015, no que diz respeito a assistência médica, o TRC está na nona posição nos números absolutos, enquanto em 2016 está na décima primeira posição. Em 2015, quanto ao item menos de 15 dias, o TRC está na sexta e em 2016 na quinta posição. Em 2015, no item mais de 15 dias, o TRC está quinta e em 2016 na quarta posição. Em 2015, no item incapacidade permanente, o TRC está na quarta e em 2016 na segunda posição²³⁴.

Sobre o número de óbitos, o TRC, no estrato de quatro anos, possui os números mais elevados entre todas as atividades econômicas elencadas no AEAT. Entre as cinco categorias de consequências, o TRC eleva a participação percentual da assistência médica, menor gravidade, até o óbito. No País, a segunda atividade em números absolutos de óbitos em 2015 e 2016 foi a “Construção de edifícios”, registrando, respectivamente, 107 e 81 óbitos, ou seja, o TRC está aproximadamente 181% e 201% acima dessa atividade. Nessa amostragem de quatro anos, a média de óbitos no TRC é de 10,91% da totalidade dos trabalhadores brasileiros falecidos por consequência de seu processo de trabalho²³⁵.

²³⁴ Incapacidade permanente, em 2015, em primeira posição a “Construção de edifícios”, seguida de “Administração pública em geral” e “Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal e em região metropolitana”. Em 2016, está após a “Construção de edifícios”.

²³⁵ A exposição desses resultados tem a ressalva que na generalidade dos acidentes do trabalho estão contempladas as doenças ocupacionais.

Ademar Fragoso Júnior (2013, p. 26), na dissertação em Trabalho, Saúde e Ambiente, ao estudar como a “Fiscalização Federal do Trabalho tem se organizado e atuado frente ao modo de organização e funcionamento” do TRC e as “consequências à segurança e saúde dos motoristas que atuam em atividades de transporte de longa distância”, utilizando o AEAT e outras fontes, encontra mesmo indicativo:

Os dados apresentados, quer sejam baseados na atividade econômica (CNAE), quer sejam baseados na ocupação (CBO), mostram o número elevado de acidentes de trabalho fatais, tanto em números absolutos quanto proporcionalmente, na ocupação de motorista de caminhão (FRAGOSO JÚNIOR, 2013, p. 149).

Entre 2008-2011, o TRC correspondeu a “10% do número de acidentes de trabalho no Brasil”, considerando os “acidentes de trabalho fatais”. Entre 2005-2008, nos “acidentes por ocupação (Motorista de caminhão – rotas regionais e internacionais)”, correspondeu a “17,5% do total de mortes”, enquanto, entre 2011-2012, correspondeu a “18,2% do total”. A “cada 6 trabalhadores acidentados com resultado fatal, 1 deles é motorista de caminhão” (FRAGOSO JÚNIOR, 2013, p. 149).

No AEAT, nos “Indicadores de acidentes do trabalho” referente a 2011 e 2016, há sete categorias. A seguir, na Tabela 70, demonstra-se cinco destas categorias, contrapondo o TRC do Brasil (MPS; MTE; INSS, DATAPREV, 2012, p. 667-674; MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 668-675)²³⁶:

²³⁶ “A taxa de incidência é um indicador da intensidade com que acontecem os acidentes do trabalho. Expressa a relação entre as condições de trabalho e o quantitativo médio de trabalhadores expostos àquelas condições”. “A taxa de incidência específica para acidentes do trabalho típicos considera (...) somente os acidentes típicos (...). Dada a sua natureza é calculada tendo em vista somente os acidentes com CAT registrada, para os quais é possível identificar o motivo do acidente.” “Taxa de incidência específica para incapacidade temporária”: “acidentes do trabalho nos quais os segurados ficaram temporariamente incapacitados para o exercício de sua capacidade laboral, independentemente da duração do afastamento da atividade”. “A taxa de mortalidade mede a relação entre o número total de óbitos decorrentes dos acidentes do trabalho verificados no ano e a população exposta ao risco de se acidentar”. “Taxa de Letalidade”: “Entende-se por letalidade a maior ou menor possibilidade de o acidente ter como consequência a morte do trabalhador acidentado” (MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 665-666). A sexta categoria, “Incidência de Doenças Ocupacionais (por 1.000 vínculos)”, será demonstrada no próximo subtítulo.

Tabela 70 – AEAT: TRC Brasileiro: Indicadores de Acidentes do Trabalho, Mensurando a Exposição dos Trabalhadores aos Níveis de Risco, Inerentes à Atividade Econômica no Brasil e no TRC, em 2011 e 2016:

AEAT	Incidência por Mil Vínculos	Incidência de Acidentes Típicos por Mil Vínculos	Incidência de Incapacidade Temporária por Mil vínculos	Taxa de Mortalidade por Cem Mil Vínculos	Taxa de Letalidade por Mil Acidentes
2011: Brasil	18,23	10,78	15,67	7,43	4,08
2011: TRC	20,89	11,83	19,69	41,73	19,98
2016: Brasil	14,26	8,66	11,93	5,57	3,91
2016: TRC	14,36	9,31	13,17	26,67	18,58

Comparando com o País, o TRC está acima em todas as cinco categorias nos dois anos de referência, ou seja, as jornadas de trabalho dos motoristas de caminhão/caminhoneiros são de elevada periculosidade e com alta presença de falecimentos. A taxa de mortalidade em 2011 está 5,61 vezes a mais que do País e em 2016 em 4,78 vezes a mais. A taxa de letalidade em 2011 está 4,89 vezes a mais que do País e em 2016 em 4,75 vezes a mais.

Mudando a fonte, outras variáveis se manifestam na exposição dos resultados. O DIEESE, em seu *Anuário da Saúde do Trabalhador 2015*, evidencia os motoristas de caminhão nos acidentes de trabalho do País em 2007 e 2014. Na “Taxa de mortalidade das 20 atividades econômicas com maior número de desligamentos”, base em “100 mil vínculos”, o TRC²³⁷ está segmentado em três categorias e, a seguir, apenas os acidentes de trabalho típicos (DIEESE, 2016, p. 111-113)²³⁸:

“Transporte rodoviário de produtos perigosos”, em 2007 a taxa em 40,8 e em 2014 em 22,7. “Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional”, em 2007 a taxa em 37,2 e em 2014 em 23,3. “Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal”, em 2007 em 21,9 e em 2014 em 14,7.

Essas três categorias são internas ao TRC, estando outros profissionais além dos motoristas de caminhão e sendo impreciso os tipos de veículos. A primeira categoria, transporte de produtos perigosos, é imprecisa nas rotas curtas e/ou longas. Na segunda categoria há tendência de serem rotas longas e o intermunicipal pode estar contido entre rotas curtas e longas. A terceira categoria são rotas curtas.

²³⁷ O DIEESE (2016) utiliza a CNAE para o TRC e suas fontes variam entre o Ministério do Trabalho e Previdência Social e a RAIS, sendo assim, expressa vínculos de trabalho do regime formal.

²³⁸ Em ambos os anos há o acidente de trabalho, típico e trajeto, e a doença ocupacional.

Nessas “20 atividades econômicas” o TRC participa com três, sendo que a primeira categoria do TRC tem a maior taxa de mortalidade em 2007 e a segunda maior em 2014. A segunda categoria, em 2007 tem a segunda maior taxa e em 2014 a maior. A terceira categoria do TRC, em 2007 e 2014 a terceira maior taxa. O TRC segmentado ocupa as três maiores taxas nas 20 atividades econômicas em 2007 e 2014, e, agrupado o TRC, a taxa de mortalidade se amplia ainda mais frente as demais atividades econômicas. Recorrência da formação profissional, a alta taxa de mortalidade dos trabalhadores do TRC, a mais elevada do País²³⁹.

O DIEESE (2016, p. 127-128), na “Classificação das 20 ocupações com mais desligamentos por falecimento decorrente de acidente típico e respectiva taxa de mortalidade” sobre 2014 possui referencial na “Ocupação”. A ocupação “Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)”, enquanto “Desligamentos decorrente de acidente típico”, está posicionada em primeiro em números absolutos com a quantidade de 255, sendo 318% maior que “Servente de obras”, a segunda ocupação em números absolutos. Das 20 ocupações, esses motoristas representam 36,17% e da totalidade das ocupações correspondem a 18,70%. Sobre a “Taxa de mortalidade de acidente típico” por “100 mil vínculos”, registra a taxa de 27,2, a mais alta entre as 20 ocupações, sendo que a segunda posicionada, “Montador de estruturas metálicas”, possui taxa de 22,2.

Na “Taxa de incidência de aposentadoria por invalidez permanente das 20 atividades econômicas com maior número de desligamentos”, considerando o “Acidente de trabalho” (típico e trajeto) e o referencial em “100 mil vínculos”, o TRC está registrado uma vez como “Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional” e em 2007 possui 9,8 e em 2014 a incidência de 8,8. Entre as 20 atividades econômicas em 2007 ocupa a sexta e em 2014 a quinta posição (DIEESE, 2016, p. 115-116).

Em 2014, na “Classificação das 20 ocupações com mais desligamentos por aposentadoria por invalidez permanente decorrente de acidente de trabalho e respectiva taxa de incidência de aposentadoria”, “Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)” em “Aposentadorias” decorrentes de “acidentes de

²³⁹ “Equiparam-se também a acidente do trabalho”: “o acidente sofrido pelo segurado no local e horário do trabalho, em consequência de ato de agressão, sabotagem ou terrorismo praticado por terceiro ou companheiro de trabalho” (MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 09). O registrado no subtítulo anterior sobre os assaltos/roubos está contido na generalidade acidentes de trabalho.

trabalho” possui em números absolutos a quantidade de 110, a mais alta entre as 20 ocupações, sendo 57,14% maior que “Pedreiro”, a segunda ocupação em números absolutos. Das 20 ocupações, esses motoristas são 14,43% e da totalidade das ocupações são 6,16%. Enquanto “Taxa de incidência de aposentadoria por acidente de trabalho” por “100 mil vínculos”, possuem a taxa de 11,7, estando na segunda posição, atrás de “Pedreiro” (DIEESE, 2016, p. 131-132).

Na “Classificação das 20 atividades econômicas com maior número de afastamentos por acidente típico de trabalho” o TRC consta como “Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional” e em números absolutos em 2007 participou com 7.297 e em 2014 com 9.350, em ambos os anos na terceira posição. Em 2014, “Classificação das 20 ocupações com maior número de afastamentos por acidente de trabalho típico”, “Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)” em números absolutos está na segunda posição com a quantia de 12.833 (DIEESE, 2016, p. 144-145; 154-155).

Depois dessa descrição, a expressividade da temática manifesta na Lei n. 13.103/2015, artigo segundo, sobre os “direitos”, num dos incisos indica:

ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades (BRASIL, LEI, 2016, p. 399).

Considerando o conteúdo do último parágrafo do subtítulo anterior e o cruzamento entre insegurança, perigos e acidentes de trabalho, baseando-se nas cláusulas dos sindicatos do Apêndice A, acrescentam-se as seguintes cláusulas que possuem especificação aos acidentes de trabalho: SINDIMERCOSUL, TRIC entre 2001-2019 e Regional-Nacional entre 2001-2015; STTRP entre 2005-2019; SITRACOVER entre 2008-2019; SINDPFUNDO entre 2009-2019, em toda a série a presença das duas cláusulas: “Assistência ao Empregado Acidentado” e “Assistência Jurídica” em caso de “sofrerem acidente”. No Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região nas CCTs 2005-2019 consta a cláusula “Readaptação” com a menção ao “trabalhador vitimado por acidente de trabalho ou moléstia profissional”. Ao constar essas cláusulas, associadas aos acidentes de trabalho, aos trabalhadores através das suas representações sindicais percebe-se a importância atribuída ao tema nas negociações coletivas.

Por fim, essas quantificações e qualificações em diferentes fontes evidenciam a elevada incidência dos acidentes de trabalho com os motoristas de caminhão/caminhoneiros, considerando as jornadas dos subtítulos anteriores, expondo variáveis dos acidentes decorrentes do processo de trabalho. A seguir, aliado a esta temática, constatações das doenças do trabalho.

4.8 EXCLAMAÇÕES SOBRE A SAÚDE: INDÍCIOS DE 1979 E DOS ANOS 2000

As doenças do trabalho, doenças ocupacionais e/ou profissionais, são consequências do processo de trabalho, considerando a trajetória e a vida profissional. Parte-se de uma constatação: as extensas jornadas, em tantos caminhoneiros não separando o trabalho da vida familiar ou do tempo livre, por vezes, tem produzido agravos à saúde.

Problema recorrente, com repercussão pública nos caminhoneiros, é apresentada na reportagem do periódico *O Carreteiro* sobre os usos do “rebite”. A narrativa parte da consideração de que, em 1979, havia muitos caminhoneiros “pregando a cabeça com moderadores de apetite, analgésicos com refrigerantes, estimuladores do sistema nervoso misturados ao café”. Pregar a cabeça é metáfora para determinar o consumo de substâncias para estender o tempo de trabalho, mantendo-se sem dormir por mais tempo. Mesmo que o periódico tenha tendência a se referir aos motoristas autônomos, ele expõe, em perspectiva conjuntural, a justificativa dos usos: “o frete não está dando e, por isso, é preciso rebitar”. Tem-se aí o trabalho comissionado por viagem, condicionante a autônomos e empregados. A narrativa, atribuindo declarações dos motoristas, afirma: “Com essas drogas na cabeça eles cobrem, por exemplo, os 2715 quilômetros entre Recife e São Paulo em 42 horas, quando uma viagem normal de caminhão deveria levar 68 horas, no mínimo” (O CARRETEIRO, n. 59, 1979, p. 16-20).

Ponderando sobre os padrões do tráfego, das tecnologias e do ritmo de trabalho daquela época, se têm quantificada, na distância e no tempo de direção, a extensão da jornada, manifestando uma aceleração do tempo e implicando na produtividade do trabalho. Pelo exposto nos subtítulos anteriores, constata-se a pressão pelo cumprimento de horários e o rebaixamento da remuneração como mecanismos de coação sobre os trabalhadores. Ao contrariar o consumo destas “drogas”, há o questionamento:

De que vale rodar desesperadamente 42 horas seguidas entre São Paulo e Recife e, depois, ficar um, dois ou até três dias esperando prá descarregar na fila de porta de transportadora?! Pior ainda: se ele conseguir descarregar no dia, fica mais dois ou três esperando aparecer um frete de retorno. E não é só: são 2715 quilômetros de riscos para a própria vida, sem contar com as multas, desgaste do caminhão, etc (*O CARRETEIRO*, n. 59, 1979, p. 17).

A palavra “desesperadamente” associa-se com pressão, intensidade e ritmo no trabalho, tendo como consequências o aumento dos “riscos” e da insegurança no tráfego rodoviário, elementos potenciais para a ocorrência dos acidentes. Inclusive, estão mencionados aspectos legais e funcionais dos empreendimentos, os custos, manifestados nas “multas” e no “desgaste”. O tempo de espera está situado numa condição alheia aos caminhoneiros, referindo-se às filas de carregamento/descarregamento e o tempo do agenciamento e obtenção das cargas/fretes²⁴⁰. Sendo aspecto da economia do País, também é a oferta de cargas numa estruturação produtiva distorcida entre o aumento do tempo de direção e a perda de tempo parado, elemento posteriormente incluído na Legislação como o tempo de espera. Frente a isto, o contraste, se comparado com a sofisticação das modernas empresas e a logística dos transportes expandida na década de 1990, através dos padrões de maior controle e racionalização das etapas operacionais, tendendo a elevar a produtividade.

Na reportagem de *O Carreteiro* há o alerta sobre os efeitos dos usos contínuos das diferentes “drogas”, os perigos da “sensação de ‘insônia’” seguida de “ressaca”, às vezes, “um sono brabo, daqueles que o motorista só acorda após o acidente”, e a “euforia, hipertensão e hiperreflexia (aumento dos reflexos)” seguida de “fadiga e o nervosismo por falta de fome e sono”, além da “dependência” e a “tolerância”. As “drogas estimuladoras do sistema nervoso”, as “anfetaminas, cafeína e cocaína”:

Tomadas como ‘rebite’, e em grandes doses, elas vão provocar inquietação, vertigem e visão dupla. Com o tempo e o abuso, elas causam a morte pelo efeito que provocam no organismo e, se não for por isso, matam porque deixam o motorista com ‘sedação repentina’ (sono forte e intenso), coisa que tem causado um número incontável de acidentes por aí (*O CARRETEIRO*, n. 59, 1979, p. 18-20).

²⁴⁰ Bertolazzi (1998, p. 86), assimilando relato de um dos seus entrevistados expõe que nos anos 1970 era comum “o caminhoneiro permanecer até seis dias com o caminhão estacionado à espera de alguma carga”, ou seja, este tempo de espera como elemento estrutural do TRC e que na década de 1990 esse “tempo parado” diminuiu. Já foi mencionado nesta tese que nos anos 2000 as filas, a burocracia de aduana e o tempo parado para obtenção de cargas no mercado não são incomuns.

Lívia Guimarães Delfino (2014, p. 46), em dissertação na área de Psicologia, em estudo da década de 2010 através de entrevistas com treze caminhoneiros residentes no estado do Espírito Santo que estavam afastados do trabalho por motivo de adoecimento, sendo doze empregados e um autônomo, permite afirmar recorrência da expressiva incidência de problemas à saúde, resultantes do trabalho. A autora, através da “perspectiva da relação saúde-trabalho”, descreveu “como se configura o afastamento do trabalho de caminhoneiros de rota longa em benefício previdenciário e com indicação de reabilitação profissional pelo INSS”, valorizando, através das entrevistas, os relatos desses trabalhadores.

Dessa amostra, nos “motivos para interrupção do trabalho por adoecimento”, foi afirmado pelos profissionais sete enfermidades, sendo que três “participantes apresentaram mais de uma doença”, as “Doenças oculares” (25%), “Afecções da coluna” (19%), “Lesões ortopédicas nos membros” (19%), “Lesões cerebrais” (13%), “Cardiopatias” (12%), “Transtornos mentais” (6%) e “Distúrbios metabólicos” (1,6%). Através dos relatos, nos “fatores que atribuíram ao adoecimento”, estão “elementos relacionados aos hábitos de vida adotados tais como o sono, a alimentação e o uso de inibidores do sono”. Além destes, o “trabalho noturno foi apontado por alguns participantes como um aspecto associado ao esforço visual e estresse”, o “intenso ritmo de trabalho que, por vezes, conjugou-se às exigências de produtividade ou a necessidade por manter um padrão de rendimentos”, ainda, “fatores como o esforço físico e a manutenção prolongada da postura sentada” (DELFINO, 2014, p. 60-61; 88-89). Segundo a autora:

Observa-se na maioria dos relatos que a saúde ora se associou ao maior vigor na juventude para o desempenho da atividade laboral ora a resistência para a execução do trabalho, na maioria das vezes caracterizada por ‘ir além dos limites do corpo’, e sugerindo correlação com os condicionantes do trabalho (DELFINO, 2014, p. 85).

Desse estudo, percebe-se a recorrência do excessivo trabalho resultante da extensão das jornadas, da intensidade e das exigências físicas e mentais, condições implicantemente à saúde. Complementando:

O desenvolvimento e agravamento das morbidades em caminhoneiros estão documentados em estudos no âmbito teórico-técnico nacional, tendo se relacionado diretamente a jornadas extensas de trabalho, exigências no cumprimento dos prazos de entrega, ausência de pausas para descanso, horário irregular de trabalho, trabalho no turno noturno, hábitos de alimentação não saudáveis (...). Além disso, o consumo de bebidas alcoólicas

e outras drogas por parte desses profissionais também se associaram às suas condições de trabalho, não se inscrevendo somente na cadeia de fatores de risco à saúde, mas também como principal fator relacionado à alta prevalência de acidentes de trânsito (DELFINO, 2014, p. 119).

Estas generalidades reiteram o registrado ao longo deste capítulo, ou seja, o desenvolvimento histórico e a organização do TRC Brasileiro explicam as várias situações de insegurança, periculosidade e enfermidades desses profissionais. Sem uniformizar essas generalidades, pelo menos elas permitem afirmar que têm sido elementos integrantes da formação profissional de muitos caminhoneiros, expressando-se em consequências, como os acidentes e as doenças do trabalho.

A seguir, a amostragem reitera essas constatações, a partir de artigo de periódico estruturado no objetivo de “analisar alguns aspectos da saúde e das condições de trabalho de motoristas de caminhão (...) buscando identificar possíveis relações e determinantes e/ou agravantes de impactos negativos na sua qualidade de vida”. O artigo expõe resultados de pesquisa realizada entre janeiro e julho de 2005, através de questionários “em locais de paradas, como estacionamentos de carga/descarga e postos de abastecimento de combustível da Rodovia SP-330 (no interior do Estado de São Paulo, especialmente na região de Americana e Piracicaba)” por “400 motoristas de caminhão do sexo masculino, com idade entre 21 e 65 anos”. Dos entrevistados, 59,5% eram “autônomos” e 40,5% eram “empregados”, porém, na exposição dos resultados, não há esta distinção. A “rota do tipo curta” era feita por 58,5%, a “longa” por 37,2% e a “alternada curta/longa” por 4,2%. Quanto as cargas frequentemente transportadas, “seca” por 59,5%; “química” por 20,5%; “alimentícia” por 14,5% etc (PENTEADO; GONÇALVES; COSTA; MARQUES, 2008, p. 37-38). Na Tabela 71, reprodução das “Horas de Trabalho” segmentadas por períodos:

Tabela 71 – PENTEADO/GONÇALVES/COSTA/MARQUES: TRC Brasileiro: 400 Motoristas Entrevistados em 2005, no Estado de São Paulo, em Função das Horas Trabalho, Expresso em %:

PENTEADO et al	Até 07 Horas	08 – 10 Horas	11 – 13 Horas	14 – 16 Horas	Acima de 16 Horas
2005	14%	20%	29%	19%	18%

Nestes resultados, não há distinção entre tempo de produção e tempo de direção em específico, sugerindo ser este último a referência. Segundo o conteúdo do artigo, na “análise das horas de trabalho em relação às queixas de saúde, constatou-se associação positiva com câimbras e tensão nos membros superiores (...) e

problemas emocionais – sentimentos negativos, depressão, angústia, ansiedade”. A seguir, na Tabela 72, mesmo que os questionamentos se dirigiam aos problemas associados com a “saúde vocal”, as condições generalizantes se manifestam nas percepções dos motoristas quanto a “queixas e problemas de saúde que podem gerar impactos negativos ou comprometimentos da comunicação, como fator de qualidade de vida” (PENTEADO; GONÇALVES; COSTA; MARQUES, 2008, p. 38-39):

Tabela 72 – PENTEADO/GONÇALVES/COSTA/MARQUES: TRC Brasileiro: 400 Motoristas Entrevistados em 2005, no Estado de São Paulo, e a Frequência das Queixas e dos Problemas de Saúde, Expresso em %:

PENTEADO <i>et al</i>	Sempre: %	Às Vezes: %	Nunca: %
Problemas de Postura	16,5	51,25	33,25
Problema de Audição	6,75	31	62,25
Tonturas	1,5	21,5	77
Resfriados e Gripes	3,5	66,5	30
Problemas Estomacais	14,75	42,75	42,5
Estresse/Depressão	14	44,5	41,51
Tosse	7,5	46	46,5
Sensação de Bolo na Garganta	1,75	16,25	82
Cansaço ao Falar	1,5	17	81,5
Rouquidão	4,25	26,5	69,25
Pigarro	9,75	26,75	63,5
Dor ou Ardor na Garganta	4,25	34,25	61,5
Garganta Seca	4,5	40,75	54,75

Ao se considerar estas “percepções” que os motoristas atribuíram de si, partindo do contexto profissional, a citação a seguir expõe consequências surgidas do trabalho, em que a

jornada de trabalho diária dos motoristas é longa, maior que 8 horas e compromete o tempo de sono e o descanso, com implicações negativas na saúde física e mental, podendo gerar problemas musculares e posturais com sintomas como tensão, fadiga, câimbras e dores; o sono insuficiente e o cansaço podem predispor ao estresse emocional e à depressão e a sentimentos negativos, como a angústia e a ansiedade, os quais podem ter relação com distúrbios alimentares, repercutindo em obesidade e em problemas digestivos (PENTEADO; GONÇALVES; COSTA; MARQUES, 2008, p. 40).

Aliado a estas questões, os autores argumentam sobre os problemas da qualidade da alimentação e as consequências sobre a “exposição diária e crônica ao ar poluído”²⁴¹, as variações de temperatura, entre outras, indicando que:

²⁴¹ “Atenção para a fumaça do motor a diesel: ela pode ser cancerígena” é o título de notícia publicada no portal de Internet do SINDIMERCOSUL (2012c).

Quanto aos hábitos de consumo e comportamentos (...), o café, os energéticos e o rebite são substâncias ingeridas com a finalidade de combater o sono e o cansaço e manter o sujeito acordado por mais tempo. Alguns motoristas, pressionados pela necessidade de cumprir prazos de entrega de cargas, acabam fazendo uso desses produtos para evitar as necessárias paradas para o sono e descanso (PENTEADO; GONÇALVES; COSTA; MARQUES, 2008, p. 40).

Importante consideração dos autores, por não ser pesquisa realizada com “exames clínicos”, valoriza-se as “percepções dos próprios caminhoneiros”, mesmo sem distinguir autônomos de empregados na exposição das respostas. Assim, mesmo que a pesquisa possua questionário direcionado aos interesses dos pesquisadores, ela é uma exclamação dos trabalhadores, demonstrando reações, ao serem questionados, que se aproximam dos resultados de outros estudos, como a seguir.

Sérgio de Souza Ferreira e Denise Alvarez (2013, p. 60-62) expõem resultados de pesquisa realizada com motoristas de caminhão, entre agosto de 2006 e agosto de 2008 nas rodovias Anhanguera e Bandeirantes em São Paulo, oriundos do “Programa Estrada para a Saúde”, o qual possuía a finalidade do “conhecimento dos riscos à saúde e o estilo de vida dos caminhoneiros”, desenvolvido pela empresa concessionária das rodovias. Os resultados são baseados em 5.544 “questionários”, nos quais, em relação ao “Contrato de Trabalho”, 69,68% eram empregados; 24,43% eram autônomos e o restante indicado como “Outra”, sem, no entanto, especificar seu significado, inclusive, sem distinguir, na exposição dos resultados, autônomos de empregados. Em relação a “Distância diária percorrida”, 42,98% percorriam até 500 km; 50,22% entre 500-1000 km e 5,42% percorriam acima de 1.000 km. Quanto ao modelo dos caminhões, os principais indicativos registram que 61,53% conduziam “Carreta”; 23,97% “Truck” e 6,78% “Toco”. Segue a Tabela 73, reproduzindo a “Média diária de horas de trabalho” (FERREIRA; ALVAREZ, 2013, p. 62):

Tabela 73 – FERREIRA/ALVAREZ: TRC Brasileiro: 5.544 Motoristas Entrevistados em Duas Rodovias do Estado de São Paulo, em Função das Horas Trabalho, Expresso em %:

FERREIRA/ALVAREZ	Até 08 Horas	08 – 12 Horas	12 – 16 Horas	Acima de 16 Horas
2006 – 2008	7,23%	40,27%	36,19%	15,83%

A respeito destas jornadas diárias, não diferindo dos padrões de horas trabalho citadas ao longo deste capítulo, expressam “números alarmantes se levarmos em consideração que é um trabalho sedentário, com alto nível de desgaste físico e mental,

com demanda cognitiva elevada, que tornam a performance necessária à atividade muito comprometida”. Assim, para “não dormir ao volante, 23,52% dos caminhoneiros admitem usar medicamentos – muito conhecidos entres eles como ‘rebites” (FERREIRA; ALVAREZ, 2013, p. 63-64). Na Tabela 74, reprodução dos “Sintomas e sinais encontrados nos caminhoneiros estudados”:

Tabela 74 – FERREIRA/ALVAREZ: TRC Brasileiro: 5.544 Motoristas Entrevistados em Duas Rodovias do Estado de São Paulo, e os Sintomas e Sinais Encontrados, Expresso em %:

FERREIRA/ALVAREZ	Sintomas e Sinais em Percentuais: %
Sonolência	54,75
Fadiga	33,93
Irritabilidade	30,76
Nível de Atenção Diminuído	28,05
Reflexos Diminuídos	27,14
Solidão	27,14
Distúrbios Gastrointestinais	19,00
Raciocínio Díficil	14,02
Outros	4,97

Nestes indicativos, na trajetória profissional, 60,55% dos entrevistados exerciam a profissão a mais de dez anos, considerando que os autores do artigo atribuem esses indicativos manifestos em sintomas e sinais resultando da “organização do trabalho”. Assim, para “53,39% dos caminhoneiros, a atividade de caminhoneiro (...) afeta a saúde física e para 43,89% afeta a saúde mental, além de 72,39% referirem o comprometimento do relacionamento familiar e social devido à profissão” (FERREIRA; ALVAREZ, 2013, p. 63). Em caráter generalizante:

além dos riscos cardiovasculares (...) constataram-se outros indicadores de distúrbios relacionados à saúde, tais como alterações dos seguimentos corporais (abdome, ombros, coluna, cabeça, pernas e quadril), dores na coluna, distúrbios do sono e sintomas orgânicos do estresse (FERREIRA; ALVAREZ, 2013, p. 64).

Estas informações, amostragem que reitera resultados de outros estudos como o de Melissa Araújo Ulhôa (2011, p. 35), em tese em Saúde Pública, na qual o objetivo foi “avaliar os estressores ocupacionais e a concentração do cortisol em motoristas de caminhão, bem como aspectos da saúde física e mental desses trabalhadores, segundo os turnos de trabalho”, sendo que a autora analisou, entre abril e julho de 2009, uma empresa sediada no estado de São Paulo que possuía motoristas “contratados” (empregados) e “terceirizados” que realizavam transportes de curtas

distâncias em turno regular de trabalho e transportes de longas distâncias em turnos irregulares de trabalho. Numa síntese, as informações coletadas de 57 motoristas:

O presente estudo encontrou um perfil de saúde pior nos motoristas que trabalham em horários irregulares comparado aos motoristas do turno diurno. Este achado corrobora relatos de que os trabalhadores em turnos apresentam maior prevalência de síndrome metabólica, doenças cardiovasculares, distúrbios do sono, obesidade e fadiga (ULHÔA, 2011, p. 80).

Silva (2015, p. 14), analisando “o cotidiano de trabalho de caminhoneiros de rotas longas a partir de suas próprias perspectivas, buscando compreender as características dessa atividade, com especial foco em sua influência sobre a saúde mental”, no capítulo intitulado “Saúde e Trabalho”, ao mencionar seu referencial em “carga de trabalho” e “desgaste mental”, atribui quatro categorias de exposições dos trabalhadores: “cargas físicas”, manifestadas na “temperatura”, variando de “lugar para lugar” e “dentro da cabine dos caminhões”, no “ruído” do “motor, da descarga, da buzina ou de outras origens”; “cargas químicas”, manifestas nos “gases emitidos pelos caminhões e também com pós e líquidos, a depender da carga transportada e da necessidade de ajudar na descarga”; “cargas fisiológicas”, associadas com a ergonomia, com as longas jornadas e a constância do “horário noturno” de trabalho, o “horário incerto para atender as necessidades fisiológicas”, o consumo de “rebites” e a “sobrecarga muscular” e; “cargas psicológicas”, manifestas na “responsabilidade pelo produto transportado”, no “rastreamento” e “monitoramento do tempo”, na “necessidade de sobrevivência e sua (in)satisfação com o salário por comissão”, na “falta de reconhecimento social”, no “risco de acidente e de assalto”, na “concentração e atenção” e no “isolamento e a monotonia” (SILVA, 2015, p. 89-90). Segundo o autor:

As observações do trabalho de campo e as entrevistas permitiram identificar indícios de fadiga, estresse, angústia, agressividade, ansiedade, problemas gastrointestinais, problemas respiratórios, obesidade, problemas osteomusculares, pressão alta, problemas renais, visão irritada, entre outros (SILVA, 2015, p. 91).

No momento em que Silva caracteriza o TAC pelo tipo de contrato de trabalho, afirmando que possui baixos percentuais de contribuição no INSS, indica que, “não possui nenhuma retaguarda previdenciária no caso de ter problemas de saúde”, sendo que, “nessas circunstâncias, é ainda mais provável que as doenças do trabalho não sejam diagnosticadas, permanecendo invisíveis”. Aliando a isto, e tendo por base a

Lei n. 11.442/2007, situa o “TAC auxiliar” em relação à personalidade jurídica TAC, onde este último cumpre a função de “delegar” a “função de dirigir” a outro motorista. “Segundo a referida lei, nem o TAC, nem o TAC auxiliar possuem qualquer tipo de vínculo empregatício” (SILVA, 2015, p. 31; 35)²⁴². Desta condição, estes motoristas contratados como TAC Auxiliar manifestam condição precária por não terem contribuição previdenciária e direitos trabalhistas assegurados, consolidando formalização de um padrão de regime de trabalho informal. Assim sendo, esses motoristas empregados teriam ausência de notificações de doenças de trabalho, inclusive, sobre acidentes de trabalho, permanecendo em condição oculta quanto a notificação das ocorrências, pelo menos nos registros institucionais, especificamente nas questões previdenciárias.

Variação desta condição se manifesta no AEAT, pois, aí estão contabilizados somente os vínculos formais de trabalho. No AEAT, edições 2012 e 2017, numa amostragem, o TRC é percebido, no contexto brasileiro, quanto as ocorrências de “Doença do Trabalho” em 2010, 2011, 2015 e 2016. Da “Quantidade de acidentes do trabalho, por situação do registro e motivo”, segundo a CNAE, na segmentação “Com CAT Registrada” dividida entre acidente típico, acidente de trajeto e doença do trabalho, se reproduz, na Tabela 75, a seguir, o total dos acidentes do trabalho com CAT Registrada e as doenças do trabalho do TRC com suas participações percentuais no Brasil (MPS; MTE; INSS, DATAPREV, 2012, p. 15-23; MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 15-23):

Tabela 75 – AEAT: TRC Brasileiro: Acidentes do Trabalho Com CAT Registrada e Doenças do Trabalho Totais, em Função das Ocorrências do País, em 2010, 2011, 2015 e 2016, Expresso em %:

AEAT	TRC: Acidentes do Trabalho Com CAT Registrada	TRC: % no Brasil	TRC: Doença do Trabalho	TRC: % no Brasil
2010	12.316	2,32%	237	1,37%
2011	12.621	2,32%	196	1,16%
2015	12.034	2,37%	189	1,22%
2016	11.390	2,38%	179	1,28%

²⁴² Essa questão foi normatizada na Lei n. 13.103/2015. Defende-se, nesta tese, contrariando essa normatização da Lei, a consideração de que este tipo de funcionário, pertencente a pequena empresa, é caminhoneiro empregado na relação de trabalho, ou seja, é empregado do seu patrão, um vínculo de trabalho assalariado precarizado normatizado em lei.

As duas primeiras colunas repetem o indicado no subtítulo anterior, sendo que as doenças do trabalho estão em números absolutos e seu percentual se dá em função da totalidade dos acidentes do trabalho com CAT Registrada no País. Tendo como exemplo 2015, o TRC está na décima posição entre as atividades econômicas, considerado os números absolutos de ocorrências.

No AEAT, edições 2012 e 2017, nos “Indicadores de acidentes do trabalho”, referente a 2011 e 2016, uma das categorias é a “Incidência de Doenças Ocupacionais (por 1.000 vínculos)”. Em 2011, no Brasil a incidência é de 0,43, enquanto no TRC é de 0,24. Em 2016, no Brasil a incidência é de 0,34 e no TRC é de 0,20 (MPS; MTE; INSS, DATAPREV, 2012, p. 667-674; MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 668-683)²⁴³.

Sobre estes índices, que contrariam as altas incidências de acidentes com esses trabalhadores, Delfino (2014, p. 90-91) problematiza os “comportamentos de adiamento do cuidado à saúde”. Assim, os caminhoneiros indicaram a “falta de tempo”, elemento da organização do seu trabalho, porém, Delfino questiona ser “tendência dos homens, em geral, de postergar ou evitar a procura por serviços de saúde”, situação diferenciada, se comparado com as mulheres. Certamente, aqui há o aspecto masculinidade e as atribuições de força e virilidade, integrantes de um machismo que integra a sociedade brasileira. Dessa forma, somando-se ao comentário baseado em Silva (2015), realizado anteriormente, sobre acontecimentos mantidos ocultos numa formalização dos contratos de trabalho, indica a presença do regime informal de trabalho.

O DIEESE (2016), em seu *Anuário da Saúde do Trabalhador 2015*, evidencia os motoristas de caminhão nos acidentes de trabalho do País em 2007 e 2014, considerando que as doenças do trabalho estão contidas nesta classificação. Segue compilação de informações sobre o TRC.

Na “Taxa de mortalidade das 20 atividades econômicas com maior número de desligamentos”, tendo por base “100 mil vínculos”, o TRC está segmentado em três categorias indicadas em “Doença ocupacional”: “Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal”, em 2007 a taxa é 2,6 e em 2014

²⁴³ “Taxa de incidência específica para doenças do trabalho”: “acidentes do trabalho cujo motivo seja doença profissional ou do trabalho, ou seja, aquela produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho, peculiar a determinada atividade e constante de relação existente no Regulamento de Benefícios da Previdência Social” (MINISTÉRIO DA FAZENDA; INSS; DATAPREV, 2017, p. 665-666).

é zero. “Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional”, em 2007 a taxa é 0,5 e em 2014 é 0,4. “Transporte rodoviário de produtos perigosos”, em 2007 a taxa é zero e em 2014 é 1,6 (DIEESE, 2016, p. 111-113)²⁴⁴. Em 2007, entre as 20 atividades, a primeira categoria do TRC possui a mais alta taxa e em 2014 a terceira categoria do TRC possui a mais alta taxa. Em ambos os anos, sendo o TRC agregado em uma categoria, representa a maior taxa frente as demais 20 atividades.

Quanto a “Taxa de incidência de aposentadoria por invalidez permanente das 20 atividades econômicas com maior número de desligamentos”, na “Doença ocupacional”, o TRC está registrado uma vez como “Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional” e em 2007 possui 8,5 de incidência “por 100 mil vínculos” e em 2014 possui 9,6 (DIEESE, 2016, p. 115-116).

Na “Classificação das 20 ocupações com mais desligamentos por falecimento decorrente de doença ocupacional e respectiva taxa de mortalidade” em 2014, “Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)” em números absolutos possui 05 e a taxa de 0,5 (DIEESE, 2016, p. 129-130). Entre as 20 ocupações, esses motoristas participam com 8,33% e do total de ocupações com 4,76%.

Quanto a “Classificação das 20 ocupações com mais desligamentos por aposentadoria por invalidez permanente decorrente de doença ocupacional e respectiva taxa de incidência de aposentadoria” em 2014, “Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)”, em números absolutos possui 102 e a taxa de 10,9 por “100 ml vínculos” (DIEESE, 2016, p. 133-134). Das 20 ocupações, esses motoristas correspondem a 7,64% e do total de ocupações a 3,53%.

Na “Classificação das 20 atividades econômicas com maior número de afastamentos por doença ocupacional”, “Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional” possui em números absolutos em 2007 o total de 1.579 e em 2014 o total de 1.735 (DIEESE, 2016, p. 142-143). Entre as 20 atividades em 2007 e 2014, respectivamente, 2,70% e 1,72%, enquanto entre o total das atividades representam 0,98% e 0,95%.

Quanto a “Classificação das 20 ocupações com maior número de afastamentos por doença ocupacional”, “Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)”

²⁴⁴ Em ambos os anos os acidentes de trabalho típico e de trajeto e a doença ocupacional.

possui em números absolutos em 2014 o total de 2.823 (DIEESE, 2016, p. 152-153). Entre as 20 ocupações, corresponde a 3,97% e no total das ocupações a 1,56%.

Por fim, a expressividade da temática se manifesta amplamente na Lei n. 13.103/2015 (BRASIL, LEI, 2016, p. 398-401). No artigo segundo, segundo inciso, os “motoristas profissionais” possuem o direito de “contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde – SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometem”. No inciso quarto, consta que podem “contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha”. O artigo terceiro na íntegra:

Aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação (BRASIL, LEI, 2016, p. 398-399).

Ainda, consta a exigência e o “cronograma” da “realização” do “exame toxicológico”, constituindo-se a íntegra do artigo décimo terceiro (BRASIL, LEI, 2016, p. 401). A partir disso, saúde e doenças, são elementos expressivos na profissão, referenciados em algumas das citações deste subtítulo, considerando-as produtoras de opiniões de motoristas, soam como exclamações e/ou um alerta desses trabalhadores. A seguir, abordam-se aspectos prescritos em algumas das mais importantes leis referentes ao TRC e o desenvolvimento real do mercado de trabalho.

4.9: O CAPITAL E O TRABALHO: NORMATIZAÇÃO E INVESTIMENTOS E LUTAS DE CLASSE

As leis n. 11.442/2007 e n. 12.619/2012 expressam elementos estruturantes do TRC Brasileiro, a normatização das relações empresariais e do trabalho dos motoristas de caminhão. Na primeira Lei, o empresariado representado na CNT e na NTC & Logística fez prevalecer seus anseios normativos, na segunda Lei, a política tendeu aos trabalhadores, particularmente os motoristas de caminhão/caminhoneiros, dada a sua histórica baixa sindicalização, por ser a primeira regulamentação profissional e ser conquista de direitos trabalhistas.

Através da ANTT, em 2004, foi criado o RNTRC, regulamentado na Lei n. 11.442/2007, que

passou a servir como instrumento para garantir a profissionalização dos transportadores e a qualidade dos serviços. A profissionalização é alcançada pelas restrições de experiência e regularização dos responsáveis pelo transporte, enquanto a melhoria na qualidade dos serviços está baseada na definição clara das atribuições de cada parte, suas obrigações e suas limitações, além de definir algumas obrigatoriamente para o transporte. (...) somente as empresas que têm o transporte rodoviário de cargas como atividade principal podem realizar seu registro no RNTRC, sendo este exigido apenas para a matriz e não para as filiais. Esta restrição tende a reduzir significativamente o conjunto de empresas prestadoras de serviços de transporte num primeiro momento, uma vez que não basta realizar o transporte; o transporte rodoviário de cargas deve ser sua atividade principal (CIBULSKA; TEDESCO; VILLELA; GRANEMANN, 2012, p. 82).

A estruturação nas normas tem custos e é investimento para manter o funcionamento empresarial. Nos investimentos de mercado capitalista, pequenas e grandes empresas possuem capacidades diferenciadas. Relativamente, um caminhão é custo maior à pequena empresa e entre centenas de caminhões uma unidade é custo relativamente menor para a grande empresa, considerando as conjunturas de crise e expansão econômica, as escalas de produção, as ofertas das cargas e as demandas pelo transporte, os contratos regulares de cargas/fretes e o contemporâneo: o imperialismo e a divisão internacional do trabalho, os monopólios e o capital financeiro e a economia dependente do Brasil. Nesse contexto, é reconhecida a seleção de mercado expressa em exclusões e falências empresariais.

No Brasil, em “alguns casos, as próprias indústrias e produtores de bens realizam o transporte de seus produtos”, representadas pelas TCPs, “não sendo uma atividade remunerada nem regulada pelo Governo Federal” (TEDESCO; VILLELA; GRANEMANN; FORTES, 2011, p. 03). Na Lei n. 11.442/2007, equipara-se ETC, TAC e CTC, distinguindo do TCP. São algumas “exigências” às “empresas que operam” no TRC, tendo que ter “responsável técnico”, CPF ativo ou CNPJ ativo, razão social, regularidade junto ao INSS, contribuição sindical, CPF do responsável legal, regularidade fiscal na Receita Federal etc (CIBULSKA; TEDESCO; VILLELA; GRANEMANN, 2012, p. 82-84). Outras condições estabeleceram que

não é mais necessário que o transportador possua ao menos um veículo de sua propriedade. Agora o transportador pode exercer as atividades de transporte rodoviário remunerado de cargas, mesmo que todos os seus veículos sejam arrendados. Neste caso, a exigência atual está mais focada na ‘posse’ do veículo do que na ‘propriedade’, sendo imprescindível que o transportador tenha pelo menos um veículo com CCU igual ou superior a 500 quilos em sua posse (CIBULSKA; TEDESCO; VILLELA; GRANEMANN, 2012, p. 84).

Essa Lei “dispõe” sobre o TRC “realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador”, significando “atividade econômica” de “natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência”. Outras disposições são estabelecidas, como manter “inscrição” no RNTRC, ao TAC a comprovação de “experiência” de pelo menos três anos de atuação na “atividade” e a aprovação em “curso específico”, quanto a ETC, possuir responsável técnico com “curso específico”. Sobre o “contrato de transporte”, entre ETC, TAC e/ou CTC com as empresas embarcadoras e nas subcontratações de TAC por ETC, é de “natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego”. O TRC “será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços e de natureza fiscal”, assumindo, o TAC, ETC e CTC, definidos como “transportador”, responsabilidades sobre o carregamento e a entrega nos destinatários e “ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte”. Há garantias, com indenização em dinheiro, quando ultrapassar em cinco horas o tempo de espera desde a chegada do caminhão para “carga” ou “descarga” e em avarias e acidentes/roubos através do “seguro contra perdas ou danos causados à carga” (BRASIL, LEI, ANTT, 2019).

Determinações posteriores regularam assuntos da Lei, como a Resolução n. 4.799/2015, redefinindo categorização, criando o TRRC: “Transportador Rodoviário Remunerado de Carga”, formado pela ETC, TAC e CTC, diferenciando-se do TCP (ANTT, 2020d). TCP, excluindo ser empreendedor individual, havendo empregados, há o assalariamento dos motoristas que trabalham nos veículos, sendo que as relações de trabalho derivam da posse e se manifestam nos contratos desse tipo empresarial com seus empregados no regime de trabalho formal ou informal da CLT.

Essa Resolução regulamenta os “procedimentos para inscrição e manutenção”, determina infrações e penalidades, “advertência, multa, suspensão e cancelamento” do RNTRC. É norma que regulamenta a relação entre empreendimentos, o “contratante” como a “pessoa contratualmente responsável pelo pagamento do frete ao transportador, para prestação do serviço de transporte” e a “subcontratação” como a “contratação de um transportador por outro para realização do transporte de cargas para o qual fora contratado”. Também, o “expedidor”, “aquele que entrega a carga ao

transportador para efetuar o serviço de transporte sendo, no caso de subcontratação ou redespacho, o transportador que entrega a carga para que outro transportador efetue o serviço de transporte” (ANTT, 2020d). Segundo a Resolução:

O Responsável Técnico responde (...) pela adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional de seus empregados e prestadores de serviço. (...) É obrigatória a identificação eletrônica do veículo automotor de carga inscrito no RNTRC (...) mediante instalação de Dispositivo de Identificação Eletrônica. (...) é obrigatória a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (...) como documento que caracteriza a operação de transporte, as obrigações e as responsabilidades das partes e a natureza fiscal da operação (ANTT, 2020d).

Outros disciplinamentos são estabelecidos, como a necessidade de “endereço do embarcador” e “destinatário”, “data e horário previstos para o início da viagem”, “descrição da natureza da carga, a quantidade de volumes ou de peças e o seu peso bruto, seu acondicionamento”, “valor do frete, com a indicação do responsável pelo seu pagamento”. Além disso, o “transportador deverá informar ao expedidor” o “prazo previsto para entrega da carga” no “destino” (ANTT, 2020d).

Huertas (2013, p. 61; 67) constatou, em “pesquisa” com “representantes do setor empresarial”, que, mesmo com a Lei n. 11.442/2007, “reside o pressuposto, principalmente entre as grandes empresas, de que o setor está demasiado ‘inchado’, pois não há fortes barreiras impeditivas para que a atividade seja exercida”. O cumprimento das normas reduziria a “informalidade” e a “sonegação” e que o

controle e as exigências de entrada e saída do mercado são incipientes, tanto para ETCs quanto para TACs, e tem crescido a concorrência com outros modais – embora intermodalidade signifique complementaridade (...). Gastos adicionais com o gerenciamento de riscos, uma das características mais marcantes do período atual, têm submetido ETCs e TACs a procedimentos onerosos e excludentes (HUERTAS, 2013, p. 74).

Economia de mercado no modo de produção capitalista é concorrência, contudo, numa atividade com “grandes empresas”, “autônomos” e “micro e pequenas empresas”, as primeiras têm “poder de barganha” e dispõem de “amplos recursos tecnológicos, materiais e financeiros” frente ao “processo de precarização” destes concorrentes (HUERTAS, 2013, p. 156). Assim, economia de mercado e regulação jurídica tendem à concentração/centralização porque requerem investimentos e quanto maior a escala dos investimentos maior é a sobreposição de empresas de maior porte sobre as pequenas empresas. Esta compreensão não é nova, inclusive

sendo antiga a problemática da regulamentação do TRC no Brasil. Xavier, referindo-se ao “problema” dos “custos” e da “redução no ritmo de crescimento das atividades econômicas” do País:

Premidos por fatores externos e internos, os empresários do setor passam a acreditar que a solução mais plausível para o problema é a implantação, pelos órgãos competentes, de um conjunto de normas institucionais que garantam, a médio e longo prazos, maior controle sobre o mercado. (...) O que se tem tentado é uma legislação que restrinja a livre entrada no mercado de transporte de cargas, alegando-se que as firmas ‘despreparadas’ e ‘aventureiras’ causam ‘desperdícios’ e têm baixa produtividade operacional. Evidentemente, a restrição ao regime de livre exploração leva fatalmente a um grau maior de monopolização e controle dos preços com o consequente crescimento do tamanho das firmas existentes (XAVIER, 1982, p. 03-04).

Há contraste entre os anos 1970-1980 e os 2000, nas iniciativas políticas desse empresariado, entre a Lei n. 6.813/1980, protecionista em relação à entrada do capital estrangeiro no TRC, e a Lei n. 11.442/2007, quando esta restrição deixou de existir. Isto representa a sofisticação empresarial, conjugando-se ao contemporâneo, inovador com os operadores logísticos, a maior internacionalização da economia e o maior controle dos monopólios.

Em Boaretto (2013, p. 13-15), o princípio de que os caminhoneiros têm estado submetidos à elevada “violência nas estradas”, afetando-os e aos demais usuários das rodovias, em que a “exploração da mão de obra”, a “precarização do trabalho” e as “extenuantes sobre jornadas de trabalho” produtoras de consequências à saúde e indutoras ao consumo de substâncias psicoativas para cumprirem “metas impostas” são rotineiras, além de serem os “trabalhadores que mais morrem no Brasil”. A autora atribui importância as condições políticas da criação da Lei n. 12.619/2012, como as iniciativas das “representações sindicais”, a “ação civil pública” de 2007 do Tribunal Regional do Trabalho de Rondonópolis²⁴⁵, a atuação do Ministério Público do Trabalho de Brasília e os projetos de lei parlamentares. Essa Ação Civil, fundamentada em pesquisa com caminhoneiros em 2007 em Rondonópolis e Diamantino, municípios do estado do Mato Grosso, associa excessivas horas trabalho e consumo de substâncias psicoativas com acidentes e problemas de saúde. Segundo a autora:

A riqueza dos fundamentos da pesquisa (...) fez com que a empreitada judicial mobilizasse nacionalmente as representações classistas laborais e patronais, ambas tomadas pelo anseio comum de construir um consenso em

²⁴⁵ PETIÇÃO Inicial da Ação Civil Pública Ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho Postulando o Controle de Jornada para Motoristas (2017, p. 330-346).

torno de um dos mais graves problemas do segmento – a limitação da jornada de trabalho e do tempo de direção dos motoristas e a adaptação e criação da infraestrutura ambiental necessária para que os motoristas possam exercer sua atividade de modo seguro, saudável e digno (BOARETTO, 2013, p. 90).

Paulo Douglas Almeida de Moraes, um dos subscritores da Ação Civil:

A necessidade de regulamentação da profissão do motorista rodoviário transportador de cargas e de pessoas não é assunto novo. A matéria é debatida há décadas, contando com dezenas de projetos de lei tramitando nas duas casas do Congresso Nacional. Contudo, dado o antagonismo de interesses de patrões e empregados, bem como o notório caráter estratégico do assunto, as louváveis iniciativas de sindicalistas e congressistas não se mostraram exitosas.

A discussão recebeu destacado impulso a partir da propositura (...) da Ação Civil (...) que contou, em 17/12/2007, com o deferimento da liminar então pleiteada por parte do Exmo. Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis que (...) demonstrou que o debate e solução para a questão da limitação da jornada dos motoristas era inadiável (MORAES, 2013a, p. 12673-12674).

Iniciativas pela regulamentação profissional estão em ações da CNTTT, indicando a atuação do movimento sindical na reivindicação. Em 2011, a CNTTT registrou seu posicionamento, apoiado pela Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná (FETROPAR) e pela Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Mato Grosso (FETTREMAT), construindo um acordo possível, o qual, sem alterações em sua essência, foi determinado na Lei n. 12.619/2012. Referindo-se a 26/10/2011, quando “representantes” da CNTTT, CNT e Ministério Público do Trabalho (MPT)

entregaram aos senadores Paulo Paim (PT-RS), Clésio Andrade (PR-MG) e Ricardo Ferraço (PMDB-ES) o substitutivo negociado para o PLC 319/2009, que dispõe sobre a regulamentação da profissão de motorista.

O substitutivo consensual foi construído após diversas reuniões de negociação convocadas pelo MPT. Esta negociação entre representantes dos trabalhadores e dos patrões foi coordenada pela Coordenadoria da Defesa dos Interesses Individuais Homogêneos, Coletivos e Difusos do MPT e ocorreu durante as diversas reuniões realizadas (...). Neste processo, foram aparadas diversas arestas entre os dois lados, para se chegar a um consenso mínimo. Com essa negociação, será possível aprovar o projeto de forma ágil no Senado e agilizar de vez sua sanção – garantindo grande avanço para as relações de trabalho no setor do transporte rodoviário (CNTTT, 2011).

Em 13/12/2011, “os senadores aprovaram o substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara (PLC) 319/2009 (...) que regulamenta a profissão de motorista. O texto aprovado é fruto de acordo firmado” entre a CNT e a CNTTT, esta última representando “13 federações” e “mais de 270 sindicatos”. Em “3 de abril de 2012 o substitutivo do Senado ao Projeto de Lei 99/07 (...) foi aprovado sem alterações por

todos os deputados presentes na Casa”. Assim, depois de “mais de 31 audiências públicas realizadas nas cinco regiões do país” e “através de uma intensa negociação” foi aprovada a regulação resultante de “mais de vinte anos de luta pelo reconhecimento da profissão dos motoristas”. Em outra etapa, a CNTTT apelou pela “Mobilização Total para Garantir a Sanção pela Presidente Dilma Rousseuf”, porém, vetos retiraram itens do texto, contrariando a Confederação (CNTTT, 2012).

Em fevereiro de 2013, na seção “Notícias”, em seu portal de Internet, a CNTTT reproduziu reportagem de outro meio de comunicação, assimilando como sua opinião, alertando sobre retrocesso que estava em tramitação institucional:

O governo federal avalia a possibilidade de rever a chamada Lei do Descanso (Lei 12619/2012) (...). Entidades que representam o agronegócio pressionam o governo para que a lei seja revista pois, se efetivada, pode aumentar o valor do frete e encarecer o preço da produção agropecuária (CNTTT, 2013a).

Entre o real e o prescrito, as lutas pela efetivação da Lei estão em diferentes notícias do portal de Internet do SINDIMERCOSUL, como em 22/06/2012:

Desde a sanção da Lei 12.619/2012 pela Presidência da República, o ‘Sindimercosul’ vem orientando seus associados a respeito da nova legislação, diariamente na sede do sindicato dezenas de trabalhadores buscam informações sobre a nova lei que regulamenta o trabalho de motoristas prevendo mais rigor na jornada de trabalho diário e períodos de descanso (SINDIMERCOSUL, 2012e).

Outra menção, sobre 30/10/2012, referente a “operação” da PRF, MPT e do SINDIMERCOSUL

na BR 101, em Osório-RS e simultaneamente em Uruguaiana na BR 290. A operação em Osório-RS teve início as 15 horas, com meta de fiscalizar 100 caminhões. Durante as abordagens foram fiscalizados discos tacógrafos e papeletas, que são os instrumentos de controle de jornada utilizados pelos motoristas.

Segundo o Procurador do Trabalho (...) o objetivo principal é a coleta de dados para instrução de investigação contra transportadoras que descumprem a Lei, e também informar os trabalhadores do volante sobre seus direitos e obrigações com relação à nova lei.

O MPT constatou um caso gravíssimo de descumprimento da Lei, com a identificação de um motorista que rodou 1.600 km/s com intervalo de 40 minutos para refeição e descanso de apenas 5 horas. O motorista teve como ponto de origem a cidade de Três Lagoas no Mato Grosso do Sul as 6 horas da manhã do dia 29/10, chegando até o local da fiscalização e sendo ouvido as 16h do dia 30/10. O mesmo informou que trabalha em média de 15 a 16 horas por dia, todos os dias da semana (SINDIMERCOSUL, 2012d).

Outra menção, referente a janeiro de 2013, quando o MTE e a PRF

em ação conjunta, realizaram hoje 07/01 a apreensão de (02) dois caminhões no Porto Seco Rodoviário de Uruguaiana pertencentes a empresa local com suspeitas de irregularidades nos tacógrafos. (...)

Os dois caminhões flagrados já estavam sendo monitorados há pelo menos 02 meses, após denúncia produzida ao Ministério do Trabalho e Emprego. Segundo a denúncia, a manipulação do tacógrafo era feita pelo próprio motorista da empresa quando em viagem por 'ordem da empresa'.

A alteração consistia na colocação de duas chaves no painel do caminhão, que, em uma das posições o tacógrafo funcionava normalmente, após 8 horas de viagem o motorista deveria inverter a posição das mesmas. A partir da inversão com o veículo em movimento o tacógrafo deixava de marcar velocidade e período trabalhado, marcando como se o caminhão estivesse parado.

Para o Presidente do Sindimercosul Jorge Luiz Frizzo, a alteração do tacógrafo serviria neste caso para o descumprimento a Lei 12/619 (...) tornando assim impossível a leitura real do aparelho para verificar se o motorista dirigiu mais tempo que o permitido, colocando ainda a responsabilidade em caso de acidente ao motorista por dirigir com o tacógrafo alterado (SINDIMERCOSUL, 2013c).

Tendo como referência abril de 2013:

Após a paralisação dos motoristas, prestadores de serviços para a empresa Veloce em São Borja no dia (15), o Sindimercosul esteve na última sexta-feira (19) no Município participando da reunião que tratou das medidas necessárias para os trabalhadores.

As reivindicações dos motoristas foi para o cumprimento da Lei, pagamento de salários e não mais as comissões (...). Cumprimento da Lei 12.619/2012, que determina o controle por parte das empresas e efetuar o pagamento de horas extras e tempos de espera, além dos demais benefícios (SINDIMERCOSUL, 2013d).

Por ocasião do lançamento do “Fórum Nacional em Defesa da Lei 12.619/2012” (FNDL) em 06/12/2013, a CNTTT, a FETROPAR, a Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo (FTTRESP), a CNTA, a Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo (FETRABENS), a UNICAM e o Movimento Unificado dos Trabalhadores em Transportes (MUTT), e outras entidades apoiadoras, assim se manifestaram:

A Lei n. 12.619/12 (...) reestrutura o transporte rodoviário brasileiro. O sistema de transporte rodoviário anterior, que ainda predomina no Brasil, mata milhares de motoristas e usuários da rodovia a cada ano e leva centenas de milhares de motoristas ao vício em drogas para suportar a desumana carga de trabalho exigida desses profissionais. Tudo isso porque as embarcadoras e os produtores rurais querem continuar a transferir mais de 30% do custo do frete para a sociedade. (...)

A Lei n. 12.619/12, ao atacar o tripé da exploração – pagamento por comissão, descontrole de jornada e baixa remuneração, instaura um sistema que respeita os limites biológicos dos motoristas, que impede (por meio do fim do pagamento por comissão) a super-exploração consentida pelo próprio motorista e, também, que trás à luz os custos ocultos inseridos no frete

rodoviário, atribuindo esses custos aos verdadeiros beneficiários do serviço de transporte – principalmente embarcadoras e produtores rurais (CNTTT, 2013b, p. 02).

A CNTTT, em suas “Notícias”, reproduzindo texto de periódico assinado por Paulo Douglas Almeida de Moraes, em fevereiro de 2015, época da tramitação da nova lei, alertou o Governo presidencial para vetá-la, manifestando contrariedade, argumentando expressar perda de direitos assegurados na Lei n. 12.619/2012:

o que fez o Congresso Nacional? Aprovou proposta que, dentre outras atrocidades, impõe ao motorista profissional, seja ele condutor de caminhão ou de ônibus urbano ou rodoviário, jornadas de até doze horas de trabalho e, em alguns casos, podendo ser estendidas sem qualquer limite; reduz de onze para apenas oito horas o descanso entre um dia e outro de trabalho; que autoriza o pagamento por comissão; que cria a figura do motorista autônomo auxiliar, sem vínculo empregatício ou qualquer outra proteção jurídica; que prescreve tolerância de excesso de peso da carga, admitindo assim uma inusitada lei que permite o descumprimento da lei; que transfere o ônus do vício em drogas, vício este induzido pelo sistema, para a vítima – o motorista (CNTTT, 2015b).

Nessa época, o País conviveu com locautes no TRC em diferentes regiões, sendo aprovada a Lei n. 13.103/2015. Em 2012, num equilíbrio entre as forças políticas nas lutas de classes, contexto que a reivindicação adquiriu caráter nacional, com os motoristas demonstrando naquele momento maior capacidade organizativa sindical e reivindicatória, considerando ser assunto profissional também dos motoristas do transporte de passageiros, conjuntura em que a política tendeu aos trabalhadores. Em 2015, em outra conjuntura, a baixa sindicalização dos caminhoneiros empregados e a perda da capacidade da luta trabalhista no País foram condições de importância, sem expansão da economia, mesmo com um Governo presidencial identificado com alguma defesa dos direitos da CLT, era situação em que o Governo se enfraquecia, culminando no Golpe de 2016. Em 2015, a conjuntura política tendeu ao empresariado.

Deste contexto, a CNTTL, mencionando representar mais de “300 sindicatos de trabalhadores em transportes filiados e cinco federações de base estadual e nacional”, sendo representativa da “categoria dos trabalhadores empregados e autônomos do ramo de transportes rodoviários, portuários, ferroviários, metroviários, sistema viário, taxista, mototaxista e do setor aéreo”, comemorou a incorporação, em 2014, dos “caminhoneiros autônomos e os trabalhadores no setor de logística”. Sendo assim, não representa a confederação de classe, pois, no TRC, abrange motoristas

autônomos e empregados. A entidade, no tópico “Principais Lutas dos Modais de Transportes”, elencando mobilizações e reivindicações, não menciona a Lei n. 12.619/2012 e ao se referir aos “Caminhoneiros autônomos”, ausentando menção aos empregados, comemora a “aprovação da Lei do Motorista” (Lei n. 13.103/2015), afirmando “participação direta da CNTTL em sua elaboração” e sendo “importante avanço conquistado no governo da presidenta da República” (CNTTL, 2020a; 2020b).

Além do antagonismo entre a CNTTT e a CNTTL, outra questão adquire relevância. Em acordo, a CNTTT e a CNT apoiaram a Lei n. 12.619/2012. Assim, este empresariado ou pelo menos parcela deste, aliado a algumas entidades dos caminhoneiros autônomos e outras frações da classe capitalista, se posicionou pela modificação da Lei. Isto pode ser explicado por situações conjunturais distintas. Em 2012, ainda havia expansão econômica do País, com escassez na oferta de força de trabalho de motoristas²⁴⁶, além de inúmeros processos trabalhistas promovidos por caminhoneiros empregados reivindicando direitos assegurados na CLT²⁴⁷, o debate parlamentar, a opinião pública e a mobilização sindical. Para o empresariado, a segurança jurídica lhes dava equilíbrio, mesmo arcando com a regularização de alguns direitos e a institucionalização da redução das horas trabalho, as quais, até então, eram indeterminadas nos contratos de trabalho. Para o empresariado, preocupava o encarecimento da contratação e a manutenção da força de trabalho, ou, a tendência²⁴⁸ em aumentar o trabalho necessário em contraposição ao trabalho excedente com a determinação das jornadas em oito horas mais os adicionais que na prática era redução das jornadas²⁴⁹. Em 2015, época de outra conjuntura, o equilíbrio

²⁴⁶ Nos subtítulos 3.3 e 3.4 estão citados anuários da NTC & Logística, referindo-se aos salários e a força de trabalho dos motoristas. Com redação semelhante, outro referencial: “Nos últimos anos, os salários têm sido uma preocupação para os empresários do setor, que vêm sofrendo (...) com a escassez de mão-de-obra especializada, sobretudo de motoristas profissionais. Estima-se que essa escassez de mão-de-obra tem sido a principal responsável pelos constantes aumentos reais de salários nas negociações coletivas, que vêm acontecendo” (PEREIRA, 2012a, p. 74).

²⁴⁷ “A discussão sobre o pagamento ou não de horas extras para motoristas de caminhões e ônibus é antiga e a jurisprudência sobre a matéria (...) criou uma insegurança jurídica para patrões e empregados” (FIGUEIRÔA JUNIOR, 2012, p. 34). “Pesquisa sobre o ano de 2015 (...) realizada pela NTC & Logística com 330 empresas transportadoras”: “71% das ETCs entrevistadas incorrem em pagamentos por conta de ações trabalhistas” (CNI, 2016, p. 30). “Historicamente, o movimento sindical representativo dos trabalhadores rodoviários sempre denunciou e lutou por formas de controle e regulação da jornada de trabalho dos motoristas. A reação à conduta patronal, quando ocorria, se expressava de forma atomizada nas ações trabalhistas ajuizadas perante a Justiça do Trabalho” (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 27).

²⁴⁸ A tendência, sem generalizar, é de se considerar o trabalho necessário e o trabalho excedente e a mais-valia absoluta ou a mais-valia relativa.

²⁴⁹ No Apêndice A, os oito sindicatos nas mais de trinta e cinco categorias profissionais com respectivos pisos salariais possuem, em cada série anual, diminuição destes pisos em função do salário mínimo, com única exceção para a categoria motorista bitrem e rodotrem do SITROPONTA com CCTs entre

já estava rompido, quando esse empresariado obtém a retirada de direitos, os quais, num curto espaço de tempo, no aspecto jurídico e através das lutas, foram assegurados aos trabalhadores. Para os empresários, retirar direitos é reduzir custos. Assim, em conjuntura de decréscimo das lutas sindicais e trabalhistas, a Lei n. 12.619/2012 passou a ser protecionista demais aos trabalhadores, sendo reformulada com a Lei n. 13.103/2015, a qual flexibilizou, ao acrescentar mais horas trabalho adicionais ao padrão jornada de oito horas, além das flexibilizações entre tempo de direção e tempo de espera. Inclusive, indica prévia da Reforma Trabalhista de 2017 (Lei n. 13.467/2017), em 2015, aos motoristas profissionais, em 2017, a classe trabalhadora do País.

Ao problematizar o contexto da aprovação da Lei n. 12.619/2012, Moraes identifica os agentes com “interesses” no TRC: os “trabalhadores motoristas (empregados e autônomos)”, as “empresas transportadoras”, os “usuários das rodovias” e os “grandes tomadores do serviço de transporte”. Assim, constam os agentes, trabalhadores e empresários, e, nas relações entre empresas, os “tomadores” são as empresas embarcadoras. Como resultado, se tem de “um lado os motoristas profissionais e as transportadoras defendendo a mudança no sistema nos termos preconizados pela lei” e, do “outro lado, as embarcadoras e os grandes produtores de ‘commodities’ lutando para que o sistema se mantenha inalterado” (MORAES, 2013b, p. 17238-17240). A Lei n. 12.619/2012

ao mesmo tempo em que humaniza a exploração da prestação de serviços de transporte, leva a uma redistribuição do custo do frete rodoviário, revelando parcelas até então ocultas e custeadas por toda a sociedade e pela coletividade de motoristas. (...)

o Ministério Público do Trabalho (...) vem defendendo veementemente a eficácia da Lei n. 12.619/12, contrapondo-se à evidente e exuberante força contrária empreendida pelo próprio governo federal, que num momento aprovou a norma e no outro vem buscando subterfúgios para negar a ela plena eficácia (MORAES, 2013b, p. 17240-17243).

O TRC, não sendo produtor de demanda, é subordinado na estrutura econômica. Considerando o “perfil econômico brasileiro” que é

baseado fortemente na exportação de ‘commodities’, as embarcadoras do agronegócio e os produtores rurais ocupam posição de destacada importância, sob o ponto de vista político e econômico.

2012-2019 que aumentou, passando o piso salarial de mais 2,25 em função do salário mínimo para mais 2,28. Comum a todas as CCTs dos oito sindicatos é a CCT 2011-2012, a qual resultou aumentar o piso em função do salário mínimo, sendo momento favorável nas negociações dos trabalhadores.

(...) as embarcadoras do agronegócio, por ser um grupo composto por poucas e poderosas empresas transnacionais, possuem o total controle sobre as condições estipuladas nos contratos de transporte celebrados com as empresas transportadoras, submetendo-as a uma competição tal, que as obriga a oferecer um frete inferior ao custo operacional e a suportar os riscos decorrentes da sonegação fiscal e trabalhista (MORAES, 2013b, p. 17250-17251)²⁵⁰.

Neste pensamento, parcela dos lucros se concentram nas empresas embarcadoras e/ou tomadoras do transporte, representando o processo global da produção capitalista e a realização do valor entre frações da classe capitalista. Considerando a não homogeneidade da estruturação empresarial no TRC, o “frete inferior a custo operacional” é mais presente em empresas de menor porte e rudimentares do que nas modernas e sofisticadas empresas, inclusive, as menores empresas, a fim de aumentar o trabalho excedente, são as que mantêm os trabalhadores nas mais extensas jornadas. Empresas do TRC têm mantido estruturação que transferiu encargos e permitiu manter sua lucratividade:

o frete rodoviário possui, além dos custos operacionais ordinários com combustíveis, pneus, salários, etc..., outros elementos, tais como os custos com horas extras dos motoristas, com despesas em tratamento de motoristas e terceiros mortos e feridos nos milhares de acidentes rodoviários, bem como com os custos em reparos nas rodovias decorrentes do excesso de peso transportado.

Ocorre que nem todos estes custos são computados no frete (...), existem parcelas ocultas no frete rodoviário brasileiro. (...)

Sob o ponto de vista trabalhista, o atual sistema brasileiro de transporte rodoviário de cargas se sustenta sobre o tripé: baixa remuneração, salário pago por comissões e ausência do controle da jornada de trabalho (MORAES, 2013b, p. 17246).

Ao longo do tempo, uma expressiva quantia de empresas transferiu encargos, mantendo elevadas horas trabalho sem formalização dos contratos de trabalho, produzindo elevada incidência de acidentes e doenças do trabalho em que a indenização previdenciária aos trabalhadores foi encargo do Estado. Quando houve formalização assinada em carteira de trabalho, muitos dos direitos permaneciam indeterminados. Segundo Moraes:

As reações à Lei n. 12.619/12 foram capitaneadas por movimentos que ilegítimamente se intitularam como representantes dos motoristas, quando na verdade defendeu-se o interesse econômico dos segmentos que se

²⁵⁰ Huertas (2013, p. 333-334) identificou grandes empreendimentos da produção agrícola brasileira de exportação fazendo uso de “subsidiárias” e mantendo o registro ETC, na prática atuando como TCP. Tendo larga escala da produção e fazendo uso da “subcontratação”, elas ditam os preços dos fretes.

beneficiam do atual sistema de transporte rodoviário brasileiro (MORAES, 2013b, p. 17258).

Esta citação projeta 2015 quando o empresariado apoiador da Lei n. 12.619/2012 defendeu a diminuição da amplitude dos direitos assegurados. Os autônomos, na defesa de seus interesses imediatos, não reconheceram que a limitação das jornadas significaria elevação dos preços dos fretes, atuando pela nova normatização da Lei n. 13.103/2015, juntamente com as mesmas empresas que os oprimem. Essa contextualização permite inquirir sobre o significado estrutural das empresas terem mantido os salários por peça e/ou comissão, produzindo discurso ideológico de que, sendo ruim para as empresas, seria ruim para os empregados, de que baixos preços dos fretes seria baixa lucratividade e rebaixamento dos salários, além da situação dos salários por peça forçarem os trabalhadores a trabalhar mais. A seguir, outras constatações das lutas de classes dos agentes e/ou os sujeitos do TRC.

4.10 NORMATIZAÇÃO DO CAPITAL SOBRE O TRABALHO E LUTAS DE CLASSE

Para finalizar o capítulo, questões das competências entre empresas e destas empresas sobre os trabalhadores. Opiniões da CNI, o TRC e sua “crise” e que o “desequilíbrio”

acarretou elevada taxa de ociosidade da frota de veículos e acirramento da concorrência, que se traduz em reajustes de fretes inferiores ao aumento dos custos incorridos pelos transportadores ou mesmo em redução do seu valor. Essa tendência tende a ser mais acentuada nos mercados mais competitivos, devido à existência de transportadores, notadamente os autônomos, dispostos a aceitar fretes significativamente mais baixos do que os vigentes no mercado (CNI, 2016, p. 07).

Se constata a concorrência entre empresas e o TAC em detrimento da ETC, situação em que estas empresas disputam entre si. Por sua vez, o trabalho dos motoristas está resumido a “custos”:

O impacto da crise sobre o setor é ampliado pelos encargos assumidos pelos transportadores em função de dívidas contraídas para a aquisição de veículos, bem como pela elevação de custos resultante das alterações introduzidas na regulamentação da profissão de motorista em 2012 e 2013, incidindo sobre jornada, tempo de direção e condições de trabalho (CNI, 2016, p. 07).

Havendo a normatização e a limitação das jornadas em horas trabalho para as empresas, ocorre a produção através da mais-valia relativa, considerando as escalas de produção e as conjunturas do mercado da economia do País. A CNI projetou a eliminação de concorrentes, chamando-os de “marginais”, normalizando a condição de exclusões e falências:

O equilíbrio entre oferta e demanda é restabelecido pela redução da oferta decorrente da eliminação das empresas marginais – aquelas de menor porte e menos eficientes, que apresentam maiores custos – que, ao contrário das demais, não têm capacidade de absorver a redução de preço resultante do excesso da oferta (CNI, 2016, p. 25).

As “distorções” deveriam ser solucionadas pelo “maior rigor na aplicação da legislação e normas”, propondo “fiscalização do peso dos veículos de carga”, “exigência de emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico” como “combate à sonegação de impostos”, “inspeção técnica” periódica cancelando “inscrição” no RNTRC do “veículo não aprovado” e “maior fiscalização relativa ao cumprimento da Lei n. 13.103/2015 (...) não apenas pelas empresas transportadoras, mas também pelos autônomos” (CNI, 2016, p. 09). Constam aqui a intervenção estatal e a formalização e o disciplinamento, mais adaptáveis às maiores empresas, pois quanto maiores as escalas de produção, maior é a concentração/centralização, sendo que, quanto maiores as magnitudes dos investimentos, mais condição favorável se dá para as maiores empresas manterem seus motoristas em doze horas de direção, adicionando os outros tempos que, mesmo não reconhecidos pelo empresariado e por vezes na Legislação, são as horas trabalho. Como resultado, as empresas de maior porte, frente a milhares e dispersos concorrentes de menor porte²⁵¹, ao manter doze horas de direção, dada a sua concentração dos caminhões e serem as mais modernas e produtivas, compelem seus concorrentes a manter média superior as doze horas de direção diária, a fim de se manterem em atividade, gerando variável que se expressa no maior número de viagens (carga/descarga)²⁵². Com isto, as maiores empresas negociam cargas com as empresas embarcadoras reservando mercado, assegurando regularidade e preços, condicionando outras empresas a

²⁵¹ Estes pequenos podem se tornar grandes quando cooperativados, algumas CTC tornam-se empreendimentos de grande porte.

²⁵² “Veículos mais velhos consomem mais tempo parados para manutenção, o que reduz sua disponibilidade e sua confiabilidade. (...) as inovações tecnológicas produzem veículos mais avançados, tornando obsoletos os já existentes” (REIS, 2009, p. 78).

irregularidade da oferta de cargas e fretes menores em preços, sendo estas empresas subordinadas que sujeitam seus motoristas as mais longas jornadas.

Assimilando que os “embarcadores” contribuíram na formulação:

A nova lei flexibiliza (...) parte das normas introduzidas pela Lei n. 12.619/2012 e (...) inclui outras medidas que respondem a demandas de segmentos do setor, como a não incidência de taxas de pedágio sobre os eixos suspensos dos veículos de transporte de cargas que circularão vazios, a flexibilização da tolerância máxima permitida na pesagem de veículos (...) e a instituição de Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional (CNI, 2016, p. 31)²⁵³.

Na citação, estão mencionadas “medidas” de interesse empresarial ou do capital sobre o trabalho. Avaliação técnica e monetária do “aumento significativo dos custos das empresas” e a *possibilidade* confirma a normalidade das horas trabalho:

Um motorista, que podia dirigir por 16 ou mais horas diárias, passa a ter sua jornada de trabalho limitada, pela nova legislação, a 12 horas (...). Esta limitação reduz a quilometragem rodada por mês por um motorista e, em geral, também pelos veículos; vale dizer, reduz a produtividade do motorista e do veículo, acarretando aumento do custo fixo por quilômetro rodado (CNI, 2016, p. 43).

Uma variável desta prática, sobre o tempo de direção, a transferência de responsabilidade aos motoristas e não às empresas, consta em entrevista de 2010, com palavras atribuídas ao presidente da NTC & Logística: “O tempo de direção (...) é uma questão que deve ser remetida ao código de trânsito brasileiro, porque se trata de segurança no trânsito e não da relação capital/trabalho” (COHEN, 2010, p. 09). Isto significa a transferência de encargos e/ou responsabilidades que se manifesta em questões previdenciárias. Há contradições entre as empresas, pois autônomos são concorrentes das ETCs:

As grandes transportadoras já incorporaram o controle da jornada. No entanto, as médias e pequenas empresas costumam exigir jornadas maiores. Além disso, inexistente no Código de Trânsito dispositivo regulando o tempo de direção dos transportadores autônomos (REIS, 2010, p. 48).

²⁵³ “Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas, instituído por meio da Portaria n. 101 de 13 de maio de 2015 (...). O Fórum TRC, de natureza consultiva e propositiva, tem como principal função contribuir para o debate e a unificação de esforços entre o governo federal e as entidades de apoio e representação nacional, em busca do aperfeiçoamento do transporte rodoviário de cargas no país” (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2015).

Para as grandes empresas, há menor custo relativo para se adaptar as leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015, contrapondo empresas formais e informais. Em 2012, em entrevista do presidente da NTC & Logística, após afirmar que o negociado com a CNTTT pela CNT teve participação dos autônomos e do transporte de passageiros, há contraposição entre apoiadores e contrários a Lei n. 12.619/2012:

As empresas organizadas, que frequentam as entidades e, conseqüentemente, participaram da construção desta lei, enxergam essas as medidas como forma de promover a segurança jurídica e a organização do setor. (...) não é só o transportador que precisa trabalhar para se ajustar às novas medidas. O embarcador também terá que se adaptar e trabalhar para afinar adequadamente os seus processos (ROCHA, 2012, p. 11).

Percebe-se uma contraposição as empresas embarcadoras, as quais deveriam ceder na repartição do valor em circulação, considerando o processo global da produção. Há menção às omissões da Lei, acerca dos “pontos de parada”, apontando ser esta questão “que se apegam aqueles que não querem cumprir a lei” (ROCHA, 2012, p. 11-12). A Lei n. 12.619/2012 e os custos, no *Anuário* da NTC & Logística:

Na operação da carga lotação, a queda da produtividade do veículo pode chegar a 35,7%, na distância longa de até 2.400 km, com redução de 2,3 viagens por mês. Na distância de 4.400 km, a redução chega a 1,3 viagens por mês. Em condições normais, o veículo conseguia realizar 3,5 viagens por mês. Após a legislação, esse número caiu para 2,2 viagens por mês. (...) as empresas de transporte precisarão de mais caminhões para atender a mesma demanda. (...) terão custos de investimentos com a ampliação da frota, contratação de novos motoristas, treinamento de pessoal, custos adicionais com pessoal para atender ao cumprimento da Lei (PEREIRA, 2012b, p. 81-85).

Entre o prescrito e as condições e relações de trabalho, pode haver separação. Por ser estrutural, a Lei n. 12.619/2012 teve resistência, enquanto a Lei n. 13.103/2015 a revisou, aproximando a se manter o tradicional. Em 2012, houve pacto entre as direções sindicais, porém, empreendedorismo não significa consenso de classe, havendo divergências, às vezes conjunturais, outras estruturais, entre ETCs, TACs e CTCs, pequenas e maiores empresas, capitalistas do País e o capital estrangeiro e entre o empresariado dos diferentes ramos da economia.

Em 2013, o presidente da NTC & Logística, avaliando a Lei 12.619/2012, defendeu “ajustes” sobre “o tempo de direção (oito horas mais duas horas), já que existe um entendimento de que 12 horas seria o ideal”, sobre o “tempo de espera” e os “pontos de parada” (RASPANTI, 2013b, p. 08-10). Em outra entrevista, o presidente

da NTC & Logística registra o estabelecimento em 2015 de “comissão” que, posteriormente, projetou um “Marco Regulatório do TRC” questionando o “problema da questão trabalhista” associado à “falta de segurança jurídica”. Segundo sua afirmação, “são julgamentos e critérios diferentes, muitas vezes para a mesma causa”, sendo “comum vermos não serem aceitas cláusulas que estão nas convenções coletivas, o que gera uma insegurança jurídica” (ROCHA, 2016, p. 09-12).

Marcos Aurélio Ribeiro (2016, p. 62-63), *Anuário da NTC & Logística*, expõe intenções ao referir a Lei n. 11.442/2007: “Após quase dez anos de vigência, apesar de já ter passado por algumas alterações no Congresso Nacional, existe um certo clamor no setor pela revisão, atualização e aperfeiçoamento da regulamentação”. Neste contexto, surge o Projeto de Lei n. 4.860/2016, prevendo “novo Marco Regulatório do Transporte”, entre outras questões, constatando que um dos “problemas advindos da nova legislação sobre a atividade do motorista foi a inclusão na CLT da obrigatoriedade da realização de exame toxicológico de larga janela na admissão e demissão do motorista empregado”. O empresariado, ao menos as lideranças sindicais, aprovou a Lei n. 12.619/2012, defendeu ajustes, aprovou a Lei n. 13.103/2015, mas a narrativa da insegurança persistiu. Outras mudanças, propostas nesse Marco Regulatório, foram efetivadas na Reforma Trabalhista de 2017.

Essas são questões do âmbito empresarial, expressando a anarquia de mercado, uma das características do modo de produção capitalista, resolvidas, na prática, por intervenções do Estado. Os trabalhadores, os empregados e os motoristas autônomos são subordinados nessas relações. As empresas que mantêm os motoristas empregados trabalhando não se limitam ao trabalho do tempo de direção, havendo outros tempos integrantes das jornadas. Em sofisticadas empresas, àquelas que os caminhoneiros conduzem o cavalo mecânico e nos locais de carga/descarga desengatam e engatam os semirreboques e/ou reboques, o trabalho é mais produtivo, relativamente reduzindo o tempo de carga/descarga e elevando o tempo de direção²⁵⁴. Em 2014, as horas trabalho padrão para a NTC & Logística:

A Lei n. 12.619/2012 agravou a escassez dos motoristas, pois limitou a jornada de trabalho dos motoristas empregados a dez horas diárias. Antes da Lei, vigorava o inciso I do artigo 62, da CLT, que dispensa o trabalho externo do controle de jornada. Um motorista com jornada de 24 dias por mês poderia trabalhar, por exemplo, 360 horas (quinze horas por dia). Depois da lei, esta

²⁵⁴ Esta situação tem significativa presença no TAC Agregado, os agregados mantêm os cavalos mecânicos e as carretas (carrocerias) são pertencentes às empresas que agregam.

jornada fica limitada a 240 horas. Resultado: Redução de 33,3% no número de viagens e aumento dos custos fixos por viagem (REIS, 2014b, p. 109).

Esse tipo de empresariado transfere responsabilidades aos trabalhadores, como se os caminhoneiros dedicassem tantas horas trabalho em suas trajetórias de vida profissional pelo gosto do trabalhar ou num voluntariado para transportar a riqueza do País. Complementando, a

Lei diz que a jornada deve ser controlada, dando liberdade ao empregador de escolher o critério de controle a ser utilizado, que será sempre feito de forma fidedigna, quer por anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo. Pode a empresa se valer, também, de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos.

A conclusão que se tira disso é a que as práticas de direção sem nenhum controle, nas quais o motorista era o único responsável pela definição da sua jornada diária de trabalho, não mais poderão persistir, uma vez que a nova legislação dita regras rígidas para esse controle (PEREIRA, 2012b, p. 80).

Está ignorado que os caminhoneiros operam o comandado pelas empresas, que os baixos salários têm pressionado por mais horas trabalho e que os salários comissionados são inseguros por dependerem da oferta das cargas/fretes. Empresas e caminhoneiros, capital e trabalho, são antagônicos e o trabalho excedente é medido em relação ao trabalho necessário.

Sobre a paralisação no TRC em 2015, algumas generalidades:

Os aumentos no preço dos combustíveis no Brasil (em novembro de 2014 e em fevereiro de 2015) foram motivo de grande descontentamento entre os caminhoneiros. Na manhã do dia 18/02/2015, a imprensa nacional anunciava que eles estavam em greve e que algumas rodovias estavam bloqueadas. O movimento começou com pequenas paralisações nas rodovias do sul do país e foi se entendendo.

A categoria, dentre outras reivindicações, clamava pela diminuição imediata dos preços do diesel e dos pedágios, o aumento do valor dos fretes e sanção integral de uma nova 'lei dos caminhoneiros' (SILVA, 2015, p. 123-124).

A lei mencionada é a que, dias depois, se tornou a Lei n. 13.103/2015. As reivindicações envolvendo preço dos combustíveis e pedágios são pautas imediatas e recorrentes no TRC, unificando os empreendedores. O mesmo se dá em relação aos preços dos fretes, pois, materializa o dinheiro a mais. Inclusive, para os empregados comissionados, se torna pauta de interesse, pois, quanto maior o preço do frete, maior a remuneração. Porém, Silva incorre em erro ao mencionar que a "categoria" se mobilizava, pois, a categoria abrange os autônomos e os empregados.

No subtítulo anterior, estão mencionadas entidades associativas dos autônomos e dos empregados que lutaram pela Lei n. 12.619/2012 e sua efetivação prática. Parcela do empresariado, ao determinar a paralisação de seus caminhões, impunha aos operários paralisar o trabalho. Assim, estes empregados, estando em viagem em algum lugar do País, por determinação empresarial incrementaram a paralisação, formaram a massa do movimento. Certamente, caminhoneiros empregados no trabalho comissionado não compreenderam que a Lei n. 12.619/2012, limitando as horas trabalho, produziria queda da oferta da força de trabalho e da disponibilidade dos caminhões, sendo assim, produziria aumento dos preços salariais e dos fretes. Não é correto generalizar sobre a “categoria”, pois, a CNTTT e as lideranças sindicais, mesmo problematizando em que medida exerciam liderança sobre os caminhoneiros, lutaram contra a Lei n. 13.103/2015²⁵⁵. Em fevereiro de 2015, não houve greve, mas locaute. Entre 2012 e 2015, entidades associativas e/ou sindicais mudaram seus posicionamentos políticos, o mesmo entre os profissionais. Em 2015, na época da paralisação, o contexto econômico e político era outro, havia a instabilidade da Presidência da República e o refluxo da luta trabalhista²⁵⁶.

Silva (2015, p. 125) reconhece que nas “negociações” com o Governo, que encerraram a paralisação, estiveram associações de autônomos e não estiveram os sindicatos de empregados e a CNTTT. O autor identifica que era um “movimento” de caráter “autônomo”, sem ter “liderança institucional”, no sentido de ter sido mobilizado, também, por forças alheias às entidades associativas e sindicais do TRC. Reforça, assim, que a paralisação deve ser compreendida na conjuntura do País, na qual, além de possuir reivindicações exclusivas de segmentos do TRC, notadamente, as empresariais, também lutou contra a Presidência da República. Ao final, o empresariado foi contemplado, pois, a norma flexibilizou direitos, permitindo o

²⁵⁵ “No caminho inverso da luta histórica dos trabalhadores pela redução da jornada de trabalho, os caminhoneiros de longa distância reivindicavam a legitimação da extensa jornada” (SILVA, 2015, p. 131). Igualmente, não se pode generalizar os caminhoneiros, pois uns aderiram e outros não, enquanto algumas entidades aderiram e outras se contrapuseram.

²⁵⁶ “O fator decisivo para acelerar o processo legislativo e determinar a sanção pelo Poder Executivo foi a paralisação nacional (...) dos caminhoneiros autônomos estimulados pelos grandes embarcadores. Tal paralisação, que reivindicava alteração no valor do frete e dos pedágios, perdão de multas de trânsito e flexibilização e supressão das conquistas obtidas com a Lei n. 12.619/2012, pode ser caracterizada como um locaute” (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 28-29). Nesta citação, a “paralisação” foi dos “caminhoneiros autônomos”.

alongamento das jornadas, liberando a remuneração por comissão, diferenciando o tempo de direção do tempo de espera, além de outras modificações²⁵⁷.

Em reportagem de *O Carreteiro*, mais elementos sobre o “movimento”:

Motivado pelo preço do diesel e dos pedágios diante do achatamento do frete, o movimento dos motoristas de caminhão resultou no bloqueio de rodovias em mais de 10 Estados, provocou confronto com a polícia, prisão de motoristas, desabastecimento de diversos tipos de mercadorias em diferentes estabelecimentos comerciais e públicos e perda de produtos perecíveis, entre outros problemas. Ao final, sem atender as reivindicações em pauta, o governo federal sancionou – sem vetos – a Lei do Caminhoneiro, deu carência de 12 meses nos contratos de financiamentos do BNDES Procaminhoneiro e a promessa de que o diesel terá o preço congelado ao menos até o mês de julho.

Aumento do diesel, preço defasado do frete e valor alto dos pedágios foram alguns dos principais problemas que levaram milhares de motoristas de caminhão a se unirem em um protesto nacional que resultou no bloqueio de diversas rodovias do País. O movimento, sem uma frente única de liderança, (...) foi tomando força e no final do mês chegou a ter a adesão de carreteiros em 12 Estados Brasileiros (...) e mais de 50 pontos de bloqueio (GIOPATO, 2015, p. 34-35).

Os “motoristas de caminhão” e os “carreteiros” se resumem aos autônomos e a “adesão”, voluntária ou não voluntária, é que permitiu a amplitude da paralisação. A união se deu entre empresários, enquanto a iniciativa e a liderança política não estiveram nos motoristas de caminhão/caminhoneiros empregados. Não houve “frente única”, mas direção política de agentes do TRC e outros segmentos e/ou frações do empresariado. Sendo difusa a identificação dos agentes do “movimento” e/ou lideranças do “protesto nacional” e não estando os sindicatos dos empregados em transportes rodoviários, exclusivamente os motoristas de caminhão/caminhoneiros, se permite afirmar que foi locaute²⁵⁸. É igualmente difusa a narrativa jornalística, pois, “sem atender”, mas, aceitando “reivindicações”, uma delas, a nova Lei:

O objetivo das manifestações era chamar a atenção do governo, de maneira pacífica, para os problemas da categoria. Porém, como mais de 60% de tudo que se produz no Brasil é transportado por caminhão, as manifestações acabaram por provocar rapidamente desabastecimento (...). Também não

²⁵⁷ Os resultados “atenderam principalmente ao interesse dos empresários”, os quais, “tiraram proveito do movimento, uma vez que a nova lei traz prejuízo aos caminhoneiros” (SILVA, 2015, p. 129). No entanto, faltou problematizar, pois não houve “greve” e sim locaute.

²⁵⁸ O “respaldo popular que levou à edição da Lei n. 13.103/15 decorreu de paralisações nas rodovias atribuídas aos caminhoneiros, passando para a sociedade a impressão que os motoristas estariam pressionando o governo para que a lei fosse alterada. (...) Um completo absurdo que só se explicou quando as investigações do Ministério Público do Trabalho constataram que os líderes de tais movimentos eram donos de postos de combustíveis, proprietários de autopeças, ‘donos’ de cooperativas de transporte.” Foi “movimento patronal”, foi “lockout” (MORAES, 2017, p. 185-186).

faltaram caminhões queimados, confronto com policiais, prisões e a morte de um motorista de caminhão (GIOPATO, 2015, p. 35)²⁵⁹.

Há menção sobre a morte no ambiente de trabalho. Na narrativa, as reivindicações estão direcionadas ao Governo, sendo assim, mantém oculto o antagonismo de classes, por não centrar nas relações de trabalho e na distribuição da mais-valia produzida pelo trabalho dos motoristas. Autônomos aderiram à paralisação, compreendendo que, mesmo com a limitação restrita das jornadas, as maiores empresas teriam condições de melhor se adaptar, acirrando a seleção excludente do pequeno empreendimento. Muitos autônomos, limitando-se aos interesses imediatos, apenas verificaram que limitando o tempo de trabalho teriam menos cargas/fretes. Incrementa-se, assim, a justificativa para muitos autônomos terem interesse na revisão da Lei n. 12.619/2012.

Em outubro de 2015, a CNTTT defendia a Lei n. 12.619/2012, pois promovia a “regulamentação da profissão” focada nos trabalhadores, enquanto a Lei n. 13.103/2015 era repudiada por manter primazia do interesse empresarial. Ao mencionar a proposição de modificação, ainda em 2012:

foi apresentada na Câmara dos Deputados apenas três meses após ser sancionada (...) por um grupo de deputados representantes principalmente do agronegócio e dos grandes embarcadores, tirando direitos conquistados e impondo uma legislação onde prevaleceu a opção pelo lucro apoiados por uma pequena parte de caminhoneiros autônomos e transportadoras (CNTTT, 2015a, p. 05)²⁶⁰.

É discutível em que medida, nesta avaliação, está minimizado o papel desempenhado pelos “autônomos” e pelas “transportadoras”²⁶¹, expressando outros indícios das lutas de classe, as quais, já estão presentes no subtítulo anterior. Em 26/02/2015, a CNTTT e a Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST), considerando vigência da “reestruturação do setor de transportes de cargas” e dos “novos marcos regulatórios”, particularmente sobre a Lei n. 11.442/2007:

²⁵⁹ “O movimento (...) resultou também na criação de três grupos intersetoriais de trabalho para estudar as propostas da categoria”: sobre a “Tabela Referencial de Frete”, a “Regulamentação da Nova Lei dos Caminhoneiros” e a “isenção de tarifas do Cartão Frete, Pagamento Eletrônico de Frete (...) e pontos de parada” (GIOPATO, 2015, p. 37). Em maio de 2018, a paralisação nacional esteve bastante associada com a tabela de fretes.

²⁶⁰ Após aprovação da Lei n. 13.103/2015, a CNTTT impetrou “Ação Direta de Inconstitucionalidade” (PETIÇÃO Inicial da ADIN n. 5.322, Ajuizada pela CNTTT, 2017, p. 299-323).

²⁶¹ A CNTTT, em novembro de 2013: “Estranhamente a Central Única dos Trabalhadores se uniu ao Movimento União Brasil Caminhoneiro contra a Lei 12.619/2012 (...). A aliança foi formada durante o ‘1º Seminário Nacional de Transporte de Carga – Desafios para o desenvolvimento e para condições dignas de trabalho’” (CNTTT, 2013c).

Inicialmente, criou-se uma falsa expectativa, principalmente no setor de empresas de transporte de cargas, entendendo seus departamentos jurídicos, que estariam resolvidos de vez às reclusatórias de ex-motoristas que reclamavam na Justiça do Trabalho e, com isso, estariam às empresas livres para efetuarem as contratações de transportadores autônomos (CNTTT, 2015c).

Assim, as “contratações” seriam a forma prevista da subcontratação. Internamente, a CNTTT formou Grupo de Trabalho que

estabeleceu junto às representações patronais do setor vinculadas a CNT (...) uma discussão mais ampla, mas com base nas seguintes reivindicações: 1) Regulamentação da profissão do motorista; 2) Aposentadoria Especial; 3) Fim da Dupla função, e; 4) O Estatuto do motorista. Este debate acabou por se estender para outras questões das relações de trabalho (...). Com tal extensão, as discussões acabaram por envolver o (...) MPT, que por ofício vinha suprimindo a ausência da ação de muitos sindicatos de trabalhadores (CNTTT, 2015c).

A CNTTT, identificando adversários de classe social, assim se expressou:

não foi uma tarefa simples e de total consenso, em dados momentos, foi necessário demonstrações de ‘força’ lado a lado, com os representantes dos trabalhadores superando os debates, diante do quadro conjuntural estalado. Após a aprovação e sanção da lei, (...) setores da sociedade, particularmente o agronegócio, se organizaram para ‘boicotar’ a nova norma, tudo porque (...) a reorganização e aplicação da lei, diminuiria o lucro dos produtores e dos grandes embarcadores. Nesse momento, inicia-se mais uma batalha, agora pela implementação da lei 12.619/2012 (...). Mas os representantes do agronegócio (...) lançaram uma campanha de ‘contra informação’ na mídia e de forma incisiva nas redes de integração de transporte rodoviário, (postos de gasolinhas, distribuidoras, revendedoras de veículos, revendedora de autopeças, etc.) (...). investiram pesado nas entidades representantes dos motoristas autônomos, levando de ‘roldão’, setores das transportadoras (...). Portanto são tais entidades que promovem as ‘greves locaute’, que tem como principal objetivo desta vez, pressionar o governo para não vetar artigos da lei, que são totalmente inconstitucionais. (...) E para nós representantes dos trabalhadores em transportes rodoviários, fica a certeza de que os caminhoneiros autônomos saíram da categoria de Trabalhadores, para ocupar a categoria de Patrões. Por mais justa que seja as suas reivindicações, elas não são as nossas, portanto assim devemos tratá-los nas relações trabalhistas (CNTTT, 2015c).

Outras opiniões sobre a Lei n. 13.103/2015, considerando-a num “sentido contrário à diretriz da normação de 2012, pois reduziu direitos e garantias, ampliando a jornada de trabalho e flexibilizando diversas normas jurídicas (antes) protetivas” (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 19). Desta forma, a “oscilação jurisprudencial”, que ora “reconhecia sobre jornada” e ora “rejeitava”, que

acabou consolidando uma cultura empresarial de desrespeito à legislação protetiva e, conseqüentemente, de sonegação de direitos; pior que isso, uma desumana exploração do trabalho sem limites de jornada e violação da saúde dos trabalhadores pelo uso excessivo de estimulantes e drogas (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 26).

Sobre o “controle de jornada de trabalho” na Lei n. 13.103/2015:

Não há mais referência a ‘tempo de direção’ e (...) que a jornada de trabalho será controlada pelo empregador. Ou seja, controle e o registro da jornada de trabalho continuam sendo direitos do empregado, mas, em princípio, é ele próprio quem deverá proceder ao controle e registro de sua jornada. O uso de diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo continua sendo possível (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 50-51).

Sobre o “exame toxicológico”, sendo “obrigação contratual adicional impositiva”, segundo os autores:

o legislador restringiu o acesso ao mercado de trabalho do motorista profissional usuário de substância psicoativa, pois fez referência expressa a exames a serem realizados ‘previamente à admissão’. Ou seja, ‘antes da admissão’, antes da celebração do contrato de trabalho e, conseqüentemente, do nascimento da relação jurídica empregatícia o empregador exigirá do candidato a vaga de emprego exame para detecção do uso de substância psicoativa. (...)

a lei torna mais rígidos os exames para verificação de uso de substâncias psicoativas e, em outro, legaliza uma jornada extenuante que é, rigorosamente, a causa para o uso daquelas substâncias (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 60-62; 73).

Acerca das determinações dos tempos, envolvendo definição das jornadas:

O que a Lei n. 13.103/2015 fez, ao excluir o tempo de espera como tempo de trabalho, foi estabelecer que quando o empregado estiver aguardando carga, descarga ou fiscalização do veículo não será esse lapso temporal considerado como tempo de trabalho; logo, não estará o trabalhador protegido pelas regras de limitação da jornada de trabalho, nem tampouco remunerado. (...)

Quem está esperando por carga, descarga ou fiscalização do veículo está trabalhando (...). A partir do momento em que a lei preceitua que existe uma jornada de trabalho e, além dela, um tempo de espera (sem estabelecer qualquer limitação para ele), faz-se com que o motorista perca a liberdade sobre sua própria vida, haja vista o complexo atrelamento dele ao seu ambiente de trabalho, no caso o veículo, a carga (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 76-77)²⁶².

Assim, a Lei n. 13.103/2015 é pioneira em efetivar princípios posteriormente contidos na Reforma Trabalhista de 2017, pois

²⁶² Sobre o “tempo de espera”: “Em 2012, o trabalhador tinha direito ao valor do salário-hora trabalhado e mais 30%, e agora, em 2015, ele passa a ter direito a apenas 30% do valor do salário-hora” (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 99).

promoveu um flagrante retrocesso para com a regulamentação da atividade desses profissionais (...) implementando em grande medida a proposta do 'negociado sobre o legislado', na medida em que a nova lei confere expressivo prestígio à autonomia coletiva da vontade dos sindicatos. (...) Ampliou a jornada de trabalho para até doze horas, resgatou o pagamento por comissionamento, trouxe diversas hipóteses de jornada ilimitada e ainda reduziu o valor pago pelo tempo de espera. Num prisma puramente econômico, essas medidas conduzem a um mesmo resultado: o achatamento da remuneração do motorista (MORAES, 2017, p. 167; 181-182).

Depois de décadas da atividade profissional sem regulamentação, quando da normatização em 2012, ela teve vigência curta, mais significou uma lei escrita do que uma mudança na prática das relações trabalhistas. A Lei n. 13.103/2015 é uma readaptação ao recorrente da formação profissional dos caminhoneiros empregados, um ajuste, mesmo que mantendo limite às horas trabalho, as quais, até antes de 2012, eram, na prática, indeterminadas. Dessas descrições, nas relações entre empresas e nas questões do trabalho dos motoristas empregados, sobressai que prevalecem os interesses empresariais/patronais.

Em sua formação profissional, os caminhoneiros empregados têm trabalhado sob extensas jornadas, tornando-se problemática a determinação dos inícios e fins dos períodos de trabalho, ganhando relevância as diferentes atribuições sobre o que compõem as jornadas, sendo defendido, aqui, que o trabalho desses motoristas não tem se limitado ao tempo de direção. Extensas jornadas, com inúmeros agravos para a saúde, além da insegurança física e salarial, integram esse desenvolvimento histórico. Soma-se a isto, a problematização sobre os preços salariais, pois, pela extensão em horas de trabalho, não sendo incomum jornadas acima das noventa horas semanais, relativamente a esta quantidade, os preços salariais serem baixos, considerando o registrado no Apêndice A, sobre a diminuição relativa dos pisos salariais frente ao salário mínimo.

Nas últimas décadas, tem havido elevação, em potencial, da produtividade, manifestando a extração da mais-valia relativa, no entanto, com a manutenção de jornadas em horas trabalho elevadas. Foi demonstrado a concentração/centralização no TRC, considerando a diminuição relativa dos TACs e a presença do trabalho proletário oculto na normatização da década de 2010, através do TAC Auxiliar.

Extensas jornadas, mais-valia relativa e concentração/centralização permitem afirmar a originalidade do pensamento exposto por Marx em *O Capital*, ou seja, constata-se a condição proletária dos caminhoneiros empregados do TRC Brasileiro.

Ao se modernizar, o capital aperfeiçoa o controle do processo de trabalho dos caminhoneiros, produzindo a maior subordinação dos trabalhadores, resultando na proletarização cotidiana e ordinária do trabalho, assunto do capítulo posterior.

5 DISCIPLINAMENTO E MENOS AUTONOMIA DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS

Neste capítulo, o foco do estudo está na estruturação produtiva, com ênfase na organização do trabalho dos motoristas de caminhão/caminhoneiros empregados, integrante das condições e das relações de trabalho, analisando as formas de disciplinamento colocadas para cumprimento com o referencial de que, genericamente, sem homogeneizar as empresas, até os anos 1980, os motoristas exerceram alguma autonomia em seu cotidiano de trabalho, avalizada pela experiência profissional, e que, desde os anos 1990, associado a modernização e a sofisticação empresarial, como desdobramento da reestruturação produtiva, tem aumentado as formas de controle do trabalho. Através da análise de fontes bibliográficas, de periódicos e de documentação sindical, são exploradas as questões da contradição autonomia/controle pertencentes as condições de trabalho que mantém correspondência com as relações de trabalho. Para finalizar, considerações sobre diferenciações entre autônomos e empregados, enfatizando a paralisação do trabalho de maio de 2018, bem como a inserção dos motoristas empregados na organização sindical.

5.1 SOFISTICADA ESTRUTURAÇÃO SUBORDINANDO MAIS O TRABALHO DOS MOTORISTAS NOS CAMINHÕES DESDE OS ANOS 1990

No TRC, a logística e os empreendimentos, identificados como operadores logísticos, devem ser situados no processo global da produção, expressando a sofisticação da organização do trabalho. Na cadeia produtiva, o TRC não produz a demanda pelo seu serviço, pois é a produção das mercadorias, com suas necessidades de deslocamentos, em maiores ou menores distâncias, com suas

escalas de produção, que geram a demanda²⁶³. O TRC se estrutura no processo global da produção, sendo ramo econômico condicionado na cadeia produtiva²⁶⁴.

O conteúdo e a forma da organização das atividades empresariais de maior sofisticação são identificados na logística, manifestando aspectos técnicos e tecnológicos estruturadores das condições e das relações de trabalho. No TRC, a logística corresponde a uma estruturação produtiva, ou a uma das reestruturações produtivas, se situadas no conjunto das atividades econômicas do País²⁶⁵, considerando o como e o que se produz, ou como está ajustada a organização do trabalho implicante as condições e relações de trabalho²⁶⁶. No TRC, particularmente quanto ao trabalho dos motoristas de caminhão, a logística está nas relações entre empresas na cadeia produtiva, ETCs, TACs e CTCs se determinam no processo global e sua organização do trabalho se estrutura e determina seu funcionamento e/ou operacionalização como contratadas prestadoras de serviços e subordinadas ao processo econômico. Há uma subordinação, nas relações entre empresas e nas relações internas as empresas, se estruturando com diferentes categorias profissionais que expressa a divisão do trabalho e as relações de propriedade ou a divisão em classes sociais, particularmente entre os motoristas e os patrões.

²⁶³ “O setor de transportes faz parte do setor ‘terciário’ (...), também conhecido como setor de ‘serviços’, o qual é composto por diversas atividades”. O “ramo de transportes constitui-se numa atividade-meio para a realização das demais atividades econômicas”, possuindo “papel de facilitador dos deslocamentos” e “seu crescimento depende do desempenho dos outros setores”, “oferta serviços e não cria a sua própria demanda”. Os “serviços de transportes” não podem “prever o volume de cargas que serão transportadas e nem o seu valor, sem antes observar o comportamento da economia de modo geral” (SANTOS, 2007, p. 9-11).

²⁶⁴ A logística, num “triângulo” ou “tripé”, possui “o embarcador, o transportador e o recebedor”, com “quatro atividades operacionais”: “embalagem, movimentação, armazenagem e transporte”. Também apresenta “três funções”: “planejamento, operação e controle”. Por sua vez, na “logística integrada”, ocorre a “gestão” ou o “gerenciamento”. O “operador logístico”, como “inovação” da “tendência global de terceirização”, tem importância atribuída a “infraestrutura e tecnologia”, devendo “funcionar com eficiência” (VANTINE, 2012, p. 55; 62; 68; 93).

²⁶⁵ A partir dos anos 1980, considerando as peculiaridades de cada ramo econômico, através de Ricardo Antunes (2010, p. 16-18), percebe-se as generalidades da “reestruturação produtiva do capital”, com as seguintes características: “novos padrões organizacionais e tecnológicos”, “novas formas de organização social e sexual do trabalho” e “mecanismos que procuram o envolvimento dos trabalhadores nos planos das empresas”. Surge a “necessidade de elevação da produtividade” com a “reorganização da produção, redução do número de trabalhadores, intensificação da jornada de trabalho, criação dos “Círculos de Controle de Qualidade” e “sistemas de produção ‘just-in-time’ e ‘kanban’”. A “automação industrial de base microeletrônica”, a “acumulação flexível”, as “formas de subcontratação e de terceirização”, a “descentralização produtiva” e a “relocalização industrial” forçam a “introdução de ganhos salariais vinculados à lucratividade e à produtividade”. Como consequência, o neoliberalismo pressiona para a revisão e a retirada de direitos trabalhistas.

²⁶⁶ “No início da globalização, a logística entrava no que eu chamo de quarta onda de produtividade. A primeira foi o modelo Ford de produção; a segunda foi a engenharia de produção; a terceira, o ‘just in time’; e a quarta onda veio com a globalização e com a qualidade de produto integrado à produção” (VANTINE, 2012, p. 83).

Ricardo Almeida Gomes (2006, p. 31-32), em dissertação no Mestrado em Transportes, identifica a logística, compreendendo que o transporte é “deslocar”, sendo “atividade intermediária que colabora para a concretização de uma cadeia de atividades”. Planejamento, controle e eficiência, às vezes, o transporte intermodal, somado aos elementos da gestão administrativa empresarial, expressam generalidades, como a estocagem e a armazenagem, todos pensados no TRC. Há segmentações, como a “Logística de Suprimentos”, na qual o TRC abastece o “local de manufatura com matéria-prima ou componentes”, assim como, a “Logística de Distribuição Física”, que “utiliza o TRC para as atividades de varejo, deslocando o produto acabado até o consumidor final”. Outra generalização indica que a

logística faz parte da cadeia de valor de uma empresa, a qual se divide em atividades primárias – produção e comercialização, distribuição, serviços pós-venda e de apoio – funções gerais na área de logística, recursos humanos, tecnologia, entre outras. Como as atividades das empresas são interdependentes, qualquer alteração em um dos elementos da cadeia de valor pode afetar o desempenho global da empresa. E é justamente porque a distribuição dos bens faz parte da cadeia de valor da empresa que ela se constitui numa atividade estratégica na busca de níveis mais elevados de competitividade (exigindo coordenação e administração cuidadosa, contínua e eficiente para não comprometer as metas previstas de desempenho) (SANTOS, 2007, p. 29).

Em Santos, como em Gomes (2006, p. 31-32), “competitividade”, “confiabilidade”, “flexibilidade”, “eficiência” e “racionalidade” são elementos presentes no vocabulário da logística no TRC. Este vocabulário expressa aspectos estruturadores da organização do trabalho, associando-se ao objetivo do aumento da “produtividade do trabalhador” (SANTOS, 2007, p. 29-30). Sendo os motoristas operários do transporte, integram esse processo como trabalhadores subordinados dessa estruturação. Havendo determinação de horários de carga e descarga, o processo de trabalho dos caminhoneiros aí está compreendido. Abaixo, há outros elementos em narrativa empresarial:

No Brasil, especialmente, enquanto imperou altíssima e destrambelhada inflação, a operação logística não floresceu, até porque em época de corrosão financeira a eficiência operacional vem a reboque, em segundo plano, subjugada que é pela especulação financeira. (...) só depois da consolidação da estabilidade da moeda, após 1994, é que a operação logística passou a ganhar destaque como atividade. Com a nova realidade, surgiram os operadores logísticos (...) Empresas de logística têm seu DNA identificado como fontes de solução para seus clientes. Seu ritmo de expansão é determinado pelo valor que agregam ao produto que operam. Seu desempenho, pois, está em constante avaliação pelo time de clientes. (...)

De atividades como transporte de cargas e logística, particularmente, são cobrados compromettimentos efetivos nas soluções de demandas de clientes que precisam reduzir custos para ganhar eficiência e margem operacional em seus negócios. Debaixo de saraivada de desafios, operadores necessitam acelerar investimentos em pessoal e tecnologia – fato que pode ser aliviado pela captação de recursos no mercado de capitais (FELTRIN, 2007d, p. 134).

Neste vocabulário, se percebe o moderno e o sofisticado dos “operadores logísticos”. Ao se delimitar a década de 1990, no Brasil, deve-se contextualizar a abertura comercial, a maior internacionalização da economia e a maior presença do grande capital, mensurado, também, na presença de empresas estrangeiras, além das estruturas monopolistas remanescentes na economia brasileira, centrais na continuidade da economia dependente no século XXI. Além disso, não se deve ignorar a ascensão do neoliberalismo e sua política econômica de reestruturação funcional nas instituições do poder de Estado. Ainda, os operadores logísticos, podendo representar empresas não possuidoras de caminhões, apenas gerenciadores e controladores das operações de transporte, contratantes das transportadoras, podendo traduzir empreendimentos atuantes, ao mesmo tempo, em diferentes ramos da economia, expressando pertencimento ao grande capital e/ou grandes empresas.

Segundo Cavicchioli (2008, p. 58-59), elemento importante para a “continuidade e competitividade” no TRC passou a ser a modificação do apenas deslocar cargas, agregando outras “operações”, como “serviços de armazenagem, movimentação, gerenciamento de estoque, distribuição e gerenciamento de transporte”. Para o autor, a

atividade de operadores logísticos como extensão à simples transferência de cargas é bastante recente no Brasil. É um acordo que toma corpo por volta de 1994 (...) a partir do Plano Real e sua estabilização econômica. O crescimento da atividade vem ocorrendo tanto pelo surgimento de operadores nacionais, quanto pela entrada no país de alguns dos maiores operadores estrangeiros globais (CAVICCHIOLI, 2008, p. 58-59).

Neste contexto, a Lei n. 11.442/2007, revogando normas oriundas dos anos 1980, libera a atuação de empreendimentos estrangeiros no País. Assim, as “principais transformações” no “setor de transporte” em nível de instituições do Estado e nas atividades econômicas ocorreram com a

substituição de um modelo centralizado e autoritário na gestão pública e dos recursos, (...) por um mais descentralizado com a participação da iniciativa privada. Na busca de uma maior racionalidade na distribuição entre as modalidades de transporte, tendo como pressuposto uma maior eficiência, e esta leva a uma diminuição nos custos de produção e por consequência

menor preço e melhoria nas condições de competitividade. Este é um dos pilares em que se apoiaram as propostas de reorganização do transporte de cargas a partir da década de 1990 (...), foram apresentadas a multimodalidade operacional e ampliação do conceito de logística de transporte, como soluções de reestruturação (SANTOS, 2007, p. 23).

Nestas considerações, o papel do Estado é importante, enquanto política governamental e suas implicações institucionais, como na criação das “agências reguladoras” e nas “privatizações das rodovias”. Esses elementos resultaram em objetivos situados na “modernização da estrutura de transportes”, manifestada na “distribuição dos produtos”, tendo de ser mais racional na questão dos custos, rapidez e eficiência. No TRC, no que diz respeito à inserção e competitividade, a modernização e a sofisticação expressam a passagem da tradicional “empresa transportadora” para o “operador logístico” (SANTOS, 2007, p. 23-27), sem, no entanto, generalizar essas inovações a totalidade das empresas. Segundo o autor,

para garantir e ampliar a participação no setor fazia-se necessário reformular a gestão das empresas. A ‘palavra mágica’ nos transportes, desde então, passou a ser a ‘logística’; as empresas precisariam (segundo aqueles que propunham soluções na distribuição de produtos) deixar de ser empresas de transportes, tornando-se operadores logísticos – preocupados, agora, não só em levar a mercadoria de um ponto ao outro, mas devendo cuidar de todos os processos: desde a retirada da mercadoria do cliente, passando pelo embalamento até a chegada no seu destino final (SANTOS, 2007, p. 27).

Deve ser percebido que os empreendimentos passam a se ocupar com outras atividades, além do transporte com os caminhões, incorporando maior divisão do trabalho interna aos empreendimentos. Inclusive, essa sofisticação, materializando-se em necessários investimentos que, em época do capital financeiro, reforça a concentração/centralização, com a presença de empreendimentos de maior porte, manifestada na acumulação de capital e nas escalas monopolistas de atuação²⁶⁷.

A logística está associada com a operacionalização da produção até o consumo, manifestando diferentes componentes da divisão do trabalho, muitas vezes como relações estabelecidas entre empresas em que o transporte com caminhões é uma das divisões do trabalho, objetivando maior produtividade na agregação de valor. Nisto, salienta-se que o Brasil, como País de economia dependente, em que sua especialização econômica, desde pelo menos os anos 1990, avança para a

²⁶⁷ “O operador logístico vai gradativamente acumulando novas funções: além do transporte, armazenagem, e, mais tarde, todo o gerenciamento de pedidos e de entrega. Surge a demanda por um operador logístico que investe em infraestrutura” (VANTINE, 2012, p. 111).

desindustrialização, exclusivamente no TRC, se percebe a importância do volume de cargas provenientes da produção primária, bem como nas cargas de exportação e importação. Nas relações entre empresas, é percebida a segmentação entre as tradicionais e as inovadoras, como na seguinte passagem:

A modernização tecnológica e as novas estratégias de gerenciamento contribuem para diferenciar os serviços das transportadoras e agenciadoras com a dos operadores logísticos. Estes últimos utilizam mais tecnologias da informação. Tais mudanças auxiliaram no aumento da competitividade, reformulando na empresa os setores de distribuição, de 'layouts', de equipamentos de movimentação e de armazenagem, através dos 'softwares' de gestão, de roteirização e de radiofrequência (SILVA JUNIOR, 2004, p. 128).

Especificamente em relação aos motoristas dos caminhões, a determinação de roteiros e o monitoramento, através dos aparatos de comunicação e informação, além de manifestarem operações e comunicações em tempo real, são formas de controle do trabalho, mantendo-os mais subordinados. Na passagem abaixo, percebe-se elementos que incrementam as inovações estruturantes da organização do trabalho dos motoristas empregados e dos autônomos por conta própria do TRC:

Uma série de atividades adentra o universo do transportador, obrigando as ETCs a investir em pessoal qualificado, sistemas de informação, renovação da frota e ampliação e aquisição de fixos. (...) No plano operacional, a inserção e o tratamento das informações em tempo real no planejamento logístico tornam-se um imperativo, e informação em tempo real significa ação em tempo real. Essa determinação (...) faz com que o tempo de resposta do embarcador e do comprador da mercadoria seja cada vez menor, fato que exige maior fluidez do transportador, que agora deve pensar numa equação que leve em conta a soma de menor tempo e pedidos mais fracionados dividida pela enorme variabilidade de produtos disponíveis ao consumidor (HUERTAS, 2013, p. 73-74).

Ponderando que o "transportador" representa os empreendedores, no entanto, os motoristas do emprego assalariado são subordinados a essas novas demandas que lhes retiram autonomia. As inovações se conjugam com os usos das tecnologias, manifestando uma aceleração do tempo, pensando-a como a elevação, em potencial, da produtividade do trabalho. Complementando, Huertas fornece outros elementos:

Operações cada vez mais complexas, custos operacionais (...) mais elevados, informação em tempo real e clientes exigentes impõem ao TRC a necessidade da 'gestão de transportes' (...) que compreende atividades operacionais, táticas e estratégias que também agregam valor aos transportes, o elemento mais visível na cadeia logística. Planejamento e execução de embarques, otimização da capacidade disponível, auditoria e pagamento de fretes, relatórios de desempenho em

transporte, gerenciamento de risco, programa de excelência em transporte, projetos em transporte e serviços especiais (...) são atividades crescentemente incorporadas pelas empresas, que investiram na montagem de uma estrutura própria para lidar com toda essa complexidade. (...)

A logística é inviável sem a 'variável informacional'. Além de gerar modelos locacionais (simulação por computadores, heurísticos ou algorítmicos), supre as empresas com dados confiáveis e centrais em tempo real que permitem operações coordenadas de modo eficiente no tempo e no espaço. (...) A filosofia 'just-in-time' permite a substituição de estoques, redução de armazenagem, coordenação de ações operacionais na matriz origem-destino e a roteirização e programação dos veículos (...).

novidade (...) é o conceito de telemetria, que busca a convergência e integração de informações ao sistema gerencial da empresa, fato que altera a maneira como as informações são tratadas, consolidadas e apresentadas, atendendo às necessidades específicas de cada cliente. (...)

A 'gestão de custos' também se tornou fator extremamente relevante para se manter competitivo no mercado. (...) Para que este custo seja reduzido, o caminhão precisa rodar mais em menos tempo, fato que depende da disponibilidade do motorista (jornada de trabalho), do tempo de carga e descarga e da velocidade operacional (HUERTAS, 2013, p. 76-77).

Para os motoristas de caminhão, incide o maior controle sobre o seu trabalho, tornando-o mais intenso e determinado, condensando-se na expressão "just-in-time", destacando-se questões como a "gestão", através da "necessidade de controle cada vez mais incisivo e preciso sobre disponibilidade, operação, eficiência e manutenção da frota, seja ela própria ou subcontratada de ETCs ou TACs agregados". Ainda, destacam-se os "serviços especiais" e a "distribuição física", associada com a "movimentação, estocagem e processamento de pedidos" (HUERTAS, 2013, p. 78-79) e os "esquemas operacionais"

compreendidos pela carga lotação (ou direta), carga fracionada e operação dedicada. Esta última é um serviço customizado com custos fixos e variáveis totais, pois o veículo fica disponibilizado apenas para atender as necessidades específicas de um determinado cliente, que paga uma espécie de aluguel mensal (HUERTAS, 2013, p. 80)²⁶⁸.

Desta generalização, importa discutir o ambiente diverso de atuação e inserção das milhares de empresas do TRC, pensando em que medida a sazonalidade das atividades econômicas as influenciam, bem como refletindo sobre a estruturação empresarial junto a escala de produção e os contratos garantidores ou não da oferta regular de cargas, as quais influem nas capacidades operacionais dos caminhões. Às sofisticadas empresas, os modernos caminhões como "fonte multi-informacional":

²⁶⁸ Manifesta-se aí os caminhões com carrocerias especializadas para determinados tipos de cargas, geradores da qualificação ou de treinamento profissional dos motoristas.

muitos já saem de fábrica com ferramentas de telemetria que têm papel fundamental no gerenciamento de risco, gestão do motorista, serviços de apoio e (...) operações logísticas como um todo. Objetos precisos e informatizados que materializam o meio técnico-científico-informacional pelos caminhos do Brasil em maior ou menor escala, além de capilarizar a creditização (...) por conta dos investimentos efetuados recentemente para financiamento de expansão e renovação da frota (HUERTAS, 2013, p. 115).

No contexto informado, no processo de trabalho, é sugestivo o maior condicionamento dos motoristas, pois as tecnologias mantêm controle e gestão desses trabalhadores em tempo real. Nas palavras de Trevisan, a seguir, estão expostos elementos generalizados ao TRC, mesmo que se diferenciando entre aplicações e usos nos diferentes segmentos, no que diz respeito às especializações por tipos de cargas transportadas, inclusive relacionando o TRC com a economia do País, considerando o “processo de produção capitalista” e as “transformações ocorridas no mundo do trabalho”. Esses elementos têm, em maior ou menor medida, implicância no trabalho dos caminhoneiros, uma “reestruturação produtiva” com a

introdução de tecnologias de controle de entrega de mercadorias; a racionalização do processo de distribuição de cargas; a formação de grandes empresas de logística; o desenvolvimento tecnológico das frotas de caminhão que, mais rápidos e maiores, aumentam a produtividade do trabalho; a flexibilização das leis trabalhistas; a redução dos níveis salariais e de emprego; a formação de cooperativas de trabalho, entre outras (TREVISAN, 2010, p. 93).

As palavras acima, generalizando significância da logística, as quais podem ser constatadas, estritamente, quanto aos motoristas do TRC, reiteram perspectiva de que ela se desenvolve como organização produtiva manifestada num controle disciplinador do capital sobre o trabalho, indicando um maior comando e gerência empresarial sobre os motoristas. Maior controle sobre o trabalho significa menor autonomia dos trabalhadores, sendo que esses motoristas se igualam ao clássico proletário desprovido da posse dos meios de produção, empregado em grandes empresas, subordinado pela ditadura do capital e disciplinado pelo trabalho.

Neste subtítulo, métodos e metodologia da organização do trabalho, resultantes do desenvolvimento das técnicas e tecnologias, expressam rigor científico na condução das forças produtivas e implicam nas relações de produção. Essa organização do trabalho, moderna e sofisticada, aprimora o controle disciplinador do capital sobre o trabalho e amplia o contraste entre as empresas mais modernas e as mais tradicionais, as arcaicas. Nessa padronização contemporânea da estruturação

produtiva, manifesta-se evolução síntese do que se reconhece como o fordismo, o taylorismo e o toyotismo, certamente presentes nas peculiaridades do TRC no Brasil.

Para o TRC Brasileiro, desde os anos 1990, a organização da estrutura produtiva inova frente à autonomia no cotidiano das jornadas de trabalho que os caminhoneiros mantiveram em sua formação histórica. Neste contexto, os motoristas são sujeitos passivos, numa compreensão de que são operários subordinados ao comando capitalista. Esta subordinação resulta num maior controle disciplinador do trabalho, tema desenvolvido no subtítulo a seguir.

5.2 PADRÃO FABRIL TARDIO: MAIS CONTROLE E MENOS AUTONOMIA

A formação do Brasil pode ser dividida, genericamente, até os anos 1920, numa primeira fase, enquanto, nos aspectos sociais, na formação política e econômica e em relação ao Estado, através das suas instituições e legislação trabalhista, em outra fase, a partir de então. Até os anos 1920, fundamentalmente, a economia brasileira estava assentada na produção primária, vinculada ao comércio de exportação e com a importação de produtos manufaturados e/ou industrializados. Por outro lado, até os anos 1920, havia a concentração populacional no meio rural, manifestando a importância das atividades agrícola e pecuária na economia, o que, nas peculiaridades do País, mantinha expressiva produção de subsistência, influenciando no mercado interno. A partir dos anos 1930, por sua vez, o País desenvolveu uma maior industrialização vinculada a expansão da produção manufatureira/fábrica, com ampliação da urbanização e da expansão do mercado interno de consumo e diversificando a produção econômica, mesmo que preservando a estrutura de produção latifundiária/monopolista no meio rural. No entanto, pelo menos desde os anos 1990, o País passa por uma regressão, com a diminuição relativa da participação fabril, manifestando-se como uma desindustrialização que aprofunda a economia dependente na divisão internacional do trabalho.

Maria Antonieta Martinez Antonacci (1993), em livro que aborda o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), focado nos anos 1930-1940, em São Paulo, levando em consideração ser um estado central para a industrialização do País naquele momento, abordou o que, numa expressão síntese, pode ser identificado como a “modernização fabril”, pelo menos nos aspectos propositivos sobre a estruturação da organização do trabalho. Nesta obra, a partir da influência exercida

pelo IDORT, se percebe a formação de uma percepção e de práticas acerca da “organização científica do trabalho” e das “estratégias de reconstituição das relações entre patrões e trabalhadores”, manifestando o moderno e o desenvolvido nas forças produtivas e relações de produção no País. Na abordagem de Antonacci, tem importância o “domínio patronal”, a “divisão do trabalho”, a “hierarquização de funções” e a “burocratização/requalificação dos trabalhadores”, além de elementos como a simplificação e a padronização do “processo de trabalho para reduzir as várias maneiras de executar uma tarefa a uma única forma, racionalmente determinada e facilmente controlável”. Ainda importa entender as “perspectivas uniformizantes” que “abriram espaços para reorganizações através de princípios e normas”, em contraposição aos “processos de trabalho organizados com base no ‘saber-fazer’ operário” e suas “formas de intervenção e adaptação autônomas dos trabalhadores” (ANTONACCI, 1993, p. 10). Tudo isso, resulta na organização disciplinada do trabalho industrial/fabril, associando-se com questões que, naquele contexto do Brasil, consolidam o desenvolvimento da estruturação produtiva reconhecida como o fordismo e o taylorismo, o mais sofisticado à época no diz respeito à organização do processo de trabalho nos países capitalistas²⁶⁹. Além disto, a organização disciplinada indica o maior controle sobre os trabalhadores, estimulando a diminuição da autonomia no processo de trabalho, reduzindo àquele “saber-fazer”.

Esta exposição síntese do livro de Antonacci é importante, a fim de traçar um paralelo e afirmar que, na formação histórica dos caminhoneiros empregados brasileiros, até os anos 1980, não houve maior disciplinamento do seu processo de trabalho, ou seja, a existência de um “saber-fazer”, enquanto autonomia dos trabalhadores em gerir o seu trabalho e certo controle no exercício cotidiano do trabalho prevaleceram por muitas décadas. Nesses caminhoneiros, os padrões fordistas e tayloristas, desenvolvidos em outros ramos da economia, de forma mais notável, a partir da década de 1930, especificamente em relação a questões do

²⁶⁹ Sobre o conteúdo do livro de Antonacci, um balanço crítico deve ser desenvolvido acerca do que foi pensado sobre a organização do processo de trabalho e o que realmente foi obtido como estruturação produtiva, considerando a diversidade econômica do País, a industrialização em caráter inicial e a permanência de expressiva economia assentada em pequenos empreendimentos que reproduziam formas tradicionais de trabalho, explicitadas nas atividades do meio rural, considerando que a estrutura monopolista da propriedade do solo, forma dominante, não foi alterada, inclusive sem receber a regulamentação trabalhista até a década de 1960. Este processo manifesta, em muitos aspectos, formas pré-capitalistas nas relações de produção, contrastando com o capital comercial e o capital industrial que em alguns ramos da economia, notadamente àqueles sócios do capital estrangeiro, são fundamentais na formação do capital financeiro.

disciplinamento e da racionalização do trabalho, se deram nos anos finais de século XX. Ou seja, genericamente, a partir da década de 1990, foram condensados nos empreendimentos que passaram a se estruturar como operadores logísticos.

Os aspectos modernizantes do processo produtivo, centrando-se na organização do processo de trabalho, com a introdução num ponto de vista estrutural, no TRC, especificamente quanto aos caminhoneiros empregados, pertencem a uma época em que o mais sofisticado já é a acumulação flexível e/ou o toyotismo. Esta sofisticação produtiva, no TRC, foi colocada em prática sem que tenha, previamente, se consolidado a organização fordista-taylorista, como ocorrido em outros ramos da economia. Essa inovação, influente no trabalho dos caminhoneiros, pertence à época da automação, da eletrônica e dos usos mais intensos das tecnologias da informação e comunicação, se conjugando com os padrões da logística.

Unicamente em relação ao TRC, pode ser formulado um contraste entre permanência e inovação. A manutenção de condições e de relações de trabalho tradicionais implicam em autonomia do trabalhador e em formas de remuneração do funcionamento empresarial. O desenvolvimento das inovações técnicas e tecnológicas, manifestadas nos caminhões, deve considerar que as fábricas instaladas no Brasil, ao longo das décadas, são pertencentes ao capital estrangeiro, sendo que, este ramo da indústria automobilística, é ícone das inovações, condição perceptível na evolução desses veículos.

Dadas as peculiaridades das empresas de transporte que atuaram ao longo das décadas no País, ao se colocarem no mercado com capacidades de renovação da frota, nota-se que as forças produtivas disponíveis estiveram em crescente elevação, contrastando com as relações de produção que, sem generalizar, permaneceram assentadas num modo tradicional, expresso na falta da regulamentação profissional motoristas, nas horas trabalho semelhante aos padrões dos países capitalistas da Europa da primeira metade do século XIX, na permanência de elevados índices de informalidade dos contratos trabalhistas e na expressividade de caminhoneiros dispersos em milhares de empresas de pequeno porte. Aliando a isto, soma-se a tradicional falta de um controle sobre o trabalho dos caminhoneiros, ou seja, a disciplina dos padrões industriais/fabris não é recorrente na formação histórica desses profissionais e representa o novo, ampliado de modo planejado e coordenado desde os anos 1990.

Lima (2017), abordando os caminhoneiros de Uberlândia, com foco no período 1946-1964, apontou elementos, reconhecidos na bibliografia, que permitem afirmar a existência de autonomia sobre o trabalho no exercício profissional desses motoristas. Em momento que contrasta com a atualidade dos anos 2010, ressalta aspectos associados com a destreza e habilidade, as funções diversificadas e os profissionais polivalentes, como, por possuírem conhecimentos sobre a mecânica dos caminhões, agregando questões das condições de trabalho como a exposição a situações de perigo, violência, más estradas e agravos à saúde. Num viés generalizante:

Sobre a prática, a execução do ofício do caminhoneiro pouco mudou (...). Dirigir um veículo carregando uma enorme quantidade de peso e valor na maioria das vezes, sozinho, distante da família, através de estradas precárias, a mercê de acidentes, assaltos, imprevistos mecânicos, sob chuva ou sol, durante dia ou noite, com alimentação irregular e descanso precário são dificuldades ainda comuns na profissão (...). Uma dessas mudanças refere-se ao avanço tecnológico dos automóveis que atualmente fornecem um maior conforto ao motorista, sendo que os motoristas até os anos 1990 gastavam maior tempo em viagens curtas e maior força e destreza para dirigir aqueles veículos da época (LIMA, 2017, p. 32).

Assim, está manifestado o contraste da força produtiva, pois, é evidente o elevado desenvolvimento técnico e tecnológico dos caminhões ao longo das décadas, os quais, além de elevar o potencial produtivo, também elevaram o conforto para os motoristas, através dos dispositivos automáticos e eletrônicos do funcionamento dos veículos em relação ao esforço físico, questões de saúde no que diz respeito a menor exposição ao calor, a fumaça, ao ruído e a trepidação, assim como referente às condições do repouso na cabine do caminhão. Sobre a menção aos anos 1990, é necessária uma crítica, pois, ao aferir viagens de longa distância como algo comum e recorrente, se deveria estender essa perspectiva, pelo menos, até os anos 1950-1960. Ao associar com narrativas que cumpriram papel de legitimar a expansão rodoviária no País nas décadas de 1950-1970, o autor registra que a profissão do caminhoneiro possuía algo de “atraente”, associada com “novas oportunidades e experiências” e com um “sentimento de aventura”, sendo forjado um prestígio da profissão na sociedade brasileira, como indicado na passagem abaixo:

Por ser exaltada nos jornais, a profissão tornou-se bem vista pela sociedade devido à responsabilidade e confiança que era atribuída aos motoristas. Em um tempo de poucas tecnologias era impossível vigiar o caminhoneiro 24 horas sendo eles os responsáveis pelo intermédio entre as mercadorias das indústrias e seus compradores. Além de transportar produtos eles também carregavam valores em espécie (LIMA, 2017, p. 32).

Esses profissionais possuem seu ambiente de trabalho externo aos estabelecimentos/empreendimentos. Enquanto finalidade fundamental da atividade profissional, o local de trabalho se dá nos caminhões, através dos deslocamentos nas rodovias, por vezes a milhares de quilômetros e por vários dias, distante de seus locais de moradia ou sede das empresas empregadoras. Nestas situações, assume importância a “responsabilidade” e a “confiança”, que se expressam no elevado preço dos caminhões e das cargas sob sua posse, no cumprimento de roteiros racionais economicamente, nas relações estabelecidas como intermediadores da negociação das cargas/fretes e com os caminhões no cuidado e preservação funcional. Todos esses elementos expressam, dialeticamente, autonomia e controle sobre seu trabalho. Segundo Lima:

Um sentimento de ‘liberdade’ envolvia o ofício, limitada por se tratar de um trabalho da mesma forma que os demais, mas que se refere ao fato de não ser um ofício em único local e de cobranças imediatas de um chefe como no caso de um operário industrial. Muitos sonhavam com a possibilidade da compra de seu próprio veículo, tornando-se autônomos, o que possibilitava ter maior controle sobre o seu próprio horário de trabalho (LIMA, 2017, p. 33).

Constata-se, aqui, uma variável marcante da atividade profissional, associado à identidade profissional, expressa no quarto capítulo, exposta como fusão entre os trabalhadores e as máquinas, inclusive, salientando o interesse em adquirir um caminhão. Tornar-se proprietário do caminhão, além de ser empreendedor individual e potencialmente obter remuneração maior, também significou adquirir maior autonomia sobre o trabalho, pois, não se teria “chefe”, tornando-se trabalhador por conta própria, elemento estrutural e de contraste em relação aos empregados.

A autonomia e/ou maior controle sobre o próprio trabalho se fundamenta, nas peculiaridades da formação histórica dos caminhoneiros empregados e nas particularidades dos empreendimentos em que estiveram empregados, nas situações em que os motoristas desenvolveram outras atividades, além do conduzir os caminhões, funções além do tempo de direção. A partir dos anos 1940, quando as viagens de longa distância foram se tornando comuns, manifestando-se no caráter interestadual, bem como nas décadas finais do século XX, quando houve maior incidência do TRIC, esses caminhoneiros realizavam viagens com dias de duração, semanas e até meses de duração.

Dados os recursos técnicos, tecnológicos e os meios de comunicação disponíveis, esses trabalhadores tinham autonomia no seu trabalho, sendo de grande valia as suas experiências e conhecimentos formados ao longo de suas trajetórias profissionais. A autonomia em negociar a contratação das cargas a serem transportadas, os tipos das cargas, os locais de carregamento/descarregamento ou os preços dos fretes, são exemplares, pois, em época da telefonia ainda restrita, pelo menos se pensada enquanto aparelhos da telefonia móvel, como o telefone celular, havendo a distância em relação à sede de suas empresas ou em relação ao contato com seus patrões, eram os caminhoneiros que exerciam essas negociações.

Outra manifestação de autonomia no trabalho, era a não existência dos sistemas de rastreamento ou dos roteirizadores, quando os motoristas exerciam maior domínio sobre os caminhões em que eram os condutores. Por mais que pudesse haver, por parte das empresas contratantes, ou pelas empresas embarcadoras, a determinação de prazos para o carregamento/descarregamento ou mesmo estipulações por parte dos seus patrões, os motoristas possuíam domínio, por isto autonomia, sobre horários de início e finalização da jornada, sobre a escolha dos locais de parada, sobre quando estacionar os caminhões e sobre em que horários realizar suas refeições e higiene pessoal. Sendo assim, essa autonomia cotidiana indica manifestações de controle sobre o processo de trabalho.

Situação diversa se estabelece ao se considerar os horários agendados de carregamento/descarregamento, os rastreadores e os roteirizadores, os quais são condicionantes da diminuição da autonomia do trabalho dos caminhoneiros. Ao se agregar a logística, com suas determinações espaço-temporais das etapas operativas, esses motoristas se tornam ainda mais subordinados e condicionados, perdendo sua autonomia de trabalho.

Exclusivamente, em relação aos caminhoneiros, deve ser considerado que seu trabalho é individualizado, pois seu trabalho cotidiano no tempo de direção é individual, diferente dos trabalhadores de indústrias/fábricas ou outros empreendimentos em que a cooperação integra o cotidiano do local de trabalho e mantém a dependência dos trabalhadores em relação aos companheiros de trabalho, através da divisão do trabalho. Os caminhoneiros têm a cooperação num ambiente externo ao tempo de direção, nos serviços de carregamento/descarregamento, no agenciamento das cargas/fretes, nas fiscalizações rodoviárias, nos serviços de abastecimento do combustível e na manutenção funcional dos caminhões.

O disciplinamento do trabalho dos caminhoneiros, não no que envolve as relações entre empresas, mas, internamente aos empreendimentos e suas relações com os patrões, é tardio no Brasil, destacadamente a partir dos anos 1990, pelo menos na estrutura da organização do trabalho e mais frequente nas empresas que, em algum momento das suas operações, estão integradas aos padrões da logística. Numa tradicional e pequena ETC, havendo o rastreador, tecnologia usada desde os anos 1990, os caminhões são monitorados na integralidade do tempo de produção, variando, através da relação trabalhista estabelecida, o maior ou menor controle. O maior controle do trabalho, significando atribuições de intensidade, ritmo e racionalização, são perdas de autonomia, cujo mais expressivo controle está nos operadores logísticos, no que diz respeito ao disciplinamento metódico do trabalho.

Nas considerações de Santos (2010), há situações que se apresentam como novas, em que, para as empresas contratantes/embarcadoras, não há distinção entre ETC, TAC ou CTC, sendo generalizantes aos motoristas, como em relação a que “empresas têm dado preferência a contratar serviços de motoristas cujos caminhões sejam mais novos”. Aliado a este critério, surge a “importância da boa apresentação do trabalhador”, através de exigências de “perfil adequado a ser adotado por empresas e motoristas para se atingir uma boa negociação entre as partes”, somado ao “maior cuidado com a aparência do motorista e do próprio veículo”. Estão aí elementos que manifestam necessárias adaptações, constituindo-se como restrições a autonomia no trabalho que, mesmo sendo imposições externas às empresas em que são empregados esses motoristas, tornam-se determinações que seus patrões têm de assimilar, significando maior controle sobre o trabalho. A exigência de um “vestuário” limita a autonomia individual no cotidiano, enquadrando-se como “modelo disciplinar estabelecido pelas empresas” (SANTOS, 2010, p. 244-246).

Santos assimila as exigências dos horários a cumprir, funcionando como encurtamento do tempo de viagem, ou seja, elevando as capacidades produtivas. Aqui, aliam-se elementos com objetivos empresariais da eficiência e ritmo, justificando a exigência de caminhões mais novos e que estejam limpos. Trabalhadores padronizados em seu vestuário, atribuição de bem vestidos e apresentáveis, é sinônimo do moderno prestador de serviços, pois, no sofisticado discurso empresarial, os seus trabalhadores são os *colaboradores*, criando situações impositivas de adaptação, em um contexto em que, no processo de trabalho, os caminhoneiros são agentes intermediários e/ou representantes de suas empresas, seja nas negociações

das cargas/fretes, seja nos carregamentos/descarregamentos. Esta adaptação no vestuário, com novas atitudes e normas de conduta nos caminhões, os quais têm de ser mais modernos, novos e limpos, são elementos influenciadores da “condução das relações sociais entre motoristas e certas empresas”, influentes na determinação do “contato com os contratantes do serviço de transporte” (SANTOS, 2010, p. 245)²⁷⁰. Imposições das relações entre empresas influem na determinação de aspectos das relações internas às empresas do TRC, bem como nas condições e nas relações de trabalho entre patrões e empregados. Segundo Santos:

A nova dinâmica de distribuição de mercadorias mostra-se como um reflexo do processo de globalização, marcado pela internacionalização das relações econômicas. O rigor do tempo industrial ecoa nos demais setores da economia e, nesse caso, o serviço de transporte rodoviário de cargas é atingido pelas exigências das empresas: as mercadorias devem chegar aos seus destinos no menor tempo possível, transportadas por trabalhadores qualificados e, de preferência, nos melhores veículos. Ainda que os caminhoneiros – empregados e autônomos – encontrem-se dispersos no espaço de trabalho e, no caso dos primeiros, longe do olhar do patrão, o autocontrole da disciplina desses trabalhadores mostra-se bastante eficaz (SANTOS, 2010, p. 246).

Assimilando a importância que o salário por peça assumiu nesses profissionais, Santos justifica que os trabalhadores objetivem ser mais rigorosos no “autocontrole”, pois, com maior número de viagens, sendo elas mais rápidas, materializa-se em maiores salários. Sobre o “autocontrole”, é importante salientar que gera mudanças, com exclusão de “hábitos antigos”, frente ao aumento da “violência a que estão expostos”, exclusivamente os assaltos/roubos. As práticas de “solidariedade”, como caronas e paradas às margens das rodovias, para auxílios a outros motoristas com “veículos supostamente quebrados”, e os hábitos de “estacionar o caminhão no acostamento da pista para descansar”, são práticas que deixam de ocorrer (SANTOS, 2010, p. 269-270). Mesmo considerando serem ações determinadas pelas empresas, através das decisões patronais, também seriam iniciativas dos motoristas na busca

²⁷⁰ Trevisan, abordando os transportadores de combustíveis de refinaria do estado de São Paulo, constatou normas de conduta das empresas contratantes e assimiladas nas relações internas as empresas de transporte. Para “atuar” no “transporte de produtos perigosos”, os “motoristas passam inicialmente por triagens que averiguam sua conduta social, moral e financeira, e por capacitação no transporte de cargas perigosas, direção defensiva e primeiros socorros (...). Os motoristas devem trajar uniformes confeccionados em tecidos de algodão. Algumas distribuidoras exigem o uso de camisas de mangas longas, (...) devem calçar sapatos de segurança antiderrapantes e os demais Equipamentos de Proteção Individual (...). As empresas (...) solicitam ao motorista que se mantenha sempre com o uniforme limpo, a barba e os cabelos feitos, pois o mesmo é o ‘cartão de visita’. E o ‘seu’ caminhão (...) deverá estar sempre limpo e em boas condições. Também solicitam que o cliente seja tratado com respeito e cortesia” (TREVISAN, 2010, p. 95-96).

da sua segurança. Assim sendo, estas iniciativas voluntárias e impositivas de restrição à autonomia dos motoristas, resultam em um trabalho mais disciplinado e controlado.

Esse controle, através de atribuições, exigências e práticas, têm, por vezes, aparências contraditórias. Ao longo das décadas, estritamente sobre as jornadas e as relações trabalhistas, o empresariado reivindicou o artigo 62, inciso I, da CLT, acerca da “atividade externa”, alegando, dadas as peculiaridades do trabalho dos caminhoneiros, que as empresas não detinham o controle sobre estes trabalhadores, especificamente sobre as horas trabalho e alguns dos direitos assegurados na CLT²⁷¹. Isto é contraditório, pois, enquanto jornada, o empresariado reivindicou não ter controle sobre o trabalho dos caminhoneiros, inclusive atribuindo responsabilidades aos motoristas, como o registrado no quarto capítulo, porém, na introdução da logística, o controle se manifesta nos tempos do trabalho, através do disciplinamento controlador da intensidade, ritmo e racionalização. Inclusive, associando-se na narrativa das necessidades de formação, qualificação e treinamento profissional, a fim de operar os modernos caminhões e os dispositivos automáticos e eletrônicos, exigentes de conhecimentos especializados.

Isto se dá num contexto em que novos elementos passam a integrar o processo de trabalho, como os recursos das tecnologias da informação e comunicação, os manuseios das redes sociais e da telefonia para contratar cargas/fretes e agendar horários para carga/descarga, bem como a operacionalização do monitoramento e rastreamento dos caminhões. Havendo maior incidência do treinamento para operações, maior é a padronização profissional, significando menos autonomia decisória e controle sobre o trabalho. Esses caminhoneiros se tornam mais assemelhados ao padrão indústria/fábrica e no século XXI têm tido a tendência crescente de serem moldados como o clássico proletário. Nesta categoria profissional do Brasil, o século XXI demonstra o avanço da proletarização do trabalho.

Na medida em que os caminhoneiros brasileiros se proletarizam, relativamente, se tornam apenas motoristas dos caminhões, pelo menos nas mais sofisticadas empresas, mudando aspectos das condições e das relações de trabalho. Assim, os motoristas, de perfil profissional que dirigiam o cavalo mecânico com a mesma carreta

²⁷¹ Foi recorrente o “empregador” enquadrar “o contrato de emprego desse trabalhador naquelas condições excepcionadas do controle de jornada, previstas no art. 62, I, da CLT”, inclusive, por vezes, “judicialmente”, amparado como “incompatibilidade entre o trabalho executado externamente e seu controle” (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 25). Nas Leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015, os caminhoneiros foram excluídos da “atividade externa” do artigo 62 da CLT.

(semirreboque), a cada viagem, passam a engatar outra carreta, assim como, com a disponibilidade das tecnologias da informação e comunicação, através das redes sociais ou da telefonia móvel, aceleram-se as contratações de cargas/fretes, tornando mais eficientes e precisos os horários de carregamento/descarregamento²⁷².

Com isto, mudam as funções/tarefas destes trabalhadores, dada a organização empresarial, tornando o processo mais produtivo com eliminação de períodos de carga/descarga, pois os trabalhadores, relativamente, se mantêm mais no tempo de direção, se resumindo a serem apenas motoristas e não executando o enlonar e amarrar as cargas, ignorando o processo de evolução das condições funcionais das carretas, situado no sistema elétrico, nos freios e pneus, evolução importante da segurança dos condutores. Outra variável, através da situação em que os motoristas troquem de caminhão a cada viagem, produzindo rompimento da identidade caminhoneiros/caminhões. Outra variável, via telefonia o recebimento das orientações de onde carregar, manifestando estruturação da divisão do trabalho, a qual retira dos motoristas as tarefas do agenciar as cargas. É mais produtivo concentrar os trabalhadores no tempo de direção, ao mesmo tempo, os tornando iguais aos clássicos proletários, alienados do processo de trabalho e menos autônomos no controle do trabalho. Além de alterar aspectos da divisão do trabalho, esta nova organização altera, na trajetória profissional, conhecimentos e habilidades, domínio e práticas.

Pode-se formular a compreensão de que se manteve por décadas práticas de trabalho com aspectos artesanais, considerando ter sido profissão que manteve aspectos daquele *saber-fazer* originado da experiência, expressando autonomia dos trabalhadores no conjunto das funções/tarefas e sobre o ato de conduzir/dirigir os caminhões. Onde e quando parar, como realizar as refeições, para onde carregar e negociar as cargas e, conseqüentemente, os preços dos fretes, enlonar e amarrar as cargas e conhecer aspectos funcionais dos caminhões, são peculiaridades da formação profissional, não da totalidade, mas de expressiva quantia de caminhoneiros. Tudo isto, variando com a constituição de suas empresas, os tipos de cargas, as rotas e os modelos dos caminhões.

²⁷² Foi-se o tempo que os motoristas precisavam ficar atentos ao constante andar da fila para carregar/descarregar, ou algum funcionário vir comunicá-los sobre o momento deste serviço. A telefonia móvel impõe outro padrão, inclusive, permitindo esse tempo de espera para o descanso.

As mais modernas e sofisticadas empresas intensificam a proletarização, tornando-se modelo para o TRC, num sentido amplo, enquanto os caminhoneiros vão se tornando apenas os condutores e mais próximos ao profissional autômato²⁷³. Isto gera maior disciplina, controle e menos autonomia dos motoristas, suprimindo aspectos artesanais do processo de trabalho dos caminhoneiros empregados brasileiros, assunto do próximo subtítulo.

5.3 NORMATIZAÇÃO INTERNA E O CONTROLE PATRONAL SOBRE OS TRABALHADORES

Já foi demonstrado que é recorrente a pressão sobre os caminhoneiros para cumprirem viagens em prazos mais reduzidos, notadamente no encurtamento dos horários para os descarregamentos, sendo que, um dos expoentes desta coação têm sido o consumo de substâncias psicoativas para descansarem/dormirem menos e dirigirem mais. Na cadeia produtiva, os prazos mais curtos dos deslocamentos aceleram a rotação do capital, para o TRC é condição influente ao trabalho mais produtivo e para os patrões, frente aos seus motoristas, viagens mais ligeiras representam mais cargas/fretes e mais ganho monetário.

A concorrência mercantil entre os milhares e diversificados empreendimentos, especificamente entre os autônomos e os empregados na contratação das cargas/fretes, com a remuneração através das viagens e/ou salários por peça, representa pressão para estender as horas trabalho, inclusive, como já foi demonstrado, ampliando, ao longo das décadas, o rebaixamento salarial equiparado ao salário mínimo. No modo de produção capitalista, o rebaixamento salarial é pressão sobre os assalariados, enquanto no TRC Brasileiro, os salários por peça adaptam-se a insegurança da oferta regular de cargas/fretes, pressionando os caminhoneiros a estender as jornadas para elevar os ganhos em dinheiro.

As jornadas foram mantidas elevadas em horas trabalho, havendo o aumento das capacidades produtivas nas relações trabalhadores/caminhões. As leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015, mesmo que de forma moderada, impuseram limites da extensão das jornadas, contudo, o interesse empresarial é aumentar o trabalho excedente dos motoristas. Assim, dadas as extensas jornadas, não foi viável o

²⁷³ Especificamente, nestas considerações, os caminhoneiros são tornados mais parecidos aos padrões de trabalho dos motoristas de ônibus.

aumento das horas trabalho, inclusive ocorrendo mobilizações reversas no contexto 2012-2015, através de ações do movimento sindical, sendo assim, a elevação da produtividade se deu através das inovações na organização do trabalho.

Extensas jornadas permitiram a extração da mais-valia absoluta e o recurso para aumentar o trabalho excedente foi através da mais-valia relativa. Novas técnicas e tecnologias, a logística e a reestruturação produtiva, ou as inovações na forma e no conteúdo do trabalho, atestam os rumos de aumento do trabalho excedente. Se o TRC é subordinado na cadeia produtiva, inclusive às empresas embarcadoras, a centralidade é colocada no melhor controle sobre os motoristas, intensificando o ritmo, racionalizando funções e otimizando a eficiência operacional, expressando a síntese da modernização do processo de trabalho. Ambos representam controle sobre os motoristas, externo na relação entre empresas e interno nas relações patrões e empregados, sendo que, as práticas contratuais, convencionadas e/ou legisladas, determinam o aumento do disciplinamento e a redução da autonomia e dos aspectos artesanais, remanescentes nas atividades cotidianas do trabalho.

No *Anuário* da NTC & Logística, acerca da produtividade, sobre os métodos para seu aumento, Reis registra enquadramento aos motoristas:

Para conhecer e mensurar corretamente os custos envolvidos no transporte rodoviário de uma mercadoria, é preciso analisar todo o processo de produção desse serviço, identificando as suas etapas e os seus fluxos operacionais.

(...) a organização dos fatores de produção (recursos humanos, materiais, financeiros e tecnológicos) só será possível quando os responsáveis pela empresa puderem entender como cada um desses fatores participa de cada fase do processo e como se integra ao sistema operacional (REIS, 2013, p. 126).

Percebe-se, desta citação, argumentação favorável ao domínio racional do “processo de produção” e do planejamento das operações. Reis, ao mensurar modos de elevação da produtividade, compara a empresa de transportes com a “atividade industrial”:

O veículo de transporte é, por definição, máquina ou equipamento indispensável para a transferência de mercadorias de um local para outro. Isso permite estabelecer um paralelo entre a operação do transporte e a atividade industrial, que possui também máquinas operatrizes.

Na indústria, um dos fatores de produtividade está relacionado com a eficiência obtida na operação das máquinas, medida pelo número de peças produzidas por hora. Existe, portanto, uma relação entre o tempo disponível para a operação da máquina e a quantidade de peças produzidas durante a jornada de trabalho. (...)

para otimizar a produtividade e minimizar o custo por unidade produzida em determinado intervalo de tempo, as máquinas devem trabalhar o maior número possível de horas, com o mínimo de tempo parado (REIS, 2013, p. 134).

Este “tempo parado” ocorre nas situações de “manutenção e preparação da máquina, além de interrupções para refeições, lanches e necessidades pessoais do operador”. Em relação aos motoristas, há a busca pela elevação relativa do tempo de direção, situação em que, “para otimizar seus custos, os veículos devem operar durante o maior número possível de horas e evitar paradas desnecessárias”. Há paradas necessárias, carga/descarga, descanso e refeições dos motoristas, eventuais ou rotineiras revisões e manutenções dos caminhões e os intervalos de jornada, sem que, neste momento, se problematize o tempo ocupado na procura/espera por cargas ou a rodagem com os caminhões vazios. Conclui-se que a centralidade está na eficiência, na otimização e na racionalização, com aumento relativo do tempo de direção, envolvendo, também, a velocidade média dos deslocamentos, que, por vezes, impõe situações alheias aos motoristas, como as condições das rodovias e do trânsito ou devido a fiscalização. Para Reis (2013, p. 134-135), no “transporte, a produtividade padrão ou ideal (100%) é dada pelo número máximo de viagens que é possível realizar no período de um mês, em um percurso determinado”. Segundo o autor:

O aumento da jornada de trabalho do veículo (não do motorista) eleva em proporção direta a quilometragem rodada por mês e, conseqüentemente, o número de viagens realizadas.

Esse aumento exige mudança na cultura da empresa, pois cada motorista deverá deixar de ser o ‘dono’ de determinado caminhão. Por exigir ainda serviços dedicados, que permitam linhas regulares, semelhantes às de ônibus, com horários fixos.

A elevação das horas trabalhadas pode ser obtida por meio do aumento dos turnos de trabalho, pela utilização do sistema de duplas (cabine leito) ou pela troca de motoristas em pontos de apoio instalados ao longo do percurso (REIS, 2013, p. 135).

Nestas proposições, novamente se percebe que há perda da identidade dos caminhoneiros com os caminhões. Poucas profissões têm a peculiaridade de tão expressiva identidade entre os trabalhadores e as máquinas. No Brasil, os caminhoneiros assimilaram em seu vocabulário o dizer *meu caminhão*, pois o local de trabalho e o descanso, fundamentalmente, se deu dentro da cabine do caminhão, além das outras atribuições de trabalho. Esta assimilação manifestou-se no espaço interno da cabine, na medida do possível, organizada de acordo com as

individualidades dos motoristas, onde implicam a limpeza, os itens de uso pessoal, higiene e a cama com os apetrechos para o repouso. Internamente, na cabine, é diferente ter cama ou sofá-cama, assim como, em época anterior, ter ou não ter ventilador, ou mais recentemente, ter ar condicionado, rádio etc. Inclusive, deve-se levar em conta os acessórios, enfeites, adesivos e pinturas, as frases de para-choque etc. Por outro lado, preparar café, chimarrão ou lanches e refeições requer certa quantia de itens indispensáveis, possível de serem mantidos através de um vínculo dos caminhoneiros com os mesmos caminhões²⁷⁴. Nas modernas empresas, em que os motoristas são os condutores do cavalo mecânico, enquanto nos serviços de carregamento/descarregamento é feita a troca da carreta, há dificuldade em manter sob sua posse os utensílios da caixa de comida e outros instrumentos de trabalho, elementos que, por vezes, contribuíram para a cultura de trabalho.

Ainda é importante salientar que a identidade caminhoneiros/caminhões se manifesta também no conhecimento do caminhão em seus aspectos funcionais, na destreza e habilidades de condução, em que os diferentes modelos dos caminhões e das carretas e os tipos de cargas são exemplares, expressando especializações. Para os caminhoneiros, trocar de caminhão a cada viagem ou tendo dois motoristas por veículo, resulta em diminuição dessa identidade, significando reduzir o conhecimento funcional dos veículos e deixando de ter a posse no sentido do uso adaptado às individualidades com base na experiência. Essas seriam algumas manifestações da “mudança na cultura”, reivindicada nos argumentos de Reis, através do aumento das capacidades produtivas, com perdas do controle dos trabalhadores sobre o trabalho.

Na mesma edição do *Anuário*, também há menção a uma *mudança de cultura* por parte das empresas de transporte, no momento em que problematiza a Lei n. 12.619/2012, especificamente sobre as questões do “tempo de espera, tempo de descanso (...) e os pontos de parada” (RASPANTI, 2013a, p. 94). Porém, neste artigo atribui-se que os caminhoneiros “sempre fizeram os seus horários”, reivindicando o artigo 62, inciso I da CLT, em que o empresariado não manteria o domínio/controlado sobre os caminhoneiros durante as viagens de longa distância. Nesta atribuição, argumentando expressar suposta cultura dos caminhoneiros, as excessivas jornadas

²⁷⁴ No caminhão carreta, a caixa de comida (cozinha), local de armazenamento dos alimentos e demais utensílios para o preparo de bebidas e alimentos, inclusive o fogão, o gás e o refrigerador, o recipiente com água (barrica) são localizados junto à carreta (carroceria). Dado ao volume de espaço ocupado, cordas e lonas, estepe, ferramentas e outros itens funcionais, estes são localizados juntos a carreta, exceção por os itens menos volumosos, os quais permanecem junto ao cavalo mecânico.

em horas trabalho são responsabilidade dos motoristas. O argumento está em que a mudança de cultura seria seguir a Lei n. 12.619/2012, a qual impunha limites ao tempo de trabalho, mudando hábitos e práticas.

Cherobim (1984, p. 117) mencionou característica dos “motoristas de ônibus” que os diferenciaria dos caminhoneiros em que os primeiros possuíam “horários rígidos” e “pontos de parada fixos”. Dessa breve observação, se tem a compreensão de um trabalho mais regular e repetitivo em suas operações pelos motoristas dos ônibus. Assim, passadas mais de três décadas do estudo de Cherobim, conclui-se que os caminhoneiros se tornaram mais assemelhados a essas condições, ou seja, com a maior incidência dos usos do computador de bordo, da escolta, do rastreamento e dos roteirizadores, proporcionou-se maior rigidez e determinações no cotidiano funcional/operacional, aliado a estruturação nos padrões do trabalho, controlado dos operadores logísticos. Esta afirmativa indica que os equipamentos controladores da localização, de onde e quando se é possível estacionar/parar os caminhões, aperfeiçoam os instrumentos da programação de roteiros e de vigilância dos horários. Têm-se, assim, caminhoneiros mais controlados, quando os tempos de trabalho passam a ser determinados e os motoristas subordinados a esse controle. Esta é uma constatação, comparando o comentário de Cherobim com as proposições contidas em Reis (2013, p. 126-135)²⁷⁵.

Bertolazzi, por sua vez, assimilando opinião de um entrevistado, que estava na condição de empresário, registra que

o segredo para desenvolver uma empresa de transportes é o controle constante dos custos e dos próprios motoristas. (...) o ramo do transporte rodoviário de cargas depende muito das decisões rotineiras dos empregados que estão, na maioria das vezes, sozinhos a milhares de quilômetros da sede das empresas. Assim, (...) as organizações que deixam tudo ao bel-prazer dos motoristas, sem sistemas de comunicação e de procedimento eficazes, tendem a desaparecer do mercado (BERTOLAZZI, 1998, p. 92).

No contexto em que o TRC sofre determinações alheias as suas decisões, na cadeia produtiva, não podendo estruturalmente alterar as condições externas às suas empresas, o empresariado volta-se para determinações nas relações internas dos

²⁷⁵ Sobre o “rastreamento” e a “roteirização” no Brasil, diferente do ocorrido na Europa, Vantine (2012, p. 98) menciona que “essa tecnologia não entrou pela porta da logística, mas pela da prevenção de roubos de cargas”. Mesma justificativa pode ser considerada sobre os serviços de escolta dos caminhões, durante os trajetos percorridos. Sobre as escoltas, comumente utilizadas em comboios de caminhões, cada motorista/caminhão perde autonomia decisória sobre as paradas e os horários, pois as decisões são regidas pelo comando.

seus empreendimentos. Nesta situação, a palavra síntese é controle, pois, a elevação das capacidades produtivas, a intensidade, o ritmo e a racionalização das operações dos motoristas se condensam no maior disciplinamento dos tempos de trabalho.

As empresas, tendo de se adaptar as “exigências de mercado”, devem adotar “medidas” para “melhorar a competitividade”, como a logística e a “flexibilidade operacional”. Associadas à autonomia e ao controle dos motoristas, estão os “investimentos em sistemas de tecnologia de informação visando à redução de acidentes e roubos de carga” e, segundo Michelin, o

disciplinamento do setor rodoviário com a implementação de mecanismos regulatórios que permitam adequar a oferta e a demanda do transporte de carga e que definam parâmetros operacionais mínimos, resultando na diminuição da informalidade, na melhora das condições de segurança e do aproveitamento energético dos recursos (MICHELON, 2013, p. 23).

Há, nestas citações, questões internas ao funcionamento das empresas e questões externas condicionadas nas relações entre empresas, inclusive com normatizações institucionais. Porém, percebe-se as “medidas” que implicam maior controle do trabalho, ou seja, menor autonomia dos trabalhadores. Na mesma perspectiva, em comentário sobre a Lei n. 12.619/2012 e alguns de seus impactos, está a opinião expressa no *Anuário da NTC & Logística*:

A jornada de trabalho do motorista, a partir da entrada em vigor da lei, passou a ser controlada dentro de limites rígidos e bem definido. A necessidade de controle da jornada do motorista tem levado as empresas a realizarem grandes investimentos em tecnologia embarcada, bem como treinamento dos motoristas e outros colaboradores no manuseio de tais instrumentos. A necessidade de se intensificar os controles tem levado a aumento das contratações, elevando os custos da folha de pagamento, com impacto direto nos custos indiretos (PEREIRA, 2014, p. 95).

A modernização é tendência, tornando-se necessidade, seja no desenvolvimento dos caminhões, como nos usos das tecnologias da informação e comunicação no processo econômico, visto em sua totalidade, pois, empresas com menores capacidades de investimento tornam-se obsoletas ou menos competitivas e produtivas, frente aos empreendimentos mais sofisticados. Inclusive, como elemento conjugado com a nova estruturação no TRC, as necessidades do “treinamento” profissional, manifestando-se no vocabulário também, como na expressão “colaboradores” atribuída aos funcionários do emprego assalariado, expressando qualidade da acumulação flexível das relações capital e trabalho em nível mundial.

As informações a seguir, extraídas de Trevisan, pertencem ao estudo sobre os motoristas do transporte de combustíveis, mas não excluem a possibilidade de generalização, pelo menos sobre os usos das tecnologias da informação e comunicação que passam a condicionar o trabalho dos motoristas:

As transportadoras e as distribuidoras procuram se assegurar de prejuízos causados por roubos contratando firmas seguradoras, e, em conjunto, lançam mão de tecnologias de informação, como o roteirizador ou rotograma. Trata-se de uma ferramenta de gestão que define previamente os trajetos para os caminhões nas estradas, da origem ao destino, indicando paradas para descanso, pontos de carga e descarga. Esta ferramenta garante também a elaboração de um relatório (...) sobre o tempo a ser dispendido na viagem e os gastos com combustível, pedágio, além de cálculos de custos do frete. Outra tecnologia (...) é o rastreador, que permite localizar, monitorar e controlar o caminhão por satélite ou por telefonia celular. A localização e os dados de operação são emitidos em tempo real para uma estação de controle, normalmente localizada na empresa de segurança responsável pelo equipamento, e esta, diante de uma situação não comum, pode acionar o bloqueio do caminhão, travando portas ou acionando alarmes. O seu condutor tem que comunicar qualquer operação não prevista dentro de seu rotograma (...)²⁷⁶.

Um outro componente (...) é o chamado computador de bordo, que registra a jornada de trabalho considerada pelo tempo de uso do motor; e a variação de velocidade (80km/h em pista seca e 60km/h em pista molhada ou em tempo chuvoso). As informações retiradas do equipamento são confrontadas, no final da jornada, com os dados do tacógrafo e de um relatório de práticas elaborado pelo motorista (TREVISAN, 2010, p. 88-89)²⁷⁷.

A incorporação dessas técnicas e tecnologias varia entre as empresas, bem como as capacidades de inovações e investimentos se diferenciam de modo determinante no porte das empresas e nas especializações por tipos de carga transportada. Porém, são tendências de inserção no mercado, haja vista que as empresas que desenvolvem os usos desses recursos tendem a ser mais produtivas, pressionando por mais inovações por parte das concorrentes ou promovendo a seleção de mercado, uma característica da monopolização no modo de produção capitalista. Inclusive, na citação acima, há uma interposição entre empresas, pois, operar certos sistemas de segurança torna necessária a contratação de empreendimento especializado na atividade e, mesmo não sendo a empresa empregadora dos caminhoneiros a gerenciadora do recurso, o resultado é o mesmo, tornando o trabalho mais disciplinado e controlado. Quanto à divisão do trabalho:

²⁷⁶ Uma variação desta vigilância dos caminhões e motoristas é representada pelos usos das escoltas, igualmente exigindo investimentos através da contratação de empresas especializadas.

²⁷⁷ O “tacógrafo”, como “equipamento” medidor e registrador, reforça a “autodisciplina do trabalhador” (SANTOS, 2010, p. 248).

Tanto no processo de carga como no de descarga, o motorista é totalmente alheio ao processo de produção dos produtos que transporta, como também da negociação entre empresas e clientes. Resta-lhe apenas a execução das tarefas que intermedeiam a transação (TREVISAN, 2010, p. 111).

Nesta citação, a peculiaridade desse transporte, não possuindo a negociação das cargas/fretes pelos motoristas, sendo exemplar da tradicional alienação da divisão industrial do trabalho, através da falta do controle pelos trabalhadores do processo de trabalho. No entanto, o controle das operações permanece na essência da atividade, o trabalho de direção/condução no tráfego rodoviário. Tem-se, aqui, o trabalhador proletário.

Trevisan constatou padronizações que avançavam, além de considerar as normatizações regulamentadas pelo Estado acerca dos “produtos perigosos”, registrando que, partindo do entendimento de que as grandes “distribuidoras” de combustível contratam empresas do TRC para o serviço do transporte, estas

requerem das transportadoras a padronização dos caminhões da frota contratada para o serviço de entrega, que tornem visível seu logotipo e suas cores, assim como outras tecnologias de controle e segurança, como: válvula ‘interlock’ (trava de estacionamento) (...) etc. Algumas distribuidoras aplicam parte do ‘checklist’ composto de aproximadamente 70 itens sobre condições do caminhão, documentações comprobatórias da atividade e do motorista e equipamentos de segurança e acessórios obrigatórios. Outras passam esta incumbência às transportadoras, que exigem do motorista um relatório diário desta checagem que atesta que o caminhão está em conformidade com os itens de segurança e com a legislação (TREVISAN, 2010, p. 85-86).

Manifestam-se aí ingerências e determinações de funções no processo de trabalho, na relação entre empresas e nas relações internas às empresas que operam o TRC, disciplinando seus motoristas. Para Trevisan (2010, p. 90) são, também, formas produtoras do “controle do trabalho”.

Karine Marins Amaral (2009, p. 52-53), em trabalho de conclusão de curso em História, analisando o transporte de cargas refrigeradas nos caminhões câmara fria, em rotas de Minas Gerais ao Nordeste do País, contextualiza o controle e agrega elemento de punição aos caminhoneiros. Em sua pesquisa de campo, após descrever a preparação do caminhão (lavagem da câmara fria, abastecimento) e o carregamento, a emissão da “nota fiscal” e do “conhecimento de transporte rodoviário”, procedimentos reconhecidos como *manifestar a carga*, registra que a empresa responsável pelo carregamento emite o “documento” chamado “diário de bordo”. Com especificações de data e horário de entrega, ou seja, considerando o

descarregamento no destino que, na viagem analisada, em maio de 2009, com o carregamento em Uberlândia, e destino em Recife, demonstra que:

Todo o tempo da viagem, ou grande parte dele, é consumido no ato de transportar as mercadorias, pois a carga transportada e sua entrega no horário programado são de inteira responsabilidade do motorista, senão esse trabalhador é penalizado por isso, chegando mesmo a receber um salário inferior ao acordado inicialmente com o empregador. Ou seja, caso não cumpra o horário, o motorista tem que pagar uma multa equivalente a seis por cento do valor do frete, quantia essa que é descontada pelo patrão na comissão final recebida pelo caminhoneiro. Caso o motorista não cumpra o horário por três vezes consecutivas, além da punição aplicada pela transportadora, referente à redução salarial, o motorista ainda é suspenso de suas atividades no interior da Sadia, por um período determinado pela companhia (AMARAL, 2009, p. 53).

Confirma-se, aqui, o controle dos horários e o método punitivo em caso de descumprimento. Elementos contrastantes entre o passado e as inovações, incluem agravos para a saúde e para a segurança, resultantes do trabalho, nos quais, os

motoristas, inseridos nesse contexto, vivenciam uma realidade de trabalho ainda mais complexa. Se, em outros tempos, o exercício da profissão já era extenuante, no contexto atual, esses caminhoneiros se deparam com uma intensificação da exploração de sua força de trabalho ainda mais agressiva e repressiva, que se justifica a partir das transformações provenientes de uma reestruturação capitalista, na qual o sistema de terceirização do transporte surge como uma possibilidade viável tanto para as grandes empresas, semelhantes à Sadia, como para as pequenas e médias transportadoras, proprietárias das frotas de veículos que transportam as cargas combinadas. Vivenciando diariamente as relações de trabalho provenientes desse sistema de 'parceria', muitos motoristas recordam que em outras experiências profissionais vividas anteriormente, apesar da dureza do trabalho realizado, eles não precisavam se preocupar com essa prática de regulamentação prévia do horário de entrega das mercadorias, nem tão pouco com as punições relativas ao descumprimento dessa condição (...).

Quando da possibilidade de não cumprimento do horário estipulado, seja por algum imprevisto ocorrido, seja pela normal sonolência ocasionada durante o tempo prolongado ao volante ou ainda pela insuficiência dos prazos determinados (...), os motoristas acabam ficando ansiosos e irritados, pois em muitas circunstâncias chegam a dirigir até 20 horas diárias para não extrapolar o limite de tempo para entrega da carga. Diante dessa jornada de trabalho, a grande maioria dos caminhoneiros recorre ao uso de substâncias que são capazes de conservá-los acordados (AMARAL, 2009, p. 54-55).

Assim, percebe-se a pressão e os mecanismos de punição, em caso do não cumprimento das metas estipuladas, resultantes de um planejamento de uma dada organização deste processo de trabalho. A seguir, a pressão manifesta na condução do caminhão, através de procedimentos normativos da atividade:

Os motoristas da transportadora recebem um salário equivalente a 11% do frete transportado. Porém, se não conseguem cumprir a média de

combustível estipulada, perdem 1% da remuneração (...). Para se chegar à média exigida pelo empregador, o motorista deve, ao finalizar a viagem, dividir a quilometragem rodada pela quantidade de litros de combustível disponível. O valor encontrado deve ser equivalente a 2,40. (...)

A realização dessas médias, bem como dos horários pré-fixados, provocam um intenso desconforto para o motorista no decorrer da viagem. A marca de 2,40 é extremamente difícil de ser atingida no percurso de Uberlândia a Recife. O cálculo realizado não leva em consideração as especificidades do trajeto, ou seja, não prevê as constantes variações de relevo, que interferem diretamente no consumo de óleo diesel. Do mesmo modo, não são levadas em consideração as condições de pavimentação das rodovias, que em muitos estados brasileiros encontram-se completamente danificadas, obrigando o uso constante dos freios, bem como de uma maior utilização das marchas, que são constantemente acionadas (...), elevando (...) o consumo de combustível (AMARAL, 2009, p. 63-64).

Pela exposição, cobra-se a automação e a repetição que não coincidem com o cotidiano do trabalho. Sendo assim, tem de ser levadas em conta como condicionantes de uma intensificação do trabalho, sendo regulatórias das tarefas executadas pelos caminhoneiros. Segundo a autora, o viés empresarial do controle:

Essas estratégias utilizadas pelas transportadoras, as quais procuram reduzir despesas e encurtar o tempo de viagem, objetivam elevar quantitativamente e qualitativamente os resultados empresariais. Entretanto, se por um lado, as práticas adotadas favorecem o princípio da concentração do capital por meio de uma acumulação ilimitada, por outro, promove uma intensificação do trabalho, que ocasiona, aos motoristas, um maior desgaste físico, mental e também emocional (AMARAL, 2009, p. 65).

Esse controle, além de elevar o ritmo e a intensidade do trabalho, expressa elementos potenciais para agravos à saúde, considerando a recorrência, através da trajetória profissional, bem como de insegurança e pressão potencial para ocorrência dos acidentes de trabalho. Soma-se a isso, que os caminhoneiros têm trabalhado, por vezes, com insegurança frente a assaltos/roubos.

Em relação a esta situação, em “estudo de caso” sobre a empresa Martins, sediada em Minas Gerais com “atuação em âmbito nacional” (NUNES, 2008, p. 15), em sua inserção no TRC, considerando o transporte da armazenagem até a entrega final, porém, focando nos deslocamentos e nestes o “roubo de cargas”, especificamente sobre a “gestão de frotas” e o “gerenciamento de risco”, são abordadas demandas criadas, como normas de “conduta”, “normas de segurança”, “ensino e o treinamento” e outras. Nessas questões, “as tecnologias empregadas para a preservação da carga, do veículo e do motorista têm o seu funcionamento dividido em quatro fases”: a “localização”, a “inteligência embarcada”, a “comunicação” e o “monitoramento”. Aliando-se a estas, há o “rastreamento”, a comunicação via satélite,

por rádio frequência ou por telefonia celular, o “computador de bordo”, o “travamento de portas”, o “acionamento dos freios”, o “corte do funcionamento de combustível ao motor”, a “ligação de sinais sonoros e luminosos”, a “detecção de carona”, o “travamento da quinta-roda da carreta”²⁷⁸ etc., todas essas práticas incidentes sobre os caminhões e sobre os motoristas. Inclusive, há a prática de “traçar as rotas obrigatórias por onde o veículo deverá passar” (NUNES, 2008, p. 40-93). Com isso, o disciplinamento do trabalho indica que,

por um lado, esse sistema acarreta um aumento do custo logístico, por outro lado, há um ganho quantitativo e qualitativo indireto, pois os motoristas são obrigados a uma maior disciplina operacional e a um maior grau de cuidado com o veículo e com a carga que lhe foram confiados. (...) há um maior controle sobre a movimentação da carga transportada e um tempo de resposta mais rápido ao cliente (NUNES, 2008, p. 95).

Desta citação, há evidência de um trabalho que se torna rigidamente controlado e permanentemente vigiado. Para os “motoristas”,

definem-se os requisitos que eles devem cumprir durante todo o traslado com a carga (...): horários de saída; formação ou não de comboios; procedimentos para a entrega da carga nos clientes; locais autorizados de parada; horário permitido para o deslocamento; e, ainda, procedimentos a serem executados em caso de sinistros (NUNES, 2008, p. 134).

Perspectiva similar, consta em estudo sobre outra empresa de grande porte, a Patrus Transportes, sediada em Minas Gerais, com o foco no “monitoramento eletrônico” dos caminhões no que envolve o “gerenciamento de risco”. Neste estudo, é exposto que foi implantado um “sistema de entrevista” com os motoristas, valorizando as informações por eles relatadas. Quando há recorrências de problemas de insegurança em rodovias, condições de “tráfego” e “furtos e roubos”, o comando gerencial promove alterações em “horário de circulação”, mudanças de locais de parada e rotas (FERNANDES, 2016, p. 57-62). Aqui, há um disciplinamento controlador, através de técnicas e tecnologias com implicância determinante sobre o trabalho, expressando uma tendência crescente, os usos mais frequentes de recursos que, além dos outros objetivos, são controladores do trabalho, sendo exemplo de um método de constante monitoramento e vigília das atitudes e práticas dos motoristas.

Em outra pesquisa, através de amostragem, essa tendência é demonstrada. Com informações de 2018, com 352 “caminhoneiros empregados de frota”, a CNT

²⁷⁸ Equipamento de engate do cavalo mecânico com a carreta.

expõe os “recursos tecnológicos utilizados no veículo”, sendo que, os resultados obtidos informam sobre a incidência de 78,1% do rastreador; 30,7% do computador de bordo; 21,6% da telemetria; 16,5% do roteirizador; entre outros. Referente à “eficiência energética”, especificamente sobre o “controle do consumo de combustível do veículo”, os resultados informam que 34,9% afirmaram que controlavam em “caderno/caderneta/planilha”, 9,4% em “sistema eletrônico” e 48,3% que a “empresa que controla”. Sobre a “periodicidade do controle”, 61,9% afirmaram ser por “viagem/percurso”, 12,3% ser “diariamente”, 12,6% ser “semanalmente” e 12,3% ser “mensalmente” (CNT, 2019a, p. 97; 122-123).

Por fim, as inovações, que auxiliam e modernizam as condições de trabalho dos caminhoneiros, são, também, inovações que, nas relações de trabalho, tornam os caminhoneiros mais controlados. Certamente há elemento de maior segurança que são disponibilizados a estes trabalhadores, no entanto, são mecanismos que os mantêm submetidos a um disciplinamento. Essas inovações tornam os trabalhadores mais dependentes de decisões externas as suas ações, ou os caminhoneiros passam a estar mais aproximados a situação de autômatos, porque lhes é retirada autonomia decisória e são plenamente subordinados pelas decisões do comando empresarial. Dada a organização do trabalho que se impõem, os caminhoneiros são mais integrados ao tradicional trabalho proletário. O disciplinamento e o controle do trabalho suscitam a compreensão de pertencer a uma fase anterior, inclusive forjada numa ideologia associada ao progresso, a profissão dum trabalhador de “vida itinerante”²⁷⁹. A seguir, apresentam-se outras variáveis do disciplinamento controlador do trabalho.

5.4 OITO SINDICATOS E INDETERMINAÇÕES DAS HORAS TRABALHO NOS ANOS 2000

As CCTs são exemplares dos interesses dos empregados e dos patrões como registros documentais das lutas de classes, manifestando equilíbrio de forças e/ou contratos normatizados, às vezes, ocultando discordâncias ou polêmicas e na legislação brasileira expressando-se também como acordos judiciais. As CCTs são

²⁷⁹ O “caminhão é uma figura onipresente na paisagem brasileira”. A estrada “faz parte do imaginário coletivo como aspecto de uma modernidade” e no “comando da boleia está o caminhoneiro, homem de confiança que se agarra ao volante para cumprir uma nobre tarefa, mesmo diante das típicas incertezas de uma vida itinerante” (HUERTAS, 2013, p. 01).

relações trabalhistas, em muitos aspectos determinando as condições de trabalho. Delas, pode-se extrair peculiaridades das horas trabalho e salários dos caminhoneiros (viagens de longa distância e/ou rotas longas), considerando que nessas CCTs estão diferentes categorias profissionais, sendo que, entre os motoristas de caminhão, há diferenciações entre os profissionais das viagens de longa distância e os das rotas curtas, esses últimos tendo as jornadas mais aproximadas aos padrões do regime de trabalho em quarenta e quatro horas semanais da CLT²⁸⁰. Ou seja, para estes, as horas trabalho em turnos regulares e aproximadas aos salários por tempo criam situação diversa dos turnos irregulares e das comissões dos caminhoneiros. A seguir, estuda-se oito sindicatos e o negociado nas duas primeiras décadas do século XXI, registrando indeterminações das horas trabalho e dos salários dos caminhoneiros²⁸¹.

Entre 2001-2019, no SINDIMERCOSUL, CCT do TRIC, há as cláusulas “Jornada de Trabalho” e “Trabalho Externo”, sendo que, no período, a média é quarenta cláusulas em cada CCT. Na “Jornada de Trabalho” tem-se, genericamente, o referencial na CLT sobre as jornadas semanais de 44 horas, a “jornada normal de trabalho” e/ou “fixada no contrato de trabalho”. Sobre a cláusula “Trabalho Externo”, entre 2001-2013, se evoca o artigo 62, inciso I da CLT, determinando que “os empregados que exerçam função externa, sem controle de horário, assim como auditores, cobradores, motoristas, etc., não estão sujeitos a jornada de trabalho estabelecida naquele diploma legal”. Entre 2004-2011, há modificação na redação, sem alterar o conteúdo: “vendedores, ajudantes, motoristas (...)”. Outra modificação, entre 2011-2013: “As atividades externas serão regidas pela regra do artigo 62, I, da CLT, quando incompatíveis com a fixação de horário para execução do trabalho”, pactuando “as partes que os motoristas em viagem exercem atividade laboral incompatível com a fixação de horário de trabalho” (SINDIMERCOSUL; TRIC, 2001a-2019).

As jornadas de 44 horas são determinadas para certas categorias de motoristas e não para os caminhoneiros (viagens de longa distância/rotas longas). Aí, há a atribuição de responsabilidade aos caminhoneiros, pois, com controverso amparo na

²⁸⁰ Padrão CLT não uniforme e/ou homogêneo, considerando as reformulações pontuais ou estruturais, ao longo das décadas, enquanto a Reforma Trabalhista de 2017 possibilita não haver padrão através do acordado acima do legislado.

²⁸¹ No Apêndice A, estão discriminados os oito sindicatos das regiões Sul e Sudeste do País e as categorias de motoristas de caminhão/caminhoneiros em nove CCTs. Nas fontes consultadas, verifica-se a série anual de cada CCT e o nome de cada sindicato dos empregados e dos patrões.

CLT, eram profissionais “sem controle de horário” e sem as jornadas serem controladas em suas horas trabalho. O determinado na cláusula “Jornada de Trabalho” é relativizado no “Trabalho Externo”, entre 2001-2013, estritamente aos caminhoneiros.

Entre 2013-2015, o “Trabalho Externo”, em sua íntegra: “As atividades externas serão regidas pela regra do artigo 62, I, da CLT, quando incompatíveis com a fixação de horário para execução do trabalho”. Entre 2015-2017, na íntegra: “De acordo com o Artigo 62 da CLT, os empregados que exerçam função externa, sem controle de horário, assim como vendedores, ajudantes, entre outros, não estão sujeitos a jornada de trabalho estabelecida naquele diploma legal”. Entre 2017-2019: “As atividades externas serão regidas pela regra do artigo 62, I, da CLT, quando incompatíveis com a fixação de horário para execução do trabalho” (SINDIMERCOSUL; TRIC, 2001a-2019). Nas três citações há a vigência das leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015, as quais aboliram o enquadramento desses motoristas no artigo 62, inciso I da CLT. Justifica-se ter sido excluída a menção aos motoristas/caminhoneiros, sendo significativo que, entre 2011-2013, na cláusula “Responsabilidade dos Motoristas”, está incluído o parágrafo segundo, onde consta:

As partes convenientes informam que a utilização de tacógrafo visa, exclusivamente, cumprimento da legislação de trânsito; e, que, equipamentos de rastreamento via satélite, computador de bordo, radiocomunicador, telefone celular, BIP, pager, e similares, quando utilizados, visam, de forma exclusiva, a segurança dos empregados envolvidos na operação da carga transportada e de terceiros (SINDIMERCOSUL; TRIC, 2011a-2013a).

Em todas as CCTs 2001-2019 do TRIC, é apenas entre 2011-2013 que há a menção ao “tacógrafo”, associado a outros dispositivos de informação e comunicação possíveis de registros do tempo de direção. Porém, é explícita a afirmação que os dispositivos não são de controle das jornadas e contabilização das horas trabalho e sim para a “segurança”²⁸². Entre 2015-2019, na cláusula “Responsabilidade dos Motoristas”, das sete “normas”, a primeira possui a seguinte determinação:

²⁸² Mesma constatação está no SINDPFUNDO, nas CCTs 2009-2019, apenas entre 2011-2013, na cláusula “Responsabilidade dos Motoristas”, parágrafo segundo: “As partes convenientes informam que a utilização de tacógrafo visa, exclusivamente, cumprimento da legislação de trânsito; e que equipamentos de rastreamento via satélite, computador de bordo, radiocomunicador, telefone celular, BIP, pager e similares, quando utilizados, visam, de forma exclusiva, a segurança dos empregados envolvidos na operação da carga transportada e de terceiros” (SINDPFUNDO, 2011-2013).

Respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso, previstas na Lei n. 13.103/2015, preenchendo, quando solicitado pelo empregador, a papeleta com as informações de sua jornada de trabalho e tempo de direção (SINDIMERCOSUL; TRIC, 2015-2019).

Manifesta-se aí o repasse e/ou transferência de responsabilidade ao interesse dos empregadores, pois o *preenchimento* é atribuição dos motoristas, segundo a Lei n. 12.619/2012 era tarefa dos empregadores executarem esse *registrar* das jornadas. As leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015 determinaram alguns limites às horas trabalho, respectivamente, com oito diárias mais duas e oito mais quatro horas, representando variável que mantém a atribuição do não controle dos empregadores sobre as jornadas dos empregados, passando a estar na cláusula “Ausência de Quadro de Horário”, entre 2015-2019: “Considerando as particularidades das viagens rodoviárias de longa distância, condições climáticas e condições das estradas, acordam jornada de trabalho especial (...) sem horário de início e fim preestabelecidos”. Nesta cláusula, no parágrafo único, entre 2015-2017: “A jornada de trabalho dos motoristas em geral, excetuando os de longa distância, obedecerá ao critério de jornada fixa” (SINDIMERCOSUL; TRIC, 2015-2019). Na cláusula “Jornada de Trabalho”, entre 2015-2019, está acrescentado, dentre outras questões, que:

Acordam as partes que para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em viagens de longa distância ou em território estrangeiro, em face das especificidades dessas operações, poderão ser asseguradas condições especiais de jornada de trabalho, de modo a assegurar condições adequadas de viagem e entrega ao destino final, por meio de contrato individual de trabalho (SINDIMERCOSUL; TRIC, 2015-2019).

Percebe-se que, dadas as condições do trabalho, há problematizações sobre especificações precisas do início/fim das jornadas, implicando em atribuições de responsabilidades aos caminhoneiros. A Lei n. 12.619/2012 avançou em determinar e a Lei n. 13.103/2015 regrediu, flexibilizando esse início/fim de jornadas.

Entre 2004-2019, os salários estão em duas parcelas, por tempo e por peça: a primeira, negociada como relações de trabalho, expressão política, e; a segunda, resultante das condições de trabalho se determinando no processo de trabalho. Na cláusula “Salário Mínimo Profissional”, entre 2004-2007: “considera-se atendida a remuneração mínima quando a soma dos valores pagos a título de salários fixo com o salário variável, em forma de comissões, km rodado e/ou prêmios (exceto PTS), atinja o valor do salário mínimo profissional”. Há modificação, entre 2007-2013:

“considera-se atendida a remuneração mínima quando a soma dos valores pagos à título de salário fixo com o salário variável (comissões, km rodado e/ou prêmios, exceto PTS), atinja o valor do salário mínimo profissional”. Outra modificação, entre 2013-2015: “considera-se atendida a remuneração mínima quando a soma dos valores pagos a título de salário fixo com o salário variável (comissões, prêmios, exceto PTS), atinja o valor do salário mínimo profissional”. Entre 2015-2019, há variação apenas em “comissões e/ou prêmios”. A flexibilização consta na cláusula “Ausência de Quadro de Horário”, entre 2015-2019, explicitando a imprecisão das horas trabalho, ou seja, a contabilização das horas não está negociada e convencionado, implicando, também, na manutenção de parcela variável dos salários (SINDIMERCOSUL; TRIC, 2004a-2019)²⁸³. A restrição aos pagamentos por comissão está expressa na Lei n. 12.619/2012, enquanto na Lei 13.103/2015 a restrição está excluída. Assim, a indeterminação das horas trabalho aos caminhoneiros se conjuga com a manutenção dos pagamentos com comissões.

No STTRP, nos acordos judiciais e nas CCTs, entre 2005-2019, a cláusula “Jornada de Trabalho” indica a “jornada normal de trabalho” em 44 horas semanais. Na cláusula “Trabalho Externo”, entre 2005-2013, referência ao artigo 62, inciso I da CLT e o atribuído “sem controle de horário” e, entre 2013-2019, esta cláusula deixa de constar, não havendo outras cláusulas abordando o controle limitador das horas trabalho. Entre 2005-2019, na cláusula “Horas Extras”, especificação de que os “empregados” estavam “obrigados à prestação de serviços suplementares a juízo do empregador e sempre que a isto não estiverem impedidos”, prevendo adicionais a “hora normal de trabalho” (STTRP, 2005-2019). No entanto, na cláusula, não há previsão de limite de horários, como no indicado entre 2005-2014:

A remuneração das horas extras trabalhadas sofrerá um acréscimo de 50% (...) sobre a remuneração da hora normal de trabalho, até o limite de 02 (...) horas diárias. As horas excedentes às duas primeiras horas extras, bem como as trabalhadas em domingos e feriados, serão remuneradas com um acréscimo de 100% (...) sobre a hora normal (STTRP, 2005-2014).

Entre 2014-2019, a redação muda para jornadas de oito diárias mais quatro horas (STTRP, 2014-2019). Na cláusula “Comprovantes de Pagamento”, entre 2005-2019, consta a comissão, estipulando que:

²⁸³ Perspectiva similar está nas CCTs do SINDIMERCOSUL, no segmento Regional-Nacional, entre 2004-2015, admitindo haver o “salário fixo” e o “salário variável” (SINDIMERCOSUL; REGIONAL-NACIONAL, 2004b-2015).

As empresas fornecerão a todos os empregados envelopes ou contracheques, nos quais serão discriminadas às parcelas e os títulos a que se referem, bem como os descontos, e a parcela relativa ao FGTS, discriminando, também, quando existente, o valor da comissão (STTRP, 2005-2019).

Indeterminando as horas trabalho, se indetermina a remuneração salarial em dinheiro, pois as comissões são parcelas variáveis dos salários. Situação similar há no SITRACOVER, nas CCTs 2008-2019, onde não há menção ao artigo 62, inciso I da CLT. Havendo a cláusula “Horas Extras”, entre 2008-2019, e não havendo controle e identificação da quantidade de horas trabalhadas nos caminhoneiros, não há precisão de início/fim de jornadas indeterminando o pagamento das horas extras. Entre 2009-2010, na cláusula “Salário Mínimo Profissional”, se estabelece que: “O salário mínimo estipulado por força da presente convenção coletiva, se dá em razão da jornada de trabalho de 220h mensais, sendo expressamente proibido o pagamento de salário inferior a este, mesmo que a contratação seja por hora” (SITRACOVER, 2008-2019)²⁸⁴. Nesta estipulação, 55 horas semanais é o parâmetro.

Entre 2015-2019, foi introduzida a cláusula “Intervalos”, sem, no entanto, alterar a imprecisão das horas trabalho, mantendo ausência de determinação, ao se acordar que: “A utilização do sistema de compensação horária e de banco de horas somente será permitida mediante termo aditivo à convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho, restando inaplicável o parágrafo 5º do artigo 235-C da CLT”²⁸⁵. No parágrafo primeiro, consta que: “por meio de instrumento coletivo de trabalho poderá ser permitido o fracionamento do intervalo intrajornada, devendo ser observado o tempo mínimo de uma hora para descanso e alimentação, restando inaplicável o parágrafo 5º do artigo 71 da CLT”²⁸⁶. Entre 2016-2019, foi acrescentado o seguinte parágrafo:

²⁸⁴ Entre 2010-2015, está estabelecido: “O salário mínimo estipulado por força da presente convenção coletiva se dá, em razão da jornada de trabalho de 220h mensais, restando permitida a contratação de jornada inferior somente em regime de jornada em tempo parcial”. Entre 2015-2019, há modificação na redação, sem, no entanto, alterar o conteúdo.

²⁸⁵ Na CLT, parágrafo quinto do artigo 235-C: “As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação”. No artigo 59 da CLT, parágrafo segundo: “Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou convenção coletiva de trabalho, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda, no período de 1 (um) ano, à soma das jornadas semanais de trabalho previstas, nem seja ultrapassado o limite máximo de 10 (dez) horas diárias” (CLT, 2016, p. 27; 53).

²⁸⁶ Na CLT, parágrafo quinto do artigo 71: “O intervalo expresso no ‘caput’ poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições

“Será permitida a prorrogação da jornada em até quatro horas diárias, mediante pagamento das horas excedentes à oitava hora” (SITRACOVER, 2015-2019)²⁸⁷. Deste modo, indica o legislado na Lei 13.103/2015, através das normas flexíveis que mantém imprecisão de início/fim das jornadas.

No SINDPFUNDO, CCTs 2009-2019, há imprecisão sobre os tempos de trabalho. Entre 2009-2019, estão as cláusulas “Jornada de Trabalho” e “Trabalho Externo”, sendo que, na primeira, consta a referência as 44 horas semanais e, na segunda, consta o artigo 62, inciso I da CLT, no entanto, entre 2013-2019, deixa de constar a referência aos “motoristas”. Entre 2013-2019, na cláusula “Ausência de Quadro de Horário”: “considerando as particularidades das viagens rodoviárias de longa distância, condições climáticas e condições das estradas, acordam jornada de trabalho especial (...) sem horário de início e fim preestabelecidos”. Assim, cláusulas como “Adicional Noturno” e “Banco de Horas”, presentes entre 2009-2019, são imprecisas nas suas determinações para pagamento em dinheiro aos caminhoneiros (SINDPFUNDO, 2009-2019).

Essas indeterminações, igualmente mantêm indeterminados os salários, pois, entre 2009-2019, na cláusula “Salário Mínimo Profissional”, está estabelecido que: “considera-se atendida a remuneração mínima quando a soma dos valores pagos à título de salário fixo com o salário variável (comissões, km rodado e/ou prêmios, exceto PTS), atinja o valor do salário mínimo profissional”. A cláusula convencionada e assegura aos trabalhadores a garantia do pagamento do piso mínimo, independente das condições que envolveriam o trabalho, quantidade de viagens, rotas, tipo de cargas ou preços dos fretes. Porém, indica repartição entre o salário por tempo e por peça, este último se determinando nas indeterminações das horas trabalho (SINDPFUNDO, 2009-2019). Assim sendo, é uma normatização que adapta as relações de trabalho às condições de trabalho.

No SITROPONTA, CCTs 2003-2012, cláusula “Compensação de Jornada de Trabalho”: “Os motoristas (...) não estão sujeitos a controle de horário de trabalho, nos termos” do artigo 62, inciso I da CLT. Entre 2004-2012, foi agregado complemento:

especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem” (CLT, 2016, p. 30).

²⁸⁷ Destes sindicatos, o SITRACOVER é o único que não possui menção direta para a existência da remuneração por comissão, ou, pelo menos, que os salários também poderiam ser compostos pelo pagamento comissionado.

“em face das empresas não exercerem qualquer controle de jornada (...) ainda que sejam utilizados equipamentos eletrônicos, ou mecânicos de controle dos veículos, seja para deslocamentos ou para velocidade”. Entre 2012-2019, essas duas menções não estão contidas. Entre 2014-2019, na cláusula “Horário Flexível”, assimilação das leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015, as quais flexibilizam os horários de início/fim de jornadas, prevendo as “horas suplementares” de trabalho. Entre 2003-2019, na cláusula “Comprovante de Pagamentos e Anotações CTPS”, há a menção as “parcelas fixas” e aos “percentuais de comissões”, sendo assim, indica a parcela dos salários por tempo e por peça, sendo estes últimos variáveis, em função da indeterminação das horas trabalho (SITROPONTA, 2003-2019)²⁸⁸.

No SINTROC, entre 2005-2019, há a cláusula “Compensação de Horas e Banco de Horas”²⁸⁹, na qual, entre outras questões, as “empresas” poderão “estabelecer a duração diária de trabalho dos empregados superior ou inferior a normal, visando a sua compensação em regime de Banco de Horas”. Entre 2017-2019, foi acrescentado a referência de “(...) normal de oito horas”. Entre 2005-2019, na cláusula “Repouso Familiar”, há variável da indeterminação das horas trabalho: “Para os empregados motoristas que permanecerem ininterruptamente mais de trinta dias fora de seu domicílio, ao retomarem terão direito a folga de um dia antes de iniciar nova viagem” (SINTROC, 2005-2019).

Questões do suposto não controle empresarial do trabalho, entre 2008-2015, na cláusula “Controle de Jornada por Equipamentos”²⁹⁰, estabelecendo que os dispositivos de informação e comunicação (“rastreador”, “tacógrafo”, “telefone celular”, “plano de viagens”) não são para o “controle de jornada de trabalho” e sim para a “segurança do Motorista, do veículo, da carga e da vida de terceiros”. Entre 2008-2015, cláusula “Ficha/Papeleta de Controle de Serviços Externos”, reivindicando o artigo 62, inciso I da CLT: “sendo incompatível a fixação de horário de trabalho ou fiscalização da jornada de trabalho”. Entre 2015-2019, muda o nome da cláusula para “Controle de Serviços Externos”, mantendo o conteúdo e ausentando menção aos “motoristas” constando apenas “empregados” (SINTROC, 2008-2019).

²⁸⁸ Lúcia Helena de Souza Doniak (2014, p. 49), em sua dissertação na área das Ciências Sociais Aplicadas, estudando os caminhoneiros empregados de Ponta Grossa, analisando a CCT 2011-2012, identificou a exclusão do “direito a percepção de horas extras”, a partir do referenciado no artigo 62 da CLT, elemento que reitera a indeterminação das horas trabalho.

²⁸⁹ Entre 2013-2019, vigora com o nome “Compensação de Horas – Banco de Horas”.

²⁹⁰ Entre 2015-2019, vigora com o nome “Controle e Duração da Jornada”.

É significativo constatar que, a partir de 2013, aparecem várias cláusulas sobre as jornadas, como “Tempo de Espera” (2013-2019), “DSR/Folgas Semanal do Motorista” (2013-2019), “Fracionamento do Intervalo Interjornada” (2013-2015) e “Fracionamento do Repouso Diário” (2015-2019), “Sistema Alternativo de Controle de Jornada de Trabalho” (2013-2019) e outras. Considerando o contexto, as leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015, reiterando, a primeira mais protecionista em relação aos direitos trabalhistas, enquanto a segunda mais flexível (SINTROC, 2013-2019).

Entre 2005-2019, cláusula “Salário Normativo”: “A composição salarial poderá ser efetuada por hora, dia, mês ou comissão final, devendo garantir no mínimo o normativo da categoria” (“categoria profissional”). Entre 2017-2019, com acréscimo de outro parágrafo: “Aplica-se o entendimento da Súmula 340 do TST aos empregados que recebam comissão” (SINTROC, 2005-2019)²⁹¹. Novamente, indeterminando as horas trabalho, os salários estão indeterminados em seus preços em dinheiro.

No caso do Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região, entre 2005-2012, a cláusula “Jornada de Trabalho”:

As empresas poderão, de comum acordo com o empregado, através de documento escrito, estender a jornada de trabalho, para além do limite contratual, desde que necessária para atender especificidades do serviço ou, da operação ou, que decorram de eventos fora do controle do empregador e do empregado, tais como: acidentes de trânsito; congestionamentos; filas de coleta/entrega; quebra ou defeito no veículo e ocorrências de força maior (...). Para os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, as empresas poderão proceder à contratação de acordo com o (...) artigo 62 – I – da CLT (SINDICATO ITU, 2005-2012).

Entre 2012-2018, se mantém a redação, acrescentando outros “eventos”, como “leis de restrições à circulação de veículos”, “horários de trabalho dos clientes” e “enchentes”, estando excluída menção ao artigo 62 da CLT, no entanto, menciona as “horas registradas” em “papeleta de serviço externa”²⁹². Entre 2018-2019, o nome muda para “Jornada de Trabalho e das Horas Extras”, sendo alteração com acréscimos: “acordos individuais de prorrogação e compensação de horas de trabalho”, “considerando as peculiaridades” do TRC e o “tempo de espera” (SINDICATO ITU, 2012-2019), sendo variável das indefinições das horas trabalho.

²⁹¹ “O empregado, sujeito a controle de horário, remunerado à base de comissões, tem direito ao adicional de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) pelo trabalho em horas extras, calculado sobre o valor-hora das comissões recebidas no mês, considerando-se como divisor o número de horas efetivamente trabalhadas” (TST, 2021).

²⁹² Cláusula “Horas Extras” entre 2015-2018, menciona a “jornada de trabalho” e o “trabalho externo”.

Na cláusula “Tacógrafo/Rastreador/Demais Instrumentos Eletrônicos”, CCTs 2005-2019, até 2011-2012, se estipula que este instrumental não é válido à “apuração” e/ou “controle de jornada”, apenas para “segurança”, “disciplinamento de velocidade”, “diagnóstico de consumo” e “atribuições logísticas” etc. Entre 2012-2018, são “considerados meios idôneos para a apuração do tempo de direção”, enquanto entre 2018-2019, muda a redação e mantém esta apuração, manifestando-se como disciplinamento às leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015 (SINDICATO ITU, 2005-2019). Mesmo que legislado, na prática, está indicada a manutenção da consideração do trabalho dos caminhoneiros não ser controlável, atribuindo responsabilidades aos motoristas sobre a extensão das jornadas. Novamente, não controlável nas CCTs e cada vez mais controlado nas condições de trabalho, como abordado nos subtítulos anteriores deste capítulo. Assim sendo, as horas, além das oito diárias mais quatro de trabalho dos caminhoneiros, ao não serem remuneradas, faz com que estas doze horas se aproximem às doze horas de direção, estando excluídos os tempos que os trabalhadores convivem/executam outras questões do trabalho, além do tempo de direção. Justifica-se, assim, neste estrato de sindicatos, o porquê das indeterminações das horas trabalho, pois implicam indeterminações expressas nos salários por peça, favoráveis ao empresariado e fornecedoras de insegurança enquanto recebimento aos trabalhadores. Ou, subtração de direitos trabalhistas desses proletarizados trabalhadores operários do TRC Brasileiro.

No Sindicato de Itu, entre 2012-2014, a cláusula “Tempo de Espera – Base de Cálculo” menciona ser base o “salário-hora normal” e haver “pagamento de comissões”. A existência desta parte variável dos salários se manifesta em recurso peculiar deste Sindicato, frente aos seis da Região Sul analisados. Entre 2005-2012, na cláusula “Dos Critérios Alternativos de Contratação”²⁹³: “Acordam os Sindicatos signatários, que os critérios alternativos de contratação e compensação de eventuais horas extras, dentre os mais usuais são: o pagamento do Piso Salarial Normativo”, sendo estipulados “critérios”, como o de que “é paga pelo empregador ao empregado que exerce função externa, uma média fixa mensal de horas extras, já incluídos os reflexos sobre D.S.R.s, além do piso salarial”. Como alternativas, se estabelece que

é pago pelo empregador ao empregado que exerce função externa, adicional em decorrência de trabalho externo, acrescido ao piso salarial mensal, já incluído os reflexos sobre D.S.R.s, nos mesmos moldes como ocorre, por

²⁹³ A partir da CCT 2006-2007, a cláusula passa a se chamar “Critérios Alternativos de Contratação”.

exemplo, com outros adicionais, tal como o adicional de periculosidade e o de transferência. (...)

é pago pelo empregador ao empregado que exerce função externa, acrescido ao piso salarial, horas extras tarifadas ou equacionadas proporcionalmente, em razão às variações dos volumes das cargas transportadas; ao número de entregas realizadas; à natureza das viagens; aos itinerários; aos retornos; a quantidade de quilômetros rodados; as distâncias; aos pesos; ao valor de fretes; etc. presumindo-se que, quanto mais expressivos forem estes títulos, maior o volume de trabalho prestado pelo empregado. (...)

é pago pelo empregador, um 'plus' salarial em decorrência da prestação de serviços externos, autorizando-se rotulá-lo como 'prêmios de serviços externos' ou 'comissões de serviço externo', quando, independente da designação que se ofereça, tiver, como objetivo, compensar eventual excesso de trabalho (SINDICATO ITU, 2005-2012).

A peculiaridade deste sindicato é que a parcela da remuneração variável está convencionada como parcela fixa, com alternativas de média fixa, somando-se ao salário normativo/piso salarial. Entre 2005-2014, a cláusula “Participação nos Lucros e Resultados”, nas especificações das “condições” da participação, qualifica o “incentivo à produtividade”, equivalendo a “comissão” (SINDICATO ITU, 2005-2014).

O Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro (2009-2019), reitera, com peculiaridades, as indeterminações das horas trabalho e os salários sendo variáveis. Na cláusula “Diárias – Reembolso de Despesas – Auxílio Alimentação e Pernoite”, entre 2009-2019, estão os “serviços externos”, mesmo sem menção ao artigo 62 da CLT. Na cláusula “Lei 12.619 de 30 de Abril de 2012”, entre 2013-2015: “as empresas que necessitarem de flexibilização da jornada de trabalho (...) poderão valer-se de Acordo Coletivo de Trabalho”. Na cláusula “Acréscimo nas Horas Extras”, entre 2015-2019, há a possibilidade da “flexibilização da jornada de trabalho”, inclusive reivindicando ser “trabalho externo”. Por sua vez, na cláusula “Participação nos Lucros ou Resultados”, entre 2009-2014 (“Participação nos Lucros e/ou Resultados”: 2014-2018; “Prêmio na Participação nos Resultados”: 2018-2019), é mencionada a remuneração por “produtividade” juntamente com “comissões e demais parcelas variáveis”. Sendo assim, a coexistência dos salários por tempo e por peça, decorrente das imprecisões sobre início/fim de jornadas, materializam indefinições atribuídas as horas trabalho, provocando indeterminações nos ganhos em dinheiro e nos direitos trabalhistas dos caminhoneiros.

Dessas CCTs, é importante considerar as peculiaridades, os oito sindicatos são representativos do TRC e do transporte de passageiros. Ainda importa salientar que as CCTs se diferenciam por tipos de cargas, como no exemplo do SINDIPFUNDO, diferenciando cargas secas e cargas líquidas. No SITRACOVER, nas CCTs das

cargas gerais, as categorias profissionais vão além dos motoristas de caminhão/caminhoneiros, como demonstra a CCT 2008-2009, na cláusula “Salário mínimo profissional”, constando oito categorias de salários: “Motorista de Estrada-Carreta”; “Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletador de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retro-Escavadeira”; “Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”; “Conferente”; “Auxiliar de Escritório”; “Auxiliar de Depósito, Auxiliar de Carga e Descarga, Auxiliar de Coleta e Entrega no Transporte”; “Auxiliar de Coleta e Entrega no Transporte de Gás” e “Demais Trabalhadores” (SITRACOVER, 2008).

Nesses sindicatos, às vezes, há negociações de um sindicato dos trabalhadores com diferentes sindicatos patronais, tendo por base as abrangências territoriais, estabelecendo CCTs específicas, e, às vezes, estabelecendo CCTs com determinadas empresas. Os caminhoneiros são uma das categorizações para os oito sindicatos, considerando que estes possuam segmentações, por tipo de caminhão, por exemplo. Esse conteúdo da representatividade é significativo, pois, motoristas de ônibus e motoristas de caminhão são atividades profissionais distintas no que diz respeito a qualificação profissional, objeto de trabalho, condições e relações de trabalho. Nesta tese, levando-se em conta o diferencial entre motoristas de caminhão e caminhoneiros, para os primeiros, as CCTs são mais precisas na determinação das horas trabalho e nos direitos trabalhistas.

São exemplares três cláusulas que são adicionais aos preços salariais: adicional noturno, horas extras e banco de horas. Nos oito sindicatos, há a seguinte presença: SINDIMERCOSUL (TRIC e Regional-Nacional) e SINDPFUNDO, em todas as CCTs há o adicional noturno e banco de horas; STTRP e SITROPONTA, em todas as CCTs há o adicional noturno e horas extras; SITRACOVER, há apenas horas extras, em todas as CCTs; SINTROC, em todas as CCTs há a cláusula “Compensação de Horas e Banco de Horas”, nas CCTs 2015-2019, consta a cláusula “Dois Motoristas Em Um Só Veículo – Horas Extras” e na CCT 2018-2019 consta “Remuneração por Produtividade – Horas Extras” e; Sindicatos de Itu e Rio Claro, em todas as CCTs: banco de horas e horas extras. São cláusulas sobre direitos, indicando a problemática determinação para os caminhoneiros da remuneração em dinheiro, pois, as horas trabalho são indeterminadas.

Os salários reais em dinheiro tendem a serem maiores que o registrado em carteira de trabalho, sendo sempre variáveis, pelo menos onde se praticou o trabalho comissionado, devido a condicionantes como os preços dos fretes, a quantia de viagens, a rodagem com o caminhão vazio e em que medida e como foi pago os adicionais (adicional noturno, banco de horas, diárias de refeição, pernoite). Dada a insegurança mercantil da oferta de cargas e os respectivos salários comissionados, implicaria, aqui, a organização política dos trabalhadores e suas capacidades sindicais de poder fazer valer o piso salarial convencionado, considerando o contexto histórico brasileiro dos caminhoneiros terem tido baixa participação e organização sindical.

Essas indeterminações expressam contratos flexíveis aos interesses patronais, pois, atribuem responsabilidades aos motoristas. As empresas têm, cada vez mais, controlado as condições de trabalho durante o tempo que os motoristas estão trabalhando, no entanto, através de atribuições de que são os motoristas que determinam as horas trabalho, mantém flexíveis aspectos das relações de trabalho, os quais se materializam em subtração de direitos aos trabalhadores. Esta avaliação suscita interrogações, pois, seria do interesse econômico desses trabalhadores que as indefinições/imprecisões das horas trabalho e das remunerações salariais não ocorressem. Assim sendo, como se explicam as indefinições e/ou ausências convencionadas com a participação dos trabalhadores, segue o próximo subtítulo.

5.5 AUTONOMIA NAS RELAÇÕES DE TRABALHO E CONTROLE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO ATRAVÉS DOS CONTRATOS FLEXÍVEIS

Parte-se de duas avaliações que são atestadas diante do que já foi exposto sobre as generalidades da formação histórica dos caminhoneiros empregados do País, considerando que respondê-las, conclusivamente, somente é possível com estudo específico, focado nos sindicatos e no sindicalismo desses motoristas, inclusive necessitando ampliar as fontes consultadas. A seguir, há duas avaliações e na sequência se apresentam outras variáveis implicantes sobre o trabalho.

Uma delas, em decorrência da histórica e baixa sindicalização, através da reduzida capacidade de mobilização e reivindicação política dos caminhoneiros empregados, se expressa, de modo exemplar, nas CCTs dos oito sindicatos, na ausência de controle das jornadas, exclusivamente, em relação às horas trabalho, sendo que essa estruturação é manifestação da prevalência dos interesses da classe

patronal sobre os trabalhadores. Inclusive, uma variável desta prevalência manifesta-se no que, nesta tese, se expôs como atribuições de responsabilidades dos patrões sobre os trabalhadores. Assim, essa prevalência é condicionante aliada dos empregadores, ou seja, são indeterminações favoráveis ao aumento da apropriação do trabalho excedente em detrimento do trabalho necessário, porque desconsideram tempos de envolvimento em atividades que não são os tempos de direção, inclusive contendo a subtração de direitos trabalhistas.

Ao se considerar esta conjectura, é necessário mensurar em que medida se deu a pressão patronal pela extensão das jornadas. No terceiro capítulo, foram tecidas considerações sobre a narrativa empresarial acerca da crise e os baixos lucros que funcionam, inclusive, como pressão por mais trabalho, sendo ícone desta coação os salários, mesmo que, parte deles, sejam as comissões, além das comprovações das elevadas jornadas em horas trabalho, demonstradas no quarto capítulo.

No contexto trabalhista de 2012, tenderam interesses aos trabalhadores, através de um acordo possível para a época, com certo equilíbrio de forças políticas, registradas na Lei n. 12.619/2012. Porém, vigorou por curto espaço de tempo, prevalecendo novamente os interesses empresariais, com a flexibilização dos direitos trabalhistas estabelecidos na Lei n. 13.103/2015. Num balanço crítico de décadas, do País, entre patrões e empregados, nas relações internas aos empreendimentos do TRC, tem prevalecido o mercado do trabalho favorável aos capitalistas.

Como segunda avaliação, adaptando-se ao contexto desenvolvido pela conjectura anterior, percebe-se que o controle normativo para executar o trabalho cotidiano, frente a CLT, não foi prioritário nas negociações dirigidas pelos representantes sindicais dos trabalhadores e nem pelos próprios caminhoneiros, materializando-se nas indeterminações anteriormente registradas nas CCTs dos oito sindicatos, tidos como amostragem. Pois, se eram caminhoneiros que, em sua formação histórica recorrentemente foram remunerados com os salários por peça, agregando que tem havido o rebaixamento salarial nas últimas décadas, estes motoristas tinham interesses em autonomia para poder estender suas jornadas frente a constante pressão do rebaixamento salarial, pelo eventual desemprego e pelas condições de insegurança da oferta de cargas/fretes, influente quanto ao recebimento salarial.

Sobre as jornadas em horas trabalho, o empresariado discursou e narrou, através de suas publicações, transferindo responsabilidades aos caminhoneiros,

atribuindo que, nas relações de trabalho, os trabalhadores tiveram autonomia, sendo os responsáveis pelas extensas jornadas. Porém, em relação às condições de trabalho, associadas com a organização do trabalho e a estruturação produtiva, abordadas nos subtítulos anteriores deste capítulo, o empresariado intensificou o controle sobre os caminhoneiros. Os caminhoneiros, pressionados pelas variáveis salariais do mercado de trabalho e sabedores, através da experiência profissional, que a infraestrutura dos locais de parada dos postos de combustível (estacionamento, pátio, banheiro), dos pátios de empresas, dos terminais de cargas/descarga e das aduanas era restrita e precária, por vezes apenas com o recurso de estacionar os caminhões, sob o sol ou a chuva, muitas vezes com banheiros com má higiene, com insegurança e pouca presença de espaços de convívio e socialização confortáveis, tiveram interesses na autonomia das condições de trabalho não determinadas nas relações de trabalho. Os locais de parada, vistos em geral, ao longo do tempo, se limitaram a apenas estacionar para dormir/descansar e realizar as refeições sem infraestrutura confortável. Assim sendo, não foi problema central se manter em tempo de direção, estendendo as jornadas, considerando que, recorrentemente, os caminhoneiros descansaram/repousaram dentro da cabine²⁹⁴. Pressionados pela insegurança salarial e pela infraestrutura precária para descanso/repouso/alimentação, estender as jornadas, como manutenção de elevadas horas trabalho no tempo de direção, não foi problemática central, exemplarmente manifestada no recurso de evocação do artigo 62, através do inciso I da CLT, justificando a ausência de objetivos na questão da contabilização das horas trabalho nas CCTs, pelo menos confirmadas na amostragem dos oito sindicatos, o que se sugere ser condição generalizante desses profissionais, no País. Soma-se a isso, através da experiência, serem defensores das possibilidades de estender as jornadas

²⁹⁴ A época das leis de 2012 e 2015 foi significativa a reivindicação em torno dos locais de parada, inclusive passando a constar na redação destas normatizações. Nas edições do periódico *O Carreiro*, numa perspectiva de décadas, há inúmeros exemplos de críticas a infraestrutura dos locais de carga/descarga e a falta de locais confortáveis para estacionar os caminhões para o descanso em vários lugares do País, como neste exemplo: “Os carreteiros que rodam pelas estradas do Estado de Minas Gerais e região Sudeste do País não sentem a falta de pontos de abastecimento, mas enumeram outros problemas como a falta de vagas nos pátios e a segurança precária em alguns estabelecimentos” (CALDEIRA, 2008, p. 30). Uma variável da problemática da infraestrutura, apresentada na seção “Cartas” do periódico, no registro da “Reclamação”, procedente de Santa Rosa do Sul, Santa Catarina: “Antigamente os carreteiros podiam contar com a parceria dos postos para descansar. Hoje para estacionar o caminhão é preciso abastecer no mínimo 100 litros de diesel para merecer o descanso no estacionamento do posto. A cobrança do banho é outra novidade que os postos, em geral, estão adotando. E o preço não é nada camarada” (VALENTIM, 2008, p. 57).

desde que fossem mantidas a autonomia cotidiana da organização do seu trabalho em fazerem seus horários, situação contraposta às cobranças de cumprimento de normas de conduta e de horários.

Em perspectiva contida na bibliografia, há a constatação de que o “movimento sindical representativo dos trabalhadores rodoviários”, ao longo do tempo, “denunciou e lutou” por “formas de controle e regulação da jornada” (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 27). Esta afirmação se mantém, quando relacionada com as lutas associadas com a regulamentação profissional, manifestadas na Lei n. 12.619/2012, num contexto histórico de elevadas jornadas em horas trabalho e com informalidade das relações trabalhistas que não desconsideravam a problemática da insegurança dos salários comissionados e da insegurança, através dos perigos e da exposição à violência na estadia das estradas, bem como na precariedade da infraestrutura dos locais de parada.

Nos mesmos autores, atestando a compreensão da baixa sindicalização dos caminhoneiros, há registro de ponderação, através de recurso usado por esses trabalhadores, afirmando a existência, ao longo dos anos, de expressiva quantidade de “ações trabalhistas”, não majoritariamente através das ações coletivas por meio dos sindicatos, mas sim por ações individualizadas e atomizadas. Ou seja, percebe-se não a centralidade na luta sindical, a ação organizada coletiva dos trabalhadores como classe social, mas a luta economicista, às vezes, por meio dos sindicatos, e, por vezes, individualizadas, através dos recursos judiciais. Os mesmos autores, reiterando o uso comum, pelos empregadores, do enquadramento dos caminhoneiros no artigo 62, inciso I da CLT, apontam que, em julgamentos judiciais, por vezes, foi dado parecer favorável, ora aos empregadores, ora aos empregados. Em decorrência, isto proporcionou a recorrência histórica de condições de informalidade dos contratos de trabalho, exemplarmente manifestas na manutenção de jornadas “sem limites” e na “sonegação de direitos”, condicionantes influentes aos agravos a saúde e estimuladoras do consumo de substâncias psicoativas, a fim de manter as elevadas horas trabalho (PASSOS; PASSOS; NICOLADELI; NASCIMENTO, 2017, p. 26-27).

Assim, ao se intentar uma síntese, conjectura-se que, numa compreensão do processo de trabalho, algumas entidades sindicais, através de suas lideranças, compreenderam a necessidade do controle do trabalho e da regulamentação da atividade profissional, sendo enfáticas as lutas e a edição da Lei n. 12.619/2012 que, dentre outras normatizações, coibiu as remunerações através das comissões. Desta

forma, não desconsideraram os elementos externos às relações motoristas/patrões, as quais envolvem as condições de trabalho, no tocante ao tráfego rodoviário e os locais de parada.

Uma variável desta condição, numa compreensão mais pragmática e imediatista, limitando-se a reivindicação econômica, frente ao processo de trabalho, inclui o rebaixamento salarial, a ameaça de desemprego e as condições do mercado do TRC, não sendo interesse central dos caminhoneiros esse controle, estando válido o conteúdo da amostragem dos oito sindicatos anteriormente abordado. No imediato, sem maiores apreensões do processo econômico, eram favoráveis aos caminhoneiros a autonomia nas relações de trabalho, no entanto, com ausências e indeterminações, abordadas no subtítulo anterior, com estratos das regiões Sul e Sudeste do País. Nas longas jornadas, ter autonomia rotineira, lhes garantiu aquele sentimento de liberdade de um trabalho individualizado, sem ter os patrões ou os seus prepostos lhes exigindo normas e disciplina, materializando-se em autonomia nos seguintes quesitos: horário de início, interrupção e fim do tempo direção, onde parar, onde e quando realizar as refeições, higiene e pernoite, às vezes, qual trajeto realizar, qual carga carregar e para que destino.

Ao se considerar esse conjunto de variáveis, o controle institucional, com base na CLT, não era central. Porém, um reverso pode ser indicado, partindo da compreensão de que muitos caminhoneiros, ao aceitarem a Lei n. 12.619/2012, compreenderam que normatizações disciplinantes lhes eram favoráveis, no âmbito das relações de trabalho, reconhecendo o retrocesso na Lei n. 13.103/2015. O reverso e/ou o repúdio ocorre quando o controle passa a se incidir na organização do trabalho, materializado nos usos das técnicas e tecnologias da informação e comunicação.

Silva opina sobre os dispositivos instalados nos caminhões, afirmando que os

caminhoneiros demonstram muito desconforto com esse meio de controle, já que a vigilância é constante e, por meio dessa tecnologia, são monitorados a todo instante: qualquer ação do motorista é monitorada pela central, que sabe quando ele parou, quando recomeçou a viajar, quando está rápido ou devagar. Os motoristas reconhecem a necessidade do rastreador e sua importância para a segurança do caminhão e da carga, mas tecem críticas a respeito do uso que as empresas fazem do equipamento para 'controlá-los' (SILVA, 2015, p. 65).

Além de que, caso os caminhoneiros realizassem paradas fora do programado, em locais não estipulados, tinham de pedir autorização, pois os caminhões poderiam ser bloqueados, interferindo e criando uma burocracia para poder prosseguir viagem.

Ou, por outro lado, necessariamente, teriam de justificar alguma ação realizada ou algum atraso ao previamente estipulado, produzindo ações e tarefas burocráticas frente aos operadores, manifestando-se como um “controle gerencial” (SILVA, 2015, p. 63), através desses dispositivos instalados nos caminhões.

Num artigo que descreve as impressões obtidas com pesquisa e entrevistas junto a 86 caminhoneiros de Santa Catarina, motoristas que carregavam cargas alimentícias, do município de Concórdia para outras regiões do País, assimilando as trajetórias destes profissionais, algumas iniciadas na década de 1960, e coexistindo com profissionais da primeira década dos anos 2000, é apontado um contraste. Em outros tempos, os entrevistados qualificaram o “motorista de caminhão”, dentre outras questões, como “dominador do ofício e da máquina” e, no cotidiano do trabalho, “autônomo antes de qualquer coisa” (BOTELHO; DIESEL; ADAMCZYK; ZEFERINO, 2011, p. 112). A isto, em contraste, constata-se a atualidade:

As comunicações são grandemente implementadas e junto com ela o controle. Cada motorista tem data e hora de sair e chegar, ponto para parar e na grandeza tecnológica do automatismo, cuida unicamente do volante, que é hidráulico, não mais necessitando de força, e ao ligar o ‘piloto automático’ segue um roteiro previamente traçado, tão tecnológico que se ousa afastar-se do programado, o caminhão pára por falta de combustível (BOTELHO; DIESEL; ADAMCZYK; ZEFERINO, 2011, p. 113).

Esse diagnóstico da perda de autonomia e do maior controle, junto a diversas operações que envolvem o trabalho desses motoristas, registra uma apreensão negativa pelos trabalhadores. Uma situação diversa, positivada, mas não excludente de uma pressão sobre os trabalhadores, consta em reportagem do periódico *O Carreteiro*, exemplar em seu título, “Menos liberdade, mais tranquilidade”:

Com o aumento dos roubos de cargas, carreteiros afirmam sentir-se mais seguros quando viajam rastreados, mesmo que a tecnologia interfira na liberdade de escolher a rota, os locais de parada e não seja totalmente eficiente para evitar os roubos (GIOPATO, 2017, p. 37).

Segundo esta reportagem, o aceite do controle está determinado por uma coação das condições de trabalho, ou seja, leva-se em conta a constante insegurança/violência frente aos assaltos/roubos a que os caminhoneiros estiveram submetidos. Giopato, ao reproduzir opinião de um caminhoneiro do Rio Grande do Sul, operador do TRIC, aponta que das questões que envolvem o rastreamento, o “ponto negativo (...) são os locais de parada indicados pelas seguradoras. (...) os

lugares nem sempre contam com infraestrutura adequada para receber os motoristas e caminhões com segurança” (GIOPATO, 2017, p. 38). Mas, no balanço crítico da reportagem, mesmo com a perda de autonomia, os caminhoneiros entrevistados se pronunciaram favoráveis ao controle disciplinador, em troca de mais segurança.

Dessa passagem por algumas fontes, constata-se uma não uniformidade de interesses, sobressaindo as ausências no que toca às relações de trabalho e diferenciadas apreensões frente as condições de trabalho. Assim sendo, houve interesse de autonomia nas condições de trabalho, avalizadas nas relações de trabalho. Ao mesmo tempo, em situação reversa, os novos parâmetros da organização do trabalho, notadamente a partir dos anos 1990, impuseram restrições nas condições de trabalho, às vezes aprovadas pelos trabalhadores, frente aos assaltos/roubos que estiveram submetidos, às vezes repudiadas, pois esses parâmetros impuseram controle e vigilância dos gestos e tarefas executadas pelos motoristas.

Mesmo diante desta interpretação parcial, pelo menos alguns indícios permitem afirmar sobre a existência de contratos de trabalho flexíveis nas relações de trabalho e cada vez mais disciplinadores das condições de trabalho. Isto, considerando que os contratos de trabalho podem ser formais ou informais, no âmbito da legislação, além do que, independentemente da normatização legal, há a formação de um vínculo que se manifesta nas práticas do processo de trabalho, tanto nas condições de trabalho, como nas relações de trabalho, pois, há a negociação entre patrões e trabalhadores.

Os salários por peça contribuíram para o consentimento dos trabalhadores para viger o artigo 62, inciso I da CLT, pois não lhe seria do interesse este controle patronal, mas, devido à insegurança e a periculosidade, muitos exclamaram por este controle. Através dessas constatações parciais, pela amostragem de caminhoneiros abrangidos, segundo as fontes citadas, se tem relações de trabalho flexíveis e condições de trabalho, num processo cada vez maior de controle, desde os anos 1990. Sendo assim, constatam-se relações de trabalho não controladas ou a existência do não controle intencional dos interesses patronais, porém, com intensificação do controle das condições de trabalho.

Numa avaliação crítica, por isto política, supõe-se que a efetivação de salários por tempo em detrimento dos salários por peça seria favorável aos caminhoneiros. Assim sendo, seria uma definição obtida no âmbito das relações trabalhistas e, frente

as condições de trabalho, diante do maior controle das funções e tarefas dos motoristas e as quantidade de viagens e/ou o tipo e volume das cargas transportadas, os salários por tempo seriam favoráveis e formadores de uma segurança remuneratória, lembrando que a Lei n. 12.619/2012 restringiu as remunerações por comissão, enquanto a Lei n. 13.103/2015 aboliu esta restrição, retornando a ser mantida a insegurança remuneratória. Mais trabalho, em tese, representa maior salário, enquanto menos trabalho significa seu rebaixamento, porém, percebe-se que o mais e o menos trabalho não têm sido domínio dos trabalhadores, havendo elementos estruturais do processo econômico que tornaram os caminhoneiros passivos e não agentes desta condição. A seguir, apresenta-se outra variável do controle do trabalho, o treinamento estruturador para a formação de trabalhadores.

5.6 TREINAMENTO E QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL: TRABALHADORES MAIS PADRONIZADOS OU UM PERFIL FORMATADO

É perceptível, em alguns periódicos que se dirigem ao TRC e aos motoristas de caminhão, a partir da década de 1990, o maior número de abordagens sobre a capacitação, o treinamento, a formação e a qualificação profissional. Tem-se, assim, práticas que se desenvolvem como integrantes das necessidades da organização do trabalho, das inovações técnicas e tecnológicas e da logística dos transportes. As necessidades de educação se agregam ao novo perfil profissional, o qual vai sendo constituído, menos artesanal, com diminuição da autonomia rotineira e da legitimidade de um saber fazer baseado na experiência. Este novo perfil representa a profissionalização, entendendo-a, genericamente, como expressão dos critérios previstos a serem assimilados e praticados e como uma disciplina a ser mantida.

De forma exemplar, em 2013, no *Anuário da NTC & Logística*, na seção “Ponto de Vista”, em entrevista com o presidente do sindicato, após mencionar que a “criação do SEST/SENAT foi uma discussão que nasceu dentro da NTC”, dita como uma necessidade para “formar a nossa própria mão de obra” e a melhor “qualidade da mão de obra do setor”, é dito que “hoje o motorista não é apenas motorista, ele precisa ser um técnico em informática” (RASPANTI, 2013b, p. 10-13).

Esta necessidade assinala as condições da situação contemporânea para o empresariado, o conhecimento especializado para operar os caminhões automáticos e eletrônicos, as habilidades para operar os dispositivos de informação, comunicação,

segurança e as operações integradas à logística, nas quais, no TRC, são ícones os ajustamentos no cumprimento de horários.

A formação de um perfil, em contraste entre o novo e o antigo, consta no periódico *Caminhoneiro*, em edição de 1996, através de carta publicada na seção “Correio”, procedente do município de Cambé, no Paraná. Segue a íntegra da missiva: “Solicito informações sobre curso profissionalizante e treinamento para caminhoneiros principiantes” (VINICIUS, 1996, p. 06). É significativo o comentário, estrato da resposta do editorial do periódico, no qual afirma que, “no Brasil, não existe curso profissionalizante para caminhoneiros. Aqui, o iniciante aprende na raça. Geralmente, é treinado pelo pai, amigo etc. O que existe são alguns cursos na área de cargas perigosas”.

Naqueles anos 1990, o “curso profissionalizante” era algo ainda a se afirmar, uma projeção, porém, os elementos tradicionais estão presentes no comentário, a aprendizagem na prática, situação em que a experiência conferia legitimidade e o saber fazer como critério para educar novos motoristas. Há a manifestação da aprendizagem e do treinamento não formal, exercido pelos próprios caminhoneiros, os mais experientes, ensinando os aprendizes, inclusive, com a peculiaridade profissional da reprodução no ambiente familiar. Cargas perigosas é segmento e/ou especialização no TRC, pioneiro em normatizações específicas, notadamente a partir dos anos 1980, e, conseqüentemente, tendo critérios e habilitações para os motoristas, destacando-se a segurança, sendo exemplares as cargas de combustíveis, gás e produtos químicos, produtoras de caminhões e motoristas especializados destes transportes²⁹⁵. Inclusive, em periódicos direcionados ao TRC dos anos 1980, além de reportagens sobre o transporte de produtos perigosos e as elevadas ocorrências de acidentes de trabalho/trânsito, verifica-se o aumento de questões associadas com a segurança no trânsito, manifestadas em cursos de direção defensiva para os motoristas. Produtos perigosos e direção defensiva manifestam aspectos da qualificação profissional, agregando a consideração de que a CNH é qualificação habilitadora dos motoristas de caminhão, onde, por exemplo, nos anos 2000, se diferencia a habilitação dos motoristas de caminhões simples dos

²⁹⁵ O SINDIMERCOSUL, o SITRACOVER e o SINDIPFUNDO, citados no Apêndice A, possuem negociações e CCTs que colocam as cargas perigosas em contratos específicos, distinguindo os pisos salariais desses motoristas, em relação aos da carga geral/seca.

motoristas de cavalo mecânico, havendo, inclusive, a exigência de cursos para o transporte de alguns tipos de cargas, como as cargas perigosas.

Uma das instituições de formação da força de trabalho é o SENAT, complementado pelo SEST, criados em lei, em 1993, os quais, se comparados a outras escolas de formação profissional do País, como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Comércio (SENAC), possuem origem tardia. Em seus “Cursos Presenciais”, nas “Áreas Temáticas”, uma é no “Trânsito e Transporte”, com os seguintes cursos: “Motorista profissional de veículo de transporte de carga”, “Condutores de veículos de transporte de cargas de produtos perigosos”, “Condutores de veículos de transporte de carga indivisível”, “Aperfeiçoamento de motorista para o transporte de cargas especiais”, “Aperfeiçoamento de motorista para a condução em situações de risco”, “Aperfeiçoamento de motorista para a manobra do veículo”, “Aperfeiçoamento de motorista para o uso de tecnologias embarcadas no veículo”, “Condução segura e econômica” e “Direção defensiva” (SEST; SENAT, s/d, p. 07-13)²⁹⁶. Verifica-se, pela nomenclatura, um direcionamento para os custos do transporte, a segurança, aos usos dos dispositivos de informação e comunicação, as especializações por tipo de cargas e a generalidade profissionalização dos motoristas.

Outro exemplo é a Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte (FABET), criada em 1997, pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Oeste e Meio Oeste Catarinense. Segundo a FABET, um “fator motivador do seu surgimento está relacionado à violenta realidade das rodovias brasileiras, onde vidas são ceifadas diariamente pela imprudência dos motoristas”, surgindo “com o objetivo de oferecer treinamento para motoristas de caminhões pesados e semipesados”. Tem-se, aqui, os acidentes de trabalho/trânsito e atribuição de “imprudência” dos motoristas, justificando a necessidade do treinamento formalizado, pois, com o “caminhão como ponto de partida, por tratar-se de um veículo extremamente perigoso nas mãos de pessoas despreparadas, a FABET criou programas educacionais

²⁹⁶ Sobre a inauguração do SEST/SENAT em Bauru, São Paulo, em 2006: “a região será beneficiada com a instituição que é uma das mais importantes ferramentas para a modernização do transporte no país”. SEST/SENAT, “instituição” administrada pela CNT e “presente em todo o país disponibilizando serviços em unidades denominadas como CAPIT (Centro de Assistência e Profissional Integrada do Transportador em Transporte) localizadas nos arredores das cidades e em PATES (Postos de Atendimentos ao Trabalhador no Transporte na Estrada) com localizações estratégicas nas rodovias. (...) As principais finalidades (...) estão orientadas para apoiar e desenvolver ações voltadas à promoção nos aspectos cultural, social, capacitação profissional, saúde e lazer aos trabalhadores do transporte” (CARRÃO, edição 47, 2006, p. 11).

específicos visando a qualificação e atualização” desses motoristas (FABET, 2020a). No portal de Internet da FABET, estão ofertados os cursos, quatro deles apresentados a seguir, como registro dos critérios de qualificação aos motoristas. Um dos cursos, “Programa Caminhão Escola Básico”, com carga horária de 227 horas, tendo as seguintes exigências iniciais:

Para efetivar a matrícula o aluno deve comprovar ser portador de CNH categoria E; efetivar o pagamento da taxa e obter a aprovação em teste veicular realizado previamente ao ingresso no curso na entidade; obter cadastro na gerenciadora de risco e ter seguro de vida (FABET, 2020b).

É significativo o conteúdo da “Grade Curricular”, apresentado através de algumas das temáticas contidas no módulo “Desenvolvimento Interpessoal”: “Construção de Compromisso”; “Eu, eu e outro, percepção de si e do outro”; “Auto-estima a automotivação permanente”; “Marketing pessoal e atendimento ao cliente”; “Comunicação e Feedback”; “Gestão da qualidade”; “Saúde do Motorista”, seguido pelo módulo “Custos”, segmentado em “Direção Econômica e Tecnologias Embarcadas” e “Interpretação de Mapas e Guias”, pelo módulo “Legislação”, segmentado em “Legislação de Transporte, Tacógrafo e Leis da balança”; “Responsabilidade Civil e penal” e “Segurança Veicular”, pelo módulo “Laboratórios”, segmentado em “Mecânica Básica, Estudo Técnico de Componentes” e “Rastreamento e Gerenciamento de Risco”, e pelo módulo “Prática Supervisionada” (FABET, 2020b).

Dessa forma, verifica-se a capacitação e o treinamento, formando competências para os motoristas e suas relações interpessoais, o desempenho em função dos custos, os usos das tecnologias da informação e comunicação, inclusive, apresentando outras funções e tarefas, além do conduzir os caminhões. Segue outro informativo, o “Programa Caminhão Escola Avançado – Complementar”, com carga horária de 68 horas, cujo curso

tem como objetivo a capacitação de profissionais com experiência em truck ou ônibus e buscam conhecimento e habilidades para conduzirem veículos articulados (carretas). O foco é mudança de comportamento, redução de custos operacionais, novas tecnologias, acidente zero e prática (FABET, 2020b).

Outro curso, o “Programa Caminhão Escola Avançado”, possuindo carga horária de 49 horas, objetivando

qualificar motoristas que já tem experiência na estrada, com objetivo de transmitir a ele a cultura de parceiro da empresa, orientando-o para os melhores resultados. Para ingressar é necessário que o motorista possua preferencialmente carteira de habilitação E ou D e comprove mais de seis meses de experiência como motorista (FABET, 2020b).

Por sua vez, “Formação de Condutores para Biarticulado” (bitrem ou rodotrem), com carga horária de 108 horas, na apresentação, possui a seguinte justificativa:

conduzir um veículo representa a aplicação e manejo de um acúmulo de habilidades e atitudes, as quais se aprendem ao longo da experiência e durante a participação a cursos especializados de direção. Neste contexto, (...) um programa que prioriza a formação de profissionais já experientes em veículos articulados, para que possam assumir novos desafios, conduzindo veículos biarticulados, aumentando a produtividade e a eficiência, com segurança. Desenvolvendo as competências técnica e relacional, o programa visa construir nos alunos o senso de dono numa visão de parceiro do negócio, aprimorar os conceitos e aplicação da segurança veicular para evitar acidentes e aperfeiçoar as técnicas da direção eficiente para diminuir custos e prejuízos operacionais (FABET, 2020b).

Conclui-se, através desses cursos, a importância da formação de profissionais qualificados, na qual, não basta, como em décadas anteriores, possuir a CNH e aprender na prática, baseada na experiência. Ao contrário, exige-se, frente à modernização que envolve o processo de trabalho, profissionais educados para conduzir os caminhões, nas demandas técnicas e tecnológicas da operação nos veículos e nas relações entre empresas, nas quais os motoristas são o elemento de ligação. Inclusive, consta o sofisticado e contemporâneo da estruturação produtiva, estabelecendo para o trabalhador a atribuição de “parceiro”, outras vezes reconhecida no vocabulário através dos usos da palavra colaborador.

Outro exemplar é o Centro de Treinamento de Motoristas da Região Nordeste do Rio Grande do Sul, criado por iniciativa empresarial, em 2003, com a “perspectiva de aprimorar o processo de formação e qualificação dos motoristas” (CENTRONOR, 2020a). Segundo o informado, eram três cursos ofertados: o “Programa de Qualificação de Motoristas”, com carga horária de 28 horas, organizado em três módulos, “Direção econômica teórica e prática”, “Custos operacionais” e “O motorista como agente de transformação”; o “Programa de Formação e Qualificação de Longa Distância”, com o módulo “Técnicas Operacionais e orientações no treinamento”, com duração entre seis e sete dias e; o curso “Treinamento de Direção Defensiva”, com carga horária de 08 horas (CENTRONOR, 2020b).

Em relação a essas três instituições de educação, diferencial está no Instituto São Cristóvão (ISC), criado em 1998, tendo sede em Curitiba, no Paraná, pois trata-se de “organização não governamental” mantida pela FETROPAR, pela Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários, Urbanos, Próprios, Vias Rurais, Públicas e Áreas Internas do Estado de Minas Gerais e os seus sindicatos filiados. Para os caminhoneiros, dois cursos são a eles dirigidos: “Movimentação Operacional de Produtos Perigosos (MOPP)” e “Cargas Indivisíveis”, ambos com carga horária de 50 horas (ISC, 2020a). Esta instituição, em sua “finalidade”, além de realizar “estudos e pesquisas nas áreas política, econômica, sociológica, sindical, cultural e tecnológica visando a elaboração de subsídios para uma política estratégica do movimento dos trabalhadores”, assimila, corroborando aspectos atribuídos pelo empresariado, comprometer e tarefas aos trabalhadores, como:

Coordenar atividades de formação (...) dos trabalhadores, qualificando-os e requalificando-os para torná-los aptos a agir em situações diferenciadas nas relações de trabalho, relações sindicais e quanto às transformações tecnológicas; (...)

Conceber e executar ações formativas, cursos de qualificação social e profissional, ações educativas formais e não-formais, visando desenvolver e elevar a escolarização básica dos trabalhadores com base em projetos de ensino e aprendizagem, constituídos a partir de fundamentos pedagógicos voltados para a realização efetiva da cidadania e da emancipação humana (ISC, 2020b)²⁹⁷.

Outra perspectiva de assimilação, verifica-se em algumas CCTs do SINDIMERCOSUL (TRIC 2004a-2019 e Regional-Nacional 2004b-2015) e do SINDPFUNDO (2009-2019), constando com igual redação a cláusula “Estímulo à Qualificação Profissional”. Segue, este acordo: “Os sindicatos fomentarão perante as empresas a realização de cursos e treinamentos e o ingresso em escolas e faculdades por parte de seus empregados”. No parágrafo único, se estabelece que: “Os valores pagos pelas empresas que optarem por custear total ou parcialmente os cursos, treinamentos, escolas e/ou faculdades para seus empregados, não terão natureza salarial, não incidindo sobre eles quaisquer encargos”. Quanto ao SITROPONTA, nas CCTs 2003-2019, há cláusula sobre “Cursos Profissionalizantes”:

²⁹⁷ Além dessas instituições apresentadas, outras possuem existência, como: o Centro de Treinamento e Qualificação no Transporte, ligado ao grupo empresarial G10, surgido em 2000, sediado em Maringá, Paraná (GRUPO G10, 2020); a Universidade do Transporte, criada em 1998, pertencente a Transportadora Americana (2020) e; em parceria com o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Ponta Grossa, os cursos ofertados pelo Centro de Educação e Tecnologia no Transporte do Brasil, sediado em Lins, São Paulo (ALVES, 2009, p. 16-18).

Dar oportunidade a que o empregado seja liberado para participar de cursos profissionalizantes ou de prevenção de acidentes de trabalho, uma vez por ano e 03 (três) dias consecutivos de duração, limitado a 10 (dez) dias por ano. Desde que atenda as necessidades da empresa e com aviso prévio de 30 dias (SITROPONTA, 2003-2019).

Uma variável dessa assimilação pode ser vista em questões que envolvem a busca pelos empregos, bem como sobre os critérios que se tornam recorrentes pelas empresas empregadoras. Isto se nota no periódico *O Carreteiro*, na seção “Classificados”, em publicação de cartas, com pedidos de emprego. A seguir, em publicação de 1988, uma carta, procedente do município de São Paulo, expõe esta busca de emprego: “Tenho 27 anos, sou casado, motorista profissional desde 1980, e gostaria de receber propostas de emprego com caminhão das empresas transportadoras. Posso viajar para qualquer lugar do Brasil” (FERREIRA, 1988, p. 64).

Nas edições do periódico da época, o perfil das cartas é este, apresentação e pedido do emprego. Na citação acima, a legitimidade está no tempo de profissão, a experiência, partindo do pressuposto que já era trabalhador qualificado, pelo menos por possuir a CNH, habilitado à condução de caminhões e diferenciando-se de condutores de outros tipos de veículos automotores. Parte da apresentação é o referencial familiar, como boa procedência, estando mencionada a disponibilidade para as viagens de longas distâncias. Demonstrando contraste, outra carta, publicada em 2017, na mesma seção de “Classificados” do periódico, procedente do município de Resende, no Rio de Janeiro, expressando a busca de emprego:

Sou motorista carreteiro (...) e estou à procura de um emprego fixo. Atualmente trabalho como freelance, sem registro. Até recentemente estava trabalhando com rodotrem em uma empresa de grande porte que fechou devido à crise. Já viajei por todos os Estados brasileiros e nunca sofri um acidente sequer. Tenho cursos MOPP²⁹⁸, Primeiros Socorros, Direção Defensiva, Condução Econômica e Atendimento ao Cliente, todos com certificados e comprovados. Não tenho vícios e no pouco tempo que sobra procuro praticar esportes (FERREIRA, 2017, p. 56-57).

As justificativas do pretendente, que o qualificam, estão na experiência, por conhecer as regiões do País e não ter sofrido acidentes, não ter “vícios” e apresentar boas condições de saúde, manifestas na prática de esportes. Como constatação junto a outras edições do periódico, “*freelance*” é designação para viagem avulsa, contratação por viagem realizada ou por um tempo delimitado, configurando uma

²⁹⁸ No original, “MOOP”.

prática de relação trabalhista em regime de trabalho informal. É recorrente, na década de 2010, constatada nessa seção do periódico e indicativo do novo perfil profissional, as credenciais que passam por realização de cursos, o atestado formalizado e formatado da qualificação profissional.

Em reportagem do periódico *O Carreiroiro*, edição de 2008, em torno da necessidade do “treinamento” por parte dos motoristas, se constata as mudanças no TRC, com o novo perfil profissional se determinando nas relações de mercado:

A crescente profissionalização do transporte rodoviário de cargas, modernos conceitos administrativos e o lançamento de caminhões cada vez mais equipados com novas tecnologias resultam na busca de um novo perfil de motorista, capaz de entender essas mudanças e acompanhar a evolução do setor. Com isso surgiu a necessidade urgente do carreiroiro se reciclar, aprender a manejar os caminhões que estão sendo incorporados às frotas das empresas e (...) assimilar as novas ferramentas disponíveis. (...) Os donos de empresas só contratam pessoas aptas, íntegras e dentro de um novo perfil cultural, capaz de absorver a evolução tecnológica dos caminhões e relacionamento interpessoal. (...) quanto mais tecnologia tiver o caminhão, mais se percebe a diferença entre motoristas treinados ou não devido o seu desempenho operacional, dizem os instrutores (OLIVEIRA, 2008, p. 14-18).

Segundo as exigências por parte dos empregadores, mencionadas nesta reportagem, justifica-se, na carta de 2017, acima citada, as justificativas do pretendente ao emprego. A profissionalização é exigência de motoristas qualificados e formatados como receptores das inovações, nos caminhões e na organização do trabalho, inclusive, exigindo o comprometimento em se qualificarem, aliando com aspectos comportamentais das práticas profissionais, contendo trabalhadores condicionados a serem receptores de operações, outra variável da perda da autonomia do exercício cotidiano de trabalho²⁹⁹.

Trevisan (2010, p. 104) expõe opinião de que o exercício profissional requer um acúmulo de “conhecimento” não restrito em conduzir os caminhões, mas também acerca do funcionamento destes veículos, tendo de se saber identificar as

²⁹⁹ Ilustrativa é a propaganda ofertando o caminhão Scania em 2017, mencionando a “Inteligência conectada na produtividade”: “Os Serviços Conectados Scania aumentam a produtividade e a disponibilidade dos seus veículos. São pacotes de serviços inovadores que permitem controlar e melhorar os fatores que mais impactam no custo da sua operação, como consumo de combustível, desempenho do motorista e manutenção dos veículos” (SERVIÇOS CONECTADOS SCANIA, 2017, p. 67). Deve-se considerar que a produção destes “serviços” é o trabalho dos motoristas e eles estão vigiados, condicionados e controlados. Corroborando esta perspectiva, as relações entre empresas, implicam nos condicionamentos dos motoristas: “Ao se consultar as empresas especializadas em gerenciamento de riscos no transporte de cargas, pode-se verificar que elas possuem (...) uma cartilha dedicada aos motoristas. Por serem eles o elo mais fraco no sistema de proteção da carga e do veículo, recebem tais orientações com vista à criação de uma cultura de prevenção” (NUNES, 2008, p. 87-88).

“anormalidades”, quesitos oriundos da “experiência”. As “novas tecnologias” têm produzido uma reconfiguração profissional, ao mesmo tempo em que eliminam, igualmente produzem novas demandas. Os recursos técnicos e tecnológicos eliminam algumas demandas manuais, porém, essas “novas tecnologias”, em seus dispositivos, acusam eventual anormalidade que reconfiguram a experiência e/ou o conhecimento acumulado, ou seja, esses trabalhadores passam a ser mais receptivos e menos agentes, especificamente nesse aspecto funcional dos caminhões. Para a autora, a “introdução de algumas tecnologias também interferiu em parte da atividade com reflexos no tempo de execução de algumas tarefas” (TREVISAN, 2010, p. 155). Percebe-se, aqui, elementos do ritmo, intensidade e volume de trabalho, bem como uma conjugação em que se tem uma situação, em maior ou menor proporção, se contextualizada nos caminhões e tipos de cargas transportadas, que implica entre o trabalho manual, em operar a condução do tráfego dos caminhões, no trabalho mental manifestado na permanente atenção, em função do tráfego rodoviário, e na questão sobre estar atento e receptivo aos dispositivos de controle da automação e eletrônica dos caminhões ou do rastreamento e demais itens da segurança. Esta conjugação manifesta aspecto da qualificação profissional e que tem exigido treinamentos³⁰⁰.

A seguir, as expressões condensam o vocabulário e o conteúdo do trabalho, o sofisticado e o contemporâneo, estritamente em relação a qualificação e o treinamento da força de trabalho e sua formatação, aspectos do novo perfil profissional. Em “Respeito à profissão”, distinguindo os caminhoneiros autônomos dos empregados, assim considerou o editor de *O Carreteiro*:

ingressar na profissão de motorista de caminhão não é fácil. Ao menos nos dias de hoje, em que apenas saber dirigir caminhão e conhecer estradas já não basta. Conhecimento agrega, seleciona (...). Quem compra um caminhão para ser autônomo tem de saber fazer a gestão do negócio para que se obtenha alguma compensação financeira. Outra porta de entrada (...) é trabalhar como empregado dirigindo para terceiros. Mas sem ter experiência na profissão esse caminho é muito mais estreito do que se imagina. Aliás, até mesmo para os motoristas experientes existe um pente fino que foca possíveis restrições ligadas ao seu nome, tais como problema com o Serviço de Proteção ao Crédito, cheque devolvido e registro em ocorrência policial, entre outros. Esses pontos são observados pelos embarcadores e seguradoras de risco. Também é preciso considerar que hoje existem mais motoristas e caminhões do que cargas para serem transportadas. Esse

³⁰⁰ Sfalcin, em sua análise de empresa proprietária de cem caminhões, nos “Critérios de Contratação e Custo com Pessoal”, descreve que “a empresa conta com uma técnica de seleção de colaboradores através de uma empresa terceirizada, especializada em recrutamento e seleção de pessoal. Havendo a necessidade de contratação entra-se em contato com a sua subcontratada a qual oferece suas melhores opções com base no histórico e capacitação de seus candidatos” (SFALCIN, 2013, p. 41).

desequilíbrio empurra a oferta e valor do frete para baixo. (...) muitos motoristas não fazem contas e por isso pegam a carga por qualquer valor e, não raramente, amargam prejuízo. Viver do frete já foi menos difícil, mas atualmente o profissionalismo conta muito para ter lucro e sobreviver desta atividade. No passado foi menos difícil, mas com as mudanças ocorridas nos últimos anos (...) passou-se a exigir mais do motorista, embora isso não tenha lhe garantido melhoria dos rendimentos. Exceto em raras exceções, o romantismo ficou para trás. Só vocação não resolve. É proibido ser ineficiente, sendo ou não o dono do caminhão. Sem estar preparado dificilmente se chegará ao lugar desejado na profissão, a qual está deixando de ser opção para aventureiros. Esse é o caminho para que a profissão seja valorizada e respeitada, pois cabe lembrar que o setor (...) vai precisar cada vez de bons profissionais (*O CARRETEIRO*, n. 489, 2015, p. 03).

Em linhas gerais, até os anos 1980, percebe-se as exigências de saberes baseados na experiência, a partir da década de 1990, com o crescimento das exigências educacionais, atribuidoras de um perfil mais padronizado de profissionais, exige-se especialização nas peculiaridades do trabalho no TRC, os quais se manifestam nos tipos de cargas e modelos dos caminhões e pelo tipo da composição empresarial. Na citação, se constata a valorização do saber fazer e da experiência, as quais passam a estar condicionadas pelos padrões sofisticados da (re)estruturação produtiva, manifestando-se na eficiência e na qualificação exigidas para esses profissionais, atribuições a eles delegadas, bem como de estarem adaptados as novas tecnologias. Também se sugere um encurtamento do mercado, pelo menos para os autônomos, inclusive, quando se constata o desequilíbrio do mercado do TRC, reforçando a ideia de ser esta uma determinação estrutural. Os salários, indicativo de rebaixamento, conforme mencionado, também importam, como foi demonstrado em alguns momentos dessa tese.

Pelo exposto, considerando a maior presença de grandes empresas concentrando os caminhões, aliando com as normatizações comandadas e gerenciadas pelo capital, a educação reforça o maior condicionamento dos trabalhadores, através de capacitação e treinamento que os torna mais dependentes, em função da diminuição de sua autonomia, reforçando o padrão industrial e o seu controle disciplinador. Esse novo perfil, produz profissionais formatados, menos sujeitos e mais passivos, com formatação de um perfil operário, reforçando a proletarização do trabalho dos caminhoneiros.

5.7 CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS: TRABALHO NÃO ASSALARIADO E MOTORISTAS SUBORDINADOS

Considerando as semelhanças das condições de trabalho e os diferenciais das relações de trabalho entre os caminhoneiros empregados e os autônomos, estes últimos são trabalhadores não são assalariados, sendo, no processo global da produção capitalista, uma camada subordinada. O TRC, no modo de produção, através das forças produtivas e relações de produção, possui três agentes: os proprietários/possuidores dos caminhões e seus motoristas assalariados e os autônomos como trabalhadores por conta própria. Estes autônomos são pequenos patrões que dispõem de elementos da produção, a força de trabalho e seus caminhões, sendo que suas empresas, estruturalmente, quase se limitam a estes elementos, enquanto, no processo de trabalho, o objeto trabalhado/transportado não é sua propriedade jurídica, apenas permanecendo, no tempo/espaço dos deslocamentos, sob sua posse. Os motoristas são empregados de empresas que dispõem dos caminhões ou são autônomos que trabalham nos próprios caminhões. No Brasil, normatizado ao longo das décadas como TCA e TAC, facultou-se ao registro jurídico possuir mais de um caminhão, considerando o trabalho de um motorista, em função de um caminhão, enquanto, no segundo caminhão, há um segundo motorista, constituído como empregado assalariado, ou há um proprietário do caminhão e um motorista empregado trabalhando no caminhão. Na Lei n. 11.442/2007 e na Resolução n. 4.799/2015, há a previsão do TAC Auxiliar. Nesta situação, o proprietário contrata motorista, sendo que este assalariado não tem vínculo empregatício e fins previdenciários, pois é empregado que, mesmo com registro em carteira de trabalho, contribui como autônomo.

Exemplo das relações entre empresas e da subordinação é apresentado por Sfalcin (2013, p. 34), através da empresa analisada, a qual, possuindo “frota própria” e que em decorrência da

falta de equipamentos para atender seus clientes e visando um crescimento rápido, adquiriram-se parcerias com empresas de menor porte, desta forma conseguindo suprir a demanda exigida.

A empresa tem a sua disposição 100 conjuntos de equipamentos, que são compostos por 100 cavalos e 100 carretas Sider, disponibilizados por 5 empresas terceirizadas com 20 conjuntos cada (SFALCIN, 2013, p. 38).

Trata-se da “frota terceirizada” no TRC. Assim, as “parcerias” e a condição de possuir os caminhões a “disposição” são reconhecidas, também, como a “subcontratação do agregado” (SFALCIN, 2013, p. 48). Aqui, há a recorrência das relações entre empresas, a empresa de maior porte contratante de cinco empresas ofertantes dos serviços com seus caminhões operados por seus caminhoneiros empregados. Nessa estruturação, as empresas contratantes podem possuir caminhões e contratar mais outros ou serem contratantes sem terem veículos, apenas operar contratando o transporte de cargas. As empresas contratadas na citação acima, cada uma delas, dispunham de vinte caminhões, enquanto, nas suas relações internas, há as relações de trabalho entre patrões e seus assalariados. Em condições gerais, as frotas terceirizadas são procedentes de ETCs, TACs ou CTCs, enquanto as contratações variam pela demanda por transporte no mercado entre maior ou menor oferta de cargas, pelas atividades econômicas, pela sazonalidade da produção ou por contratos determinados por volume e/ou quantidade de cargas³⁰¹.

Para a empresa contratante, no exemplar acima, eram cem outros caminhões, sendo indiferente contratar ETCs, TACs ou CTCs, porém, sendo TACs, representariam mais contratos a firmar, porque são menores as suas capacidades operacionais. Nas relações econômicas, é vantajoso menos contratos com as ETCs do que maior número de contratos com os TACs, pois, as ETCs são mais produtivas. No mercado, a ETC possui maior poder de negociação em relação ao TAC, porque este é empreendimento de mais reduzida capacidade produtiva. Esta é a estruturação do processo produtivo, pois o TAC é subordinado as empresas contratantes e as suas concorrentes ETCs.

No TAC, a partir da Lei n. 11.442/2007, há diferenciação entre TAC Agregado e TAC Independente. O TAC Independente mantém viés de maior autonomia no mercado, porque negocia e firma contratos, escolhe ou aceita que cargas transportar e que destinos percorrer e, às vezes, frente a conjuntura e sua situação financeira, enquanto conhecedor do mercado, compete negociando preços dos fretes. O TAC Agregado transporta o determinado pela contratante, os tipos de cargas, roteiros, horários e os preços dos fretes. Entre as duas variáveis, o primeiro se aproxima mais

³⁰¹ Nessa relação entre empresas, a subcontratação de ETCs, TACs e/ou CTCs, as contratantes operam os “chamados ‘motoristas agregados’, ou seja, motoristas que prestam serviços às empresas transportadoras” podendo ser o “motorista proprietário do veículo ou funcionário de uma pequena empresa prestadora de serviço” (MORENO; ROTENBERG, 2009, p. 130).

da autonomia, enquanto o segundo possui maior segurança em cargas regulares, não permanecendo com os caminhões parados/ociosos e/ou sem remuneração. Ambos, enquanto pequenas empresas, são subordinados no processo econômico e/ou nas relações entre empresas. O TAC é empreendedor individual e seu caminhão, mais novo ou antigo, mais ou menos produtivo, é maquinário, sendo que, nesta condição, se insere no processo de trabalho em que as empresas contratantes compram os serviços dos deslocamentos/transportes.

Quanto ao TAC, a prestação destes serviços expressa vendas relativas ao trabalho das viagens, num espaço/tempo trocadas por dinheiro, para, ao fim de jornada/viagem, resultar em manter o caminhão, assumindo os custos e certa medida de depreciação, e havendo salto positivo em dinheiro é renda. Essa estruturação produtiva é o que Marx e o marxismo tem considerado como a circulação simples na pequena produção mercantil, com a forma expressa em M-D-M. Os motoristas autônomos do TRC vendem seus serviços por dinheiro para se reproduzirem e, objetivando acumular, ao assim fazerem, estes sujeitos, antes autônomos por conta própria, passam a ter motoristas empregados. Sendo assim, internamente, nestas empresas, se tem D-M-D', relação capitalista já desenvolvida nas ETCs. No processo global da produção capitalista, através de D-M-D', o TRC é mercadoria comprada, está entre D-M e M-D', cujas empresas contratantes compram os serviços para obter mais dinheiro, situação em que estes serviços realizam a formação do valor.

O TAC Agregado e o Independente não são assalariados, são trabalhadores, uma camada de pequenos patrões que mantêm relações, contratos e/ou vínculos com outras empresas. O TAC é empregado, pois seus serviços são para realizar transportes por preços materializados nos fretes, sendo que, de seus ganhos em dinheiro, são subtraídos os custos e, se há sobra, é rendimento. As ETCs mantêm a divisão do trabalho e as relações de propriedade entre patrões e motoristas comprando força de trabalho e objetivando excedente em dinheiro, havendo o trabalho necessário e o trabalho excedente, ou seja, D-M-D'. No TAC isto não ocorre, unicamente àquele constituído como o próprio motorista, porém, no TAC Auxiliar, havendo motorista trabalhando no caminhão, é trabalhador assalariado, mesmo que não assegurado no regime formal da CLT. Motoristas que trabalham nos caminhões, na forma TAC Auxiliar, são assalariados por tempo ou por peça, às vezes, em situação na qual os salários são divididos entre quantia fixa e variável, esta última expressando

a comissão que para fins previdenciários a contribuição ocorre como trabalhadores autônomos.

Os TACs, em muitos aspectos, são condicionados, pelo que e para onde carregar, pelos preços dos fretes, pelos horários a cumprir, pelas normas de tarefas e pelas funções do além conduzir os veículos, pelo rastreamento/vigilância de suas operações e pela subordinação a um controle disciplinador, nas relações entre empresas. Estes condicionamentos expressam a diminuição de sua autonomia rotineira de trabalho e o disciplinamento que os aproxima do padrão industrial, aproximando-os dos caminhoneiros empregados.

Algumas evidências aparecem sobre o TAC empresário: uma delas, em relação às cooperativas, as quais, nas últimas décadas, possuem significativo aumento de sua presença no País. As cooperativas no TRC são compostas por associação entre ETC e/ou TAC, as quais, como cooperados se equivalem, sendo recurso para melhor se posicionar no mercado, obter contratos exclusivos de transportes com maior segurança e regularidade ou negociar compras de insumos de manutenção dos caminhões, como os combustíveis, peças e pneus. Assim, as cooperativas são formas empresariais que funcionam como opção política.

Outra delas tem relação com a estrutura sindical, considerando que, por décadas, a representação sindical dos autônomos esteve integrada com a CNT. A CNTA demonstra interesses econômicos que situam posicionamento na divisão do trabalho e nas relações de propriedade. A CNTA, que manteve periodicamente duas páginas publicadas em *O Carreteiro*, em 2014, sobre a “Lei do Descanso”, avaliando a Lei n. 12.619/2012, situa opinião de distinção entre motoristas autônomos e empregados, partindo da apreensão de que ambos são os “motoristas profissionais”:

A CNTA defende ostensivamente que a Lei do Descanso pode beneficiar todo o segmento e que a regra deve se atentar às características particulares de trabalho do motorista profissional autônomo em relação ao motorista empregado. Somos favoráveis em garantir ao caminhoneiro autônomo o cumprimento dos descansos com maior liberdade, diante da natureza de sua atividade profissional (CNTA, 2014a, p. 40).

Há menção sobre consenso, mas, também, a não consenso. A CNTA, juntamente com a CNTTT e outras entidades, criou o FNDL. Em 2014, em reunião deste Fórum, foi salientado diferencial entre autônomos e empregados, expondo conteúdo da reunião:

analisar e discutir o veto da presidente Dilma ao projeto de lei que dispunha sobre a construção de pontos de apoio aos caminhoneiros e a resolução do CONTRAN que determina exames de 'larga janela' antidrogas para motoristas profissionais. Houve consenso entre os participantes da reunião, o repúdio ao veto da presidente. Com relação aos exames antidrogas, os membros do FNDL se manifestaram a favor da resolução e seus objetivos, com a ressalva de que o custo dos exames não poderão recair sobre os trabalhadores, autônomos e celetistas (CNTA, 2014a, p. 40-41).

Essas publicações da CNTA apontam evidências dos seus posicionamentos enquanto agentes econômicos. Em 2014, em “A importância de se organizar”, reconhecendo o sindicato como “uma das mais importantes ferramentas de luta de classe”, assim considerou:

A organização sindical surgiu quando um grupo de trabalhadores identificou problemas e interesses comuns e conclui que a solução do impasse, exigia a construção de ações conjuntas, e não isoladas, de toda a categoria. (...) Historicamente os trabalhadores organizados foram fundamentais para a conquista de direitos sociais no Brasil. (...) Com a categoria dos carreteiros autônomos não foi diferente. Surgiu da identificação dos problemas enfrentados nas estradas, comuns à todos os transportadores que trafegam nas rodovias. Foi através do movimento sindical dos motoristas que se levantou o debate acerca da necessidade de se aprimorar o sistema de transportes brasileiro (CNTA, 2014b, p. 66).

A CNTA apresenta generalização sobre os “trabalhadores”, colocando-se como “categoria”, no entanto, narra de modo amplo e difuso sobre os *problemas comuns*, “motoristas”, “estradeiros”, “profissional das estradas” e “sistema de transportes”, sendo significativo seu reconhecer-se como “transportadores”, expressão repetida pela classe patronal. A CNTA, “ciente de que o sindicalismo deve se estabelecer através de bases sólidas, com liberdade e autonomia, busca (...) a mobilização e organização da categoria, unindo os sindicatos de carreteiros autônomos em suas federações” (CNTA, 2014b, p. 66-67). No título, o conteúdo: “Renovação de frota e financiamentos” (CNTA, 2014c, p. 48-49), sendo abordados interesses empresariais, caminhões modernos e produtivos e “empréstimo” e “crédito”, tratados como custos, interesses unitários aos empreendedores, mesmo considerando que para os motoristas assalariados era interesse trabalhar em caminhões modernos devido ao conforto e recursos automatizados e por serem mais produtivos, expressando variável favorável ao ganho salarial se comissionados. Em “Crise atinge o setor”, avaliando os primeiros meses de 2015, sobre os encargos e os “compromissos”, não sendo dos trabalhadores assalariados, assim se refere:

O panorama atual é de excesso de caminhões e diminuição da circulação de mercadorias. (...)

Fato é que a economia nacional retraiu e (...) houve redução significativa dos fretes. Menos fretes significa menos dinheiro no bolso do caminhoneiro. Com seus ganhos diminuídos, o caminhoneiro não consegue honrar seus compromissos e muitos se encontram em situação de inadimplência perante bancos, por conta de financiamento assumido na compra de seus caminhões (CNTA, 2015a, p. 54).

São evidências que representam serem pequenos patrões, mesmo que firmando vínculos recorrentes para determinadas empresas contratantes, obtendo segurança em oferta de cargas/fretes e em contraposição perdendo autonomia por assumirem práticas disciplinadoras de rotas, rastreamento/vigilância ou de horários. Avaliação da Lei n. 13.103/2015:

determina que o motorista não pode dirigir por mais de 5 horas e meia ininterruptamente, devendo descansar por meia hora a cada período de 6 horas de trabalho. No período de 24 horas, são asseguradas 11 horas de descanso, podendo ser fracionadas, e podem englobar os períodos de parada obrigatória de meia hora (...).

A lei determina a realização de exame toxicológico para os condutores (CNTA, 2015b, p. 52).

Posicionando-se, também, favorável sobre a não “cobrança de taxa de pedágio para os veículos de transporte de cargas que circularem vazios sobre os eixos que mantiverem suspensos”, sobre o “perdão das multas por excesso de peso”, a “tolerância” dos “limites de peso” e a indenização por “infração” e “prejuízos” cometidos pelo “contratante”. Sobre as flexibilizações dos horários do trabalho, os trabalhadores por conta própria contrastam com os empregados que estão condicionados às relações com seus patrões. Ainda, a CNTA, participe do “grupo de trabalho formado junto ao Governo Federal que discute a regulamentação da nova Lei dos Caminhoneiros”, “se fará presente em todas as reuniões futuras, selando o compromisso de sempre se manter atuante no aprimoramento e na aplicação correta da lei” (CNTA, 2015b, p. 52-53).

No periódico *O Carreteiro*, autônomos distintos dos empregados, sobre as influências à escolha do exercício profissional:

De um lado a oportunidade de gerenciar o seu próprio negócio e tentar sobreviver com todas as despesas da atividade que recaem sobre o carreteiro autônomo, como combustível, manutenção do caminhão e pedágio entre outras. Do outro, o trabalho com carteira assinada e as pesadas jornadas de trabalho em troca de garantia do salário mensal. (...)

Antigamente, ser autônomo era o sonho da maioria dos motoristas que estavam começando na profissão. A sensação de liberdade, de poder decidir

a rota, locais de parada e horários eram os principais atrativos para se ter o próprio caminhão. Porém, as diversas mudanças ocorridas no setor de transporte através dos anos, levou muitos autônomos a pensarem e até trocarem a suposta liberdade por um emprego com carteira assinada. Afinal, quem trabalha registrado conta com salário fixo todo mês, direitos como 13º salário, férias anuais e plano de saúde, entre outros benefícios. Porém, a jornada de trabalho é determinada pela empresa, o que muitas vezes pode significar cargas horárias puxadas.

(...) o motorista que opta por ter o seu próprio caminhão pode prestar serviços para uma ou mais empresas sem vínculo empregatício, mas é o responsável pela parte operacional e administrativa do seu negócio (GIOPATO, 2018, p. 22-23).

Não são todos os caminhoneiros empregados que têm possuído a carteira de trabalho assinada e “salário fixo”. Assim, deve ser problematizado em que medida há a presença dos direitos trabalhistas. É evidente a subordinação da pequena produção em relação aos empreendimentos de maior porte, tendentes a representarem o grande capital e monopolistas de parcelas do mercado operado pelo TRC. No TRC Brasileiro, muitos TCAs/TACs têm se organizado em cooperativas, opção política para a intervenção econômica. A partir disso, se constata que as paralisações de fevereiro de 2015 e maio de 2018 foram locaute, devido ao não protagonismo político dos motoristas empregados, repetindo, como em paralisações anteriores³⁰², a conciliação entre TCAs/TACs e ETCs.

5.8 A PARALISAÇÃO DE MAIO DE 2018: VARIÁVEIS DAS FONTES

Os motoristas de caminhão e os caminhoneiros expressam a divisão do trabalho e as relações de propriedade, em função dos caminhões que trabalham, sendo empregados ou autônomos. No movimento sindical brasileiro, não tem sido elevada a inserção desses motoristas como partícipes, demonstrando que, desde sua origem profissional, a cerca de um século, é reduzida a sua organização sindical. Elemento estruturante de seus sindicatos é que são entidades distintas entre empregados e autônomos, enquanto, no que diz respeito às paralisações do trabalho, torna-se determinante diferenciar se fazem greve ou locaute. Nas mobilizações e protestos ocorridos, ao longo das décadas, o protagonismo esteve mais nos autônomos do que nos empregados, considerando a expressividade das atuações de

³⁰² Na lista de paralisações, entre 1978-2001, está generalizado o conceito de “greve”, sem problematizar se greve ou locaute (KAPRON, 2012, p. 166-179).

associações e entidades paralelas aos sindicatos. Exemplar, é a paralisação ocorrida entre 21 e 31 de maio de 2018.

Meiriellen dos Santos Florêncio Vaz (2019, p. 02-03), em trabalho de conclusão de curso na área de Ciências Contábeis, expõe “as consequências econômicas resultantes da greve dos caminhoneiros em maio de 2018”, identificando questões como o aumento dos preços de alguns produtos e serviços e o desabastecimento em várias regiões, representando, segundo a autora, “paralisação de grande parte dos caminhoneiros em todo o Brasil”, com motivações imediatas no então aumento nos preços dos combustíveis. Na sua opinião, “elevar o preço dos insumos (...) resulta em um aumento de custos que (...) gera um efeito de esmagamento do lucro”. Assim, a “paralisação” ocorreu através de uma “maioria” que “era composta por trabalhadores autônomos que reivindicavam pontos importantes da categoria, entre eles, a redução no preço do diesel e a implantação de uma tabela de valor mínimo para o preço do frete” (VAZ, 2019, p. 21). Dessa síntese do estudo, se destaca a ausência de menção a entidades associativas e sindicais, a ausência de distinção entre autônomos e empregados e sobre reivindicação salarial. Pelo indicado sobre as reivindicações, constata-se se pautas empresariais prevalecendo, nessa mobilização que assumiu caráter nacional.

Thales Malacarne (2019), ao longo de seu trabalho de conclusão de curso, na área da Administração, identificou alguns “impactos” econômicos da paralisação e apontou os preços do combustível e dos fretes como motivações determinantes da que também chamou por “greve”. Diferenciando autônomos e empregados ou “conta própria” e “proletários”, aborda-os de modo indistinto no contexto da “manifestação”, generalizando expressões “caminhoneiros”, “motoristas” e “transportadores”, através de uma narrativa que os coloca em equivalência, porém, menciona participação da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM)³⁰³ e da UNICAM³⁰⁴:

³⁰³ “Fundada em julho de 1983, na cidade de São Paulo (...). Em 2003, teve sua liderança reconhecida nacionalmente, passando a fazer parte integrante da 3ª Seção do Transporte de Cargas da CNT (...). Composta por 54 entidades filiadas, incluindo Sindicatos, Associações e Cooperativas, a ABCAM representa os interesses de, aproximadamente, 600 mil caminhoneiros autônomos em todo o país. Quanto à sua Missão, (...) representa os interesses da categoria (...) buscando melhores condições de trabalho por meio de negociações com todas as esferas de governo” (ABCAM, 2020).

³⁰⁴ É “entidade de classe de âmbito nacional fundada em 1998, cujo objetivo é defender os direitos e interesses referentes à atividade dos caminhoneiros autônomos e microempresários, visando o desenvolvimento e aprimoramento do transporte rodoviário de cargas no país. O trabalho da UNICAM parte das necessidades e anseios de seus associados e do setor como um todo, buscando tornar concretas ações na defesa dos interesses do setor. (...) a UNICAM procura sempre dialogar com o

Após reuniões com representantes de sindicatos profissionais e líderes de entidades, o governo atendeu algumas das reivindicações dos transportadores para que pudessem voltar ao trabalho, dentre elas, a regulamentação dos preços mínimos para o serviço de transporte, através de uma tabela elaborada pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (MALACARNE, 2019, p. 31).

Em pesquisa, realizada entre março e abril de 2019, por meio de “questionários” respondidos por “230 motoristas de todas as regiões do Brasil”, sendo 149 “motoristas autônomos” e 81 “empregados de frota”, sendo que, deste total, da Região Sudeste eram 25,22% e da Região Sul eram 31,74%. Quanto ao tipo de carga transportada, as três maiores participações foram: “Carga geral”, com 24,78%; “Carga seca”, com 22,61% e; “Granel sólido”, com 13,91%, mesmo considerando que, nestes tipos de cargas, há coincidências, pois carga geral contempla cargas secas e granéis.

Com base nesses questionários, contendo informação sobre os “principais problemas da profissão”, para os autônomos, as três maiores incidências foram: o “Custo do combustível”, com 34,04%; o “Valor do frete não cobre os custos”, com 30,88% e; “Assaltos e roubos”, com 13,68%. Já para os empregados, aparecem: “Assaltos e roubos”, com 28,76%; “Custo do combustível”, com 20,26%; “Valor do frete não cobre os custos”, com 18,95%, além do quarto item, sobre a “Deficiência na infraestrutura rodoviária”, com 9,80% (MALACARNE, 2019, p. 57-63; 78-79). Nos empregados, as reclamações são direcionadas a elementos externos das relações trabalhistas com seu patronato e direcionadas ao governo e as estruturas do Estado, sendo que, se considerado o tráfego em rodovias pedagiadas, às empresas concessionárias da “infraestrutura”. Situação diferenciada há em relação ao “Valor do frete”, pois, se assalariados na comissão ou com parcelas salariais na comissão, integra as relações entre empresas com implicância trabalhista para os empregados.

Enquanto “principais reivindicações”, para os autônomos, as maiores incidências foram para: a “Redução do preço do combustível”, com 26,67%; “Aumento do valor do frete”, com 24,05% e; a “Redução do valor dos pedágios” com 13,33%. Entre os empregados, “Aumento do valor do frete”, com 26,48%; “Redução do preço do combustível”, com 18,72%; “Mais segurança policial nas rodovias”, com 13,24% e; “Melhoria das condições das rodovias”, com 12,79%. Nos empregados, a primeira reivindicação, além de relação entre empresas é a definição contratual das relações

poder público em geral, promovendo troca de informações e estudos destinados ao aperfeiçoamento do transporte rodoviário de carga, bem como sua legislação pertinente” (UNICAM, 2020).

trabalhistas, enquanto a segunda é pauta empresarial, restando que a terceira e a quarta envolvem as condições de trabalho. Sobre a “participação na greve”, os autônomos responderam: “Sim, participei por vontade própria”, com incidência de 80,54%; “Sim, pois fui obrigado a parar”, com 8,72% e, “Não”, com 10,74%. Para os empregados, as respostas, respectivamente, foram de 60,49%, 30,86% e 8,64% (MALACARNE, 2019, p. 80-81). Verifica-se a maior adesão dos autônomos e a maior incidência de empregados que paralisaram por imposição externa as suas decisões, não sendo ato de vontade política.

Ao explicar a formulação dos “questionários”, Malacarne menciona fundamentação na *Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros 2019* (CNT, 2019a). Desta pesquisa, a extração de informações permite comparações, como em relação a pergunta sobre as “Reivindicações consideradas importantes para os caminhoneiros”, onde o “caminhoneiro poderia citar até 2 itens nesta questão”. Assim, para os “714 autônomos”, as maiores incidências foram: “Redução do preço do combustível”, com 59%; “Mais segurança nas rodovias”, com 33,5%; “Financiamentos oficiais a juros mais baixos para compra de veículos”, com 30,3% e; “Aumento do valor do frete”, com 27,3%. Dos “352 empregados”, as quatro maiores são: “Mais segurança nas rodovias”, com 48%; “Redução do preço do combustível”, com 35,8%; “Pontos de parada com mínimo de conforto e estrutura”, com 31% e; “Aumento do valor do frete” com 23,9%. Nos empregados, a primeira e terceira dizem respeito às condições de trabalho, enquanto a segunda é sobre relações entre empresas e a quarta sobre relações entre empresas e determinação contratual trabalhista, expressando o assalariamento na comissão. Sobre os “Principais problemas na atividade de caminhoneiro”, também sendo indicado dois itens, as maiores incidências, nos autônomos, são: “Assaltos e roubos”, com 61,1%; “Custo do combustível”, com 43,4%; “Valor do frete não cobre os custos”, com 31,5% e; “Risco de acidentes”, com 16,8%. Nos empregados, aparecem: “Assaltos e roubos”, com 71,9%; “Risco de acidentes”, com 33,8%; “Deficiência na infraestrutura rodoviária”, com 23,9% e; “Custo do combustível”, com 20,7%. Nos empregados, as três primeiras que se destacam são sobre as condições de trabalho, sendo que a quarta expressa pauta empresarial. Sobre se “Participou da última paralisação dos caminhoneiros iniciada no dia 21/05/2018”, os autônomos responderam: “Sim, participei por vontade própria”, com 52,3%; “Sim, pois fui obrigado a parar”, com 15,8% e; “Não”, com 31,9%. Nos empregados, respectivamente: 28,1%, 31,5% e 40,4% (CNT, 2019a, p. 43; 48-49).

Comparando com os resultados de Malacarne, sobre os empregados, verifica-se variação na primeira e terceira alternativas, sendo que a decisão de não participar está mais elevada nos dados da CNT e está aproximado nos resultados sobre a coação e/ou imposição a ter de participar.

Em Vaz (2019) e Malacarne (2019) se constata que as motivações da paralisação estiveram concentradas nos interesses dos empreendedores e aos empregados, quando remunerados na comissão, também se tornando interesse econômico. Nessas evidências, o protagonismo político foi do empresariado, sugerindo que os empregados atuaram como o incremento que formou a massa paralisada, considerando a expressiva quantidade de motoristas coagidos a paralisar.

Amanda Sales da Silva; Ana Caroline de Sousa Alves e Lais do Nascimento Vidal Lage (2019, p. 06-07), chamando o movimento de “greve”, acrescentam outra perspectiva da paralisação, com diferenciação das tradicionais mobilizações dos trabalhadores que possuem o “cunho trabalhista”, por isto, afastando de ser movimento sindical, identificando um “apartidarismo e antipartidarismo”. Neste artigo, e em Vaz (2019), há em comum a ausência de menção para a participação sindical dos autônomos e dos empregados.

Elemento comum em Vaz (2019), Malacarne (2019) e Silva; Alves e Lage (2019), é que as reivindicações estiveram direcionadas ao governo quanto a política de preços, com intento de implementação de preços tabelados para os fretes, constituindo-se como proposições regulatórias do mercado. Ou seja, há prevalência das pautas empresariais que ausentam o foco nas relações entre patrões e seus motoristas empregados, o foco sai das relações de classe internas as empresas e se manifesta nas relações entre empresas, através da intermediação da estrutura de Estado. Assim sendo, o controle da paralisação não esteve nos empregados, sendo que, mesmo havendo a sua participação, a direção política foi exercida por outras forças. Constata-se, assim, que os empregados contribuíram na formação de um movimento de massas que não esteve sob sua condução e/ou direção política.

Marcelo Braghini e Andréia Martin Simon (2020, p. 66; 70; 74), em artigo sobre a paralisação, também a qualificam como “greve”. Em nenhum momento, os autores diferenciam os motoristas autônomos dos empregados, porém, suscitam perspectiva dos autônomos como “trabalhador avulso”, como “empresas individualizadas” e “trabalhadores transformados artificialmente em empresários”, baseando-se na Lei n.

11.442/2007 e na Reforma Trabalhista de 2017³⁰⁵. Do mesmo modo que nas obras anteriormente citadas, não há registro de que a direção política esteve nos sindicatos, justificando, além dos preços do combustível e dos fretes, que a

greve dos caminhoneiros, movimento de trabalhadores com profundas consequências no equilíbrio do contrato social (...) seria um subproduto do movimento de flexibilização legal alcançado pela construção legal da figura jurídica do Transportador Autônomo de Carga previsto no art. 5º da Lei n. 11.442/07. Eis que, enquadra-se em trabalhador vulnerável que passa a estar inserido em uma relação jurídica assimétrica, regulamentada timidamente pelo direito civil, neutralizando, como em demais iniciativas legais, o reconhecimento da relação de emprego pelo formalismo contratual restaurado (BRAGHINI; SIMON, 2020, p. 71).

Disso tudo, resulta que os TACs, como agentes fragilizados ou subordinados no mercado, representam aspecto estrutural e indutor da paralisação. Porém, o equívoco está em generalizar, como na passagem a seguir: “o caos social instalado pela greve dos caminhoneiros (...) nada mais fez do que nos aclarar sobre a fragilidade vivenciada em face das condições trabalhistas de uma massa de trabalhadores que ‘dirige’ a economia e a própria sociedade” (BRAGHINI; SIMON, 2020, p. 75). Está correto em ponderarem a excessiva dependência que o País possui em relação ao TRC, no entanto, tratar esses motoristas como “massa”, atribui homogeneidade, de que as reivindicações eram interesses comuns e unitários. Assim sendo, os autores ocultam o diferencial na divisão do trabalho e as relações de propriedade entre autônomos e empregados, bem como deixam de mostrar o assalariamento dos empregados das ETCs, manifestado no trabalho necessário e no trabalho excedente.

Em dois outros artigos, com o foco na paralisação, Jaqueline da Silva Torres Cardoso (2018) e Fernando Simões Antunes Junior e Ernani Cesar de Freitas (2020), cada um com um periódico como objeto de análise, foi estudado a prática discursiva acerca do acontecimento. Os autores registram a problemática entre ter sido greve ou locaute, porém consideram o acontecimento como “greve”, abordando como sendo realizada pela *categoria* dos *caminhoneiros*, sendo assim, ausentando a perspectiva dos três agentes do TRC e não distinguindo autônomos e empregados, prejudicando a avaliação crítica da paralisação.

³⁰⁵ “Com a promulgação da Lei n. 13.467/17 nota-se uma tendência flagrante de flexibilização legislativa, com a criação de alguns requisitos formais que permitam a neutralização de algumas relações sociais de trabalho com características da relação de emprego, numa verdadeira aplicação ao recurso às relações de trabalho” (BRAGHINI; SIMON, 2020, p. 73).

Frente a este compilado bibliográfico, mais ponderada é a consideração das autoras do artigo a seguir, mais abrangente na compreensão sobre a realidade dos caminhoneiros, sem ausentar diferenças entre autônomos e empregados. Após mencionar as pautas, que assumiram aspecto difuso, consideraram que elas geraram

dúvidas em relação à legitimidade e organicidade do movimento, dividindo analistas e opinião pública no entendimento deste como sendo uma greve do setor, ou como sendo um locaute, dado que determinadas pautas que interferem diretamente no trabalho dos caminhoneiros não foram reivindicadas, como condições de trabalho, cumprimento do banco de horas, segundo a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e as Leis do Caminhoneiro (Lei n. 12.619/2012) e do Descanso (Lei n. 13.103/2015) (SAMPAIO; LIMA; ROSA; OLIVEIRA, 2020, p. 71-72).

Seria necessário, a fim de melhor precisão, que as autoras especificassem que os “caminhoneiros” não são homogêneos e que a CLT é referente unicamente aos empregados. Porém, trazem a questão, frente a diversidade de fontes, e diante das narrativas criadas, sobre a problemática de ter sido greve ou locaute.

Opinião diferenciada está em artigo de Cristiano Aguiar de Oliveira e Rafael Mesquita Pereira (2018), estimando alguns “impactos” nos “rendimentos” dos motoristas “autônomos e empregados” e de “proprietários de caminhões”, enfatizando a “tabela com preços mínimos para fretes”, a qual, nos meses subsequentes a “paralisação”, foi regulamentada. Os autores partem do princípio de que há os “motoristas assalariados”, equivalentes a “contratados por empresas transportadoras”, e os “motoristas autônomos”, como os “proprietários do seu caminhão”, os quais, “de fato não são trabalhadores, mas, microempresas e, portanto, sua remuneração não é salário, mas, lucro” (OLIVEIRA; PEREIRA, 2018, p. 01-02). Mesmo considerando a problemática quando mencionam os “autônomos” como não “trabalhadores”, contrapõem com afirmação que representam trabalhadores individuais ou camada que vive do seu próprio trabalho, pertencendo a uma transição entre pequenos capitalistas e uma condição proletária, inclusive, indicando que trabalho não é sinônimo de trabalho assalariado. A constatação dos autores é válida e dela há a compreensão de que as “medidas” governamentais, adotadas após a “paralisação”, se inserem em contexto que a maioria eram

relacionadas ao preço dos fretes, portanto, a uma negociação entre empresas e outras empresas/motoristas autônomos permite concluir que a paralisação na verdade se tratava de um ‘lockout’ utilizado como estratégia de pressionar para obter vantagens em negociações que até então, segundo eles, não estavam os favorecendo (OLIVEIRA; PEREIRA, 2018, p. 07).

Opinião diversa e taxativa sobre a paralisação foi exposta por Ricardo Antunes, em respostas a entrevista concedida para um portal de notícias, na época do acontecimento. Com a compreensão da segmentação entre esses motoristas, afirmou: “ou eu tenho caminhão e preciso mantê-lo, ou sou empregado de uma empresa que tem caminhão e presta serviços” (MOTA, 2018), Antunes complementa:

Em geral, essa é uma categoria que não tem uma solidariedade de classe construída, sólida. Muitas vezes, os caminhoneiros são os donos do caminhão e, por isso, frequentemente competem uns com os outros – mas se unem quando têm de negociar o preço do seu trabalho (o custo do frete). Ela é também muito heterogênea. Não tem entidade central – uma espécie de ‘Central Única dos Caminhoneiros’ –, mas várias associações, e constrói suas greves muito pela via digital (Facebook e WhatsApp) e pelo contato nas estradas (MOTA, 2018).

Respondendo se ele via “indícios de locaute nessa greve?”, juntamente com a questão sobre “confluência” com a paralisação de 2015, assim se expressou Antunes:

Acredito que há uma espécie de confluência nesse momento entre os interesses de empresas e caminhoneiros. (...)
O dono de um pequeno caminhão, quando presta serviço para uma grande empresa, ele é, ao mesmo tempo, um pequeno proprietário de um bem de produção importante e uma espécie de ‘proletário dos transportes’. Ele oscila entre esses dois. (...)
Nós estamos vivendo um processo em que há locaute patronal – um momento de pressionar um governo ‘em fim de feira’ – e, ao mesmo tempo, uma greve de caminhoneiros independentes, que não estão conseguindo se manter.
É preciso (...) ver o que é de fato locaute patronal e o que é um grito do caminhoneiro que não está aguentando mais sua situação (MOTA, 2018).

Porém, Antunes, quando menciona os “caminhoneiros independentes” referindo-se aos autônomos, defende que o movimento representou “greve”, contradizendo sua afirmação de que se constituem como “pequeno proprietário de um bem de produção”. Antunes, por sua vez, pondera que as “paralisações que tomaram praticamente todos os Estados do país são uma mistura de greve e locaute (quando há influência ou apoio das empresas)” (MOTA, 2018).

Sem pretensão de encerrar a interpretação sobre a paralisação de maio de 2018, nessas fontes citadas, há menções sobre a não existência de uma direção política única e de pautas uniformes, atribuição tradicionalmente de associações sindicais, podendo, assim, considerar ter sido um movimento difuso que se tornou mobilização nacional, uma das mais amplas dos motoristas de caminhão do País.

Nessas obras compiladas se constata a participação de entidades como a ABCAM e a UNICAM, ambas representativas dos autônomos e atuantes como entidades paralelas a CNTA e a estrutura sindical brasileira, inclusive, verificando-se críticas sobre se houve ou não a participação de entidades sindicais do empresariado constituído como ETC. Em comum nessas obras, há ausência de menção a participação de sindicatos dos trabalhadores empregados, genericamente os condutores e/ou os motoristas do transporte rodoviário.

Assim sendo, pelos indícios da ausência política dos caminhoneiros empregados, mesmo que contribuindo para o caráter massivo do movimento, e em contraposição ao protagonismo dos autônomos, expressando os interesses empresariais, conclui-se que a paralisação foi um locaute. Soma-se a isso a mesma perspectiva generalizante do protagonismo dos autônomos em detrimento da direção política dos empregados, enquanto sujeitos partícipes, na paralisação de fevereiro de 2015 e na paralisação nacional de 1999.

Dessas generalidades, como sofisticação, em 1999, os usos do rádio amador (rádio PX) era eficiente forma de mobilização entre os motoristas, enquanto, em 2015 e 2018, destaca-se os usos das redes sociais, da Internet e da telefonia, para articular as mobilizações, protestos e os bloqueios das rodovias. Sofisticados nos usos das tecnologias da informação e comunicação, porém precários por não terem nos sindicatos as determinações para a melhor organização política dos trabalhadores.

Assim, expressam as variáveis da falta de maior inserção e unidade sindical, com pautas difusas e fragmentação na direção política, as quais, pelas fontes³⁰⁶, apontam pretensões unitárias em nome da categoria dos caminhoneiros e dos transportadores, ocultando a divisão do trabalho e as relações de propriedade que distinguem ETCs, TACs e motoristas empregados, igualmente deixando de

³⁰⁶ Ocorriam as paralisações e os bloqueios, não sendo ações espontâneas. O *Carreteiro*, através do seu editor, narrou, citando a ABCAM, que as “entidades coordenadoras das manifestações afirmavam tratar-se de um movimento pacífico, que os motoristas estavam sendo orientados a simplesmente não carregarem e permanecer parados (...). Dia 27 de maio (...) o acordo para o fim da greve entre representantes do governo e caminhoneiros foi fechado após seis horas de negociação. O acordo entre as partes incluía a promessa do governo de atender ao pacote de reivindicações dos transportadores. A Associação que representou os caminhoneiros considerou vitorioso o acordo assinado com o governo, uma vez que a categoria conseguiu ser atendida em diversas reivindicações” (GERALDO, 2018, p. 32). As demais forças políticas ocultadas devem ser encontradas junto ao porquê de as paralisações terem sido mantidas em vários locais, por mais alguns dias, inclusive, sendo necessário responder em que medida houve ou não a participação de sindicatos dos motoristas empregados. Variam as fontes documentais variam o conteúdo e os sujeitos políticos.

transparecer as relações capital-trabalho e a condição proletária dos motoristas de caminhão/caminhoneiros.

5.9 CAMINHONEIROS EMPREGADOS: DISCIPLINADOS DO TRABALHO E DISPERSOS NA POLÍTICA SINDICAL

Alguns dos sindicatos dos motoristas de caminhão empregados, surgidos na primeira metade do século XX, tiveram em seus nomes a designação de *chauffeur* (chofer), depois sendo denominados como condutores e/ou trabalhadores em transportes rodoviários. Exemplo destas entidades é o “Sindicato dos Chauffeurs de Pelotas”, o qual, em 1942, passou a ser chamado de “Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Pelotas”, enquanto, nos anos 2000, mantém-se como o “Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas” (STTRP)³⁰⁷. No Brasil, sobre os trabalhadores e os sindicatos, especificamente sobre os condutores de veículos rodoviários, deve-se atenção a autoidentificação dos trabalhadores, expressa nos nomes originais de suas associações/entidades e a da institucionalidade/estrutura sindical. Chofer pode ser o condutor de táxi, do transporte de passageiros ou do transporte de cargas, enquanto, no século XX, foi comum a expressão chofer de caminhão. Motoristas de caminhão, motoristas profissionais, caminhoneiros, carreteiros e empregados frotistas são expressões usuais desde a segunda metade do século XX, com peculiaridades, qualificando-se nos modelos de caminhões, rotas de viagens e cargas, expressando, por sua vez, regionalismos nos nomes atribuídos, observados nas categorias profissionais dos sindicatos do Apêndice A. Em geral, nesses sindicatos, por todo o País, estiveram os motoristas de caminhão e os motoristas de ônibus, sendo comum a atribuição, também, de condutores rodoviários. Alguns sindicatos, notadamente a partir dos anos 1980, se dividiram, originando entidades distintas entre motoristas de caminhão e ônibus³⁰⁸.

³⁰⁷ SINDICATO dos Chauffeurs de Pelotas (1942). Beatriz Ana Loner (1999, p. 610; 673-675), em sua tese na área da Sociologia, menciona a “S. B. União dos Chauffeurs” (Sociedade Beneficente) fundada em 1916, existente nos anos 1920, representativa dos “Motoristas”, transformada em “sindicato” e mencionado em “Associações” e/ou “Entidades sindicais de empregados em Pelotas” como *instalado* em novembro de 1932 e *reconhecido* em junho de 1933.

³⁰⁸ Os autônomos, originalmente, se agregaram no Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários (SINCAVER), estando incluídos os motoristas de caminhão e os taxistas. A partir dos anos 1980, há divisões, originando os Sindicatos dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens (SINDICAM), entidades unicamente de motoristas de caminhão/caminhoneiros.

Nesses sindicatos dos empregados, unicamente no TRC, pelo menos três centralidades se conjugam na trajetória de luta política reivindicatória: a salarial, os direitos trabalhistas e a regulamentação da profissão³⁰⁹. Numa “perspectiva histórica”, envolvendo décadas da Formação Histórica do País, ressalta-se a constatação sobre a década de 1970, por Barat (1978, p. 56), o qual afirma ter sido até aquela época de baixa inserção sindical, sem haver “fortes pressões” por parte desses motoristas. Passadas mais de quatro décadas, esta situação se mantém, genericamente, se equiparada a outras categorias profissionais com maior tradição de luta sindical como os professores, os metalúrgicos ou os motoristas de ônibus do transporte urbano de passageiros, havendo ausência de expressivo sindicalismo dos caminhoneiros empregados, com reduzida organização e protagonismo sindical, sendo que, na historiografia sobre o movimento operário brasileiro, é profissão ainda muito oculta e negligenciada nas pesquisas. A exceção se dá no contexto da criação da Lei n. 12.619/2012, quando houve maiores lutas sindicais, levando os motoristas para a luta por sua regulamentação profissional, considerando que a Lei normatizou a profissão dos empregados e dos autônomos.

Internamente aos sindicatos, os caminhoneiros empregados têm convivido com situações favoráveis a fragmentação em função das especializações por modelos dos caminhões (caminhões simples, carretas, bitrem, rodotrem etc), cargas transportadas, rotas de viagem e formas de remuneração, porque são condições atribuidoras de peculiaridades na atividade profissional, com implicações nas relações trabalhistas, produzindo interesses econômicos imediatos, em detrimento da unidade classista da categoria. O SINDIMERCOSUL (2020), receptor de sua “carta sindical” em 1981, é exemplar da situação de fragmentação. É entidade que, pelo nome, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, expõe a diversidade de especializações que requerem exigências de habilidades,

³⁰⁹ Os autônomos, em muitas situações, atuaram com a classe patronal dos empregados, possuindo importante reivindicação nos preços dos fretes e nos custos, como os combustíveis, impostos e outras taxas. Em muitas mobilizações e protestos, os empregados, principalmente os comissionados, e os autônomos atuaram juntos, em relação aos preços dos fretes, condições das rodovias e segurança, tempo de espera na carga/descarga, pagamento de diárias e sobre pontos de parada para descanso/refeições/higiene (KAPRON, 2012, p. 135-179). Sobre os motoristas de caminhão do município de Uberlândia, nas décadas de 1940-1960, as análises das mobilizações afirmam os autônomos como partícipes de alguns dos “movimentos sociais” (ROSA, 2003) e com maior “protagonismo” (LIMA, 2017), se contrapostos aos empregados. Em paralisações no transporte de combustíveis, em 1979, no estado de São Paulo, constatou-se o engajamento decisivo dos autônomos e a ausência da direção política dos empregados (KAPRON, 2019).

treinamentos e qualificações dos motoristas, produzindo peculiaridades³¹⁰. Inclusive, possui a abrangência territorial estadual, o que, por vezes, produz sobreposição da representatividade frente a outros sindicatos, reafirmando problemática do sindicalismo, no TRC, sobre “quem representa quem” (SANTOS, 2007, p. 91).

No SINDIMERCOSUL, as CCTs têm sido negociadas em diferentes circunstâncias, distinguindo o TRIC do Regional-Nacional, no entanto, com o mesmo Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística do Estado do Rio Grande do Sul (SETCERGS). Soma-se a isto, outras CCTs, como o TRIC negociado com o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística da Fronteira Oeste, com abrangência nos municípios de Uruguaiana, Itaqui, Quaraí, Barra do Quaraí e Alegrete, e com o Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas Nacional e Internacional de Santana do Livramento/RS, com abrangência em Santana do Livramento, Rosário do Sul, Dom Pedrito e São Gabriel (FETRANSUL, 2020). Inclusive, o SINDIMERCOSUL sendo representativo dos motoristas de ônibus, abrangendo os municípios de Uruguaiana e adjacentes.

Dessa exposição, interessa saber que a entidade sindical se estrutura atuando com diferentes profissões, motoristas do TRC e do transporte de passageiros, e que, para os motoristas de caminhão/caminhoneiros, a classe patronal se segmenta em diferentes sindicatos, contribuindo para reivindicações e negociações difusas. Outra variável se dá com o SINDPFUNDO, o qual, também, mantém negociações com o SETCERGS, confirmando a sobreposição patronal em que o SETCERGS negocia com vários sindicatos, situação assimétrica aos sindicatos dos trabalhadores, tendo maior poder patronal e fragmentação das negociações para os trabalhadores.

No SINDIMERCOSUL, nas duas primeiras décadas do século XXI, em certos períodos, as negociações ocorreram em separado, entre a carga geral e as cargas líquidas, com situação semelhante no SINDPFUNDO, reforçando a fragmentação dos trabalhadores. Além disso, verifica-se a hierarquia dos preços salariais, categorias que distinguem os motoristas em função dos caminhões, levando em consideração mudanças de nomenclatura e inclusões ao longo dos anos, sendo, no caso do SINDIMERCOSUL, em ordem decrescente destes preços: “Motorista Internacional Bitrem”, “Motorista Internacional de Carreta”, “Motorista Internacional de Estrada Truck” e “Motorista Internacional de Coleta e Entrega”, considerando que essa

³¹⁰ Consultar o Apêndice A, igualmente sobre os sindicatos desses motoristas mencionados a seguir.

hierarquia está, com peculiaridades, nos sete outros sindicatos do Apêndice A, fragmentando e desunindo os trabalhadores, através dos interesses salariais.

Essa hierarquia manifesta diferentes salários, em função do trabalho, em diferentes modelos de caminhões, em certas circunstâncias por tipo de cargas e/ou rotas, considerando que cada manifestação circunstancial requer certa habilidade e qualificação aos profissionais. Do exemplo acima, as três primeiras categorias são o transporte de rota longa, enquanto a “Coleta e Entrega” representa o transporte de rota curta, sendo que esta diferenciação se constitui como elemento estrutural. Nas rotas longas, prevalece as indeterminações das horas trabalho, com implicações nas indefinições dos direitos trabalhistas, situação diferenciada das rotas curtas, as quais, possuem jornadas mais definidas nas horas trabalho, fornecendo maior precisão para assegurar os direitos trabalhistas³¹¹. Sobre isso, não se deve desconsiderar as capacidades de negociação, as pautas reivindicatórias, o poder sindical e as lutas de classe desses trabalhadores com seus patrões. Uma peculiaridade, tendendo à fragmentação, aparece no Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região (2020), o qual tem firmado três convenções diferenciadas, duas com sindicatos patronais do TRC e uma com o Sindicato da Indústria de Massas Alimentícias e Biscoitos de São Paulo. Há semelhança com o SITROPONTA (2020), o qual, além do sindicato patronal do TRC, firmou convenções com sindicatos das “Indústrias”, “Serviços”, “Comércio Atacadista” e “Comércio Varejista”.

A base territorial sindical possui suas peculiaridades, como as atividades econômicas de uma região influenciando em especialização das cargas, região de produção primária e o transporte a granel, município portuário e as cargas de embarque/desembarque e importação/exportação, transportes de contêineres, cargas frigorificadas, cargas líquidas alimentícias ou em forma de combustível, produtos químicos e outros. Nessa diversidade, muitas vezes, caminhões especializados, requerentes de qualificações que distinguem preços salariais e exigem habilitações que demandam mais ou menos tarefas, além do conduzir os caminhões, produzem

³¹¹ “Há uma nítida diferenciação entre os motoristas de caminhão: os ‘de cidade’ e os ‘de estrada’. Os primeiros (...) são os que trabalham no âmbito dos núcleos urbanos em atividades de entrega de mercadorias (...). Eventualmente ‘pegam estrada’. Os ‘de estrada’ são os que trabalham em transportes nas rodovias. Para estes, as cidades são, simplesmente, pontos de carga e descarga, residência ou cruzamento. Na concepção dos motoristas, há uma hierarquia de valores para qualificar estas duas categorias: ser ‘de estrada’ relaciona-se com valorização da profissão e é o desejo a ser alcançado pelos motoristas ‘de cidade’; entram em jogo, também, outros conceitos como de liberdade, de aumento de conhecimentos e de realização econômica” (CHEROBIM, 1984, p. 114).

um perfil profissional, havendo fragmentação das condições de trabalho influentes nas relações de trabalho, potencial para a falta de unidade entre os motoristas.

A peculiaridade dos caminhoneiros, o trabalho individualizado cotidiano/rotineiro, diferencia-os dos trabalhadores assalariados que mantém a cooperação como estrutura industrial da organização do local de trabalho. Trafegar nas rodovias em diferentes lugares expressa trabalho individual, sendo a essência da atividade profissional. Assim, a cooperação se dá externamente à condução dos veículos, nas relações entre empresas, na carga/descarga, no abastecimento de combustível ou em função da manutenção funcional dos caminhões. A dispersão dos motoristas no espaço/tempo reduz o contato com os colegas de empresa, considerando as viagens de longa distância e as indeterminações das horas trabalho. Dessa condição, percebe-se o quanto é difícil e incomum a reunião em assembleia sindical e o debate e problematizador de questões em comum³¹². Frente a isso, destaca-se a eficiência das comunicações, através do rádio amador, expandido nos anos 1990, e das redes sociais via Internet e telefonia, nos anos 2000, recursos utilizados nas paralisações de 1999, 2015 e 2018, mesmo que os caminhoneiros empregados tenham sido mais passivos que ativos frente aos autônomos e outras forças políticas dirigentes dessas paralisações.

É peculiar o trabalho comissionado, o qual, ao longo das décadas, funciona como condição estrutural desses empregados. Além disso, gera indeterminações e insegurança nas horas trabalho e salários, pressionando por mais horas trabalho e impelindo a competição entre os trabalhadores. Inclusive, por vezes, esses empregados atuaram agenciando as cargas, competindo entre companheiros empregados e com os autônomos. Os salários por peça são indutores para elevar as forças produtivas, pressionando para prolongar as jornadas e os manter sob trabalho intenso, considerando a cada vez maior subordinação desses motoristas ao “tempo industrial” condicionando-os a um “autocontrole” (SANTOS, 2010, p. 246).

Acrescentando outra consideração sobre a falta de unidade dos empregados, ao longo das décadas, é importante salientar que o TRC foi estruturado num mercado de elevada concorrência, mesmo que tenha aumentado a concentração/centralização empresarial. Assim, ela se manifesta em parcelas do mercado das cargas/fretes,

³¹² “Por ser uma categoria de trabalhadores com pouca tradição de união e de luta sindical e por exercer o trabalho de forma solitária, a resistência toma forma individual, com ações isoladas” (TREVISAN, 2010, p. 136). Como já referido, as ações judiciais são atitudes mais frequentes desses trabalhadores.

permitindo a permanência de milhares de empresas. Nas empresas de pequeno porte, a organização sindical é menos presente, devido ao contato aproximado entre patrões e empregados, aliado com a incidência dos contratos de trabalho informais, os quais expressam vínculos de dependência pessoal, elementos potenciais para a não organização sindical. Significativos, ainda, são alguns dados da pesquisa da CNT (2019a), a qual, sobre a paralisação de maio de 2018, na pergunta se houve “Liderança do movimento”, dos “352 empregados”, onde os entrevistados podiam mencionar mais de um item, estrato dos registros aponta: para 46,6%, “Não houve líder na paralisação”; para 24,4%, se deu através de “Sindicato de caminhoneiros” e; para 14,2%, por “Liderança local”; sendo que, 13,9% não responderam. A falta de objetividade sobre a liderança política aponta ter sido mobilização difusa, sendo que, mesmo havendo menção sindical, é imprecisa sobre quais sindicatos se fizeram presentes, de autônomos, empregados ou patronais. Na indagação sobre “Filiação a algum sindicato”, os estratos são: “Sim, e está em dia com o pagamento da contribuição sindical”, com 14,5%; “Sim, mas não está em dia com o pagamento da contribuição sindical”, com 0,3% e; “Não”, com 83,8%. Entre os que responderam serem filiados, 13,6% afirmaram pertencer a “Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos” (CNT, 2019a, p. 53; 125-126). Assim, constata-se a baixa filiação sindical e a incompreensão sobre quem os representa.

Essas são algumas formulações de que os caminhoneiros têm tido pouca participação sindical e reduzida capacidade de organização, mobilização e reivindicação no contexto geral de sua formação histórica. Nesta tese, a centralidade de investigação esteve nos que foram genericamente chamados de caminhoneiros empregados, considerando as especificidades que os distinguem e as que os aproximam em condições comuns, seja como motoristas assalariados, seja em relação aos autônomos.

Ao longo das décadas, houve fragmentação e/ou especialização dos caminhoneiros empregados, sendo essa a sua condição proletária. A fragmentação se manifesta nas condições e relações de trabalho, nos aspectos jurídicos e institucionais e na estrutura sindical, expressa-se através de categorias. Os caminhoneiros empregados, em seu desenvolvimento histórico, são fragmentados, sem, no entanto, desconstituir o elemento universal da sua condição de unidade, o trabalho assalariado, mesmo que esta unidade classista tenha sido pouco reconhecida, em função de uma consciência de classe em si e para si, na condição

de trabalhadores proletários, sendo atribuição ainda por se consolidar. A crescente presença de empresas de maior porte, a diminuição relativa da participação do trabalho frente ao capital na composição dos custos empresariais, o trabalho necessário e o excedente, junto a modernização e as extensas jornadas que mantêm os trabalhadores subjugados à ditadura do capital, sem maior resistência coletiva e sindical, confirmam serem trabalhadores disciplinados do trabalho e dispersos politicamente. Afinal, manterem-se em tão extensas jornadas de trabalho é disciplinamento de interesse patronal e o contrário de sua organização em classe social, expressado na indústria dos transportes com seus operários motoristas e nas lutas de classes favoráveis aos capitalistas, apenas confirmando a proletarização do trabalho dos caminhoneiros.

CONCLUSÃO

Esta tese foi sobre a formação histórica dos caminhoneiros empregados, através do seu desenvolvimento econômico e político, sendo estudados como trabalhadores em seu local de trabalho, considerando sua cultura do trabalho, através das práticas artesanais determinadas como tradicionais e expressas no conhecimento, experiência e autonomia e nas peculiares relações motoristas/caminhões, e considerando-os subordinados, comandados e controlados por suas empresas, no contexto brasileiro. O foco se deu sobre os caminhoneiros empregados, a partir de fontes que demonstram serem trabalhadores assalariados, por isto, proletários.

Foram chamados de empregados, por ser expressão do meio social e profissional brasileiro e em todas as passagens que assim estão nominados, devem ser vistos como proletários, sendo determinados como os motoristas das viagens de longa distância (rotas longas), distintos dos qualificados como motoristas de caminhão, enquanto motoristas dos transportes das rotas curtas. No entanto, com a atenção de que os motoristas de caminhão representam expressão que abrange os caminhoneiros, os segundos contidos nos primeiros, diagnosticando, por vezes, que há indeterminação devido ao conteúdo informado pelas fontes, sendo reiteradas vezes usada a expressão motoristas (de caminhão/caminhoneiros) por não ter sido possível determinar segmentação entre os profissionais das rotas longas e das rotas curtas, havendo mesma perspectiva sobre determinação e indeterminação em relação aos autônomos. Essa nomenclatura é escolha didática para a construção narrativa, a fim de melhor precisão dos trabalhadores, objeto de investigação, enfatizando a condição não homogênea da atividade profissional, não sendo nomenclatura definitiva, pois, como demonstrado através das fontes, os nomes atribuídos são variáveis, motoristas profissionais, carreteiros, frotistas ou choferes, agregando os exemplares qualitativos das categorias do Apêndice A.

A profissão dos caminhoneiros do Brasil se constituiu com a introdução dos caminhões e se desenvolveu com a expansão do mercado interno e do transporte rodoviário, pertencendo aos séculos XX-XXI, época do imperialismo e da persistente e preservada economia dependente do País, diante da divisão internacional do trabalho. Esse desenvolvimento histórico, mais evidenciado após a década de 1910, é, também, expressão das relações de propriedade, envolvendo empresas,

caminhões, cargas e a força de trabalho, bem como a divisão do trabalho entre os motoristas empregados com sua classe patronal e com os motoristas autônomos, além das demais categorias de funcionários, os quais variam com a estruturação empresarial, as maiores ou menores empresas, as modernas ou rudimentares/tradicionais, os operadores logísticos, as cargas/fretes, as rotas, os modelos dos caminhões, os tipos das cargas e os contratos de trabalho formais ou informais.

O referencial teórico está centrado no pensamento de Marx, exclusivamente na obra *O Capital*. No século XIX, a indústria automobilística não estava desenvolvida e nem os caminhões eram veículos do transporte de cargas, com existência plena em qualidade e quantidade, no entanto, foi demonstrado o funcionamento das relações capitalistas no TRC Brasileiro a partir das mercadorias e dos preços da força de trabalho dos motoristas, bem como dos serviços do transporte, do processo de trabalho nas relações entre empresas e no trabalho necessário e trabalho excedente, correspondendo aos salários e a lucratividade. No caso dessa última, expressão utilizada para contemplar a mais-valia e o lucro sem, em seus aspectos gerais, se diferenciarem. A mesma intenção generalizante aparece nas evidências da concentração e da centralização do capital, expressa como grandes empresas ou de grande porte, produzindo contraste entre os trabalhadores autônomos por conta própria e as demais pequenas empresas, geralmente as rudimentares/tradicionais, sem desconsiderar a existência dos empreendimentos que, pela sua magnitude, atuam em diferentes ramos da economia, sendo o TRC um deles.

Com o referencial em Marx, contextualizou-se e formulou-se acerca das peculiaridades do valor no TRC, através de menções genéricas ao valor agregado, a rotação do capital, a circulação e a realização no processo global da produção capitalista, inclusive, percebendo a mais-valia absoluta e a mais-valia relativa nas composições empresariais, organização do trabalho e capacidades produtivas, sem, no entanto, desconsiderar a perspectiva da composição orgânica do capital. Assim, como contribuição à historiografia, e ao pensamento científico em geral, a partir da atualidade de *O Capital*, percebeu-se as relações sociais manifestas no capital constante e no capital variável, validando-as no estudo dos caminhoneiros empregados do Brasil.

Essa elaboração contempla a perspectiva de que os caminhoneiros passaram a ser melhor comandados, controlados e disciplinados como operários dos transportes

de cargas, menos artesanais, perdendo autonomia e se subordinando mais à disciplina industrial do trabalho, inclusive, como indício de que as maiores empresas, que relativamente concentram quantia significativa desses motoristas, através dos contratos de trabalho, influenciam numa padronização das relações trabalhistas. Mesmo havendo a expansão de grandes empresas concentradoras de quantias expressivas de caminhões/motoristas, permaneceram milhares de empresas atuantes, ao longo das décadas, no TRC, fornecendo identidades, diferenças e especializações desses motoristas empregados, os quais têm em comum a condição de trabalhadores assalariados. Nas peculiaridades do TRC, considerando as especializações que tem existido entre esses motoristas, há a expressiva e marcante presença dos salários por peça, as comissões, consolidando recurso empresarial de condicionamento, insegurança e comprometimento sobre os trabalhadores, com incidência no espaço/tempo das jornadas de trabalho, induzindo a competição entre os colegas empregados e em relação aos autônomos.

Os registros sobre tão peculiar relação entre trabalhadores e máquinas, motoristas e caminhões e/ou trabalho em si com o instrumental de trabalho, somadas com as extensas jornadas, nas quais os tempos de trabalho e as trajetórias de vida, no ambiente de não trabalho, por vezes, são imprecisas e de problemática determinação, demonstram as variáveis de diferentes definições e atribuições sobre o que são estes trabalhadores. Quanto ao conteúdo e a medida dos tempos de trabalho, as jornadas desses motoristas variam, de acordo com as informações e o conteúdo das diferentes fontes.

O TRC e os caminhoneiros empregados contribuem para se pensar as relações capitalistas, nas quais, a centralidade está no como se produz, ou seja, a partir de que relações de produção, não na determinação do que se produz, haja vista a variedade de produtos/mercadorias que se modificam ao longo das décadas e são indutores de hábitos, demandas e padrões de necessidades de consumo. Assim, muda o tempo, mas permanece o modo de produção e a essência do trabalho assalariado com a apropriação privada do excedente, distinguindo as duas classes sociais fundamentais, a proletária e a capitalista.

Em decorrência, nas generalidades do TRC Brasileiro, percebe-se o quanto os motoristas autônomos são um limiar entre acumular e se tornarem capitalistas, assalariando a força de trabalho, ou perdendo, nas relações concorrenciais e monopolistas de mercado, os caminhões, e vindo à falência empresarial passando,

ao se manterem como trabalhadores no TRC, para a condição proletária, perdendo o instrumental de trabalho e passando a dispor apenas da sua força de trabalho. Sobre os autônomos, acontece uma acumulação primitiva de capital, forma de circulação simples, com a coexistência dos regimes de produção e/ou modos de produção, sem se desconsiderar o predomínio e a hegemonia do modo capitalista de produção.

Marx qualificou-a como a indústria dos transportes. Sendo assim, os trabalhadores são os correspondentes operários do transporte, de modo que a indústria não pode ser reduzida a sinônimo de fábrica, mas pode ser pensada como específica divisão social do trabalho, a divisão industrial capitalista, que os torna assalariados e considerando os autônomos uma camada intermediária.

A partir de um roteiro de análises, interpretações e sínteses sobre os caminhoneiros empregados, centrando-se nas condições de trabalho e nas relações de trabalho, as primeiras determinadas no tempo e espaço do trabalho, as segundas determinadas nas relações contratuais, sem reduzir a uma condição de igualdade e/ou sinônimo, foi demonstrado correspondência entre as condições de trabalho e as forças produtivas e as relações de trabalho com as relações de produção. Ou seja, nas forças produtivas estão contidas as condições de trabalho, enquanto nas relações de produção estão contidas as relações de trabalho, considerando o processo global da produção capitalista, a inserção brasileira e do TRC. Assim, o TRC está subordinado nas relações de mercado e se determinando nas relações entre empresas, condição percebida ao se abordar o processo de trabalho e a formação empresarial.

A partir de fontes diversas e bibliografia atualizada, passando por diferentes áreas do conhecimento (Administração, Ciências Contábeis, Ciências Econômicas, Ciências Sociais, Direito, Engenharia, Geografia, Psicologia e áreas da Saúde), interdisciplinares à História, a tese, mais focada entre os anos 1970-2010, tendo como recorte espacial a Formação Histórica do Brasil, demonstra o quanto viável e oportunos são os recursos da Internet, pesquisando, acessando, coletando e analisando variadas fontes documentais. Estas possibilitaram a mescla com as pesquisas em acervos (periódicos) e demais obras impressas, bem como com a entrevista e a trajetória familiar, que valorizam lembranças e a memória, tudo isso com sínteses baseadas em evidências, contribuindo para a reafirmar a História como ciência.

O primeiro capítulo mesclou a formação histórica do TRC Brasileiro e dos caminhoneiros empregados com a contribuição de Marx sobre como estudar o

funcionamento das relações capitalistas. O segundo capítulo, problematizando o tipo de abordagem e as imprecisões expressas nas diferentes fontes documentais, registrou em que medida e em que condições têm ocorrido a formação de grandes empresas no TRC, confirmando a tendência da concentração/centralização do capital, ao mesmo tempo problematizando o quanto é variável, com base nas diferentes fontes, registrar uma contagem do número de empresas, caminhões e motoristas, em diferentes épocas. O terceiro capítulo, expressando variáveis das informações influentes no conteúdo, registrou a participação do trabalho na composição empresarial, particularmente sobre os salários, evidenciando a elevação das capacidades produtivas com desdobramentos sobre a mais-valia relativa. O quarto capítulo determinou o que tem acontecido com as jornadas de trabalho, através das descrições e interpretações centradas nas horas trabalho, confirmando as extensas jornadas que em horas reproduzem padrões do século XIX dos países capitalistas da Europa, estando este capítulo influenciado pelo conteúdo do capítulo oitavo, Livro I de *O Capital*, o qual aborda a jornada de trabalho. No quinto capítulo, foram apresentados os novos padrões da (re)estruturação produtiva no TRC, rastreando, vigiando e retirando autonomia do cotidiano de trabalho, aliados às demandas de qualificação e treinamento que tornam mais padronizados e autômatos esses motoristas empregados, aproximando-os de outras categorias profissionais que se determinam nos monitoramentos das tecnologias da informação e comunicação, exemplarmente manifestas nos usos de aplicativos no transporte de passageiros nestas primeiras décadas do século XXI. Nesse capítulo, além das condições de subordinação dos motoristas nos caminhões, se tratou a paralisação de 2018, demonstrando a condição passiva dos motoristas empregados na direção política da mobilização. Nos cinco capítulos, ao se estudar o trabalho assalariado e o capital, a concentração/centralização do capital, a mais-valia e a diminuição relativa da participação dos salários e o maior controle disciplinador dos motoristas num padrão industrial, se demonstrou a proletarização do trabalho.

Nesses cinco capítulos, se investigou a contribuição de Marx, a partir do Livro I de *O Capital*, sobre a conquista dos trabalhadores europeus pelas regulamentações das reduções das jornadas de trabalho, através das lutas de classe, demonstrando que, para os capitalistas, a redução das horas trabalho influenciou na extração da mais-valia absoluta, indutora dos investimentos que as empresas tiveram de realizar, alinhando-se com a extração da mais-valia relativa. A partir desse parâmetro, em

relação ao Brasil, quanto aos motoristas empregados do TRC e seus vínculos de trabalho, no contexto criado com as leis n. 12.619/2012 e n. 13.103/2015, se constatou a possibilidade de correspondência com o exposto por Karl Marx. No caso brasileiro, a modernização, melhor identificada a partir dos anos 1990, verificou-se na organização do trabalho e na logística dos transportes, com o aumento das forças produtivas do trabalho. Assim, com capacidades produtivas deformadas pela anarquia liberal do mercado, pelos tempos de espera de carga/descarga, pelas filas e burocracias de Estado, pela insegurança para a obtenção das cargas/fretes e em tantas horas trabalho destruídas nos acidentes de trabalho e problemas de saúde, não impediram os investimentos, elevando a magnitude do capital envolvido e tendendo a concentração/centralização, formando monopólios de parcelas desse mercado. Nesse processo, as empresas sofisticadas coagiram as empresas de menor porte e mais tradicionais, forçando a reduzirem sua lucratividade, enquanto para os trabalhadores, restou a coação para manterem maiores jornadas em horas trabalho, somando-se com a sonegação de direitos trabalhistas. As empresas mais sofisticadas, as mais produtivas, têm coagido suas concorrentes a manter a exploração do trabalho em condições mais precárias para os trabalhadores, forçando-as a comandarem o aumento das horas trabalho, intensificando as inseguranças das condições de trabalho, aumentando os acidentes e os agravos à saúde, através das relações contratuais baseadas nos salários comissionados. Assim, ocorreu a proletarização, de muitas milhares de pequenas empresas e empreendedores autônomos, expressando quantitativo de vínculos empregatícios, para, relativamente, maior concentração empresarial, padronizando as relações trabalhistas, pois, proporcionalmente, aumentou o número de motoristas nas grandes empresas. Tudo isso ainda pode render outros estudos para validar, de modo mais organizado e sistemático, esta confirmação, mensurando a normatização e a padronização das relações de trabalho. Inclusive, essa formação empresarial e as correspondentes condições e relações de trabalho vigentes, sob os caminhoneiros empregados, têm favorecido apenas os empresários que defendem a liberdade de mercado.

Por outro lado, até então, se ocultou e/ou esteve ausente a associação que as cargas/fretes expressam os salários para os empregados, impedindo a estes a compreensão de que, para seus patrões, as cargas/fretes representam interesse empresarial. Assim, desvendando este processo, que juridicamente se expressa no TAC Auxiliar, a tese desvendou que, se apreendido apenas na norma legal, se

mantém oculta a relação de assalariamento, contribuindo para manter o problema aparentemente simples de quantificar os motoristas assalariados em diferentes épocas do País, considerando-os em relação aos motoristas por conta própria e as empresas do tipo TCP. Por outro lado, inclusive, foi possível desvendar o problema de quantificar o número de caminhões em diferentes épocas e a não homogeneidade expressa nos modelos e especializações em tipos de cargas, condições reforçadas pela economia anárquica do mercado. Dessa forma, foi constatado que a presença dos autônomos, comparado aos empregados, têm diminuído.

Sobre os salários dos caminhoneiros empregados, considerando os diferenciais entre o prescrito e o realmente recebido pelos motoristas, se evidenciou que se mantiveram acima do preço do salário mínimo do País, ao longo das décadas. Porém, o problema seria afirmar que os salários destes profissionais foram elevados, pois, suas jornadas em horas trabalho estiveram acima dos padrões da faixa das quarenta horas semanais, sendo assim, constatou-se a perspectiva de que os salários foram relativamente baixos, consideradas as extensas jornadas, nas quais, não incomum, se mantiveram na faixa das noventa horas semanais, confirmando que os trabalhadores que mais trabalham são os que menos recebem em preços salariais.

Originariamente, na formação/surgimento da profissão dos motoristas de caminhão no Brasil, a atividade de trabalho se enquadraria na perspectiva, décadas depois definida, de rota curta, de um transporte urbano, pois, deve-se considerar os caminhões e seu desenvolvimento técnico e tecnológico e a existência de rodovias, padrões de uma época que se nominava como rodoviarismo, motivação para outro estudo.

Com isto, gradativamente, consolidou-se a formação contemporânea da profissão, inclusive através da nomenclatura expressa na sigla TRC, contida na prática comum das viagens de longa distância, com duração de dias ou meses, através de distintas regiões e países. Tal questão, acompanhada nos caminhões e no seu desenvolvimento técnico e tecnológico, das poucas toneladas de capacidade de carga e baixa velocidade dos deslocamentos, aos modernos bitrem e rodotrem do século XXI, considerando o desenvolvimento das relações mercantis no País, a expansão rodoviária, a oferta de combustível, a indústria automobilística e a importância da profissão desses motoristas na estruturação econômica do País.

Quanto aos trabalhadores expostos a periculosidade, contrapostos às exigências de habilidades requeridas para serem condutores profissionais, foi

demonstrado que uma situação é transportar cargas secas e outra são as cargas líquidas, uma situação é conduzir caminhões simples e outra é conduzir o cavalo mecânico com o semirreboque/reboque, considerando a infraestrutura rodoviária, o relevo, o peso e o volume das cargas e a exposição aos perigos dos assaltos/roubos. Tudo isso, gerou situações que condicionaram os motoristas, explicitando elementos que fornecem aspectos de uma arte e cultura do trabalho profissional, valorizadas pela experiência e o saber fazer.

Dessa forma, constatou-se a aliança dos aspectos da aprendizagem, através dos ensinamentos pelos motoristas mais experientes, com as influências do ouvir o rádio no cotidiano do tempo de direção e os usos das mais modernas formas de comunicação, os causos e relatos contados pelos motoristas, as demandas de outras tarefas além do dirigir, as condições do preparo e realização das refeições, o descanso/repouso e a autonomia do quando e onde parar/estacionar os caminhões durante as viagens, estas últimas condições reduzidas pelo maior controle e exigências de cumprimento de horários como aspectos estruturados da sofisticação do processo de trabalho, mais evidenciados desde os anos 1990.

Por sua vez, outros estudos são necessários para melhor explicar o porquê de quantia expressiva desses motoristas manifestarem apreço pela profissão, conhecer lugares, praticar autonomia rotineira, perceber o poder do domínio da máquina, diferenciada da condução/direção de automóveis. A estima pela profissão também deve ser contextualizada pelo não ter os padrões próximos para oprimir, profissão atrativa porque não tem a presença física e indesejável do opressor. No entanto, a tese demonstrou a proletarianização, pois a autonomia tem diminuído nas últimas décadas, mesmo que a distância, passam a ser comandados, controlados e vigiados.

Foi demonstrado que os caminhoneiros empregados, por não terem expressiva organização sindical, em algumas mobilizações e paralisações foram mais passivos do que sujeitos políticos, por serem coagidos a trabalhar em extensas jornadas, pressionados pelo assalariamento comissionado fornecedor de inseguranças e competição com seus colegas e com os autônomos, reforçou uma individualidade liberal, situação que lhes forneceu suposta liberdade. Por fim, essa longa narrativa não é um julgamento e uma atribuição moral sobre esses trabalhadores. É expressão da sua formação histórica brasileira.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E FONTES CONSULTADAS

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “RNTRC em Números”: Transportadores – Frota/Tipo de Veículo **Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC**. Brasília, DF, Brasil, 11 de Fevereiro de 2011. Disponível em: http://www.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_emnumeros.asp. Acesso em: 11 fev. 2011.

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “RNTRC”: “Estatísticas”. **Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC. Transportadores e Frota Registrados – 2010 a 2016**. Brasília, DF, Brasil, 24 de Janeiro de 2017a. 03p. Disponível em: http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Estatisticas.html. Acesso em: 17 dez. 2018.

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “RNTRC”: **RNTRC em Números**. Brasília, DF, Brasil, 2017b. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/cargas/index.html>. Acesso em: 17 set. 2017.

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “RNTRC”: “RNTRC em Números”: “RNTRC – Série Histórica”. **Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC. Série Histórica**. Brasília, DF, Brasil, 29 de Abril de 2019a. Disponível em: http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/2019/04/29/rntrc_serie_historica.pdf. Acesso em: 09 out. 2019.

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “RNTRC”: **RNTRC em Números**. Brasília, DF, Brasil, 2019b. Disponível em: <http://www.antt.gov.br>. (Várias consultas).

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “Transporte de Cargas”: **Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC)**. Brasília, DF, Brasil, 2020a. Disponível em: http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos/Politica_Nacional_de_Pisos_Minimos_do_Transporte_Rodoviario_de_Cargas.html. Acesso em: 14 fev. 2020.

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “Transporte de Cargas”: “Dispositivo de Identificação Eletrônica” (TAG). **Deliberação n. 1.003, de 11 de Dezembro de 2018**. Brasília, DF, Brasil, 2020b. Disponível em: http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Dispositivos_de_Identificacao_Eletronica.html. Acesso em: 30 mar. 2020.

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “Transporte de Cargas”: “Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador”. **Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador (RCTR-C)**. Brasília, DF, Brasil, 2020c. Disponível em: http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Seguro_de_Responsabilidade_Civil_do_Transportador_RCTRC.html. Acesso em: 30 mar. 2020.

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “Transporte de Cargas”: “Legislação”: “Resoluções”: “Resoluções – Números”: “2015”. **Resolução n. 4.799, de 27 de Julho de 2015**. Brasília, DF, Brasil, 2020d. Disponível em: https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirAtosAno&cod_modulo=161&cod_menu=6616&ano=2015. Acesso em: 30 mar. 2020.

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “Transporte de Cargas”: “RCTR-C”: “Legislação”: “Normas”. **Comunicado Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas/ANTT, n. 001/2018, de 16 de Janeiro de 2018**. Brasília, DF, Brasil, 2020e. Disponível em: https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirAtosAno&cod_modulo=161&cod_menu=6616&ano=2015. Acesso em: 30 mar. 2020.

AGOSTINI, Alex. Cenário econômico 2014/2015. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2014/2015**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2014, p. 14-35. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2014-2015>. Acesso em: 07 jan. 2019.

AGOSTINI, Alex. Cenário Econômico Prospectivo. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Brasil Transportes**. Edição Anual 2016-2017. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2016, p. 18-41. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2016-20172232>. Acesso em: 07 jan. 2019.

AGOSTINI, Alex. Panorama Anuário 2017-2018. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2017-2018**. Edição Técnica. Edição Especial da Revista Brasil Transportes. São Paulo, SP, Brasil: DBA&C Associados Ltda, 2017, p. 146-178. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anu%C3%A1rio-ntc-log%C3%ADstica-2017-2018>. Acesso em: 07 jan. 2019.

ALVES FILHO, João. **O caminhoneiro e o Brasil**. Campo Maior, PI: [s. n.], 1994.

ALVES, Jaime. Treinamento em alta. **O Carreteiro**, ano XXXVIII, n. 419, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Setembro, 2009, p. 16-18.

AMARAL, Karine Marins. **Trabalho e cotidiano dos profissionais do transporte de carga pesada em Uberlândia – MG no início do século XXI**. 2009. 88p. Monografia (Bacharelado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil.

ANTONACCI, Maria Antonieta Martinez. **A vitória da razão (?)**: o IDORT e a Sociedade Paulista. São Paulo, SP: Editora Marco Zero; CNPq, 1993.

ANTUNES Junior, Fernando Simões; FREITAS, Ernani Cesar de. Entre a greve e o locaute: os *ethè* em disputa pelo lugar de verdade nas cenografias ideológicas que paralisaram o Brasil. **Matrizes**, v. 14, n. 1. São Paulo, SP, Brasil, Janeiro/Abril, 2020, p. 241-266. Disponível em:

<https://www.revistas.usp.br/matrizes/article/view/154929/160696>. Acesso em: 14 out. 2020.

ANTUNES, Ricardo. Anotações sobre o capitalismo recente e a reestruturação produtiva no Brasil. In: ANTUNES, Ricardo; SILVA, Maria Aparecida Moraes (Orgs.). **O avesso do trabalho**. 2. ed. São Paulo, SP: Editora Expressão Popular, 2010, p. 13-24.

ARAÚJO, Paula Hypólito de. **Os (des) caminhos da estrada**: a organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos. 2010. 283p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Departamento de Sociologia e Antropologia, Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Marília, SP, Brasil.

ASSOCIAÇÃO Brasileira dos Caminhoneiros, ABCAM. **ABCAM. A entidade**. Brasília, DF, Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/abcam>. Acesso em: 22 out. 2020.

ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. COMJOVEM: mostra sua cara. In: **Anuário NTC & Logística 2017-2018**. Edição Técnica. Edição Especial da Revista Brasil Transportes. São Paulo, SP, Brasil: DBA&C Associados Ltda, 2017, p. 40-46. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anu%C3%A1rio-ntc-log%C3%ADstica-2017-2018>. Acesso em: 07 jan. 2019.

ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística; DEPARTAMENTO de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos, DECOPE. **Manual de cálculo de custos e formação de preços do transporte rodoviário de cargas – 2014**. São Paulo, SP, Brasil, 2014. 80p. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/publicacoes-tecnicas/manual-de-calculo-e-formacao-de-precos-no-transporte-rodoviario>. Acesso em: 07 jan. 2019.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro, RJ: IBGE; IPEA, 1978.

BARAT, Josef. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico**: a visão macroeconômica. Volume III. São Paulo, SP: Editora Cla, 2007.

BARROS, José D'Assunção. **O campo da História**: especialidades e abordagens. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

BARROS, Luitgarde Oliveira Cavalcanti. **Nelson Werneck Sodré**: um perfil intelectual. Rio de Janeiro, RJ: EdUERJ; EdUFAL, 2011.

BASTOS, Expedito Carlos Stephani. Caminhões FNM Um Genuíno “Made in Brazil” no Exército. “Made in Brazil”: “Veículos sobre rodas”. **Centro de Pesquisas Estratégicas Paulino Soares de Sousa**. Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, MG, Brasil, 02 de Fevereiro de 2004, 06p. Disponível em: http://www.ecsbdefesa.com.br/defesa/index.php?option=com_content&task=category§ionid=8&id=98&Itemid=33&limit=50&limitstart=50. Acesso em: 14 jan. 2019.

BATALHA, Claudio Henrique de Moraes. A historiografia da classe operária no Brasil: trajetória e tendências. In: FREITAS, Marcos Cezar de (Org.). **Historiografia brasileira em perspectiva**. 6. ed. São Paulo, SP: Contexto, 2010, p. 145-158.

BERTOLAZZI, Marco Aurélio. **Empregado, autônomo e empresário**: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos, RS. 1998. 179p. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil.

BEZERRA, Khalina Assunção. **Ser caminhoneiro**: a análise das condições de trabalho e suas relações com a temporalidade laboral. 2016. 114p. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE, Brasil.

BOARETTO, Laira Beatriz. **Direito Fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro**: a interação da sociedade na lei n. 12.619/2012. 2013. 234p. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Metodista de Piracicaba, Piracicaba, SP, Brasil.

BOITO Jr., Armando. Governos Lula: a nova burguesia nacional no poder. In: BOITO Jr., Armando; GALVÃO, Andréia (Orgs.). **Política e classes sociais no Brasil dos anos 2000**. São Paulo, SP: Alameda, 2012, p. 67-104.

BOLÉIA A REVISTA DO CAMINHONEIRO. **Juiz Abeylard: o colecionador de frases**, ano 01, n. 02, Rio de Janeiro, RJ: Bloch Editores S.A, Junho/Julho 1980, p. 36-38.

BORTOLIN, Nelson. A multiplicação dos grupos. **Carga Pesada**, ano XIX, n. 113, Londrina, PR: Ampla Editora; Antonucci & Antonucci S/C, Julho/Agosto, 2004, p. 10-15.

BOTELHO, Lúcio José; DIESEL, Lilian Elizabeth; ADAMCZYK, Jaira Freixiela; ZEFERINO, Maria Terezinha. Profissão motorista de caminhão: uma visão (im) parcial. **Saúde & Transformação Social/Health & Social Change [en linea]**, v. 2, n. 1. Florianópolis, SC, Brasil, 2011, p. 108-113. Disponível em: <http://www.redalyc.org/html/2653/265323523015/>. Acesso em: 25 mai. 2018.

BRAGHINI, Marcelo; SIMON, Andréia Martin. Greve dos caminhoneiros: direito do trabalho como ferramenta de regulação social. **Revista Eletrônica da Faculdade de Direito de Franca**, v. 15, n. 1. Franca, SP, Brasil, Junho/2020, p. 55-78. Disponível em: <https://revista.direitofranca.br/index.php/refdf/article/view/831/pdf>. Acesso em: 14 out. 2020.

BRASIL. **Decreto n. 51.727, de 20 de Fevereiro de 1963**. Câmara dos Deputados. "Atividade Legislativa": "Legislação": "Decreto". Brasília, DF, Brasil, 2021a. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-51727-20-fevereiro-1963-391409-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 21 mar. 2021.

BRASIL. **Decreto n. 89.874, de 28 de junho 1984**. Câmara dos Deputados. “Atividade Legislativa”: “Legislação”: “Decreto”. Brasília, DF, Brasil, 2021b. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-89874-28-junho-1984-440141-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 21 mar. 2021.

BRASIL. Decreto n. 8.433, de 16 de Abril de 2015. In: **CLT Saraiva Acadêmica e Constituição Federal**. 14. ed. São Paulo, SP: Editora Saraiva, 2016, p. 401-403. (Colaboração de CURIA, Luiz Roberto; CÉSPEDES, Livia; ROCHA, Fabiana Dias da). (Consolidação das Leis do Trabalho).

BRASIL. **Lei n. 6.813, de 10 de Julho de 1980**. Portal da Legislação. “Legislação Federal”: “Leis Ordinárias”: “1960 a 1980”. Brasília, DF, Brasil, 2020a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/L6813.htm. Acesso em: 09 mai. 2020.

BRASIL. **Lei n. 11.442, de 05 de Janeiro de 2007**. AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas”: “Legislação”: “Legislação – RNTRC”. Brasília, DF, Brasil, 2019. Disponível em: https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&num_ato=00011442&sgl_tipo=LEI&sgl_orgao=NI&vlr_ano=2007&seq_ato=000. Acesso em: 13 out. 2019.

BRASIL. Lei n. 12.619, de 30 de Abril de 2012. **Portal da Legislação. “Legislação Federal”: “Leis Ordinárias”: “2012”**. Brasília, DF, Brasil, 2020b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/L12619.htm. Acesso em: 16 fev. 2020.

BRASIL. Lei n. 13.103, de 02 de Março de 2015. In: **CLT Saraiva Acadêmica e Constituição Federal**. 14. ed. São Paulo, SP: Editora Saraiva, 2016, p. 398-401. (Colaboração de CURIA, Luiz Roberto; CÉSPEDES, Livia; ROCHA, Fabiana Dias da). (Consolidação das Leis do Trabalho).

BRASIL. **Lei n. 13.467, de 13 de Julho de 2017**. Portal da Legislação. “Legislação Federal”: “Leis Ordinárias”: “2017”. Brasília, DF, Brasil, 2021. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/L13467.htm. Acesso em: 09 mai. 2021.

BRASIL. **Resolução n. 4.799, de 27 de Julho de 2015**. AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas”: “Legislação”: “Legislação – RNTRC”. Brasília, DF, Brasil, 2019. Disponível em: https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&num_ato=00004799&sgl_tipo=RES&sgl_orgao=DG/ANTT/MT&vlr_ano=2015&seq_ato=000. Acesso em: 13 out. 2019.

BRASIL TRANSPORTES. **Custos operacionais básicos do TRC**. Superintendência Técnica da NTC, ano 22, n. 225, São Paulo, SP: TransInvest Editora e Gráfica Ltda, Agosto 1985a, p. 52.

BRASIL TRANSPORTES. **RTB tem quase 154 mil transportadores inscritos**, ano 23, n. 226, São Paulo, SP: TransInvest Editora e Gráfica Ltda, Setembro, 1985b, p. 47.

BRASIL TRANSPORTES. **Custos operacionais básicos do TRC**. Superintendência Técnica da NTC, ano 23, n. 228, São Paulo, SP: TransInvest Editora e Gráfica Ltda, Novembro 1985c, p. 48.

BRASIL TRANSPORTES. **Custos operacionais básicos do TRC**. Superintendência Técnica da NTC, ano 23, n. 230, São Paulo, SP: IGC Artes Gráficas Ltda, Janeiro 1986, p. 40.

BRASIL TRANSPORTES. **DNER cadastrou quase 14 mil transportadoras**, ano 25, n. 256, São Paulo, SP: Paulu's Graf, Março, 1988a, p. 08.

BRASIL TRANSPORTES. **Número de TCP foi o que mais cresceu em 88**, ano 25, n. 261, São Paulo, SP: Paulu's Graf Fotolito e Editora Ltda, Agosto, 1988b, p. 06.

BRASIL TRANSPORTES. **Custos operacionais básicos do TRC**, ano 26, n. 285, São Paulo, SP: Gráfica Brasileira, Agosto 1990a, p. 38.

BRASIL TRANSPORTES. **Custos operacionais básicos do TRC**, ano 27, n. 287, São Paulo, SP: Gráfica Brasileira, Outubro 1990b, p. 46.

BRASIL TRANSPORTES. **Custos operacionais básicos do TRC**, ano 28, n. 288, São Paulo, SP: Gráfica Brasileira, Novembro 1990c, (Encarte p. 06).

BRASIL TRANSPORTES. **Um grito parado no ar**, ano 28, n. 297, São Paulo, SP: Gráfica Brasileira, Setembro 1991, p. 24-25.

BUENO, Eduardo. De caminhos e caminhões. In: KIRSCH, Ita; BLAUTH, Bala. **Vida na boleia**: caminhos e caminhoneiros do Brasil = *Life on the truck cabin: tracks and truckers in Brazil*. Novo Hamburgo, RS: Ricardo Adolfo Kirsch, 2015, p. 07.

CALDEIRA, Sérgio. Parada limitada. **O Carreteiro**, ano XXXVII, n. 406, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Julho, 2008, p. 30-34.

CARCANHOLO, Reinaldo A. (Org.) **Capital: essência e aparência**. Volume I. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2011.

CARCANHOLO, Reinaldo A. **Capital: essência e aparência**. Volume II. São Paulo, SP: Expressão Popular, 2013.

CARDOSO, Jaqueline da Silva Torres. A construção da cenografia e do Ethos em relação a greve dos caminhoneiros nas páginas da Revista Veja. **Revista Cambiassu**, v. 13, n. 22. São Luís, MA, Brasil, Julho/Dezembro 2018. p. 71-85. Disponível em: http://www.cambiassu.ufma.br/artigos2018_2.php. Acesso em: 13 ago. 2019.

CARGA PESADA. **Expresso Araçatuba renova frota**, ano XIX, n. 113, Londrina, PR: Ampla Editora; Antonucci & Antonucci S/C, Julho/Agosto, 2004, p. 33.

CARONE, Edgard. **Movimento operário no Brasil (1877-1944)**. 2.ed. São Paulo, SP: Difel, 1984.

CARRÃO. **SEST/SENAT inaugurado**, ano VI, edição 47, Campinas, SP: Editora Carrão, Abril, 2006, p. 11.

CARVALHO, Mariana Moreira Rosa de. Empregados bronqueiam. **O Carreteiro**, ano X, n. 72. São Paulo, SP: Editora Abril Ltda, Abril, 1980, p. 12.

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. 115p. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração de Empresas, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil.

CENTRO de Treinamento de Motoristas da Região Nordeste do Rio Grande do Sul, CENTRONOR. “Institucional”: **O Centronor**. Vacaria, RS, Brasil, 2020a. Disponível em: <http://www.centronor.com.br/institucional>. Acesso em: 25 set. 2020.

CENTRO de Treinamento de Motoristas da Região Nordeste do Rio Grande do Sul, CENTRONOR. **Treinamentos**. Vacaria, RS, Brasil, 2020b. Disponível em: <http://www.centronor.com.br/institucional>. Acesso em: 25 set. 2020.

CEREZOLI, Livia. Caminhoneiro brasileiro. **CNT Transporte Atual**, ano XV, n. 168. Belo Horizonte, MG: AC&S Mídia, Agosto 2009, p. 18-25. (“Edição Informativa do Sistema CNT”).

CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira da. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde 1980. **Cadernos AEL: Trabalhadores, leis e direitos**. v. 04, n. 26. Campinas, SP: Universidade Estadual de Campinas; Instituto de Filosofia e Ciências Humanas; Arquivo Edgard Leuenroth, 2009, p. 13-47. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/ael/article/view/2558/1968>. Acesso em: 16 mai. 2021.

CHEROBIM, Mauro. O caminhoneiro na estrada. **Perspectivas: Revista de Ciências Sociais**, v. 7. Araraquara, SP: UNESP, 1984, p. 113-125. Disponível em: <http://seer.fclar.unesp.br/perspectivas/issue/view/18/showToc>. Acesso em: 01 dez. 2017.

CIBULSKA, Pedro Coimbra Machado Valente; TEDESCO, Giovanna Megumi Ishida; VILLELA, Thais Maria de Andrade; GRANEMANN, Sérgio Ronaldo. Considerações sobre as mudanças no registro dos transportadores rodoviários remunerados de carga no Brasil. **Revista Transportes**, v. 20, n. 1. São Paulo, SP, Brasil, Abril 2012, p. 80-85. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/579>. Acesso em: 19 mai. 2020.

CLASSIFICAÇÃO Brasileira de Ocupações, CBO – 2010. Volume 2. 3. ed. Brasília, DF, Brasil: Ministério do Trabalho e Emprego; Secretaria de Políticas Públicas de Emprego, 2010. 592p. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/downloads.jsf>. Acesso em: 06 jan. 2021. (Portal “Classificação Brasileira de Ocupações, CBO, Ministério do Trabalho”. “Serviços”: “Downloads”: “Livros”: “Livro 2 - Códigos, Títulos e Descrições”)

COHEN, Karen Feldman. Flávio Benatti faz balanço de seu primeiro mandato à frente da NTC e prevê grandes mudanças. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2010/2011**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2010, p. 08-11. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2010-2011>. Acesso em: 07 jan. 2019.

COLODA, Santos Carlos; COLODA, Antônio. **A sabedoria nos para-choques**. 3. ed. Caxias do Sul, RS: EDUCS; Porto Alegre, RS: EST, 1988.

CONFEDERAÇÃO Nacional da Indústria, CNI. **Transporte Rodoviário de Carga (TRC): características estruturais e a crise atual**. Brasília, DF: CNI, 2016. 59p. Disponível em: <http://www.portaldaindustria.com.br/publicacoes/2017/10/estudo-transporte-rodoviario-de-carga-trc-caracteristicas-estruturais-e-crise-atual/>. Acesso em: 10 jan. 2019.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT; Sensus Pesquisa e Consultoria. **O Perfil Sócio-Econômico e as Aspirações dos Caminhoneiros no País: relatório**. 27 de Agosto à 03 de Setembro de 1999. Brasília, DF; Belo Horizonte, MG, Brasil, 1999. 17p. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>. Acesso em: 07 jan. 2011.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Edições”: “2012”: “Informações para a Imprensa”. **Pesquisa CNT de Rodovias 2012**. Principais Dados. Brasília, DF, Brasil: CNT, 2012. 10p. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/Downloads/Edicoes//2012/Informa%C3%A7%C3%B5es%20para%20Imprensa/Informa%C3%A7%C3%B5es%20para%20Imprensa%202012.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Edições”: “2013”: “Informações para a Imprensa”. **Pesquisa CNT de Rodovias 2013**. Brasília, DF, Brasil: CNT, 2013. 09p. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/Downloads/Edicoes//2013/Informa%C3%A7%C3%B5es%20para%20Imprensa/Informa%C3%A7%C3%B5es%20para%20Imprensa%202013.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Estudos e Pesquisas”. **Pesquisa CNT (de) Perfil dos Caminhoneiros 2016**. Brasília, DF, Brasil: CNT, 2016. 99p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 16 mar. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. **Transporte Rodoviário: desempenho do setor, infraestrutura e investimentos**. Brasília, DF, Brasil: CNT,

2017a. 67p. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Estudo/transporte-rodoviario-desempenho>. Acesso em: 07 jan. 2019.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Categoria da Publicação”: “Acidentes”. **Informativo – Acidentes – 2007 – 2017**. Brasília, DF, Brasil, 2017b. 01p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/boletins>. Acesso em: 10 abr. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Estudos e Pesquisas”. **Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura**. Brasília, DF, Brasil, 2018. 135p. Disponível em: <https://cnt.org.br/acidentes-rodoviaros-infraestrutura>. Acesso em: 11 abr. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Estudos e Pesquisas”. **Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros 2019**. Brasília, DF, Brasil: CNT, 2019a. 133p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 16 mar. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Estudos e Pesquisas”. **Acidentes Rodoviários**: estatísticas envolvendo caminhões. Brasília, DF, Brasil, 2019b. 222p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 11 abr. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Estudos e Pesquisas”. **Acidentes Rodoviários**: painel CNT de consultas dinâmicas dos acidentes rodoviários 2019. Brasília, DF, Brasil, 2019c. 167p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 11 abr. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Análises do Transporte”. **Transporte em Números**. Brasília, DF, Brasil: CNT, 12/12/2019d. 29p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/analises-transporte>. Acesso em: 07 fev. 2021.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. Brasília, DF, Brasil, 2020. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/home>. Acesso em: 16 mar. 2020. (Várias consultas).

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística, CNTTL. “História”: “Fundação”. **Fundação**. Brasília, DF, Brasil, 2020a. Disponível em: <https://cnttl.org.br/fundacao#>. Acesso em: 25 mai. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística, CNTTL. “História”. **Nossa História**. Brasília, DF, Brasil, 2020b. Disponível em: <https://cnttl.org.br/transporte#>. Acesso em: 25 mai. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT. “Notícias”: “Selecionar o mês”: “Outubro 2011”. **Regulamentação da profissão de motorista**: CNTTT, CNT e MPT entregam substitutivo do PLC 319/2009 para senadores. Brasília, DF, Brasil, 2011. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/cnttt-cnt-e-mpt-entregam-substitutivo-do-plc-3192009-para-senadores/>. Acesso em: 05 ago. 2017.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT. “Notícias”: “Selecionar o mês”: “Abril 2012”. **Campanha pela sanção presidencial do PL 99/2007 Aprovado pelo Senado e Câmara dos Deputados, que regulamenta a Profissão de Motoristas em todo Brasil**. Brasília, DF, Brasil, 2012. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/wp-content/uploads/2012/04/newsletter.pdf>. Acesso em: 05 ago. 2017.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT. “Notícias”: “Selecionar o mês”: “Fevereiro 2013”. **Agronegócio pressiona por revisão na lei de descanso de motoristas**. Brasília, DF, Brasil, 2013a. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/agronegocio-pressiona-por-revisao-na-lei-de-descanso-de-motoristas/>. Acesso em: 08 ago. 2017.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT. “Notícias”: “Selecionar o mês”: “Dezembro 2013”. **Fórum Nacional em Defesa da Lei 12.619/2012**. Carta de São Paulo em defesa da Lei 12.619/2012 (Lei do Descanso). São Paulo, SP, Brasil, 06 de Dezembro de 2013b, p. 01-04. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/wp-content/uploads/2013/12/Carta-de-Sao-Paulo-FNDL-corrigida.pdf>. Acesso em: 09 ago. 2017.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT. “Notícias”: “Selecionar o mês”: “Novembro 2013”. **CUT é a única central sindical que se uniu aos empresários contra a Lei do Descanso**. São Paulo, SP, Brasil, 27 de Novembro de 2013c. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/cut-e-a-unica-central-sindica-que-se-uniu-aos-empresarios-contra-a-lei-do-descanso/>. Acesso em: 09 ago. 2017.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT; NOVA Central Sindical de Trabalhadores, NCST. “Motorista Profissão Regulamentada”: “Cartilha – Avaliações sobre a Lei 13.103/2015 e impactos na Lei 12.619/2012, 30 de Outubro de 2015”. **Avaliações sobre a Lei 13.103/2015 e impactos na Lei 12.619/2012**. Profissão Transporte. Brasília, DF, Brasil: JMS Produção Gráfica, Outubro/2015a. 46p. Disponível em: http://www.cnttt.org.br/wp-content/uploads/2015/11/CARTILHA_AVALIA%C3%87%C3%83O-SOBRE-A-LEI-13_PB.pdf. Acesso em: 09 fev. 2018.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT. “Notícias”: “Selecionar o mês”: “Fevereiro 2015”. **Artigo – Destruição da lei do descanso: quanto vale a vida de um motorista?**. Brasília, DF, Brasil, 2015b. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/artigo-destruicao-da-lei-do-descanso-quanto-vale-a-vida-de-um-motorista/>. Acesso em: 12 ago. 2017.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT. “Notícias”: “Selecionar o mês”: “Fevereiro 2015”. **Não somos caminhoneiros, somos motoristas profissionais empregados!**. São Paulo, SP, Brasil, 26 de Fevereiro de 2015c. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/nao-somos-caminhoneiros-somos-motoristas-profissionais-empregados/>. Acesso em: 12 ago. 2017.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT. “Institucional”. **Quem somos**. Brasília, DF, Brasil, 2017a. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/institucional/>. Acesso em: 30 jul. 2017.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, CNTTT. **Notícias**: “Selecionar o mês”. Brasília, DF, Brasil, 2017b. Disponível em: <http://www.cnttt.org.br>. Acesso em: 31 ago. 2017.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Transportadores Autônomos, CNTA. Lei do Descanso. **O Carreiro**, ano 43, n. 473, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Março, 2014a, p. 40-41.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Transportadores Autônomos, CNTA. A importância de se organizar. **O Carreiro**, ano 43, n. 475, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Maio, 2014b, p. 66-67.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Transportadores Autônomos, CNTA. Renovação de frota e financiamentos. **O Carreiro**, ano 44, n. 479, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Setembro, 2014c, p. 48-49.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Transportadores Autônomos, CNTA. Crise atinge o setor. **O Carreiro**, ano 44, n. 485, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Março, 2015a, p. 54-55.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Transportadores Autônomos, CNTA. Sobre a nova Lei dos Caminhoneiros. **O Carreiro**, ano 44, n. 486, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Abril, 2015b, p. 52-53.

CONFEDERAÇÃO Nacional dos Transportadores Autônomos, CNTA. “Institucional”: **Quem Somos**. Brasília, DF, Brasil, 2019. Disponível em: <https://www.cntabr.org.br/QuemSomos>. Acesso em: 05 mar. 2019.

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO, CLT. In: **CLT Saraiva Acadêmica e Constituição Federal**. 14. ed. São Paulo, SP: Editora Saraiva, 2016. (Colaboração de CURIA, Luiz Roberto; CÉSPEDES, Livia; ROCHA, Fabiana Dias da).

CORREIO DO POVO. **Aumento do óleo prejudica a 480 mil transportadores**, ano 84, n. 257, Porto Alegre, RS, Brasil, quarta-feira, 08/08/1979, p. 32.

CORREIO DO POVO. **Camioneiros decidem parar devido aos prejuízos com aumento do óleo**, ano 84, n. 257, Porto Alegre, RS, Brasil, quarta-feira, 08/08/1979, p. 21.

CRESPO, Sonia. Uma mineira na liderança. **Maiores & Melhores do Transporte e Logística**, ano 20, n. 20. São Paulo, SP: OTM Editora, Novembro 2007, p. 38-40.

CUNHA, Fabiola Vieira. **Sonolência e cronótipo em motoristas de caminhão e suas implicações com acidentes em rodovia**. 2015. 131p. Tese (Doutorado em Ciências da Saúde) – Faculdade de Enfermagem, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, Brasil.

CUNHA, Kamilla Rocha. **Análise de acidentes de trânsito de caminhoneiros sob a ótica da análise da atividade**. 2016. 144p. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, ES, Brasil.

DELFINO, Livia Guimarães. **Da boleia à previdência social: sentidos do afastamento do trabalho para caminhoneiros de rota longa**. 2014. 162p. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Psicologia) – Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, ES, Brasil.

DEPARTAMENTO de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos, DECOPE. O operador logístico e o TRC. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2017-2018**. Edição Técnica. Edição Especial da Revista Brasil Transportes. São Paulo, SP, Brasil: DBA&C Associados Ltda, 2017, p. 70-73. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anu%C3%A1rio-ntc-log%C3%ADstica-2017-2018>. Acesso em: 07 jan. 2019.

DEPARTAMENTO Intersindical de Estatística e Estudos Sócioeconômicos, DIEESE. “Publicações”: “anuário”: “2015”. **Anuário da Saúde do Trabalhador 2015**. São Paulo, SP: DIEESE, 2016. 256p. Disponível em: https://www.dieese.org.br/anuario/2016/Anuario_Saude_Trabalhador.html. Acesso em: 07 abr. 2020.

DEPARTAMENTO Nacional de Estradas de Rodagem, DNER. **Sinopse do Transporte Rodoviário de Cargas**. Brasília, DF, Brasil: Ministério dos Transportes, DNER, 1976.

DEPARTAMENTO Nacional de Infraestrutura de Transportes, DNIT; Ministério dos Transportes; DEPARTAMENTO de Polícia Rodoviária Federal, DPRF; Ministério da Justiça. “Modais”: “Infraestrutura Rodoviária”: “Operações Rodoviárias”: “Estatísticas de acidentes”. **Anuário Estatístico das Rodovias Federais 2010**. Acidentes de Trânsito e Ações de Enfrentamento ao Crime. Brasília, DF, Brasil, 2010. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes>. Acesso em: 10 abr. 2020.

DONIAK, Lúcia Helena de Souza. **A regulamentação da profissão de motorista: aspectos sociais e econômicos dos motoristas empregados no Transporte Rodoviário de Carga em Ponta Grossa – PR**. 2014. 167p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, PR, Brasil.

ENGELS, Friedrich. A origem da família, da propriedade privada e do Estado. (1884). In: MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **Obras escolhidas**. Volume 3. São Paulo, SP: Editora Alfa-Ômega, s/d, p. 07-143.

ENGELS, Friedrich. **Anti-Dühring**. (1878). 2. ed. Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1979.

ENTREVISTA com Pedro Protasio Kapron e registros escritos: Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil, em 15/02/2019 para Rafael Antônio Kapron.

FABRIN, Luiz Sômis. Importância dos sindicatos. **O Carreteiro**, ano IX, n. 61. São Paulo, SP: Editora Abril Ltda, Maio, 1979, p. 11.

FEDERAÇÃO das Empresas de Logística e de Transportes de Cargas no Rio Grande do Sul, FETRANSUL. **Sindicatos Filiados**. Porto Alegre, RS, Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.fetransul.com.br/sindicatos-filiados/>. Acesso em: 23 out. 2020.

FELTRIN, Ariverson. **Os primeiros tempos**. Volume 1. São Paulo, SP: NTC & Logística, 2007a. (Coleção Memórias).

FELTRIN, Ariverson. **Denisar Arneiro: um exemplo de perseverança e caráter**. Volume 2. São Paulo, SP: NTC & Logística, 2007b. (Coleção Memórias).

FELTRIN, Ariverson. Julio Simões encara futuro com ousadia. **Maiores & Melhores do Transporte e Logística**, ano 20, n. 20. São Paulo, SP: OTM Editora, Novembro 2007c, p. 78.

FELTRIN, Ariverson. Balanços revelam avanços e retrocessos. **Maiores & Melhores do Transporte e Logística**, ano 20, n. 20. São Paulo, SP: OTM Editora, Novembro 2007d, p. 131-150.

FERNANDES, Heroildo Assunção. **O monitoramento interno como sistema de gerenciamento de risco no roubo e furto a cargas**: um estudo de caso na empresa Patrus Transportes. 2016. 71p. Dissertação (Mestrado Profissional em Administração) – Faculdade Pedro Leopoldo, Pedro Leopoldo, MG, Brasil.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa**. 2. ed, revista e aumentada, 19ª impressão. Rio de Janeiro, RJ: Editora Nova Fronteira S.A., 1986.

FERREIRA, Hélio Costa. Emprego. **O Carreteiro**, ano 46, n. 507, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Março, 2017, p. 56-57.

FERREIRA, Manasses Gomes. Procurando emprego. **O Carreteiro**, ano XVIII, n. 167, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Março, 1988, p. 64.

FERREIRA, Sérgio de Souza; ALVAREZ, Denise. Organização do trabalho e comprometimento da saúde: um estudo em caminhoneiros. **Revista Eletrônica Sistemas & Gestão**, v. 8, n. 1. Niterói, RJ, Brasil, 2013, p. 58-66. Disponível em: <http://www.revistasg.uff.br/index.php/sg/article/view/V8N1A5>. Acesso em: 04 mai. 2020.

FIGUEIRÔA JUNIOR, Narciso. A Lei n.12.619, de 30/04/2012 e a Regulamentação da Profissão de Motorista. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2012/2013**. São Paulo, SP,

Brasil: Ipsis Gráfica, 2012, p. 34-44. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2012-2013>. Acesso em: 07 jan. 2019.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo; KREIN, José Dari. A raiz da greve dos caminhoneiros e a regulação do trabalho. **Instituto Humanitas Unisinos**. São Leopoldo, RS, Brasil, 29 de Maio de 2018. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/579431-a-raiz-da-greve-dos-caminhoneiros-e-a-regulacao-do-trabalho>. Acesso em: 17 dez. 2018.

FLEURY, Paulo Fernando; Centro de Estudos em Logística, COPPEAD/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Panorama do Setor de Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. Rio de Janeiro, RJ: COPPEAD/UFRJ, s/d. 24p. 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.

FRAGOSO JÚNIOR, Ademar. **A atuação da fiscalização do trabalho no Brasil frente às peculiaridades da organização do transporte rodoviário de carga**. 2013. 178p. Dissertação (Mestrado em Trabalho, Saúde e Ambiente) – Programa de Pós-Graduação em Trabalho, Saúde e Ambiente, Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho, Fundacentro, São Paulo, SP, Brasil.

FRANCO, Sérgio da Costa. Prefácio. In: ZIEGLER, Paulo; RUSSO, Ricardo. ... **Até o último rincão**: a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul. Porto Alegre, RS: Foletras, 1989, p. 07-08.

FUNDAÇÃO Adolpho Bósio de Educação no Transporte, FABET. “A FABET”: “Quem Somos”: **Nossa História**. Concórdia, SC, Brasil, 2020a. Disponível em: <http://www.fabetsc.com.br/a-fabet/>. Acesso em: 24 set. 2020.

FUNDAÇÃO Adolpho Bósio de Educação no Transporte, FABET. **Cursos**. Concórdia, SC, Brasil, 2020b. Disponível em: <http://fabetsp.com.br/cursos/>. Acesso em: 24 set. 2020.

FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, FIBGE; Superintendência de Estatísticas Primárias; Departamento de Estatísticas Industriais, Comerciais e de Serviços. “Biblioteca”: “Catálogo”: “busca rápida”: “Periódicos”: “Empresas de Transporte Rodoviário”. **Empresas de Transporte Rodoviário 1968 – 1969 – 1970**. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1974. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7778>. Acesso em: 01 nov. 2020.

FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, FIBGE. “Biblioteca”: “Catálogo”: “busca rápida”: “Periódicos”: “Empresas de Transporte Rodoviário”. **Empresas de Transporte Rodoviário – 1979**. Volume 7. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1982. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/130/etr_1979_v7.pdf. Acesso em: 01 nov. 2020.

FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, FIBGE. “Biblioteca”: “Catálogo”: “busca rápida”: “Periódicos”: “Empresas de Transporte Rodoviário”. **Empresas de Transporte Rodoviário – 1984**. Volume 11. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1987. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/130/etr_1984_v11.pdf. Acesso em: 01 nov. 2020.

FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, FIBGE. **Estatísticas Históricas do Brasil**: Séries Econômicas, Demográficas e Sociais de 1550 a 1988. Volume 3. 2. ed. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1990.

FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, FIBGE. “Biblioteca”: “Catálogo”: “busca rápida”: “Periódicos”: “PESQUISA Anual do Transporte Rodoviário”. **Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário. PATR – 1989**. Volume 3. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1992. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/56/patr_1989_v3.pdf. Acesso em: 01 nov. 2020.

FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, FIBGE. “Biblioteca”: “Catálogo”: “busca rápida”: “Periódicos”: “Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário”. **Pesquisa Anual do Transporte Rodoviário. 1994**. Volume 7. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1996. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/56/patr_1994_v7.pdf. Acesso em: 01 nov. 2020.

GERALDO, João. Os 10 dias que abalaram o Brasil. **O Carreteiro**, ano 47, n. 519, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Junho, 2018, p. 26-32.

GIOPATO, Daniela. Falha humana. **O Carreteiro**, ano 44, n. 481. São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Novembro, 2014, p. 14-21.

GIOPATO, Daniela. Motores desligados. **O Carreteiro**, ano 44, n. 485. São Paulo, SP: G. G. Editora de publicações Técnicas Ltda, Março, 2015, p. 34-37.

GIOPATO, Daniela. Menos liberdade, mais tranquilidade. **O Carreteiro**, ano 46, n. 510, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, (Julho), 2017, p. 36-41.

GIOPATO, Daniela. Autônomo ou empregado? **O Carreteiro**, ano 47, n. 520, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Julho, 2018, p. 22-27.

GIROTTI, Edmarlon. **Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão**. 2014. 181p. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Centro de Ciências da Saúde, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, PR, Brasil.

GIÚDICE, Fernando. Negociação de fretes. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2011/2012**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsi Gráfica, 2011, p. 124-129. Disponível em:

<https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2011-2012>. Acesso em: 07 jan. 2019.

GOMES, Ricardo Almeida. **Transporte rodoviário de carga e desenvolvimento econômico no Brasil**: uma análise descritiva. 2006. 102p. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, DF, Brasil.

GRUPO G10. **Grupo G10: Quem somos**. Maringá, PR, Brasil, 2020. Disponível em: https://www.g10.com.br/grupo_g10. Acesso em: 25 set. 2020.

HANDOW, Juliane Model; WOHLGEMUTH, Jorge Marcelo. Custos operacionais das empresas de transporte de carga pesada de pequeno porte e o impacto da Lei 12.619/2012. **Revista Eletrônica de Ciências Contábeis**, n. 6. Taquara, RS, Brasil, 2015, p. 113-145. Disponível em: <https://seer.faccat.br/index.php/contabeis/article/view/168/147>. Acesso em: 28 mai. 2018.

HARVEY David. **Para entender O Capital**. Livro I. São Paulo, SP, Brasil: Boitempo, 2013.

HARVEY David. **Para entender O Capital**. Livros II e III. São Paulo, SP, Brasil: Boitempo, 2014.

HOBBSAWM Eric J. História operária e ideologia. In: **Mundos do trabalho**. Novos estudos sobre a História operária. 4. ed. São Paulo, SP: Editora Paz e Terra S/A, 2005, p. 15-31.

HOBBSAWM Eric J. **Sobre história**. 2. ed. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2007.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e circulação**: transporte rodoviário de carga no Brasil. 2013. 420p. Tese (Doutorado Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 1998-1999**. Volume 1. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2001. 237p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2000**. Volume 2. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2002. 167p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2001**. Volume 3. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2003. 174p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2002.** Volume 4. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2004a. 149p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2002.** Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2004b. 276p. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=publicacoes>. Acesso em: 22 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2003.** Volume 5. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2005a. 194p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. Suplemento. Produtos e serviços 2002-2003.** Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2005b. 83p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2004.** Volume 6. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2006a. 190p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. Suplemento. Produtos e serviços 2003-2004.** Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2006b. 98p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2005.** Volume 7. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2007a. 197p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2005.** Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2007b. 154p. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=publicacoes>. Acesso em: 22 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2006.** Volume 8. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2008a. 209p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2006.** Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2008b. 161p.

Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=publicacoes>. Acesso em: 22 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2007**. Volume 9. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2009a. 202p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2007**. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2009b. 182p. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=publicacoes>. Acesso em: 22 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2008**. Volume 10. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2010a. 204p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2008**. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2010b. 164p. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=publicacoes>. Acesso em: 22 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2009**. Volume 11. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2011a. 199p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2009**. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2011b. 174p. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=publicacoes>. Acesso em: 22 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2010**. Volume 12. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2012a. 213p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2010**. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2012b. 177p. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=publicacoes>. Acesso em: 22 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2011**. Volume 13. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2013a. 218p.

Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2011**. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2013b. 191p.

Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=publicacoes>. Acesso em: 22 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2012**. Volume 14. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2014a. 208p.

Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2012**. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2014b. 174p.

Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=publicacoes>. Acesso em: 22 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2013**. Volume 15. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2015a. 111p.

Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas. 2013**. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2015b. 177p.

Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=downloads>. Acesso em: 10 out. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2014**. Volume 16. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2016. 82p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 13 jun. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. “Estatísticas”: “Por Tema”: “Sociais”: “População”: “Censo Demográfico”: “Sinopse”: “Tabelas”: “Brasil”: **Sinopse do Censo Demográfico 2010 Brasil**. Tabela 1.8 – População nos Censos Demográficos, segundo as Grandes Regiões, as Unidades da Federação e a situação do domicílio – 1960/2010. População residente. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2018. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>. Acesso em: 27 dez. 2018.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. “Estatísticas”: “Por Pesquisa e Estudo”: “Pesquisa Anual de Serviços – PAS”: “Edições”: “Edições anteriores”:

“Downloads”. Brasília, DF, Brasil, 2019a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/servicos/9028-pesquisa-anual-de-servicos.html?edicao=17104&t=downloads>. Acesso em: 07 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. “Estatísticas”: “Por Pesquisa e Estudo”: “Estatísticas do Cadastro Central de Empresas”: “Downloads”. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2019b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?edicao=17076&t=downloads>. Acesso em: 01 out. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Pesquisa Anual de Serviços. 2017**. Volume 19. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2019c. 57p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7150>. Acesso em: 07 set. 2019.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. “Estatísticas”: “Por Pesquisa e Estudo”: **Pesquisa Anual de Serviços – PAS**: “Edições”: “2018”: “Downloads”. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2020a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/servicos/9028-pesquisa-anual-de-servicos.html?=&t=downloads>. Acesso em: 10 jan. 2021.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. “Estatísticas”: “Por Pesquisa e Estudo”: **Estatísticas do Cadastro Central de Empresas**: “Downloads”: “2018”: Rio de Janeiro, RJ, Brasil: IBGE, 2020b. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/industria/9016-estatisticas-do-cadastro-central-de-empresas.html?=&t=downloads>. Acesso em: 17 jan. 2021.

INSTITUTO de Pesquisa Econômica e Aplicada, IPEA. “Ferramentas”: “Ipea Data”: “Macroeconômico”: “Temas”: “Salário e renda”: “MTE/Outras”. **Salário mínimo nominal vigente. 1940 – 2020**. Brasília, DF, Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx>. Acesso em: 17 mai. 2020.

INSTITUTO São Cristóvão, ISC. **Institucional: Quem somos**. Curitiba, PR, Brasil, 2020a. Disponível em: <https://www.institutosc.org.br/quem-somos/>. Acesso em: 25 set. 2020.

INSTITUTO São Cristóvão, ISC. **Institucional: Estatuto**. Curitiba, PR, Brasil, 2020b. Disponível em: <https://www.institutosc.org.br/estatuto/>. Acesso em: 25 set. 2020.

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

KAPRON, Rafael Antônio. Locaute ou Greve de Caminhoneiros Transportadores de Veículos do ABC Paulista em 1979 segundo a narrativa Jornalística. In: **Caderno de Resumos Simpósios Temáticos do II Congresso Internacional de História da Universidade Federal de Santa Maria, II CIHIS, Cultura, Poder e Sociedade**. 05 a 07 de Novembro de 2019. Santa Maria, RS, Brasil: UFSM, 2019, p. 61.

KAPRON, Rafael Antônio. Os trabalhadores motoristas do transporte rodoviário de cargas do Brasil: economia, legislação, empresas, condições de trabalho e relações de trabalho. In: **Anais [do] 14 Encontro Estadual de História da ANPUH-RS**, Porto

Alegre, 24 a 27 de julho de 2018 [e-book]. Porto Alegre, RS: ANPUH RS, 2018, p. 01-16. Disponível em: <http://www.eeh2018.anpuh-rs.org.br/site/anaiscomplementares#R>. Acesso em: 09 jan. 2019.

LÉLIS, Marcos Tadeu Caputi; CUNHA, André Moreira; LINCK, Priscila. O choque nos preços das commodities e a economia brasileira nos anos 2000. **Revista de Economia Política**, v. 39, n. 3 (156), São Paulo, SP, Brasil, Julho/Setembro, 2019, p. 427-448. Disponível em: <https://rep.org.br/rep/index.php/journal/article/view/42/37>. Acesso em: 22 jun. 2021.

LENINE, Vladimir I. O imperialismo, fase superior do capitalismo (ensaio popular). (1916). In: LENINE, Vladimir I. **Obras escolhidas**. Volume 1. 3. ed. São Paulo, SP: Editora Alfa-Ômega, 1986, p. 575-671.

LIMA, Hugo Cunha. **Estradas de Minas: o protagonismo do caminhoneiro no processo de industrialização de Uberlândia (1946 1964)**. 2017. 43p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil.

LIMA, Lucas. **O mercado de trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil: caracterização e avaliação do efeito de leis trabalhistas**. 2018. 100p. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, Universidade de São Paulo, Piracicaba, SP, Brasil.

LIMA NETO, Oswaldo (Coord.). **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOT; Recife, PE: Editora Universitária da UFPE, 2001.

LONER, Beatriz Ana. **Classe operária: mobilização e organização em Pelotas: 1888 – 1937**. Volume 2. 1999. 727p. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil.

LOSURDO, Domenico. **Guerra e revolução: o mundo um século após outubro de 1917**. 1. ed. São Paulo, SP: Boitempo, 2017.

LUCA, Tania Regina de. História dos, nos e por meio dos periódicos. PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). **Fontes históricas**. 2. ed. São Paulo, SP: Contexto, 2010, p. 111-153.

MAIORES & MELHORES DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA. **Crescimento Controlado**, ano 20, n. 20. São Paulo, SP: OTM Editora, Novembro 2007, p. 08-13.

MALACARNE, Thales. **Consequências da greve dos caminhoneiros de 2018 no transporte rodoviário de cargas brasileiro**. 2019. 93p. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Administração) – Curso de Administração, Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, RS, Brasil.

MARTINS, Umberto. O papel estratégico das categorias dos transportes na luta de classes. “Colunistas”. **Portal Vermelho**. São Paulo, SP, Brasil, 19 de Julho de 2018.

Disponível em:

http://www.vermelho.org.br/coluna.php?id_coluna_texto=9349&id_coluna=35.

Acesso em: 19 jul. 2018.

MARTINS, Umberto. Reflexões sobre a greve dos caminhoneiros. “Colunistas”.

Portal Vermelho. São Paulo, SP, Brasil, 14 de Junho de 2018. Disponível em:

http://www.vermelho.org.br/coluna.php?id_coluna_texto=9248&id_coluna=35.

Acesso em: 19 jul. 2018.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. Manifesto do Partido Comunista. In: MARX, Karl;

ENGELS, Friedrich. **Obras escolhidas**. Volume 1. São Paulo, SP: Editora Alfa-

Ômega, s/d, p. 13-47.

MARX, Karl. **O Capital**. Livro I. Capítulo VI (inédito). 1. ed. São Paulo, SP: Livraria

Editora Ciências Humanas Ltda, 1978.

MARX, Karl. **Teorias da mais-valia**. História crítica do pensamento econômico.

(Livro 4 de *O Capital*). Volume I. Rio de Janeiro, RJ: Editora Civilização Brasileira

S.A., 1980.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. O processo de produção do

capital. (1867). Livro I, v. 1. 24. ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2006.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. O processo de produção do

capital. (1867). Livro I, v. 2. 22. ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2008.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. O processo de circulação

capital. (1885). Livro II. 10. ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2005.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. O processo global da

produção capitalista. (1894). Livro III. São Paulo, SP: Boitempo, 2017.

MICHELON, Carlos Eduardo. **Aspectos e custos a serem considerados na**

formação do preço do frete: estudo de caso em uma Empresa de Transporte

Rodoviário de Carga de São Marcos – RS. 2013. 56p. Monografia (Bacharel em

Ciências Contábeis) – Curso de Ciências Contábeis, Centro de Ciências

Econômicas, Contábeis e Comércio Internacional, Universidade de Caxias do Sul,

Caxias do Sul, RS, Brasil.

MINISTÉRIO da Fazenda; INSTITUTO Nacional do Seguro Social, INSS; EMPRESA

de Tecnologia e Informações da Previdência Social, DATAPREV. “Previdência

Social”: “Grandes números da Previdência”: “Estatísticas”: “Dados Estatísticos”:

“Saúde e Segurança do Trabalhador”: “AEAT”: 2017. **Anuário Estatístico de**

Acidentes do Trabalho: AEAT 2017. 995p. Brasília, DF, Brasil: MTPS, 2017.

Disponível em: <http://www.previdencia.gov.br/dados-abertos/dados-abertos-ss/>.

Acesso em: 21 abr. 2020.

MINISTÉRIO da Infraestrutura. “Transporte Terrestre”: “Fórum TRC”: “Fórum

Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas”: “Sobre o Fórum”: “O Fórum”.

Apresentação – Fórum TRC. Brasília, DF, Brasil, 21 de Outubro de 2015.

Disponível em: https://www.infraestrutura.gov.br/component/content/article/52-sistema-de-transportes/3312-apresentacao_forumtrc.html. Acesso em: 14 jun. 2020.

MINISTÉRIO da Infraestrutura. “Trânsito”: “Denatran”: “Relatórios Estatísticos”: “Estatísticas – DENATRAN”: “RENAVAM – Frota de Veículos”: “Selecione o Ano de Referência”: 2011, 2017 e 2019. **Frota de Veículos, por tipo e com placa, segundo as Grandes Regiões e Unidades da Federação**. Brasília, DF, Brasil, 2020. Disponível em: <http://infraestrutura.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/8552-estat%C3%ADsticas-frota-de-ve%C3%ADculos-denatran.html>. Acesso em: 13 abr. 2020.

MINISTÉRIO da Previdência Social, MPS; MINISTÉRIO do Trabalho e Emprego, MTE; INSTITUTO Nacional do Seguro Social, INSS; EMPRESA de Tecnologia e Informações da Previdência Social, DATAPREV. “Previdência Social”: “Grandes números da Previdência”: “Estatísticas”: “Dados Estatísticos”: “Saúde e Segurança do Trabalhador”: “AEAT”: 2012. **Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho: AEAT 2012**. 993p. Brasília, DF, Brasil: MTPS, 2012. Disponível em: <http://www.previdencia.gov.br/dados-abertos/dados-abertos-sst/>. Acesso em: 21 abr. 2020.

MINISTÉRIO dos Transportes, Portos e Aviação Civil, MTPA, Brasil; Empresa de Planejamento e Logística S.A, EPL, Brasil. **Anuário Estatístico de Transportes 2010-2016**. Brasília, DF, Brasil, 2017. Disponível em: http://infraestrutura.gov.br/anu%C3%A1rio_estatistico.html. Acesso em: 15 dez. 2019.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Abordagem holística sobre nova regulamentação da profissão do motorista (Lei nº 12.619/2012). **Revista do Instituto do Direito Brasileiro**, v. 2, n. 11. Lisboa, Portugal, 2013a, p. 12671-12721. Disponível em: <https://blook.pt/publications/publication/3031038d6260/>. Acesso em: 21 mai. 2020.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Sistema de transporte brasileiro: Mudar ou não? Desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não? **Revista do Instituto do Direito Brasileiro**, v. 2, n. 14. Lisboa, Portugal, 2013b, p. 17237-17280. Disponível em: <https://blook.pt/publications/publication/85f675282459/>. Acesso em: 21 mai. 2020.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. Impactos da Lei n. 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio Franco; NICOLADELI, Sandro Lunard (Orgs.). **Motorista profissional: aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015: com remissões à Lei n. 12.619/2012**. 3. ed. São Paulo, SP: LTr, 2017, p. 166-194.

MORENO, Claudia Roberta de Castro; ROTENBERG Lúcia. Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 34, n. 120. São Paulo, SP, Brasil, 2009, p. 128-138. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Claudia_Moreno6. Acesso em: 28 mai. 2018.

MOTA, Camilla Veras. Paralisação de caminhoneiros é um misto de greve e locaute, diz sociólogo do trabalho. **Portal BBC Brasil**. São Paulo, SP, Brasil, 25 de Maio de 2018. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44256413>. Acesso em: 17 out. 2020. (Entrevista com Ricardo Antunes).

MOTTA, Márcia Maria Menendes. História, memória e tempo presente. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Novos domínios da História**. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2012, p. 21-36.

NASCIMENTO, Sabrina do; GALLON, Alessandra Vasconcelos; BEUREN, Ilse Maria. Formação de preços em empresa de transporte rodoviário de cargas. **Pensar Contábil**, v. 11, n. 46. Rio de Janeiro, RJ, Brasil, Outubro/Dezembro 2009, p. 20-28. Disponível em: <http://www.atena.org.br/revista/ojs-2.2.3-06/index.php/pensarcontabil/article/view/367>. Acesso em 09 abr. 2019.

NUNES, Élder Ferreira. **Avaliação das práticas adotadas na preservação de cargas ante a ameaça de roubo no modal rodoviário: o caso Martins**. 2008. 155p. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil.

O CARRETEIRO. **Preços de caminhões novos**, ano IX, n. 53. São Paulo, SP: Editora Abril Ltda, Setembro, 1978, p. 66.

O CARRETEIRO. **Tomando rebite você marca seu encontro com a morte**, ano IX, n. 59. São Paulo, SP: Editora Abril Ltda, Março, 1979, p. 16-20.

O CARRETEIRO. **O comportamento dos guardas**, ano X, n. 64. São Paulo, SP: Editora Abril Ltda, Agosto, 1979, p. 88-90.

O CARRETEIRO. **Preços de caminhões novos**, ano X, n. 67. São Paulo, SP: Editora Abril, Novembro, 1979, p. 66.

O CARRETEIRO. **13 maneiras de evitar o roubo do seu bruto**, ano X, n. 70. São Paulo, SP: Editora Abril Ltda, Fevereiro, 1980, p. 28-32.

O CARRETEIRO. **Preços de caminhões novos**, ano XX, n. 188. São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Dezembro, 1989, p. 76-77.

O CARRETEIRO. **Caminhões novos**, ano XXXIII, n. 358. São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Julho, 2004, p. 144-145.

O CARRETEIRO. **Caminhões novos**, ano XXXIX, n. 422. São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Dezembro, 2009, p. 96-97.

O CARRETEIRO. **Caminhões novos**, ano 44, n. 482. São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Dezembro, 2014, p. 96-97.

O CARRETEIRO. **Caminhões novos**, ano 44, n. 487. São Paulo, SP: G. G. Ed. de Public. Técnicas Ltda, Maio, 2015, p. 78-79.

O CARRETEIRO. **Transporte & economia**. Planilha de Custos Operacionais, ano 44, n. 487. São Paulo, SP: G. G. Ed. de Public. Técnicas Ltda, Maio, 2015, p. 80.

O CARRETEIRO. **Respeito à profissão**, ano 45, n. 489, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Julho, 2015, p. 03.

O CARRETEIRO. **40 anos de mercado**, ano 45, n. 494, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Dezembro, 2015, p. 13.

O CARRETEIRO. **Mercado aquecido**, ano 48, n. 527, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Abril, 2019, p. 11.

O CARRETEIRO. **Tabela de preços caminhões novos**, ano 48, n. 527. São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Abril, 2019, p. 58-60.

OLIVEIRA, Cristiano Aguiar de; PEREIRA, Rafael Mesquita. **É cilada Bino?** Uma análise dos impactos das medidas tomadas após a paralisação dos caminhoneiros nos rendimentos de motoristas e donos de caminhões no Brasil. 2018, p. 01-09.

Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/329482332_E_cilada_Bino_Uma_analise_dos_impactos_das_medidas_tomadas_apos_a_paralisacao_dos_caminhoneiros_nos_rendimentos_de_motoristas_e_donos_de_caminhoes_no_Brasil. Acesso em: 14 out. 2020.

OLIVEIRA, Evilazio de. O carreteiro dos novos tempos. **O Carreteiro**, ano XXXVII, n. 400, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Janeiro, 2008, p. 14-20.

OLIVEIRA, Evilázio de. Reflexos da crise na Argentina. **O Carreteiro**, ano XXXII, n. 330. São Paulo: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Março, 2002. p. 32-36.

PASSOS, Edésio Franco; PASSOS, André Franco de Oliveira; NICOLADELI, Sandro Lunard; NASCIMENTO, Giovanni Soares do. O motorista profissional empregado: análise crítica das leis ns. 12.619/2012 e 13.103/2015. In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio Franco; NICOLADELI, Sandro Lunard (Orgs.).

Motorista profissional: aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015: com remissões à Lei n. 12.619/2012. 3. ed. São Paulo, SP: LTr, 2017, p. 19-165.

PAULA, Dilma Andrade de. Ferrovias e rodovias: o dualismo na política de transportes no Brasil. In: MENDONÇA, Sonia Regina de (Org.). **Estado e historiografia no Brasil**. Niterói, RJ: EdUFF, 2006, p. 209-229.

PEDROSO, Márcia Nair Cerdote. **O trabalho e suas transformações**: um olhar sobre o Brasil no final do século XX. Bauru, SP: Canal 6, 2015.

PENTEADO, Regina Zanella; GONÇALVES, Claudia Giglio de Oliveira; COSTA, Daniele Damaris da; MARQUES, Jair Mendes. Trabalho e Saúde em Motoristas de Caminhão no Interior de São Paulo. **Saúde e Sociedade**, v. 17, n. 4. São Paulo, SP,

Brasil, Outubro/Dezembro, 2008, p. 35-45. Disponível em:
<http://www.scielo.br/pdf/sausoc/v17n4/05.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2018.

PEREIRA, Benedito. Burlando o INAMPS. **O Carreteiro**, ano X, n. 64. São Paulo, SP: Editora Abril Ltda, Agosto, 1979, p. 06.

PEREIRA, José Luiz. Custos do transporte de cargas fracionadas sobem 8,11% em 12 meses. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2008/2009**. São Paulo, SP, Brasil: Gráfica Ideal, 2008, p. 76-80. Disponível em:
<https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2008-2009>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Produtos Líquidos. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2009/2010**. São Paulo, SP, Brasil: Silva Marts – Gráfica e Editora, 2009a, p. 110-112. Disponível em:
<https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2009-2010>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Quanto custa movimentar produtos frigoríficos de Concórdia para São Paulo. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2009/2010**. São Paulo, SP, Brasil: Silva Marts – Gráfica e Editora, 2009b, p. 122-124. Disponível em:
<https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2009-2010>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Quanto custa transportar para Manaus. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2009/2010**. São Paulo, SP, Brasil: Silva Marts – Gráfica e Editora, 2009c, p. 114-117 Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2009-2010>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Bitrenção *versus* semirreboque convencional no transporte frigorífico. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2010/2011**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2010, p. 104-109. Disponível em:
<https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2010-2011>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Evolução dos principais índices de custos do transporte rodoviário de cargas. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2012/2013**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2012a, p. 72-79. Disponível em:
<https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2012-2013>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Lei 12.619 eleva os custos do transporte. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2012/2013**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2012b, p. 80-86.

Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2012-2013>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Análise da conjuntura dos principais índices de custos do transporte rodoviário de cargas. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2013/2014**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2013a, p. 110-124. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2013-2014>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Aumentos do diesel, eterno pesadelo. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2013/2014**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2013b, p. 148-151. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2013-2014>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Reajuste de salários eleva custos. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2013/2014**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2013c, p. 144-147. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2013-2014>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PEREIRA, José Luiz. Evolução dos principais índices de custos do transporte rodoviário de cargas – 2014. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2014/2015**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2014, p. 88-95. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2014-2015>. Acesso em: 07 jan. 2019.

PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. Levantamento da produção bibliográfica e de outros resultados de investigação sobre a história operária e o trabalho urbano fora do eixo Rio-São Paulo. **Cadernos AEL: Trabalhadores, leis e direitos**, v. 04, n. 26. Campinas, SP: Universidade Estadual de Campinas; Instituto de Filosofia e Ciências Humanas; Arquivo Edgard Leuenroth, 2009, p. 257-344. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/ael/article/view/2564/1974>. Acesso em: 16 mai. 2021.

PETERSEN, Silvia Regina Ferraz. Imprensa periódica como fonte para a pesquisa sobre os direitos do trabalhador. In: SCHMIDT, Benito Bisso (Org.). **Trabalho, justiça e direitos no Brasil**: pesquisa histórica e preservação das fontes. São Leopoldo, RS: Oikos, 2010, p. 123-144.

PETIÇÃO Inicial da Ação Civil Pública Ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho Postulando o Controle de Jornada para Motoristas. (Anexo V) In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio Franco; NICOLADELI, Sandro Lunard (Orgs.). **Motorista profissional**: aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015: com remissões à Lei n. 12.619/2012. 3. ed. São Paulo, SP: LTr, 2017, p. 330-346.

PETIÇÃO Inicial da ADIN n. 5.322, Ajuizada pela CNTTT. (Anexo I) In: PASSOS, André Franco de Oliveira; PASSOS, Edésio Franco; NICOLADELI, Sandro Lunard (Orgs.). **Motorista profissional: aspectos críticos e apontamentos de inconstitucionalidade da Lei n. 13.103/2015: com remissões à Lei n. 12.619/2012.** 3. ed. São Paulo, SP: LTr, 2017, p. 299-323.

PINHEIRO, Armando Castelar. Sobre a Dieselização da Frota Brasileira de Caminhões. In: **Textos para Discussão Grupo de Energia nº XVII.** Instituto de Planejamento Econômico e Social (Ipea). Rio de Janeiro, RJ: IPEA, 1983, p. 01-88. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/7583>. Acesso em: 11 jan. 2019.

POCHMANN, Marcio. **A década dos mitos: o novo modelo econômico e a crise do trabalho no Brasil.** São Paulo, SP: Contexto, 2001.

POCHMANN, Marcio. **Relações de trabalho e padrões de organização sindical no Brasil.** São Paulo, SP: LTr, 2003.

PUGA Jr., Valter; ESTEVAM, Adilson; ALONSO, Adonis. Depois da crise, equilíbrio. **Brasil Transportes**, ano 23, n. 229, São Paulo, SP: IGC Editora e Gráfica Ltda, Dezembro 1985, p. 12-14.

QUEIROZ, Roberto. Mudanças no mapa. **Brasil Transportes**, n. 301, São Paulo, SP: Gráfica Brasileira, Janeiro/Fevereiro 1992, p. 14-17.

RAMOS, Andrea. 10 maiores frotas de caminhão do Brasil. **O Carreiteiro**. "Posts Mais Populares": "Frota". São Paulo, SP, Brasil, 13 de Outubro de 2018. Disponível em: <http://www.ocarreiteiro.com.br/10-maiores-frotas-de-caminhao-do-brasil/>. Acesso em: 07 mar. 2019.

RASPANTI, Márcia Pinna. Lei 12.619: em busca de segurança jurídica. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2013/2014.** São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2013a, p. 94-96. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2013-2014>. Acesso em: 07 jan. 2019.

RASPANTI, Márcia Pinna. Ponto de Vista: entrevista com Flávio Benatti. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2013/2014.** São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2013b, p. 06-13. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2013-2014>. Acesso em: 07 jan. 2019.

REBUZZI, Eduardo F. Segurança Pública, roubo de cargas e o trauma do Rio de Janeiro. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2017-2018.** Edição Técnica. Edição Especial da Revista Brasil Transportes. São Paulo, SP, Brasil: DBA&C Associados Ltda, 2017, p. 21-22. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anu%C3%A1rio-ntc-log%C3%ADstica-2017-2018>. Acesso em: 07 jan. 2019.

REIMBERG, Yara. Entrevista: Flávio Benatti. Rentabilidade maior é a chave para a modernização do TRC. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2008/2009**. São Paulo, SP, Brasil: Gráfica Ideal, 2008, p. 10-13. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2008-2009>. Acesso em: 07 jan. 2019.

REIS, Neuto Gonçalves dos. Renovação de frotas. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2009/2010**. São Paulo, SP, Brasil: Silva Marts – Gráfica e Editora, 2009, p. 76-79. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2009-2010>. Acesso em: 07 jan. 2019.

REIS, Neuto Gonçalves dos. Um setor cheio de problemas. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2010/2011**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2010, p. 44-52. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2010-2011>. Acesso em: 07 jan. 2019.

REIS, Neuto Gonçalves dos. Apuração de custos e formação de preços no TRC. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2013/2014**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2013, p. 126-143. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2013-2014>. Acesso em: 07 jan. 2019.

REIS, Neuto Gonçalves dos. Balanços do TRC mostram baixa rentabilidade e alto endividamento. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2014/2015**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2014a, p. 36-39. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2014-2015>. Acesso em: 07 jan. 2019.

REIS, Neuto Gonçalves dos. Escassez de motoristas pode elevar custos do TRC. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2014/2015**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2014b, p. 108-111. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2014-2015>. Acesso em: 07 jan. 2019.

REIS, Neuto Gonçalves dos. Evolução da legislação de tolerância. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2014/2015**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2014c, p. 50-66. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2014-2015>. Acesso em: 07 jan. 2019.

REVISTA DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. Poder Judiciário, Justiça do Trabalho, Tribunal Superior do Trabalho, ano 82, n. 01. São Paulo, SP: LexMagister Produtos Jurídicos, Janeiro/Março 2016. 220p. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/49>. Acesso em: 06 mai. 2018. (Revista Trimestral. Tribunal Superior do Trabalho, Brasília, DF).

REVISTA ELETRÔNICA. Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região. Escola Judicial. TRT PR. Edição Temática. **Motorista: Lei 13.103/2015**, ano V, v 05, n. 45. Periodicidade Mensal. Curitiba, PR, Brasil, Outubro 2015. 608p. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/85655>. Acesso em: 09 mai. 2020.

RIBEIRO, Marcos Aurélio. Marco regulatório do transporte. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Brasil Transportes**. Edição Anual 2016-2017. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2016, p. 62-63. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2016-20172232>. Acesso em: 07 jan. 2019.

ROCHA, Katia. Entrevista: Flávio Benatti. Regulamentação do setor de transporte rodoviário de cargas marca o ano de 2012. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2012/2013**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2012, p. 08-13. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2012-2013>. Acesso em: 07 jan. 2019.

ROCHA, Katia. NTC 50 anos. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2013/2014**. São Paulo, SP, Brasil, 2013, p. 17-56. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2013-2014>. Acesso em: 07 jan. 2019.

ROCHA, Katia. Ponto de Vista: entrevista com José Hélio Fernandes. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Brasil Transportes**. Edição Anual 2016-2017. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2016, p. 06-13. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2016-20172232>. Acesso em: 07 jan. 2019.

ROSA, Ivani. **Movimentos sociais no setor de transportes: retratos de uma sociedade antagonica – Uberlândia (1948-1964)**. 2003. 87p. Monografia (Bacharelado em História) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil.

ROSA, Ivani. **Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: histórias e memórias de caminhoneiros**. 2006. 206p. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil.

SAES, Décio. **A formação do Estado burguês no Brasil (1888-1891)**. 2. ed. Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1985.

SALLES, Jorge. Máquinas paradas, braços cruzados. **Brasil Transportes**, ano 29, n. 299, São Paulo, SP: Gráfica Brasileira, Novembro 1991, p. 16-20.

SAMPAIO, Denise Braga; LIMA, Izabel França de; ROSA, Maria Nilza Barbosa; OLIVEIRA, Bernardina Maria Juvenal Freire de. Redes sociais como lugares enviesados de memória: um discurso coletivo da paralisação dos caminhoneiros de 2018. **Informação & Informação**, v. 20, n. 1. Londrina, PR, Brasil, Janeiro/Março

2020, p. 66-91. Disponível em:

<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/informacao/article/view/35870>. Acesso em: 14 out. 2020.

SANDRONI, Paulo (Org.). **Novíssimo dicionário de economia**. 14. ed. São Paulo, SP: Editora Best Seller, 2004.

SANTOS, Eni Ribeiro dos; SILVA, Pedro Antônio Cássio. Como medir o desempenho. **As Maiores do Transporte**, ano 14, n. 14. São Paulo, SP: OTM Editora Ltda, Novembro 2001a, p. 08.

SANTOS, Eni Ribeiro dos; SILVA, Pedro Antônio Cássio. As Maiores do Transporte. **As Maiores do Transporte**, ano 14, n. 14. São Paulo, SP: OTM Editora Ltda, Novembro 2001b, p. 17-32.

SANTOS, Eni Ribeiro dos; SILVA, Pedro Antônio Cássio. Busca incessante da eficiência operacional. **As Maiores do Transporte**, ano 14, n. 14. São Paulo, SP: OTM Editora Ltda, Novembro 2001c, p. 40-42.

SANTOS, Eni Ribeiro dos; SILVA, Pedro Antônio Cássio. Logística feita sob encomenda. **As Maiores do Transporte**, ano 14, n. 14. São Paulo, SP: OTM Editora Ltda, Novembro 2001d, p. 67-70.

SANTOS, Eni Ribeiro dos; SILVA, Pedro Antônio Cássio. Eleição da eficiência comemora 20 anos. **Maiores & Melhores do Transporte e Logística**, ano 20, n. 20. São Paulo, SP: OTM Editora, Novembro 2007a, p. 18-19.

SANTOS, Eni Ribeiro dos; SILVA, Pedro Antônio Cássio. Os mandamentos para crescer. **Maiores & Melhores do Transporte e Logística**, ano 20, n. 20. São Paulo, SP: OTM Editora, Novembro 2007b, p. 26-28.

SANTOS, Eni Ribeiro dos; SILVA, Pedro Antônio Cássio. Maiores & Melhores do Transporte e Logística. **Maiores & Melhores do Transporte e Logística**, ano 20, n. 20. São Paulo, SP: OTM Editora, Novembro 2007c, p. 98-129.

SANTOS, José Aparecido dos. Empregados bronqueiam. **O Carreiteiro**, ano X, n. 72. São Paulo, SP: Editora Abril Ltda, Abril, 1980, p. 12.

SANTOS, Luciene dos. "Moro no mundo e passeio em casa": vida e trabalho dos caminhoneiros. In: ANTUNES, Ricardo; SILVA, Maria Aparecida Moraes (Orgs.). **O avesso do trabalho**. 2. ed. São Paulo, SP: Editora Expressão Popular, 2010, p. 235-290.

SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadores e sindicalismo a partir dos anos 1990**. 2007. 178p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, Brasil.

SERVIÇO Social do Transporte, SEST; Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, SENAT. "Cursos presenciais": **Portfólio Nacional de Educação**

Profissional. Brasília, DF, Brasil, s/d. 43p. Disponível em: <http://publicador.sestsenat.org.br/arquivos/1aca1497-0bb9-41f7-95dd-cc47f6a7f880.pdf>. Acesso em: 21 set. 2020.

SERVIÇOS Conectados Scania. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2017-2018.** Edição Técnica. Edição Especial da Revista Brasil Transportes. São Paulo, SP, Brasil: DBA&C Associados Ltda, 2017, p. 67. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anu%C3%A1rio-ntc-log%C3%ADstica-2017-2018>. Acesso em: 07 jan. 2019.

SFALCIN, Maurício Júnior. **Análise comparativa de custos e resultados em uma empresa de transporte de cargas.** 2013. 56p. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso do Curso de Graduação em Ciências Contábeis) – Curso de Ciências Contábeis, Departamento de Ciências Administrativas, Contábeis, Econômicas e da Comunicação, Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, Ijuí, RS, Brasil.

SILVA, Amanda Sales da; ALVES, Ana Caroline de Sousa; LAGE, Lais do Nascimento Vidal. A greve dos caminhoneiros: trabalho enquanto combustível do capital e motor da vida. In: **Anais do 16º Congresso Brasileiro de Assistentes Sociais.** “40 anos da “Virada” do Serviço Social”. Brasília, DF, Brasil, 30 de Outubro a 3 de Novembro de 2019, p. 01-12. Disponível em: <https://broseguini.bonino.com.br/ojs/index.php/CBAS/article/view/1529>. Acesso em: 14 out. 2020.

SILVA, Carlos Roberto da. Vida dura. **O Carreteiro**, ano X, n. 74. São Paulo, SP: Editora Abril Ltda, Junho, 1980, p. 10.

SILVA, Luna Gonçalves da. **O trabalho dos motoristas de caminhão:** a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho. 2011. 210p. Dissertação (Mestrado Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.

SILVA, Ramon Araújo. **Vida de caminhoneiro:** sofrimento e paixão. 2015. 149p. Dissertação (Mestrado em Psicologia como Ciência e Profissão) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Ciências da Vida, Pontifícia Universidade Católica, Campinas, SP, Brasil.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. **Geografia das redes e da logística no transporte rodoviário de cargas:** fluxos e mobilidade geográfica do capital. 2004. 270p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita filho, Presidente Prudente, SP, Brasil.

SINDICATO dos Chauffeurs de Pelotas. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. **Carta** (Sindical). Pelotas, RS, Brasil, 1942. (Ministério do Trabalho e Previdência Social, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 21/10/1942).

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2005 – 2006 (01/05/2005 – 30/04/2006: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2005. Disponível em: <http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2006 – 2007 (01/05/2006 – 30/04/2007: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2006. Disponível em: <http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2007 – 2008 (01/05/2007 – 30/04/2008: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2007. Disponível em: <http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2008 – 2009 (01/05/2008 – 30/04/2009: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2008. Disponível em: <http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2009 – 2010 (01/05/2009 – 30/04/2010: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2009. Disponível em: <http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2010 – 2011 (01/05/2010 – 30/04/2011: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2010. Disponível em: <http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2011 – 2012 (01/05/2011 – 30/04/2012: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2011. Disponível em: <http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2012 – 2013 (01/05/2012 – 30/04/2013: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2012. Disponível em: <http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2013 – 2014 (01/05/2013 –**

30/04/2014: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO). Itu, SP, Brasil, 2013. Disponível em:

<http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2014 – 2015 (01/05/2014 – 30/04/2015: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2014. Disponível em:

<http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2015 – 2016 (01/05/2015 – 30/04/2016: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2015a. Disponível em:

<http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Planilhas Salariais”: **Planilha Salarial 2015 – 2016 (01/05/2015 – 30/04/2016: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2015b. Disponível em: <http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2016 – 2017 (01/05/2016 – 30/04/2017: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2016. Disponível em:

<http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2017 – 2018 (01/05/2017 – 30/04/2018: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2017. Disponível em:

<http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2018 – 2019 (01/05/2018 – 30/04/2019: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO)**. Itu, SP, Brasil, 2018. Disponível em:

<http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região. “Convenção Coletiva”. Itu, SP, Brasil, 2020. Disponível em:

<http://www.sindcondutoresitu.com.br/convencao-coletiva>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2003 – 2005 Cargas (01/05/2003 – 30/04/2005: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2003. Disponível em:

[http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/d_CCT%202003-2005\(1\).pdf](http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/d_CCT%202003-2005(1).pdf). Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Primeiro Termo Aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho 2003/2005 – Carga (01/09/2003 – 30/04/2005: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2003b. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/d_Termo%20Aditivo%202003-2005.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2004 – 2005 Cargas (01/05/2004 – 30/04/2005: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2004. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/h_CCT%202004-2005.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2005 – 2006 Cargas (01/05/2005 – 30/04/2006: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2005. Disponível em: [http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/f_CCT%202005-2006\(1\).pdf](http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/f_CCT%202005-2006(1).pdf). Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2006 – 2007 Cargas (01/05/2006 – 30/04/2007: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2006. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/g_CCT%202006-2007.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2007 – 2008 Cargas (01/05/2007 – 30/04/2008: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2007. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/j_CCT%202007-2008.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2008 – 2009 Cargas (01/05/2008 – 30/04/2009: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2008. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/k_CCT%202008-2009.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2009 – 2010 Cargas (01/05/2009 – 30/04/2010: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2009. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/l_CCT%202009-2010.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2010 – 2011 Cargas (01/05/2010 – 30/04/2011: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2010. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/m_CCT%202010-2011.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2011 – 2012 Cargas (01/05/2011 – 30/04/2012: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2011. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/n_CCT%202011-2012.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2012/2013 (Cargas) (01/05/2012 – 30/04/2013: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2012. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/p_%20CCT%202012-2013.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2013/2014 (Cargas) (01/05/2013 – 30/04/2014: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2013. Disponível em: http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/q_CCT%202013-2014.pdf. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2014/2015 (Cargas) (01/05/2014 – 30/04/2015: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2014. Disponível em: [http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/r_CCT%202014-2015%20\(1\).pdf](http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/r_CCT%202014-2015%20(1).pdf). Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2015/2017 (Cargas) (01/05/2015 – 30/04/2017: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2015. Disponível em: [http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/CCT%202015-2017%20MTE\(5\).pdf](http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/CCT%202015-2017%20MTE(5).pdf). Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2016/2017 (Cargas) (01/05/2016 – 30/04/2017: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2016. Disponível em: <http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/CCT%202016-2017.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2017/2018 (Cargas) (01/05/2017 – 30/04/2018: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2017. Disponível em: [http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/CCT%20Cargas%202017-2018\(1\).pdf](http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/CCT%20Cargas%202017-2018(1).pdf). Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”: “CCTs Transporte Rodoviário de Carga”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2018/2019 (Cargas) (01/05/2018 – 30/04/2019: SITROPONTA – SINDIPONTA)**. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2018. Disponível em: [http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/CCT%20SINDIPONTA%202018-2019%20registrado\(1\).pdf](http://www.sitroponta.com.br/ckfinder/userfiles/files/CCT%20SINDIPONTA%202018-2019%20registrado(1).pdf). Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Motoristas, Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa, SITROPONTA. “Convenções Coletivas”. Ponta Grossa, PR, Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.sitroponta.com.br>. Acesso em: 28 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2008/2009 (Carga) (01/05/2008 – 30/04/2009: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2008. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2008.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2009/2010 (Carga) (01/05/2009 – 30/04/2010: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2009. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2009.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2010/2011 (Carga) (01/05/2010 – 30/04/2011: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2010. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2010.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2011/2012 (Carga) (01/05/2011 – 30/04/2012: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2011. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2011.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2012/2013 (Carga) (01/05/2012 – 30/04/2013: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2012. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2012.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2013/2014 (Carga) (01/05/2013 – 30/04/2014: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2013. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2013.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2014/2015 (Carga) (01/05/2014 – 30/04/2015: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2014. Disponível em: <http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct-carga-2014.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2015/2016 (Carga) (01/05/2015 – 30/04/2016: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2015. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2015.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2016/2017 (Carga) (01/05/2016 – 30/04/2017: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2016. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2016.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2017/2018 (Carga) (01/05/2017 – 30/04/2018: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2017a. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2017.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Termo Aditivo a Convenção Coletiva de Trabalho 2017/2018 (Carga) (01/05/2017 – 30/04/2018: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2017b. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/aditivo_carga_2017.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores e Condutores de Veículos Rodoviários de Santa Maria e Região, SITRACOVER. “Convenções e Circulares”: “Carga”: “Convenções”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2018/2019 (Carga) (01/05/2018 – 30/04/2019: SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS)**. Santa Maria, RS, Brasil, 2018. Disponível em: http://www.sitracover.com.br/sites/default/files/cct_carga_2018.pdf. Acesso em: 14 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro. “Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2009/2010 (01/05/2009 – 30/04/2010: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2009. Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2015/11/2009-2010.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro. “Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2010/2011 (01/05/2010 – 30/04/2011: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2010. Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2015/11/2010-2011.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro. “Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2011/2012 (01/05/2011 – 30/04/2012: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2011. Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2015/11/2011-2012.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro. “Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2012/2013 (01/05/2012 – 30/04/2013: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2012. Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2015/11/2012-2013.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro.
“Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2013/2014 (01/05/2013 – 30/04/2014: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2013.
Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2015/11/2013-2014.pdf>.
Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro.
“Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2014/2015 (01/05/2014 – 30/04/2015: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2014.
Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2015/11/CCT-Carga-2014.pdf>.
Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro.
“Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2015/2016 (01/05/2015 – 30/04/2016: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2015.
Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2015/11/CCT-Carga-2015-2016-RC.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro.
“Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2016/2017 (01/05/2016 – 30/04/2017: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2016.
Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2015/12/Conven%C3%A7%C3%A3o-Coletiva-2016-2017-registrada.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro.
“Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2017/2018 (01/05/2017 – 30/04/2018: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2017.
Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2017/11/CONVEN%C3%87%C3%83O-COLETIVA-DE-TRABALHO-20172018-1.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro.
“Documentos”: “Convenções Coletivas”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2018/2019 (01/05/2018 – 30/04/2019: Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Rio Claro – SINDETRAP)**. Rio Claro, SP, Brasil, 2018.
Disponível em: <http://sttrrc.org.br/wp-content/uploads/2018/07/2018-2019.pdf>.
Acesso em: 11 ago. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (01/05/2001 – 30/04/2002: SINDIMERCOSUL –**

SETCERGS). Uruguaiana, RS, Brasil, 2001a. Disponível em:
<http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho Transporte Rodoviário Internacional de Cargas 2002 (01/05/2002 – 30/04/2003: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2002a. Disponível em:
<http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho Transporte Rodoviário Internacional de Cargas 2003 (01/05/2003 – 30/04/2004: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2003a. Disponível em:
http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Inter_2003_2004.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho/2004 Uruguaiana/Internacional (01/05/2004 – 30/04/2005: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2004a. Disponível em:
http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Inter_2004_2005.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho/2005 Uruguaiana/Internacional (01/05/2005 – 30/04/2007: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2005a. Disponível em:
http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Inter_2005_2007.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Aditamento à Convenção Coletiva de Trabalho – 2005/2007 Uruguaiana Internacional (01/05/2006 – 30/04/2007: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2006. Disponível em:
http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Inter_2005_2007_aditamento.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:

“Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2007/2009 Uruguaiana – Internacional (01/05/2007 – 30/04/2009: SINDIMERCOSUL – SETCERGS).**

Uruguaiana, RS, Brasil, 2007. Disponível em:

<http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCInter20072009.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:

“Convenções Coletivas”. **Termo Aditivo a Convenção Coletiva de Trabalho 2008/2009 (TRIC) (01/05/2008 – 30/04/2009: SINDIMERCOSUL – SETCERGS).**

Uruguaiana, RS, Brasil, 2008. Disponível em:

http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Inter_2008_2009_aditamento.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:

“Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2009/2011 (TRIC) (01/05/2009 – 30/04/2011: SINDIMERCOSUL – SETCERGS).**

Uruguaiana, RS, Brasil, 2009a. Disponível em:

<http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCInter20092011.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:

“Convenções Coletivas”. **Termo Aditivo a Convenção Coletiva de Trabalho 2010/2011 (TRIC) (01/05/2010 – 30/04/2011: SINDIMERCOSUL – SETCERGS).**

Uruguaiana, RS, Brasil, 2010. Disponível em:

<http://www.sindimercosul.com.br/doc/aditamento%202010-2011.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:

“Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2011/2013 (TRIC) (01/05/2011 – 30/04/2013: SINDIMERCOSUL – SETCERGS).**

Uruguaiana, RS, Brasil, 2011a. Disponível em:

<http://www.sindimercosul.com.br/doc/conven%C3%A7%C3%A3o%20coletiva%202011-2013%20INTERNACIONAL.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:

“Convenções Coletivas”. **Termo Aditivo a Convenção Coletiva de Trabalho 2012/2013 (TRIC) (01/05/2012 – 30/04/2013: SINDIMERCOSUL – SETCERGS).**

Uruguaiana, RS, Brasil, 2012a. Disponível em:

<http://www.sindimercosul.com.br/doc/TERMO%20%20CONVEN%C3%87%C3%83O%20COLETIVA%202012-2013.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2013/2015 (TRIC) (01/05/2013 – 30/04/2015: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiiana, RS, Brasil, 2013a. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Termo Aditivo a Convenção Coletiva de Trabalho 2014/2015 (TRIC) (01/05/2014 – 30/04/2015: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiiana, RS, Brasil, 2014. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2015/2017 (TRIC) (01/05/2015 – 30/04/2017: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiiana, RS, Brasil, 2015. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Termo Aditivo a Convenção Coletiva de Trabalho 2016/2017 (TRIC) (01/05/2016 – 30/04/2017: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiiana, RS, Brasil, 2016. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Anexo CCT 2017 SETCERGS – SINDIMERCOSUL (TRIC) (01/05/2017 – 30/04/2018)**. Uruguaiiana, RS, Brasil, 2017a. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2017/2019 (TRIC) (01/05/2017 – 30/04/2019: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiiana, RS, Brasil, 2017b. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do

Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:
“Convenções Coletivas”. **Anexo Aditamento CCT 2018 SETCERGS – SINDIMERCOSUL (TRIC) (01/05/2018 – 30/04/2019)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2018a. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:
“Convenções Coletivas”. **Aditamento à Convenção Coletiva 2018 SETCERGS – SINDIMERCOSUL (TRIC) (01/05/2018 – 30/04/2019)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2018b. Disponível em:
http://www.sindimercosul.com.br/doc/Aditamento_CCT_setcergs_2018_2019.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:
“Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho (Regional-Nacional) (01/05/2001 – 30/04/2002: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2001b. Disponível em:
http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Regional_2001_2002.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:
“Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho (Regional-Nacional) (01/05/2002 – 30/04/2003: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2002b. Disponível em:
http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Regional_2002_2003.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:
“Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho/2003 (Regional-Nacional) (01/05/2003 – 30/04/2004: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2003b. Disponível em:
http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Regional_2003_2004.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”:
“Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho/2004 Uruguaiana/Nacional (01/05/2004 – 30/04/2005: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2004b. Disponível em:
http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Regional_2004_2005.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho/2005 Uruguaiana/Nacional (01/05/2005 – 30/04/2007: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2005b. Disponível em: http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Regional_2005_2007.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2009/2011 (Regional-Nacional) (01/05/2009 – 30/04/2011: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2009b. Disponível em: http://www.sindimercosul.com.br/doc/ACarga2009_2011.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2011/2013 (Regional-Nacional) (01/05/2011 – 30/04/2013: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2011b. Disponível em: http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_2011_2013.pdf. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Termo Aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho 2012/2013 (Regional-Nacional) (01/05/2012 – 30/04/2013: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2012b. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2013/2015 Uruguaiana (Regional-Nacional) (01/05/2013 – 30/04/2015: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)**. Uruguaiana, RS, Brasil, 2013b. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/doc/uruguaiana%202013-2015.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “História”. Uruguaiana, RS, Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/Historia.htm>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Notícias”. **Atenção para a fumaça do motor a diesel: ela pode ser cancerígena.** Uruguaiana, RS, Brasil, 2012c.

Disponível em:

http://www.sindimercosul.com.br/Not%C3%ADcias/2012/14.06_Aten%C3%A7%C3%A3o%20para%20a%20fuma%C3%A7a%20do%20motor%20a%20diesel.htm.

Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Notícias”. **Operação conjunta entre PRF, MPT e Sindimercosul fiscaliza o cumprimento da Lei 12.619.** Uruguaiana, RS, Brasil, 2012d. Disponível em:

http://www.sindimercosul.com.br/Not%C3%ADcias/2012/31.10_Opera%C3%A7%C3%A3o%20conjunta%20entre%20PRF,%20MPT%20e%20Sindimercosul%20fiscaliza%20o%20cumprimento%20da%20Lei%2012.619.htm. Acesso em: 06 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Notícias”. **Sindimercosul presta orientação aos motoristas sobre o cumprimento da Lei.** Uruguaiana, RS, Brasil, 2012e. Disponível em:

http://www.sindimercosul.com.br/Not%C3%ADcias/2012/22.06_Sindimercosul%20pr%20esta%20orienta%C3%A7%C3%A3o%20aos%20Motoristas%20sobre%20o%20cumprimento%20da%20Lei.htm. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Notícias”. **Caminhões são apreendidos pela Polícia Federal com suspeita de tacógrafos adulterados.**

Uruguaiana, RS, Brasil, 2013c. Disponível em:

http://www.sindimercosul.com.br/Not%C3%ADcias/2013/07.01_Caminh%C3%B5es%20s%C3%A3o%20apreendidos%20pela%20Pol%C3%ADcia%20Federal%20com%20suspeita%20de%20tac%C3%B3grafos%20adulterados.htm. Acesso em: 06 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Notícias”. **São Borja: Sindimercosul conquista o cumprimento dos direitos dos trabalhadores.** Uruguaiana, RS, Brasil, 2013d. Disponível em:

http://www.sindimercosul.com.br/Not%C3%ADcias/2013/23.04_Sindimercosul%20conquista%20o%20cumprimento%20dos%20direitos%20dos%20trabalhadores.htm.

Acesso em: 06 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2005/2006 (TRC) (01/05/2005 – 30/04/2006: SINTROC – SITRAN).** Chapecó, SC, Brasil, 2005.

Disponível em:

<http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2006/2007 (TRC) (01/05/2006 – 30/04/2007: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2006. Disponível em:

<http://www.sintroc.com.br/sintroc/sites/default/files/tmp/CONVENCAO%20COLETIVA%20TRANSPORTE%20RODOVIARIO%202006-2007.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2007/2008 (TRC) (01/05/2007 – 30/04/2008: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2007. Disponível em:

<http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2008/2009 (TRC) (01/05/2008 – 30/04/2009: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2008. Disponível em:

<http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2009/2010 (TRC) (01/05/2009 – 30/04/2010: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2009. Disponível em:

<http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2010/2011 (TRC) (01/05/2010 – 30/04/2011: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2010. Disponível em:

<http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2011/2012 (TRC) (01/05/2011 – 30/04/2012: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2011. Disponível em:

<http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho 2012/2013 (TRC) (01/05/2012 – 30/04/2013: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2012. Disponível em:

<http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2013/2015 (TRC) (01/05/2013 – 30/04/2015: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2013. Disponível em: <http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2014/2016 (TRC) (01/05/2014 – 30/04/2016: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2014. Disponível em: <http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2015/2017 (TRC) (01/05/2015 – 30/04/2017: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2015. Disponível em: <http://www.sintroc.com.br/sintroc/content/conven%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2016/2018 (TRC) (01/05/2016 – 30/04/2018: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2016. Disponível em: <http://www.sintroc.com.br/sintroc/sites/default/files/tmp/CCT%202016-2017%20CHAPEC%C3%93.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2017/2019 (TRC) (01/05/2017 – 30/04/2019: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2017. Disponível em: <http://www.sintroc.com.br/sintroc/sites/default/files/tmp/CCT%202017-2018%20chapeco.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó, SINTROC. “Convenções”: **Convenção Coletiva de Trabalho Maio – 2018 (TRC) (01/05/2018 – 30/04/2019: SINTROC – SITRAN)**. Chapecó, SC, Brasil, 2018. Disponível em: http://www.sintroc.com.br/sintroc/sites/default/files/tmp/cct%202018%20Chapec%C3%B3_0.pdf. Acesso em: 31 jul. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Termo Aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho 2008/2009 (Carga Seca) (01/05/2008 – 30/04/2009: SINDPFUNDO – SETCERGS)**. Passo Fundo, RS, Brasil, 2008. Disponível em:

<http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Carga%20Seca/Carga-2008-2009%20termo.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2009/2011 (Carga Seca) (01/05/2009 – 30/04/2011: SINDPFUNDO – SETCERGS)**. Passo Fundo, RS, Brasil, 2009. Disponível em:

[http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Carga%20Seca/Conve n-Carga-2009-2010.pdf](http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Carga%20Seca/Conven-Carga-2009-2010.pdf). Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Termo Aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho 2010/2011 (Carga Seca) (01/05/2010 – 30/04/2011: SINDPFUNDO – SETCERGS)**. Passo Fundo, RS, Brasil, 2010.

Disponível em:

<http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Carga%20Seca/CCT-Carga-2010-2011.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2011/2013 (Carga Seca) (01/05/2011 – 30/04/2013: SINDPFUNDO – SETCERGS)**. Passo Fundo, RS, Brasil, 2011. Disponível em:

<http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Carga%20Seca/Conv-Carga-2011-2013.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Termo Aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho 2012/2013 (Carga Seca) (01/05/2012 – 30/04/2013: SINDPFUNDO – SETCERGS)**. Passo Fundo, RS, Brasil, 2012.

Disponível em:

<http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Carga%20Seca/CCT-Carga-2012%20termo.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2013/2015 (Carga Seca) (01/05/2013 – 30/04/2015: SINDPFUNDO – SETCERGS)**. Passo Fundo, RS, Brasil, 2013. Disponível em:

<http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Carga%20Seca/CCT-Carga-2013.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Termo Aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho 2014/2015 (Carga Seca) (01/05/2014 – 30/04/2015: SINDPFUNDO – SETCERGS)**. Passo Fundo, RS, Brasil, 2014.

Disponível em:

[http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Carga%20Seca/Carga %20Seca%202014.pdf](http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Carga%20Seca/Carga%20Seca%202014.pdf). Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Convenção Coletiva de**

Trabalho 2015/2017 (Carga Seca) (01/05/2015 – 30/04/2017: SINDPFUNDO – SETCERGS). Passo Fundo, RS, Brasil, 2015. Disponível em: http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/CCT%20carga%202015_2017.pdf. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Termo Aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho 2016/2017 (Carga Seca) (01/05/2016 – 30/04/2017: SINDPFUNDO – SETCERGS).** Passo Fundo, RS, Brasil, 2016. Disponível em: <http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Convencao%20Coletiva%20Carga%20Seca%202016.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Anexo I. Anexo CCT 2017 (Carga Seca) SETCERGS – Passo Fundo.** Passo Fundo, RS, Brasil, 2017. Disponível em: http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/imagemAnexo/MR046375_20172017_07_18T15_46_20.pdf. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Convenção Coletiva de Trabalho 2017/2019 (Carga Seca) (01/05/2017 – 30/04/2019: SINDPFUNDO – SETCERGS).** Passo Fundo, RS, Brasil, 2017. Disponível em: <http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Mediador%20Extrato%20Convencao%20Coletiva%20Carga%202017.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Anexo Aditamento CCT – 2018 (Carga Seca) SETCERGS – Passo Fundo.** Passo Fundo, RS, Brasil, 2018a. Disponível em: <http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Anexo%20%20Carga%202018.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo, SINDPFUNDO. “Convenções Coletivas”: “Carga Seca”. **Termo Aditivo à Convenção Coletiva de Trabalho 2017/2019 (Carga Seca) (01/05/2018 – 30/04/2019: SINDPFUNDO – SETCERGS).** Passo Fundo, RS, Brasil, 2018b. Disponível em: <http://www.sindicadorodoviaros.com.br/ckfinder/userfiles/files/Aditamento%20Convencao%20Carga%20Seca%202018-2019.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Tabelas”: “Carga”. **Tabela de Salários do Setor de Carga (01/05/1999 – 30/04/2000: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 1999. Disponível em: <http://rodoviarospelotas.com.br/tabelas-cargas/>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Tabelas”: “Carga”. **Tabela de Salários do Setor de Carga (01/05/2000 –**

30/04/2001: STTRP – SETCESUL). Pelotas, RS, Brasil, 2000. Disponível em: <http://rodoviarospelotas.com.br/tabelas-cargas/>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Tabelas”: “Carga”. **Tabela de Salários do Setor de Carga (01/05/2001 – 30/04/2002: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 2001. Disponível em: <http://rodoviarospelotas.com.br/tabelas-cargas/>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Tabelas”: “Carga”. **Tabela de Salários do Setor de Carga (01/05/2002 – 31/10/2003: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 2002. Disponível em: <http://rodoviarospelotas.com.br/tabelas-cargas/>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Tabelas”: “Carga”. **Tabela de Salários do Setor de Carga (01/11/2003 – 30/04/2004: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 2003. Disponível em: <http://rodoviarospelotas.com.br/tabelas-cargas/>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Tabelas”: “Carga”. **Tabela de Salários do Setor de Carga (01/05/2004 – 30/04/2005: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 2004. Disponível em: <http://rodoviarospelotas.com.br/tabelas-cargas/>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2005 – 30/04/2006: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 2005. Disponível em: http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133302/D_2005.pdf. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2006 – 30/04/2007: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 2006. Disponível em: http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133310/D_2006.pdf. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2007 – 30/04/2008: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 2007. Disponível em: http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133314/D_2007.pdf. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2008 – 30/04/2009: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 2008. Disponível em: http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133318/D_2008.pdf. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2009 – 30/04/2010: STTRP – SETCESUL).** Pelotas, RS, Brasil, 2009. Disponível em: http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133322/D_2009.pdf.

1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133321/D_2009.pdf. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2010 – 30/04/2011: STTRP – SETCESUL)**. Pelotas, RS, Brasil, 2010. Disponível em: http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133325/D_2010.pdf. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2011 – 30/04/2012: STTRP – SETCESUL)**. Pelotas, RS, Brasil, 2011. Disponível em: http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133329/D_2011.pdf. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2012 – 30/04/2013: STTRP – SETCESUL)**. Pelotas, RS, Brasil, 2012. Disponível em: http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133334/D_2012.pdf. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2013 – 30/04/2014: STTRP – SETCESUL)**. Pelotas, RS, Brasil, 2013. Disponível em: http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133338/D_2013.pdf. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2014 – 30/04/2015: STTRP – SETCESUL)**. Pelotas, RS, Brasil, 2014. Disponível em: <http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133448/Dissidio-Pelotas-2014-2015.pdf>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2015 – 30/04/2016: STTRP – SETCESUL)**. Pelotas, RS, Brasil, 2015. Disponível em: <http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133409/Dissidio-carga-20151.pdf>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (01/05/2016 – 30/04/2017: STTRP – SETCESUL)**. Pelotas, RS, Brasil, 2016. Disponível em: <http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133428/Dissidio-carga-2016.pdf>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Convenção Coletiva (01/05/2017 – 30/04/2019: STTRP –**

SETCESUL). Pelotas, RS, Brasil, 2017. Disponível em: <http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133257/conven%C3%A7%C3%A3o-assinada-2017.pdf>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas, STTRP. “Dissídios”: “Carga”. **Acordo Judicial (Convenção Coletiva Setor Carga 2018/2019) (01/05/2018 – 30/04/2019: STTRP – SETCESUL)**. Pelotas, RS, Brasil, 2018. Disponível em: <http://s3-sa-east-1.amazonaws.com/wordpress-direta/sites/1261/wp-content/uploads/2019/08/12133441/dissidio-da-carga-2018.pdf>. Acesso em: 31 mai. 2020.

SIQUEIRA, Kátia. Autônomos pedem passagem. **O Carreteiro**, ano XXV, n. 247, São Paulo: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Dezembro, 1994. p. 10-15.

SIQUEIRA, Kátia. Falta de financiamento sucateia a frota nacional. **Brasil Transportes**, n. 304, São Paulo, SP: Gráfica Brasileira, Junho 1992, p. 16-20.

SODRÉ, Nelson Werneck. **A ideologia do colonialismo**: seus reflexos no pensamento brasileiro. Rio de Janeiro, RJ: Ministério da Educação e Cultura, Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB), 1961.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Formação histórica do Brasil**. 3. ed. São Paulo, SP: Brasiliense, 1964.

SODRÉ, Nelson Werneck. **História e materialismo histórico no Brasil**. 2. ed. São Paulo, SP: Global, 1987.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Capitalismo e revolução burguesa no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro, RJ: Graphia, 1997.

SODRÉ, Nelson Werneck. **A farsa do neoliberalismo**. 6. ed. Rio de Janeiro, RJ: Graphia, 1999a.

SODRÉ, Nelson Werneck. **História da imprensa no Brasil**. 4. ed. Rio de Janeiro, RJ: Mauad, 1999b.

SOUZA, Paulo Roberto. O roubo de cargas tem solução? In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Brasil Transportes**. Edição Anual 2016-2017. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2016, p. 70-71. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2016-20172232>. Acesso em: 07 jan. 2019.

SOUZA, Paulo Roberto. Roubo de cargas, um delito a ser enfrentado. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2017-2018**. Edição Técnica. Edição Especial da Revista Brasil Transportes. São Paulo, SP, Brasil: DBA&C Associados Ltda, 2017, p. 19-20. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anu%C3%A1rio-ntc-log%C3%ADstica-2017-2018>. Acesso em: 07 jan. 2019.

SOUZA, Taynã Tagliati. **Motoristas de caminhão no Brasil**: um atravessamento no tempo e no espaço. 2016. 88p. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais) – Programa de Graduação em Ciências Sociais, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC, Brasil.

TAVARES, Célia Cristina da Silva. História e Informática. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Novos domínios da História**. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2012, p. 301-317.

TEDESCO, Giovanna Megumi Ishida; VILLELA, Thaís Maria de Andrade; GRANEMANN, Sérgio Ronaldo; FORTES, José Augusto Abreu Sá. Mercado de Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. **Revista ANTT**, v. 3, n. 2. Brasília, DF, Brasil, Novembro de 2011. 14p. Disponível em: http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed5/_asp/ArtigosCientificos-MercadoDeTransporte.asp. Acesso em: 10 mar. 2019.

TEIXEIRA, Ademilson. **Custos e planejamento de operações de transporte de carga com veículos alternativos**: um estudo de caso. 2016. 89p. Dissertação (Mestrado Profissional em Engenharia de Produção) – Mestrado Profissional em Engenharia da Produção, Programa de Pós-Graduação em Engenharia, Centro Universitário Tupy, Joinville, SC, Brasil.

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. 132p. Dissertação (Mestrado Pós-Graduação em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, Brasil.

TORRES, Carmen Lígia. Momento de reflexão. **As Maiores do Transporte**, ano 14, n. 14. São Paulo, SP: OTM Editora Ltda, Novembro 2001, p. 11-14.

TRANSPORTADORA Americana, TA. “Sobre Nós”: **Universidade do Transporte**. Americana, SP, Brasil, 2020. Disponível em: <https://www.transportadoraamericana.com.br/universidade-do-transporte/>. Acesso em: 25 set. 2020.

TRAUSULA, Eugênio. Sem estrutura. **Brasil Transportes**, ano 23, n. 234, São Paulo, SP: Color-G, Maio 1986, p. 16-17.

TREVISAN, Elisabeth Aparecida. **“Vida de Cão”**: o trabalho dos motoristas de caminhões que transportam combustíveis da cidade de Paulínia – SP. 2010. 236p. Tese (Doutorado Saúde Coletiva) – Curso de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Faculdade de Ciências Médicas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, Brasil.

TRIBUNAL Superior do Trabalho, TST. “Jurisprudência”: “Livros de Súmulas”: “Súmulas”: “Súmulas da Jurisprudência Uniforme do Tribunal Superior do Trabalho”: “Índice de Súmulas do TST”. **Súmula n. 340 do TST**. Brasília, DF, Brasil, 2021. Disponível em:

https://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_301_350.html#SUM-340. Acesso em: 04 abr. 2021.

ULHÔA, Melissa Araújo. **Estressores ocupacionais, concentração do cortisol e saúde de motoristas de caminhão**. 2011. 136p. Tese (Doutorado em Saúde Pública) – Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.

UNIÃO Nacional dos Caminhoneiros, UNICAM. **Quem somos**. Brasília, DF, Brasil, 2020. Disponível em: <https://www.unicam.org.br/sample-page/>. Acesso em: 22 out. 2020.

VALDÍVIA NETO, Antônio Lauro. Pedágios. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2009/2010**. São Paulo, SP, Brasil: Silva Marts – Gráfica e Editora, 2009, p. 130-135. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2009-2010>. Acesso em: 07 jan. 2019.

VALDÍVIA NETO, Antônio Lauro. Fretes aviltados: os coelhos da cartola do TRC estão no fim. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2013/2014**. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2013, p. 152-157. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2013-2014>. Acesso em: 07 jan. 2019.

VALDÍVIA NETO, Antônio Lauro. Participação do Combustível nas atividades do TRC. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2014/2015**. São Paulo, SP, Brasil, 2014, p. 116-120. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2014-2015>. Acesso em: 07 jan. 2019.

VALDÍVIA NETO, Antonio Lauro; SILVA, Fernando Sebastião. Análise conjuntural dos custos do transporte rodoviário de cargas. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Brasil Transportes**. Edição Anual 2016-2017. São Paulo, SP, Brasil: Ipsis Gráfica, 2016, p. 42-48. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anuario-ntc-logistica-2016-20172232>. Acesso em: 07 jan. 2019.

VALDÍVIA NETO, Antonio Lauro; SILVA, Fernando Sebastião da. Análise conjuntural dos Custos do Transporte Rodoviário de Cargas. In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2017-2018**. Edição Técnica. Edição Especial da Revista Brasil Transportes. São Paulo, SP, Brasil: DBA&C Associados Ltda, 2017, p. 118-128. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anu%C3%A1rio-ntc-log%C3%ADstica-2017-2018>. Acesso em: 07 jan. 2019.

VALENTIM, Andréia Bitencourt. Reclamação. **O Carreteiro**, ano XXXVII, n. 401, São Paulo, SP: G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda, Fevereiro, 2008, p. 57.

VANTINE, J. G. **Nos caminhos da logística**. Volume 1. São Paulo, SP: NTC & Logística, 2012. (Coleção Memórias).

VAZ, Meiriellen dos Santos Florêncio. **Os impactos da greve dos caminhoneiros de 2018 a luz da teoria econômica**. 2019. 22p. Monografia (Artigo) (Trabalho de Conclusão de Curso, Bacharel em Ciências Contábeis) – Curso de Ciências Contábeis, Faculdade de Ciências Contábeis, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil.

VIANNA, Geraldo. Como será o amanhã? In: ASSOCIAÇÃO Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC & Logística. **Anuário NTC & Logística 2017-2018**. Edição Técnica. Edição Especial da Revista Brasil Transportes. São Paulo, SP, Brasil: DBA&C Associados Ltda, 2017, p. 25-26. Disponível em: <https://www.portalntc.org.br/publicacoes/anuarios/anu%C3%A1rio-ntc-log%C3%ADstica-2017-2018>. Acesso em: 07 jan. 2019.

VILAÇA, Marcos Vinícios Rodrigues. **Em torno da sociologia do caminhão**. 3. ed. Rio de Janeiro, RJ: Tempo Brasileiro; Niterói: Universidade Federal Fluminense/EDUFF/PROED, 1987.

VINICIUS, Marcus. Curso. **Caminhoneiro**, ano XI, n. 111, São Paulo, SP: Takano Editora Gráfica Ltda, Janeiro, 1996, p. 06.

XAVIER, Milton. **Avaliação econômico-financeira de empresas de transporte rodoviário de carga**: uma metodologia de análise de eficiência. 1982. 166p. Dissertação (Mestrado em Administração de Empresas) – Escola de Administração de Empresas, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, SP, Brasil.

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. 142p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC, Brasil.

ZIEGLER, Paulo; RUSSO, Ricardo. ... **Até o último rincão**: a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul. Porto Alegre, RS: Fotoletras, 1989.

APÊNDICES

APÊNDICE A – OITO SINDICATOS E AS CATEGORIAS PROFISSIONAIS: PISOS SALARIAIS EM FUNÇÃO DO SALÁRIO MÍNIMO DO PAÍS, 1999 – 2019³¹³

SINDIMERCOSUL: CCT 2001 – 2019: Categorias Profissionais e Salários: TRIC

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2001 – 30/04/2002, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2001 – 30/04/2002	Salário Mínimo: (01/04/2001 – 31/03/2002): R\$ 180,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 666,97	+ 3,70 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 535,78	+ 2,97 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Munk, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 450,39	+ 2,50 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2002 – 30/04/2003, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/10/2002 – 30/04/2003	Salário Mínimo: (01/04/2002 – 31/03/2003): R\$ 200,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 730,66	+ 3,65 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 586,94	+ 2,93 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Munk, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 493,40	+ 2,46 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2003 – 30/04/2004, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/11/2003³¹⁴ – 30/04/2004	Salário Mínimo: (01/04/2003 – 31/03/2004): R\$ 240,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 852,67	+ 3,55 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 684,95	+ 2,85 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de lixo urbano”	R\$ 575,79	+ 2,39 vezes

³¹³ Nos oito sindicatos, a opção foi de separar tabelas com caráter anual para, assim, poder acompanhar a nomenclatura, mudanças, inclusões e exclusões. Em todas as tabelas, o salário mínimo com referência no IPEA (2020).

³¹⁴ O aumento salarial se deu em três parcelas, estando indicado os salários na terceira.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2004 – 30/04/2005, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2004 – 30/04/2005	Salário Mínimo: (01/05/2004 – 30/04/2005): R\$ 260,00
“Motorista Internacional de Estrada – Carreta”	R\$ 900,42	+ 3,46 vezes
“Motoristas Internacionais de Estrada Truck, Toco, Munk, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 723,31	+ 2,78 vezes
“Motoristas Internacionais de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de lixo urbano”	R\$ 608,03	+ 2,33 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2005 – 30/04/2007, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2005 – 30/04/2006	Salário Mínimo: (01/05/2005 – 31/03/2006): R\$ 300,00
“Motorista Internacional de Estrada – Carreta”	R\$ 956,00	+ 3,18 vezes
“Motoristas Internacionais de Estrada Truck, Toco, Munk, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 768,00	+ 2,56 vezes
“Motoristas Internacionais de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de lixo urbano”	R\$ 645,00	+ 2,15 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC³¹⁵, 01/05/2006 – 30/04/2007, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2006 – 30/04/2007	Salário Mínimo: (01/04/2006 – 31/03/2007): R\$ 350,00
“Motorista Internacional de Estrada – Carreta”	R\$ 995,00	+ 2,84 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante; Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 799,00	+ 2,28 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de Lixo Urbano”	R\$ 671,00	+ 1,91 vezes

³¹⁵ Por ser Termo Aditivo e/ou Aditamento, significa que, no ano anterior, a CCT foi firmada por prazo de dois anos, sendo que, ao fim do primeiro ano, houve o Termo Aditivo. Observar, para esta CCT e todas as demais deste Apêndice, nas CCTs firmadas para dois anos quando houver o Termo Aditivo para o período do segundo ano, há cláusulas que foram modificadas e as demais cláusulas permanecem com a redação e o conteúdo firmado que teve vigência no primeiro ano. Exceção a isto aparece apenas no SITROPONTA, entre 2003-2005, e no SINTROC, o qual, a partir de 2013, firmou CCT válida por dois e a cada ano subsequente nova CCT, sem mencionar ser Termo Aditivo.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2007 – 30/04/2008, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Geral

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2007 – 30/04/2008	Salário Mínimo: (01/04/2007 – 29/02/2008): R\$ 380,00
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.035,00	+ 2,72 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 833,00	+ 2,19 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 704,00	+ 1,85 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2007 – 30/04/2008, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2007 – 30/04/2008	Salário Mínimo: (01/04/2007 – 29/02/2008): R\$ 380,00
“Motorista de Estrada – Carreta – carga líquida”	R\$ 1.185,00	+ 3,11 vezes
“Motorista de Estrada Truck – carga líquida”	R\$ 998,55	+ 2,62 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/05/2008 – 30/04/2009, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Geral

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2008 – 30/04/2009	Salário Mínimo: (01/03/2008 – 31/01/2009): R\$ 415,00
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.098,00	+ 2,64 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 883,00	+ 2,12 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 747,00	+ 1,80 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/05/2008 – 30/04/2009, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2008 – 30/04/2009	Salário Mínimo: (01/03/2008 – 31/01/2009): R\$ 415,00
“Motorista de Estrada ‘Internacional’ (carreta) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 1.098,00	+ 2,64 vezes
“Motorista de Estrada ‘Internacional’ (truck) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 883,00	+ 2,12 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/08/2007 – 30/04/2009, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida Petróleo e Produtos Químicos

Categorias Profissionais	Salários: 01/08/2007 – 30/04/2009	Salário Mínimo: (01/03/2008 – 31/01/2009): R\$ 415,00
“Motorista de Estrada – Carreta (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.234,65	+ 2,97 vezes
“Motorista de Estrada Truck (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.040,38	+ 2,50 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2009 – 30/04/2010, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Geral

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.162,01	+ 2,49 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 934,48	+ 2,00 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 790,55	+ 1,70 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2009 – 30/04/2010, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista de Estrada (carreta) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 1.162,01	+ 2,49 vezes
“Motorista de Estrada (truck) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 934,48	+ 2,00 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/08/2009 – 30/04/2010, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida Petróleo e Produtos Químicos

Categorias Profissionais	Salários: 01/08/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista de Estrada – Carreta (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.327,98	+ 2,85 vezes
“Motorista de Estrada Truck (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.119,03	+ 2,40 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/05/2010 – 30/04/2011, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Geral

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2010 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.237,55	+ 2,42 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 995,20	+ 1,95 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 841,95	+ 1,65 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/05/2010 – 30/04/2011, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2010 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
“Motorista de Estrada (carreta) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 1.237,55	+ 2,42 vezes
“Motorista de Estrada (truck) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 995,20	+ 1,95 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/08/2009 – 30/04/2011, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida Petróleo e Produtos Químicos

Categorias Profissionais	Salários: 01/08/2009 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
“Motorista de Estrada-Carreta (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.414,30	+ 2,77 vezes
“Motorista de Estrada Truck (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.191,75	+ 2,33 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2011 – 30/04/2012, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Geral

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista Bitrem”	R\$ 1.470,21	+ 2,69 vezes
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.336,55	+ 2,45 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, de Veículo Auto - Transportado (zero quilômetro), Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.096,20	+ 2,01 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 942,99	+ 1,73 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2011 – 30/04/2012, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista de Estrada (carreta) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 1.336,56	+ 2,45 vezes
“Motorista de Estrada (truck) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 1.074,82	+ 1,97 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/08/2010 – 30/04/2012, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida Petróleo e Produtos Químicos

Categorias Profissionais	Salários: 01/08/2010 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista de Estrada – Carreta (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.450,32	+ 2,66 vezes
“Motorista de Estrada Truck (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.222,12	+ 2,24 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/05/2012 – 30/04/2013, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Geral

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista Internacional Bitrem”	R\$ 1.573,12	+ 2,52 vezes
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.430,11	+ 2,29 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, de Veículo Auto – Transportado (zero quilômetro), Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.172,93	+ 1,88 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.022,71	+ 1,64 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/05/2012 – 30/04/2013, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista de Estrada (carreta) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 1.430,11	+ 2,29 vezes
“Motorista de Estrada (truck) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 1.172,93	+ 1,88 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/08/2011 – 30/04/2013, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida Petróleo e Produtos Químicos

Categorias Profissionais	Salários: 01/08/2011 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista de Estrada-Carreta (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.559,10	+ 2,50 vezes
“Motorista de Estrada Truck (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.313,78	+ 2,11 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2013 – 30/04/2014, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Geral

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista Internacional Bitrem”	R\$ 1.701,49	+ 2,50 vezes
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.546,81	+ 2,28 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, de Veículo Auto - Transportado (zero quilômetro), Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.268,64	+ 1,87 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.106,16	+ 1,63 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2013 – 30/04/2014, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista de Estrada (carreta) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 1.546,81	+ 2,28 vezes
“Motorista de Estrada (truck) carga líquida e gasosa em geral, ‘excetuando-se aquela derivada de petróleo e produtos químicos”	R\$ 1.268,64	+ 1,87 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/08/2012 – 30/04/2014, SINDIMERCOSUL – SETCERGS: Carga Líquida Petróleo e Produtos Químicos

Categorias Profissionais	Salários: 01/08/2012 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista de Estrada – Carreta (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.652,65	+ 2,43 vezes
“Motorista de Estrada Truck (carga líquida e gasosa, assim entendida aquela derivada de petróleo e produtos químicos)”	R\$ 1.392,61	+ 2,05 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/05/2014 – 30/04/2015, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2014 – 30/04/2015	Salário Mínimo: (01/01/2014 – 31/12/2014): R\$ 724,00
“Motorista Internacional Bitrem”	R\$ 1.803,58	+ 2,49 vezes
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.639,62	+ 2,26 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, de Veículo Auto – Transportado (zero quilômetro), Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.344,76	+ 1,85 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.178,06	+ 1,62 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2015 – 30/04/2016, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2015 – 30/04/2016	Salário Mínimo: (01/01/2015 – 31/12/2015): R\$ 788,00
“Motorista Bitrem Internacional”	R\$ 1.954,00	+ 2,47 vezes
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.776,36	+ 2,25 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, de Veículo Auto - Transportado (zero quilômetro), Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.456,91	+ 1,84 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.276,31	+ 1,61 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/05/2016 – 30/04/2017, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2016 – 30/04/2017	Salário Mínimo: (01/01/2016 – 31/12/2016): R\$ 880,00
“Motorista Internacional Bitrem”	R\$ 2.146,08	+ 2,43 vezes
“Motorista Internacional de Carreta”	R\$ 1.950,98	+ 2,21 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, de Veículo Auto – Transportado (zero quilômetro), Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.600,12	+ 1,81 vezes
“Motorista Internacional de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.401,77	+ 1,59 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT TRIC, 01/05/2017 – 30/04/2018, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2017 – 30/04/2018	Salário Mínimo: (01/01/2017 – 31/12/2017): R\$ 937,00
“Motorista Estrada Internacional Bitrem”	R\$ 2.231,92	+ 2,38 vezes
“Motorista Estrada Internacional de Carreta”	R\$ 2.029,02	+ 2,16 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, de Veículo Auto - Transportado (zero quilômetro), Toco, Munk, Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.664,12	+ 1,77 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega Internacional, Operador de Empilhadeira, Guincho e Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.457,84	+ 1,55 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT TRIC, 01/05/2018 – 30/04/2019, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2018 – 30/04/2019	Salário Mínimo: (01/01/2018 – 31/12/2018): R\$ 954,00
“Motorista Estrada Internacional Bitrem”	R\$ 2.314,28	+ 2,42 vezes
“Motorista Estrada Internacional de Carreta”	R\$ 2.103,89	+ 2,20 vezes
“Motorista Internacional de Estrada Truck, de Veículo Auto – Transportado (zero quilômetro), Toco, Munk, Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.725,52	+ 1,80 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega Internacional, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.511,63	+ 1,58 vezes

SINDIMERCOSUL: CCT 2001 – 2015: Categorias Profissionais e Salários: Transporte Regional – Nacional³¹⁶

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Transporte Regional – Nacional, 01/05/2001 – 30/04/2002, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2001 – 30/04/2002	Salário Mínimo: (01/04/2001 – 31/03/2002): R\$ 180,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 512,51	+ 2,84 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 454,86	+ 2,52 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Munk, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 373,69	+ 2,07 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Transporte Regional – Nacional, 01/05/2002 – 30/04/2003, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2002 – 30/04/2003	Salário Mínimo: (01/04/2002 – 31/03/2003): R\$ 200,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 561,45	+ 2,80 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 498,29	+ 2,49 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Munk, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 409,37	+ 2,04 vezes

³¹⁶ O portal de Internet do SINDIMERCOSUL não disponibilizou, no período 2001–2015, no setor Regional-Nacional, as CCTs de 2006-2007 (Aditamento), 2007-2008, 2008-2009 e 2010-2011 (Aditamento), sendo que, na CCT 2013-2015, os salários tiveram vigência até 2014.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Transporte Regional – Nacional, 01/05/2003 – 30/04/2004, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/11/2003³¹⁷ – 30/04/2004	Salário Mínimo: (01/04/2003 – 30/04/2004): R\$ 240,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 655,20	+ 2,73 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 581,49	+ 2,42 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de lixo urbano”	R\$ 477,73	+ 1,99 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Transporte Regional – Nacional, 01/05/2004 – 30/04/2005, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2004 – 30/04/2005	Salário Mínimo: (01/05/2004 – 30/04/2005): R\$ 260,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 691,89	+ 2,66 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 614,05	+ 2,36 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de lixo urbano”	R\$ 504,48	+ 1,94 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Transporte Regional – Nacional, 01/05/2005 – 30/04/2006, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2005 – 30/04/2006	Salário Mínimo: (01/05/2005 – 31/03/2006): R\$ 300,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 753,00	+ 2,51 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 669,00	+ 2,23 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de lixo urbano”	R\$ 549,00	+ 1,83 vezes

³¹⁷ O aumento salarial se deu em três parcelas, estando indicada a terceira.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Transporte Regional – Nacional, 01/05/2009 – 30/04/2010, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 915,43	+ 1,96 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 813,83	+ 1,75 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de Lixo Urbano”	R\$ 686,83	+ 1,47 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Transporte Regional – Nacional, 01/05/2011 – 30/04/2012, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.201,15	+ 2,20 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.091,95	+ 2,00 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 970,71	+ 1,78 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de Lixo Urbano”	R\$ 819,23	+ 1,50 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional” (Aditamento à), na CCT Transporte Regional – Nacional, 01/05/2012 – 30/04/2013, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.333,28	+ 2,14 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.212,07	+ 1,94 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante; Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.077,49	+ 1,73 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 909,35	+ 1,46 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Transporte Regional – Nacional, 01/05/2013 – 30/04/2014, SINDIMERCOSUL – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.482,07	+ 2,18 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.347,34	+ 1,98 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante; Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.197,74	+ 1,76 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.018,47	+ 1,50 vezes

STTRP: Tabela de Salários, Acordo Judicial e CCT 1999 – 2019: Categorias Profissionais e Salários: Setor Carga³¹⁸

Tabela – TRC Brasileiro: Salários na Tabela de Salários do Setor de Carga, 01/05/1999 – 30/04/2000, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/1999 – 30/04/2000	Salário Mínimo: (01/05/1999 – 02/04/2000): R\$ 136,00
Motorista de Carga e Linha Internacional	R\$ 515,00	+ 3,78 vezes
Motorista de Carreta	R\$ 501,00	+ 3,68 vezes
Motorista de Viagem Truck, Caçamba Basculante e Mecânico	R\$ 434,00	+ 3,19 vezes
Motorista de Coleta e Entrega	R\$ 377,00	+ 2,77 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: Salários na Tabela de Salários do Setor de Carga, 01/05/2000 – 30/04/2001, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2000 – 30/04/2001	Salário Mínimo: (03/04/2000 – 31/03/2001): R\$ 151,00
Motorista de Carga e Linha Internacional	R\$ 546,00	+ 3,61 vezes
Motorista de Carreta	R\$ 531,00	+ 3,51 vezes
Motorista de Viagem Truck, Caçamba Basculante e Mecânico	R\$ 460,00	+ 3,04 vezes
Motorista de Coleta e Entrega	R\$ 400,00	+ 2,64 vezes

³¹⁸ No portal de Internet, de 1999 até 2004, disponibilizado apenas categorias profissionais e salários. De 2005 até 2019, categorias profissionais, cláusulas e salários.

Tabela – TRC Brasileiro: Salários na Tabela de Salários do Setor de Carga, 01/05/2001 – 30/04/2002, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2001 – 30/04/2002	Salário Mínimo: (01/04/2001 – 31/03/2002): R\$ 180,00
Motorista de Carga e Linha Internacional	R\$ 585,00	+ 3,25 vezes
Motorista de Carreta	R\$ 569,00	+ 3,16 vezes
Motorista de Viagem Truck, Caçamba Basculante e Mecânico	R\$ 493,00	+ 2,73 vezes
Motorista de Coleta e Entrega	R\$ 429,00	+ 2,38 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: Salários na Tabela de Salários do Setor de Carga, 01/05/2002 – 31/10/2003, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2002 – 31/10/2003	Salário Mínimo: (01/04/2002 – 31/03/2003): R\$ 200,00
Motorista de Carga e Linha Internacional	R\$ 642,00	+ 3,21 vezes
Motorista de Carreta	R\$ 625,00	+ 3,12 vezes
Motorista de Viagem Truck, Caçamba Basculante e Mecânico	R\$ 541,00	+ 2,70 vezes
Motorista de Coleta e Entrega	R\$ 471,00	+ 2,35 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: Salários na Tabela de Salários do Setor de Carga, 01/11/2003 – 30/04/2004, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/11/2003 – 30/04/2004	Salário Mínimo: (01/04/2003 – 30/04/2004): R\$ 240,00
Motorista de Carga e Linha Internacional	R\$ 766,00	+ 3,19 vezes
Motorista de Carreta	R\$ 746,00	+ 3,10 vezes
Motorista de Viagem Truck, Caçamba Basculante e Mecânico	R\$ 646,00	+ 2,69 vezes
Motorista de Coleta e Entrega	R\$ 562,00	+ 2,34 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: Salários na Tabela de Salários do Setor de Carga, 01/05/2004 – 30/04/2005, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2004 – 30/04/2005	Salário Mínimo: (01/05/2004 – 30/04/2005): R\$ 260,00
Motorista de Carga e Linha Internacional	R\$ 809,00	+ 3,11 vezes
Motorista de Carreta	R\$ 788,00	+ 3,03 vezes
Motorista de Viagem Truck, Caçamba Basculante e Mecânico	R\$ 682,00	+ 2,62 vezes
Motorista de Coleta e Entrega	R\$ 593,00	+ 2,28 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2005 – 30/04/2006, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2005 – 30/04/2006	Salário Mínimo: (01/05/2005 – 31/03/2006): R\$ 300,00
“Motorista de Carga Líquida e Linha Internacional”	R\$ 826,00	+ 2,75 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 840,00	+ 2,80 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 727,00	+ 2,42 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 632,00	+ 2,10 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2006 – 30/04/2007, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2006 – 30/04/2007	Salário Mínimo: (01/04/2006 – 31/03/2007): R\$ 350,00
“Motorista de Carga Líquida e Linha Internacional”	R\$ 896,00	+ 2,56 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 874,00	+ 2,49 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 756,00	+ 2,16 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 657,00	+ 1,87 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2007 – 30/04/2008, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2007 – 30/04/2008	Salário Mínimo: (01/04/2007 – 29/02/2008): R\$ 380,00
“Motorista de Carga Líquida e Linha Internacional”	R\$ 932,00	+ 2,45 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 909,00	+ 2,39 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 786,00	+ 2,06 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 683,00	+ 1,79 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2008 – 30/04/2009, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2008 – 30/04/2009	Salário Mínimo: (01/03/2008 – 31/01/2009): R\$ 415,00
“Motorista de Carga Líquida e Linha Internacional e Bitrem”	R\$ 1.000,00	+ 2,40 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 964,00	+ 2,32 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 833,00	+ 2,00 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 724,00	+ 1,74 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2009 – 30/04/2010, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista de Carga Líquida e Linha Internacional”	R\$ 1.060,00	+ 2,27 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.022,00	+ 2,19 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 883,00	+ 1,89 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 767,00	+ 1,64 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2010 – 30/04/2011, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2010 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
Motorista de Carga Líquida, Bitrem, Internacional	R\$ 1.200,00	+ 2,35 vezes
Motorista de Carreta	R\$ 1.094,00	+ 2,14 vezes
Motorista de Viagem, Truck, Caçamba, Basculante e Mecânico	R\$ 945,00	+ 1,85 vezes
Motorista de Coleta e Entrega	R\$ 821,00	+ 1,60 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2011 – 30/04/2012, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista de Carga Líquida e Linha Internacional, Bitrem”	R\$ 1.320,00	+ 2,42 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.174,00	+ 2,15 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 1.014,00	+ 1,86 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 881,00	+ 1,61 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2012 – 30/04/2013, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista de Carga Líquida e Linha Internacional”	R\$ 1.450,00	+ 2,33 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.412,00	+ 2,27 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.256,00	+ 2,01 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 1.085,00	+ 1,74 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 943,00	+ 1,51 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2013 – 30/04/2014, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista de Carga Líquida”	R\$ 1.652,65	+ 2,43 vezes
“Linha Internacional”	R\$ 1.566,00	+ 2,30 vezes
“Motorista de Bitrem e Rodotrem”	R\$ 1.525,00	+ 2,24 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.356,00	+ 2,00 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Munck, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 1.172,00	+ 1,72 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 1.018,00	+ 1,50 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2014 – 30/04/2015, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2014 – 30/04/2015	Salário Mínimo: (01/01/2014 – 31/12/2014): R\$ 724,00
“Motorista de Carga Líquida”	R\$ 1.770,00	+ 2,44 vezes
“Linha Internacional”	R\$ 1.660,00	+ 2,29 vezes
“Motorista de Bitrem e Rodotrem”	R\$ 1.617,00	+ 2,23 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.438,00	+ 1,98 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Munck, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 1.243,00	+ 1,71 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 1.080,00	+ 1,49 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2015 – 30/04/2016, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2015 – 30/04/2016	Salário Mínimo: (01/01/2015 – 31/12/2015): R\$ 788,00
“Motorista de Caminhão Tanque Carga Líquida Inflamável”	R\$ 1.907,00	+ 2,42 vezes
“Linha Internacional”	R\$ 1.799,00	+ 2,28 vezes
“Motorista de Bitrem e Rodotrem”	R\$ 1.752,00	+ 2,22 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.558,00	+ 1,97 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Munck, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 1.347,00	+ 1,70 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 1.170,00	+ 1,48 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2016 – 30/04/2017, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/11/2016³¹⁹ – 30/04/2017	Salário Mínimo: (01/01/2016 – 31/12/2016): R\$ 880,00
“Motorista de Caminhão Tanque Carga Líquida Inflamável”	R\$ 2.094,26	+ 2,37 vezes
“Linha Internacional”	R\$ 1.976,00	+ 2,24 vezes
“Motorista de Bitrem e Rodotrem”	R\$ 1.924,00	+ 2,18 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.711,00	+ 1,94 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Munck, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 1.479,00	+ 1,68 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 1.285,00	+ 1,46 vezes

³¹⁹ O aumento salarial se deu em duas parcelas, estando indicada a segunda.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, na CCT Setor Carga, 01/05/2017 – 30/04/2018, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2017 – 30/04/2018	Salário Mínimo: (01/01/2017 – 31/12/2017): R\$ 937,00
“Motorista de Caminhão Tanque Carga Líquida Inflamável”	R\$ 2.178,00	+ 2,32 vezes
“Linha Internacional”	R\$ 2.055,00	+ 2,19 vezes
“Motorista de Bitrem e Rodotrem”	R\$ 2.001,00	+ 2,13 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.779,00	+ 1,89 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Munck, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 1.538,00	+ 1,64 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 1.336,00	+ 1,42 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo”, no Acordo Judicial Setor Carga, 01/05/2018 – 30/04/2019, STTRP – SETCESUL:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2018 – 30/04/2019	Salário Mínimo: (01/01/2018 – 31/12/2018): R\$ 954,00
“Motorista de Caminhão Tanque Carga Líquida Inflamável”	R\$ 2.221,56	+ 2,32 vezes
“Linha Internacional”	R\$ 2.096,10	+ 2,19 vezes
“Motorista de Bitrem e Rodotrem”	R\$ 2.041,02	+ 2,13 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.814,58	+ 1,90 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Máquina Rodoviária, Caminhão Munck, Caminhão Guincho, Caminhão Plataforma e Mecânico”	R\$ 1.568,76	+ 1,64 vezes
“Motorista de Coleta Entrega, Operador de Empilhadeira e Operador de Guincho”	R\$ 1.362,72	+ 1,42 vezes

SITRACOVER: CCT 2008 – 2019: Categorias Profissionais e Salários: Carga

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2008 – 30/04/2009, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2008 – 30/04/2009	Salário Mínimo: (01/03/2008 – 31/01/2009): R\$ 415,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 905,00	+ 2,18 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletador de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retro - Escavadeira”	R\$ 815,00	+ 1,96 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 682,00	+ 1,64 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2009 – 30/04/2010, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 964,00	+ 2,07 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletador de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retro - Escavadeira”	R\$ 868,00	+ 1,86 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 726,40	+ 1,56 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2010 – 30/04/2011, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2010 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 1.031,50	+ 2,02 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletador de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retro - Escavadeira”	R\$ 929,00	+ 1,82 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 777,25	+ 1,52 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2011 – 30/04/2012, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 1.124,00	+ 2,06 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletador de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retroescavadeira”	R\$ 1.013,00	+ 1,85 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 848,00	+ 1,55 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2012 – 30/04/2013, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 1.214,00	+ 1,95 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletor de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retroescavadeira”	R\$ 1.094,00	+ 1,75 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 916,00	+ 1,47 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2013 – 30/04/2014, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 1.335,40	+ 1,96 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletor de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retroescavadeira, Tratorista”	R\$ 1.203,40	+ 1,77 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 1.007,60	+ 1,48 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2014 – 30/04/2015, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2014 – 30/04/2015	Salário Mínimo: (01/01/2014 – 31/12/2014): R\$ 724,00
“Motorista de Bi – Trem”	R\$ 1.658,00	+ 2,29 vezes
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 1.442,00	+ 1,99 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletor de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retroescavadeira, Tratorista”	R\$ 1.300,00	+ 1,79 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 1.100,00	+ 1,51 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2015 – 30/04/2016, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2015 – 30/04/2016	Salário Mínimo: (01/01/2015 – 31/12/2015): R\$ 788,00
“Motorista de Bi – Trem”	R\$ 1.829,00	+ 2,32 vezes
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 1.591,00	+ 2,01 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletor de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retroescavadeira, Tratorista”	R\$ 1.434,00	+ 1,81 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 1.217,00	+ 1,54 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2016 – 30/04/2017, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/10/2016³²⁰ – 30/04/2017	Salário Mínimo: (01/01/2016 – 31/12/2016): R\$ 880,00
“Motorista de Bi – Trem”	R\$ 2.011,90	+ 2,28 vezes
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 1.750,10	+ 1,98 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletor de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retroescavadeira, Tratorista”	R\$ 1.577,40	+ 1,79 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 1.338,70	+ 1,52 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2017 – 30/04/2018, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2017 – 30/04/2018	Salário Mínimo: (01/01/2017 – 31/12/2017): R\$ 937,00
“Motorista de Bi – Trem”	R\$ 2.092,50	+ 2,23 vezes
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 1.820,10	+ 1,94 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletor de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retroescavadeira, Tratorista”	R\$ 1.640,50	+ 1,75 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 1.392,25	+ 1,48 vezes

³²⁰ O aumento salarial se deu em duas parcelas, estando indicada a segunda.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga, 01/05/2018 – 30/04/2019, SITRACOVER – SINDISAMA, SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2018 – 30/04/2019	Salário Mínimo: (01/01/2018 – 31/12/2018): R\$ 954,00
“Motorista de Bi – Trem”	R\$ 2.135,00	+ 2,23 vezes
“Motorista de Estrada – Carreta”	R\$ 1.857,00	+ 1,94 vezes
“Motorista de Estrada, Truck, Toco, Caçamba Basculante, Coletor de Lixo, Entregador de Gás, Operador de Caçamba de Máquina Rodoviária, Operador de Munck/Guincho, Operador de Retroescavadeira, Tratorista”	R\$ 1.674,00	+ 1,75 vezes
“Motorista de Coleta/Entrega, Operador de Empilhadeira, Condutor de Ciclomotor (motociclista)”	R\$ 1.421,00	+ 1,48 vezes

SINDPFUNDO: CCT 2008 – 2019: Categorias Profissionais e Salários: Carga Seca

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, no Termo Aditivo à CCT Carga Seca, 01/05/2008 – 30/04/2009, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2008 – 30/04/2009	Salário Mínimo: (01/03/2008 – 31/01/2009): R\$ 415,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 910,00	+ 2,19 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 832,00	+ 2,00 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de Lixo Urbano”	R\$ 697,00	+ 1,67 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga Seca, 01/05/2009 – 30/04/2010, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 963,05	+ 2,07 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 880,50	+ 1,89 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de Lixo Urbano”	R\$ 737,64	+ 1,58 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, no Termo Aditivo à CCT Carga Seca, 01/05/2010 – 30/04/2011, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2010 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.025,65	+ 2,01 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante; Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 937,75	+ 1,83 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 785,60	+ 1,54 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga Seca, 01/05/2011 – 30/04/2012, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.263,61	+ 2,31 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.148,73	+ 2,10 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.050,28	+ 1,92 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de Lixo Urbano”	R\$ 879,88	+ 1,61 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, no Termo Aditivo à CCT Carga Seca, 01/05/2012 – 30/04/2013, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.402,61	+ 2,25 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.275,10	+ 2,05 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.165,82	+ 1,87 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de Lixo Urbano”	R\$ 976,67	+ 1,57 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga Seca, 01/05/2013 – 30/04/2014, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.506,57	+ 2,22 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.369,61	+ 2,02 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.256,91	+ 1,85 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária, Motorista de Coleta de Lixo Urbano”	R\$ 1.093,87	+ 1,61 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, no Termo Aditivo à CCT Carga Seca, 01/05/2014 – 30/04/2015, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2014 – 30/04/2015	Salário Mínimo: (01/01/2014 – 31/12/2014): R\$ 724,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.596,97	+ 2,20 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.451,78	+ 2,00 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.332,33	+ 1,84 vezes
“Motorista de Coleta de Lixo Urbano”	R\$ 1.254,32	+ 1,73 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho e Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.176,32	+ 1,62 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga Seca, 01/05/2015 – 30/04/2016, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2015 – 30/04/2016	Salário Mínimo: (01/01/2015 – 31/12/2015): R\$ 788,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.730,15	+ 2,19 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.572,86	+ 1,99 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.443,44	+ 1,83 vezes
“Motorista de Coleta de Lixo Urbano”	R\$ 1.358,93	+ 1,72 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho e Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.274,43	+ 1,61 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, no Termo Aditivo à CCT Carga Seca, 01/05/2016 – 30/04/2017, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/12/2016³²¹ – 30/04/2017	Salário Mínimo: (01/01/2016 – 31/12/2016): R\$ 880,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.900,23	+ 2,15 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.727,47	+ 1,96 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk e Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.585,33	+ 1,80 vezes
“Motorista de Coleta de Lixo Urbano”	R\$ 1.492,52	+ 1,69 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho e Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.399,70	+ 1,59 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, na CCT Carga Seca, 01/05/2017 – 30/04/2018, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2017 – 30/04/2018	Salário Mínimo: (01/01/2017 – 31/12/2017): R\$ 937,00
“Motorista Estrada Bitrem”	R\$ 1.976,24	+ 2,10 vezes
“Motorista Estrada Carreta”	R\$ 1.796,57	+ 1,91 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk, Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.648,75	+ 1,75 vezes
“Motorista Coletor de Lixo Urbano”	R\$ 1.552,22	+ 1,65 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho e Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.455,69	+ 1,55 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Mínimo Profissional”, no Termo Aditivo à CCT Carga Seca, 01/05/2018 – 30/04/2019, SINDPFUNDO – SETCERGS:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2018 – 30/04/2019	Salário Mínimo: (01/01/2018 – 31/12/2018): R\$ 954,00
“Motorista Estrada Bitrem”	R\$ 2.009,64	+ 2,10 vezes
“Motorista Estrada Carreta”	R\$ 1.826,93	+ 1,91 vezes
“Motorista de Estrada Truck, Toco, Munk, Caçamba Basculante e Operador de Caçamba Basculante”	R\$ 1.676,60	+ 1,75 vezes
“Motorista Coletor de Lixo Urbano”	R\$ 1.578,45	+ 1,65 vezes
“Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Guincho e Operador de Máquina Rodoviária”	R\$ 1.480,29	+ 1,55 vezes

³²¹ O aumento salarial se deu em três parcelas, estando indicada a terceira.

SITROPONTA: CCT 2003 – 2019: Categorias Profissionais e Salários: Cargas

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salarial” CCT Cargas, 01/05/2003 – 31/08/2003, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2003 – 31/08/2003	Salário Mínimo: (01/04/2003 – 30/04/2004): R\$ 240,00
“Motorista de Jamanta”	R\$ 645,00	+ 2,68 vezes
“Motorista de Truk”	R\$ 543,00	+ 2,26 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 509,00	+ 2,12 vezes
“Demais Motorista”	R\$ 476,00	+ 1,98 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salarial” do Primeiro Termo Aditivo à CCT Cargas, 01/09/2003 – 30/04/2004, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/09/2003 – 30/04/2004	Salário Mínimo: (01/04/2003 – 30/04/2004): R\$ 240,00
“Motorista de Jamanta”	R\$ 677,00	+ 2,82 vezes
“Motorista de Truk”	R\$ 570,00	+ 2,37 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 534,00	+ 2,22 vezes
“Demais Motorista”	R\$ 500,00	+ 2,08 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2004 – 30/04/2005, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2004 – 30/04/2005	Salário Mínimo: (01/05/2004 – 30/04/2005): R\$ 260,00
“Motorista de Jamanta”	R\$ 725,00	+ 2,78 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 611,00	+ 2,35 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 572,00	+ 2,20 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 535,00	+ 2,05 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2005 – 30/04/2006, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2005 – 30/04/2006	Salário Mínimo: (01/05/2005 – 31/03/2006): R\$ 300,00
“Motorista de Jamanta”	R\$ 776,00	+ 2,58 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 654,00	+ 2,18 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 612,00	+ 2,04 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 572,00	+ 1,90 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2006 – 30/04/2007, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/08/2006 – 30/04/2007	Salário Mínimo: (01/04/2006 – 31/03/2007): R\$ 350,00
“Motorista de Jamanta”	R\$ 815,00	+ 2,32 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 687,00	+ 1,96 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 643,00	+ 1,83 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 601,00	+ 1,71 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2007 – 30/04/2008, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2007 – 30/04/2008	Salário Mínimo: (01/04/2007 – 29/02/2008): R\$ 380,00
“Motorista de Jamanta”	R\$ 852,00	+ 2,24 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 718,00	+ 1,88 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 672,00	+ 1,76 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 628,00	+ 1,65 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2008 – 30/04/2009, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2008 – 30/04/2009	Salário Mínimo: (01/03/2008 – 31/01/2009): R\$ 415,00
“Motorista de Jamanta”	R\$ 912,00	+ 2,19 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 769,00	+ 1,85 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 720,00	+ 1,73 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 672,00	+ 1,61 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2009 – 30/04/2010, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista de Jamanta”	R\$ 976,00	+ 2,09 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 823,00	+ 1,76 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 770,00	+ 1,65 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 719,00	+ 1,54 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2010 – 30/04/2011, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2010 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.120,00	+ 2,19 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 905,00	+ 1,77 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 847,00	+ 1,66 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 791,00	+ 1,55 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2011 – 30/04/2012, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.240,00	+ 2,27 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 1.000,00	+ 1,83 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 930,00	+ 1,70 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 870,00	+ 1,59 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2012 – 30/04/2013, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.400,00	+ 2,25 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.350,00	+ 2,17 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 1.090,00	+ 1,75 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 1.000,00	+ 1,60 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 960,00	+ 1,54 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2013 – 30/04/2014, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.526,00	+ 2,25 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.472,00	+ 2,17 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 1.190,00	+ 1,75 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 1.090,00	+ 1,60 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 1.047,00	+ 1,54 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2014 – 30/04/2015, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2014 – 30/04/2015	Salário Mínimo: (01/01/2014 – 31/12/2014): R\$ 724,00
“Motorista de Bitrem, Semi – Reboque e Rodotrem”	R\$ 1.700,00	+ 2,34 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.642,00	+ 2,26 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 1.327,00	+ 1,83 vezes
“Motorista de Toco”	R\$ 1.216,00	+ 1,67 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 1.168,00	+ 1,61 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/08/2015 – 30/04/2016, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/08/2015 – 30/04/2016	Salário Mínimo: (01/01/2015 – 31/12/2015): R\$ 788,00
“Motorista de Bitrem, Rodotrem e Semi – Reboque”	R\$ 1.853,00	+ 2,35 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.790,00	+ 2,27 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 1.447,00	+ 1,83 vezes
“Motorista de Caminhão Toco”	R\$ 1.326,00	+ 1,68 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 1.274,00	+ 1,61 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/08/2016 – 30/04/2017, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/08/2016 – 30/04/2017	Salário Mínimo: (01/01/2016 – 31/12/2016): R\$ 880,00
“Motorista de Bitrem, Rodotrem e Semi – Reboque”	R\$ 2.057,00	+ 2,33 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.987,00	+ 2,25 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 1.590,00	+ 1,80 vezes
“Motorista de Caminhão Toco”	R\$ 1.457,00	+ 1,65 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 1.400,00	+ 1,59 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2017 – 30/04/2018, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2017 – 30/04/2018	Salário Mínimo: (01/01/2017 – 31/12/2017): R\$ 937,00
“Motorista de Bitrem, Rodotrem e Semi – Reboque”	R\$ 2.140,00	+ 2,28 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 2.067,00	+ 2,20 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 1.654,00	+ 1,76 vezes
“Motorista de Caminhão Toco”	R\$ 1.516,00	+ 1,61 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 1.456,00	+ 1,55 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Pisos Salariais” CCT Cargas, 01/05/2018 – 30/04/2019, SITROPONTA – SINDIPONTA:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2018 – 30/04/2019	Salário Mínimo: (01/01/2018 – 31/12/2018): R\$ 954,00
“Motorista de Bitrem, Rodotrem e Semi – Reboque”	R\$ 2.183,00	+ 2,28 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 2.109,00	+ 2,21 vezes
“Motorista de Truck”	R\$ 1.688,00	+ 1,76 vezes
“Motorista de Caminhão Toco”	R\$ 1.547,00	+ 1,62 vezes
“Demais Motoristas”	R\$ 1.486,00	+ 1,55 vezes

SINTROC: CCT 2005 – 2019: Categorias Profissionais e Salários: Cargas

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2005 – 30/04/2006, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2005 – 30/04/2006	Salário Mínimo: (01/05/2005 – 31/03/2006): R\$ 300,00
“Motorista de Carreta e Bi-trem: Tanque, Térmico, Carga Geral” ³²²	R\$ 782,00	+ 2,60 vezes
“Motoristas: Caminhões, Truck e Toco Demais”	R\$ 666,00	+ 2,22 vezes
“Motoristas e maloteiros: Veículos”	R\$ 595,00	+ 1,98 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2006 – 30/04/2007, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2006 – 30/04/2007	Salário Mínimo: (01/04/2006 – 31/03/2007): R\$ 350,00
“Motorista de Carreta e Bi-trem: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 821,00	+ 2,34 vezes
“Motoristas: Caminhões, Truck e Toco”	R\$ 700,00	+ 2,00 vezes
“Motoristas e maloteiros: Demais Veículos”	R\$ 625,00	+ 1,78 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2007 – 30/04/2008, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2007 – 30/04/2008	Salário Mínimo: (01/04/2007 – 29/02/2008): R\$ 380,00
“Motorista de Carreta e Bi-trem: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 862,00	+ 2,26 vezes
“Motoristas: Caminhões, Truck e Toco”	R\$ 735,00	+ 1,93 vezes
“Motoristas e maloteiros: Veículos de até 6T”	R\$ 656,00	+ 1,72 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2008 – 30/04/2009, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2008 – 30/04/2009	Salário Mínimo: (01/03/2008 – 31/01/2009): R\$ 415,00
“Motorista de Carreta: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 922,00	+ 2,22 vezes
“Motoristas: de caminhões Truck e Toco”	R\$ 787,00	+ 1,89 vezes
“Demais motoristas: em veículos de até 6T”	R\$ 710,00	+ 1,71 vezes

³²² Nas CCTs 2005-2008, está discriminada a categoria profissional, mencionando os motoristas de bitrem. Após ausência, nas CCTs 2015-2019, deve ser considerado um adicional de 10% sobre o “Salário Normativo” do “Motorista de Carreta” para os condutores de “bitrem”, “rodotrem” e “tremião”.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2009 – 30/04/2010, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista de Carreta: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 1.100,00	+ 2,36 vezes
“Motoristas: de caminhões: Truck e Toco”	R\$ 860,00	+ 1,84 vezes
“Demais motoristas: em veículos de até 6T”	R\$ 760,00	+ 1,63 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2010 – 30/04/2011, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2010 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
“Motorista/Carreta/: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 1.177,00	+ 2,30 vezes
“Motoristas/: de veículos: Truck e Toco”	R\$ 920,00	+ 1,80 vezes
“Demais motoristas: de veículos de até 6T.”	R\$ 810,00	+ 1,58 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2011 – 30/04/2012, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista/Carreta/operacional: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 1.271,00	+ 2,33 vezes
“Motorista carga viva e ração Transportador carga viva e ração”	R\$ 1.094,00	+ 2,00 vezes
“Motoristas/operacional: de veículos: Truck e Toco”	R\$ 994,00	+ 1,82 vezes
“Demais motoristas: de veículos de até 6T.”	R\$ 875,00	+ 1,60 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2012 – 30/04/2013, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista/Carreta/operacional: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 1.360,00	+ 2,18 vezes
“Motorista carga viva e ração Transportador carga viva e ração”	R\$ 1.170,00	+ 1,88 vezes
“Motoristas/operacional: de veículos: Truck e Toco”	R\$ 1.064,00	+ 1,71 vezes
“Demais motoristas: de veículos de até 6T.”	R\$ 936,00	+ 1,50 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2013 – 30/04/2014, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista/Carreta/operacional: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 1.472,00	+ 2,17 vezes
“Motorista carga viva e ração Transportador carga viva e ração”	R\$ 1.266,00	+ 1,86 vezes
“Motoristas/operacional: de veículos: Truck e Toco”	R\$ 1.152,00	+ 1,69 vezes
“Demais motoristas: de veículos de até 6T.”	R\$ 1.013,00	+ 1,49 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2014 – 30/04/2015, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2014 – 30/04/2015	Salário Mínimo: (01/01/2014 – 31/12/2014): R\$ 724,00
“Motorista/Carreta/operacional: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 1.600,00	+ 2,20 vezes
“Motorista carga viva e ração Transportador carga viva e ração”	R\$ 1.370,00	+ 1,89 vezes
“Motoristas/operacional: de veículos: Truck e Toco”	R\$ 1.250,00	+ 1,72 vezes
“Demais motoristas: de veículos de até 6T.”	R\$ 1.100,00	+ 1,51 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2015 – 30/04/2016, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2015 – 30/04/2016	Salário Mínimo: (01/01/2015 – 31/12/2015): R\$ 788,00
“Motorista/Carreta/operacional: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 1.750,00	+ 2,22 vezes
“Motorista carga viva e ração Transportador carga viva e ração”	R\$ 1.495,00	+ 1,89 vezes
“Motoristas/operacional: de veículos: Truck e Toco”	R\$ 1.365,00	+ 1,73 vezes
“Demais motoristas: de veículos de até 6T.”	R\$ 1.200,00	+ 1,52 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2016 – 30/04/2017, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2016 – 30/04/2017	Salário Mínimo: (01/01/2016 – 31/12/2016): R\$ 880,00
“Motorista/Carreta/operacional: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 1.922,00	+ 2,18 vezes
“Motorista carga viva e ração Transportador carga viva e ração”	R\$ 1.642,00	+ 1,86 vezes
“Motoristas/operacional: de veículos: Truck e Toco”	R\$ 1.500,00	+ 1,70 vezes
“Demais motoristas: de veículos de até 6T.”	R\$ 1.318,00	+ 1,49 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2017 – 30/04/2018, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2017 – 30/04/2018	Salário Mínimo: (01/01/2017 – 31/12/2017): R\$ 937,00
“Motorista/Carreta/operacional: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 2.018,00	+ 2,15 vezes
“Motorista carga viva e ração Transportador carga viva e ração”	R\$ 1.724,00	+ 1,83 vezes
“Motoristas/operacional: de veículos: Truck e Toco”	R\$ 1.575,00	+ 1,68 vezes
“Demais motoristas: de veículos de até 6T.”	R\$ 1.384,00	+ 1,47 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salário Normativo” CCT Cargas, 01/05/2018 – 30/04/2019, SINTROC – SITRAN:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2018 – 30/04/2019	Salário Mínimo: (01/01/2018 – 31/12/2018): R\$ 954,00
“Motorista/Carreta/operacional: Tanque, Térmico, Carga Geral”	R\$ 2.068,00	+ 2,16 vezes
“Motorista carga viva e ração Transportador carga viva e ração”	R\$ 1.767,00	+ 1,85 vezes
“Motoristas/operacional: de veículos: Truck e Toco”	R\$ 1.615,00	+ 1,69 vezes
“Demais motoristas: de veículos de até 6T.”	R\$ 1.419,00	+ 1,48 vezes

SINDICATO dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região: CCT 2005 – 2019: Categorias Profissionais e Salários: Cargas

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2005 – 30/04/2006, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2005 – 30/04/2006³²³	Salário Mínimo: (01/05/2005 – 31/03/2006): R\$ 300,00
“Motorista Carreta”	R\$ 769,73	+ 2,56 vezes
“Motorista”	R\$ 686,93	+ 2,28 vezes
“Motorista de Bitrem” ³²⁴	R\$ 769,73	+ 2,56 vezes

³²³ Reajuste salarial em duas parcelas, em maio de 2005 e janeiro de 2006, estando indicados os referenciais da segunda parcela.

³²⁴ Nas CCTs 2005-2007, o “Motorista de Bitrem” tem um adicional de 05% em relação ao salário normativo do motorista de carreta, e nas CCTs 2007-2011, o adicional passa a ser de 05,5%. Nas CCTs 2011-2019, o adicional passa a ser de 06% e são incluídos também o “Rodotrem”, o “Tritrem”, a “Julietta” e o “Treminhão”.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2006 – 30/04/2007, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2006 – 30/04/2007	Salário Mínimo: (01/04/2006 – 31/03/2007): R\$ 350,00
“Motorista Carreta”	R\$ 808,22	+ 2,30 vezes
“Motorista”	R\$ 721,28	+ 2,06 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 808,22	+ 2,30 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2007 – 30/04/2008, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2007 – 30/04/2008	Salário Mínimo: (01/04/2007 – 29/02/2008): R\$ 380,00
“Motorista Carreta”	R\$ 852,67	+ 2,24 vezes
“Motorista”	R\$ 760,95	+ 2,00 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 852,67	+ 2,24 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2008 – 030/04/2009, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2008 – 30/04/2009	Salário Mínimo: (01/03/2008 – 31/01/2009): R\$ 415,00
“Motorista Carreta”	R\$ 916,62	+ 2,20 vezes
“Motorista”	R\$ 818,02	+ 1,97 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 916,62	+ 2,20 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2009 – 30/04/2010, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista Carreta”	R\$ 971,62	+ 2,08 vezes
“Motorista”	R\$ 867,11	+ 1,86 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 971,62	+ 2,08 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2010 – 30/04/2011, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2010 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
“Motorista Carreta”	R\$ 1.039,63	+ 2,03 vezes
“Motorista”	R\$ 927,81	+ 1,81 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.039,63	+ 2,03 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2011 – 30/04/2012, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista/Carreta”	R\$ 1.138,39	+ 2,08 vezes
“Motorista”	R\$ 1.015,95	+ 1,86 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.138,59	+ 2,08 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2012 – 30/04/2013, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013³²⁵	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista/Carreta”	R\$ 1.235,16	+ 1,98 vezes
“Motorista”	R\$ 1.102,31	+ 1,77 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.235,16	+ 1,98 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2013 – 30/04/2014, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista/Carreta”	R\$ 1.340,15	+ 1,97 vezes
“Motorista”	R\$ 1.196,00	+ 1,76 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.340,14	+ 1,97 vezes

³²⁵ Reajuste salarial em duas parcelas, maio de 2012 e janeiro de 2013, estando indicados os referenciais da segunda parcela.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2014 – 30/04/2015, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2014 – 30/04/2015	Salário Mínimo: (01/01/2014 – 31/12/2014): R\$ 724,00
“Motorista/Carreta”	R\$ 1.447,36	+ 1,99 vezes
“Motorista”	R\$ 1.291,68	+ 1,78 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.447,35	+ 1,99 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: Salários Normativos CCT Cargas, 01/05/2015 – 30/04/2016, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2015 – 30/04/2016³²⁶	Salário Mínimo: (01/01/2015 – 31/12/2015): R\$ 788,00
“Motorista Bitrem – Tritrem – Rodotrem – Julieta – Treminhão”	R\$ 1.570,58	+ 1,99 vezes
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.570,58	+ 1,99 vezes
“Motorista”	R\$ 1.401,65	+ 1,77 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2016 – 30/04/2017, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2016 – 30/04/2017	Salário Mínimo: (01/01/2016 – 31/12/2016): R\$ 880,00
“Motorista/Carreta”	R\$ 1.685,24	+ 1,91 vezes
“Motorista”	R\$ 1.503,97	+ 1,70 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.685,24	+ 1,91 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2017 – 30/04/2018, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2017 – 30/04/2018	Salário Mínimo: (01/01/2017 – 31/12/2017): R\$ 937,00
“Motorista/Carreta”	R\$ 1.752,65	+ 1,87 vezes
“Motorista”	R\$ 1.564,10	+ 1,66 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.752,65	+ 1,87 vezes

³²⁶ Reajuste salarial em duas parcelas, maio de 2015 e outubro de 2015, estando indicados os referenciais da segunda parcela.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2018 – 30/04/2019, Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região – SETCARSO:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2018 – 30/04/2019	Salário Mínimo: (01/01/2018 – 31/12/2018): R\$ 954,00
“Motorista/Carreta”	R\$ 1.787,70	+ 1,87 vezes
“Motorista”	R\$ 1.595,38	+ 1,67 vezes
“Motorista de Bitrem”	R\$ 1.787,70	+ 1,87 vezes

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro: CCT 2009 – 2019: Categorias Profissionais e Salários: Cargas

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2009 – 30/04/2010, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2009 – 30/04/2010	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
“Motorista de Carreta” ³²⁷	R\$ 1.006,30	+ 2,16 vezes
“Motorista”	R\$ 916,90	+ 1,97 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2010 – 30/04/2011, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2010 – 30/04/2011	Salário Mínimo: (01/01/2010 – 31/12/2010): R\$ 510,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.076,70	+ 2,11 vezes
“Motorista”	R\$ 981,10	+ 1,92 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2011 – 30/04/2012, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2011 – 30/04/2012	Salário Mínimo: (01/03/2011 – 31/12/2011): R\$ 545,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.180,80	+ 2,16 vezes
“Motorista”	R\$ 1.075,60	+ 1,97 vezes

³²⁷ Nas CCTs 2009-2010, os motoristas de “Bitrem”, “Tritem”, “Rodotrem” e “Treminhão” têm adicional de 12% sobre o salário normativo do “Motorista de Carreta”. Nas CCTs 2010-2019, o adicional passa a ser de 15%. A partir da CCT 2011-2012, foi incluído, também, os motoristas de “Julieta”.

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2012 – 30/04/2013, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2012 – 30/04/2013	Salário Mínimo: (01/01/2012 – 31/12/2012): R\$ 622,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.281,20	+ 2,05 vezes
“Motorista”	R\$ 1.167,00	+ 1,87 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2013 – 30/04/2014, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2013 – 30/04/2014	Salário Mínimo: (01/01/2013 – 31/12/2013): R\$ 678,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.408,00	+ 2,07 vezes
“Motorista”	R\$ 1.282,00	+ 1,89 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2014 – 30/04/2015, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2014 – 30/04/2015	Salário Mínimo: (01/01/2014 – 31/12/2014): R\$ 724,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.521,00	+ 2,10 vezes
“Motorista”	R\$ 1.385,00	+ 1,91 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2015 – 30/04/2016, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2015 – 30/04/2016	Salário Mínimo: (01/01/2015 – 31/12/2015): R\$ 788,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.654,09	+ 2,09 vezes
“Motorista”	R\$ 1.506,19	+ 1,91 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2016 – 30/04/2017, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2016 – 30/04/2017	Salário Mínimo: (01/01/2016 – 31/12/2016): R\$ 880,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.757,50	+ 1,99 vezes
“Motorista”	R\$ 1.600,50	+ 1,81 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2017 – 30/04/2018, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2017 – 30/04/2018	Salário Mínimo: (01/01/2017 – 31/12/2017): R\$ 937,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.827,80	+ 1,95 vezes
“Motorista”	R\$ 1.664,50	+ 1,77 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: “Salários Normativos” CCT Cargas, 01/05/2018 – 30/04/2019, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro – SINDETRAP:

Categorias Profissionais	Salários: 01/05/2018 – 30/04/2019	Salário Mínimo: (01/01/2018 – 31/12/2018): R\$ 954,00
“Motorista de Carreta”	R\$ 1.873,50	+ 1,96 vezes
“Motorista”	R\$ 1.706,10	+ 1,78 vezes

APÊNDICE B – CONTRATOS DE TRABALHO EM REGIME FORMAL E INFORMAL EM 460 CAMINHONEIROS EM 2012

Edmarlon Giroto (2014), em sua tese em Saúde Coletiva, no objetivo de “identificar características de trabalho associadas ao consumo de substâncias psicoativas e a acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão frequentadores do Porto de Paranaguá”, realizou, junto a sua equipe, 670 entrevistas com caminhoneiros neste local. Destes, a totalidade foi identificada como sendo do “sexo masculino, sendo que 77,9% eram procedentes do Paraná, 07,9% de Santa Catarina e 04,5% do Mato Grosso do Sul etc. Enquanto modelo dos caminhões, 61,5% eram motoristas de bitrem e 35,7% eram motoristas de carreta etc. Da totalidade dos entrevistados, enquanto “propriedade do caminhão”, referindo como ser caminhão “Próprio”, ou seja, caminhoneiros autônomos, 31,3% assim afirmaram. Os caminhões pertencentes ao “Empregador”, ou seja, sendo caminhoneiros empregados, foi de 68,7%, sendo assim, aproximadamente 460 caminhoneiros. Unicamente nestes empregados, em resposta sobre se “trabalha com carteira assinada” (GIROTO, 2014, p. 39; 62; 67-68; 143), a Tabela a seguir registra a percentagem dos contratos de trabalho segundo a CLT:

Tabela – GIROTO: 2012: TRC Brasileiro: 460 Caminhoneiros Entrevistados no Pátio de Triagem do Porto de Paranaguá e o Vínculo Empregatício, Expresso em %:

GIROTO/2012	Contrato de Trabalho Formal	Contrato de Trabalho Informal
2012	62,2%	37,8%

APÊNDICE C – ESTRATOS DE DIFERENTES ANOS: QUANTIDADE DE EMPRESAS E FROTA DE CAMINHÕES POR TIPO DE EMPREENDIMENTO NO BRASIL

Nesse Apêndice, há a reprodução de informações, registrando problemática de identificar, ao longo do tempo, a composição do TRC Brasileiro por tipos de empresas, além das implicações na determinação dos motoristas, se autônomos ou empregados, bem como a nomenclatura nas diferentes fontes documentais.

1974: DNER

Com base em informações extraídas dos “formulários” da TRU, e com a apuração de dados realizada pelo SERPRO, o DNER publicou informações da composição do TRC Brasileiro, tendo por base o ano de 1974, com abrangência nacional, sendo que a referência é a totalidade de “520.948 caminhões”. Segundo o DNER, a “Frota de Caminhões”, estruturada por “Entidades” (“Empresa”, “Carreteiro”, “Carga Própria” e “Individual”) (DNER, 1976, p. 93-94):

Tabela – DNER: 1974: TRC Brasileiro: “Frota de Caminhões” por “Entidades”, Expresso em %:

DNER	Empresa	Carreteiro	Carga Própria	Individual
1974	9,68%	70,89%	17,08%	2,33%

1981: Xavier/DNER/SERPRO

Milton Xavier (1982, p. 15) faz registro da composição dos empreendimentos do TRC Brasileiro, em 1981. Sua fonte é o DNER/SERPRO, sem, no entanto, mencionar qual é a obra específica. Indica que o “Número de Transportadores por Tipo de Proprietário”, em abril de 1981, no País, era de 184.712. Enquanto “Tipo de Proprietário” classifica em seis: “Empresa Frotista de Carga”; “Transportador Autônomo”; “Empresa de Carga Própria”; “Transporte de Carga Própria”; “Empresa Transporte Individual de Carga” e; “Empresa Coleta, Entrega, Distribuição”. Segue Tabela reproduzindo as informações:

Tabela – XAVIER/DNER/SERPRO: Abril de 1981: TRC Brasileiro: “Número de Transportadores por Tipo de Proprietário”, Expresso em %:

XAVIER/ DNER/ SERPRO	Empresa Frotista de Carga	Transportador Autônomo	Empresa de Carga Própria	Transporte de Carga Própria	Empresa de Transporte Individual de Carga	Empresa Coleta, Entrega, Distribuição
1981	4,25%	73,61%	14,17%	4,91%	3,02%	0,01%

Xavier, com referencial no DNER e SERPRO, informa o “Número de Veículos por Tipo de Proprietário”, indicando que, em julho de 1981, a frota de caminhões no País era composta pela quantia total de 493.274. Segue Tabela reproduzindo informações (XAVIER, 1982, p. 23):

Tabela – XAVIER/DNER/SERPRO: Julho de 1981: TRC Brasileiro: “Número de Veículos por Tipo de Proprietário”, Expresso em %:

XAVIER/DNER/ SERPRO	Empresa de Transporte	Transportador Autônomo	Empresa de Carga Própria	Transportador Individual de Carga Própria
1981	23,03%	29,58%	43,07%	4,30%

1983: Pinheiro/DNER/UFRJ/COPPE

Armando Castelar Pinheiro (1983, p. 17; 87) registra a “Composição da Frota Rodoviária de Carga por Organização do Transportador”, com referência em 1981, em nível nacional, indicando a percentagem, sem mencionar a quantidade total, classificando por “Entidade”: “Empresas”, “Carreteiros”, “Carga própria” e “Individual”. Pinheiro menciona que sua fonte é o estudo da Universidade Federal do Rio de Janeiro/COPPE, com o título *Uma função de custo para as empresas de transporte rodoviário de cargas* (Rio de Janeiro, 1983), sem, no entanto, mencionar a página. Segue a Tabela:

Tabela – PINHEIRO/UFRJ/COPPE: 1983: TRC Brasileiro: “Composição da Frota Rodoviária de Carga por Organização do Transportador”, Expresso em %:

PINHEIRO/UFRJ/COPPE	Empresas	Carreteiros	Carga Própria	Individual
1981	22%	29%	44%	05%

1985: *Brasil Transportes*/DNER/RTB

Segundo a reportagem do periódico *Brasil Transportes* (n. 226, 1985b, p. 47), o DNER havia divulgado, naquela época, os “transportadores” que já haviam feito suas “inscrições” no RTB, até 31 de julho de 1985, considerando que era cadastro,

necessário para a “efetiva regulamentação” da atividade do TRC e que, até aquele momento, era um processo de cadastramento em andamento. Segundo o periódico, estavam cadastrados, naquele momento, 153.798 empreendimentos, segmentados em quatro tipos: “Empresas de transporte de carga”, “Transportador de carga autônomo”, “Transportador de carga própria” e “Empresa de locação de veículos”. A reportagem pondera que, enquanto “Empresas de transporte de carga”, já seriam quantidade aproximada das existentes naquele momento e que enquanto “Transportador de carga autônomo” e “Transportador de carga própria” era quantia bastante aquém da real composição de empresas no País. A seguir, a composição registrada no periódico:

Tabela – *Brasil Transportes/DNER/RTB*: Julho de 1985: TRC Brasileiro: Participação por Tipo de Empreendimento, em função do Total Cadastrado no RTB, Expresso em %:

<i>Brasil Transportes/DNER/RTB</i>	Empresas de Transporte de Carga	Transportador de Carga Autônomo	Transportador de Carga Própria	Empresa de Locação de Veículos
1985	9,94%	70,47%	19,56%	0,005%

1986 – 1988: *Brasil Transportes/DNER/RTB*

O periódico *Brasil Transportes*, em edição de março de 1988, noticiou que, “ao final de janeiro” de 1988, estavam “registradas na Diretoria de Transportes de Cargas” do DNER, o total de 179.207 empresas. Segundo o periódico, os registros estavam em quatro categorias: “empresas de transporte comercial”, “transportadores autônomos”, “transportadoras de carga própria” e “empresas locadoras de veículos” (n. 256, 1988a, p. 08). O periódico, em edição de agosto de 1988, mencionando serem dados “divulgados no início de agosto”, pelo DNER do RTB, fez o registro em três tipos: “empresas de transporte comercial”, “transportadores comerciais autônomos” e “transportadores de carga própria”, totalizando 179.249 empresas. Ao mesmo tempo, o periódico registrou essa quantidade, referente a 1986 e 1987, sem, no entanto, mencionar o mês de referência, respectivamente, 124.996 empresas e 177.010 empresas (n. 261, 1988, p. 06). A seguir a composição:

Tabela – *Brasil Transportes/DNER/RTB*: 1986-1988: TRC Brasileiro: Participação por Tipo de Empreendimento, em função do Total de Empresas Cadastradas, Expresso em %:

Brasil Transportes/ DNER/RTB	Empresas de Transporte Comercial (%)	Transportadores Autônomos (%)	Transportadoras de Carga Própria (%)	Empresas Locadoras de Veículos (%)
1986	8,05	68,82	23,11	
1987	7,77	67,94	24,28	
1988: Janeiro	7,69	68,24	24,03	0,02
1988: Agosto	7,74	68,22	24,02	

1993: Seplatec – Serviços Planejamento e Assessoria Técnica/O Carreteiro

O periódico *O Carreteiro*, através da reportagem de Kátia Siqueira (1994, p. 10-15), divulgou a pesquisa realizada pelo Serviços Planejamento e Assessoria Técnica – Seplatec, sobre a composição empresarial do TRC Brasileiro expressando informações de dezembro de 1993. Segundo Siqueira, a “frota” era de “1.066.607 veículos a diesel em circulação”, sendo 57,90% de “caminhões rodoviários” e 42,09% “urbanos”. Na Tabela a seguir, há a distribuição por tipo empresarial, ETC, TCA e TCP, considerando apenas os “caminhões rodoviários”:

Tabela – *Seplatec/O Carreteiro*: Dezembro de 1993: TRC Brasileiro: Composição da Frota Rodoviária, em função do Tipo Empresarial, Expresso em %:

Seplatec/O Carreteiro	ETC	TCA	TCP
1993: Dezembro	28,20%	49,90%	21,89%

Anos 2000, na primeira década: Fleury/COPPEAD

Paulo Fernando Fleury (s/d, p. 12), em estudo conjunto com o COPPEAD/Universidade Federal do Rio de Janeiro, registra a composição do TRC Brasileiro por tipos de empresas, “Transportadora”, “Autônomos” e “Frota Própria”, porém, são indicativos imprecisos devido à falta de menção ao ano que se refere e que tipo de veículos estão considerados. Na Tabela a seguir, está a “Composição da Frota” total, com aproximadamente um milhão em oitocentos mil “veículos”:

Tabela – FLEURY/COPPEAD: Primeira Metade da Década dos Anos 2000: TRC Brasileiro: “Tamanho da Frota”: “Composição da Frota”, por Tipo Empresarial, Expresso em %:

FLEURY/COPPEAD	Transportadora	Autônomos	Frota Própria
Primeira Metade da Década dos Anos 2000	30%	50%	20%

Na Tabela a seguir, há a reprodução do identificado como a “Fragmentação do setor”, registrando a “Distribuição dos Caminhões”, por tipo empresarial: “transportadora”, “autônomos” e “carga própria” (FLEURY, s/d, p. 18):

Tabela – FLEURY/COPPEAD: Primeira Metade da Década dos Anos 2000: TRC Brasileiro: “Distribuição dos Caminhões”, por Tipo Empresarial, Expresso em %:

FLEURY/COPPEAD	Transportadora	Autônomos	Carga Própria
Primeira Metade da Década dos Anos 2000	29%	51%	20%

APÊNDICE D – O TRC NO IBGE – PAS 1998 – 2018

Este Apêndice contextualiza o TRC Brasileiro na PAS do IBGE, da primeira edição de 1998 até a edição de 2018. Ao longo deste período, a PAS passou por alterações e algumas informações podem ser extraídas com referencial no período 1998-2018 e outras em um intervalo de tempo menor. A seguir, a exposição síntese possui citações válidas para 1998-2018, às vezes, variando a redação se comparar uma edição com outra.

A PAS registra o levantamento de “informações econômico-financeiras” que “subsidiaram o Sistema de Contas Nacionais nas estimativas de valor da produção, consumo intermediário e composição do valor adicionado, excedente operacional, formação de capital e pessoal ocupado” (IBGE, 2016, p. 19). Na PAS, o “chamado ‘setor produtor de serviços’ não constitui um agregado com sentido analítico e a denominação ‘serviços’, aplicando-se genericamente às atividades não produtoras de bens” e envolvendo uma heterogeneidade de ramos econômicos, registrando “estatísticas de serviços” enquanto “fonte de dados sobre a estrutura e funcionamento dos serviços empresariais não-financeiros do País”. Tudo isso, com “tabelas específicas de cada segmento separadas por seções” (IBGE, 2001, p. 14; 28).

Os levantamentos estão em duas categorias: o “Estrato certo”, “empresas com 20 ou mais pessoas ocupadas” e o “Estrato amostrado”, “empresas com menos de 20 pessoas ocupadas”. Quando o foco está nas empresas com “20 ou mais pessoas ocupadas”, é “censitária”, pois, “todas as empresas são pesquisadas” e quando são empresas com menos de vinte pessoas ocupadas são informações baseadas em “amostragem” (IBGE, 2006a, p. 22; 30). As informações estão segmentadas em âmbito nacional e por estados, trazendo “estimativas de valor adicionado, emprego e salários” (IBGE, 2001, p. 16), havendo fundamentação na “Classificação Nacional das Atividades Econômicas” (CNAE), sendo que o “Código da Classificação” é “atribuído de acordo com a atividade principal da empresa” (IBGE, 2005b, p. 28). A partir disso,

o âmbito da PAS é definido pelo universo das empresas que atendem aos seguintes requisitos: 1) estar em situação ativa no (...) CEMPRE, do IBGE, que cobre as entidades com registro no (...) CNPJ; 2) ter atividade principal compreendida nos segmentos da CNAE (...); 3) estar sujeita ao regime jurídico das entidades empresariais, excluindo-se, portanto, Órgãos da Administração Pública Direta e Instituições Privadas sem Fins Lucrativos; e 4) estar sediada no Território Nacional e, em particular, para as Unidades da Federação da Região Norte (Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Pará,

Amapá e Tocantins) são consideradas apenas aquelas que estão sediadas nos municípios das capitais, com exceção do Pará, onde são consideradas aquelas que estão sediadas nos municípios da região metropolitana (IBGE, 2009a, p. 16-17).

Inclusive, terem atualização na RAIS. São “sete grupamentos estudados”: “Serviços prestados principalmente às famílias”; “Serviços de informação e comunicação”; “Serviços profissionais, administrativos e complementares”; “Transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio”; “Atividades imobiliárias; Serviços de manutenção e reparação” e “Outras atividades de serviços” (IBGE, 2011a, p. 13).

Na PAS, em geral, são 34 “atividades dos serviços” pesquisadas, havendo os sete grupamentos e nestes, subdivisões. Um dos sete grupamentos representam os “Transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio” e neste a segmentação em “Transporte ferroviário e metroferroviário”, “Transporte rodoviário de passageiros”, “Transporte rodoviário de cargas”, “Transporte dutoviário”, “Transporte aquaviário”, “Transporte aéreo”, “Armazenamento e atividades auxiliares aos transportes” e “Correio e outras atividades de entrega” (IBGE, 2016, p. 36-39).

A “unidade de investigação” é a “empresa”, “definida como sendo a unidade jurídica caracterizada por uma firma ou razão social” e “que engloba o conjunto de atividades econômicas exercidas em uma ou mais unidades locais”. A “coleta de informações” possui referencial em “questionário” padrão e individualizado por empresa, resultando num número de empresas total para o País (IBGE, 2001, p. 17). A “empresa” está expressa pelo seu “porte” e “Pessoal ocupado”, daí as “estimativas” de nível nacional. Entre 1998-2002, as empresas foram segmentadas em categorias de até 05 pessoas ocupadas, entre 06-19, entre 20-49, entre 50-99 e a partir de 100 pessoas ocupadas. Entre 2003-2018, em duas segmentações: até 19 pessoas ocupadas e a partir de 20 pessoas ocupadas. No “Pessoal ocupado”, os

gastos com pessoal referem-se ao montante pago ao longo do ano sob a forma de salários e outras remunerações, inclusive 13º salário, férias, horas extras etc.; participação nos lucros e honorários da diretoria; remuneração de sócios cooperados; retiradas pró-labore de proprietários e sócios; contribuições para a previdência social; (...) FGTS; contribuições para a previdência privada; indenizações trabalhistas, rescisões contratuais e por dispensa incentivada, inclusive os 50% do FGTS; benefícios concedidos aos empregados (transporte, alimentação, auxílio-educação, planos de saúde, auxílio-doença, seguro de vida em grupo, treinamento etc.); (...) PIS sobre folha de pagamento etc (IBGE, 2016, p. 36).

E, no “Pessoal ocupado”, discriminação: “Pessoal assalariado” e “Pessoal não assalariado” (“Proprietários e sócios com atividade na empresa”, “Sócios cooperados” e “Membros da família sem remuneração”). “Pessoal assalariado”: “Pessoas efetivamente ocupadas em 31 de março, 30 de junho, 30 de setembro e 31 de dezembro, independente de terem ou não vínculo empregatício, desde que tenham sido remuneradas pela empresa”. “Proprietários ou sócios”: “Proprietários ou sócios com atividade na empresa. Em atividades onde atuam as cooperativas, os cooperados são considerados nesta categoria, conforme verificado nas atividades de informática, locação de mão-de-obra, serviços de táxi, etc”.

Entre 1998-2002, na “Relação de atividades” da CNAE, foram considerados em “Transporte de cargas” o “Transporte de cargas em geral”, o “Transporte de produtos perigosos” e o “Transporte de mudanças – inclusive serviços de guarda-móveis” (Respectivamente os códigos 6026-7, 6027-5 e 6028-3), estando excluídas as “Atividades auxiliares aos transportes terrestres”, os “Serviços de carga e descarga”, a “Manutenção e reparação de veículos automotores” e a “Organização do transporte de cargas”, “Atividade jurídicas” e de “contabilidade”, entre outras (IBGE, 2001, p. 216). Ao considerar o “Correio”, o deslocamento de mercadorias e os modais, a PAS situa os “Outros transportes terrestres”, estando aí o TRC.

A partir de 2003, foram introduzidas “novas atividades” que passaram a “integrar o âmbito da pesquisa” e uma delas foi o “Transporte regular em bondes e teleféricos ou trens próprios para exploração de pontos turísticos” (IBGE, 2009a, p. 16-17). No “Transporte rodoviário de cargas e outros tipos de transporte” está contido o “Transporte regular em bondes e teleféricos ou trens próprios para exploração de pontos turísticos”. Porém, sem justificar o porquê desta integração, pois, o TRC é muito diferenciado de “Transporte regular em bondes”. No entanto, esta última categoria possui pequena quantia, o que não interfere em maiores alterações nas quantificações e percentagens expressas em âmbito nacional.

Em 2003, “houve uma reformulação da CNAE, com a divulgação da versão CNAE 1.0, e, em consequência, uma reestruturação dos produtos investigados nos suplementos. Em 2004, novos produtos/serviços foram acrescentados” (IBGE, 2006b, p. 10). Em 2008, ocorreram novas modificações, passando a ser referência a “CNAE 2.0” (IBGE, 2010a, p. 44).

Entre 2003-2007, esteve no “Transporte rodoviário de cargas e outros tipos de transportes” as seguintes classificações: “Cargas em geral”, “Produtos perigosos”,

“Transporte de mudanças” e “Transporte regular em bondes e teleféricos ou trens próprios para exploração de pontos turísticos”. Neste período, e entre 2000-2002, há a identificação da participação percentual da “receita” dos tipos de cargas no TRC.

A partir de 2008, passou a haver classificação específica para “Transporte rodoviário de cargas” e o “Transporte regular em bondes” passou a integrar outra classificação. A partir de 2008, da “Tabela 44”, “Número de empresas e pessoal ocupado em 31.12, das empresas de transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio, total e empresas com 20 ou mais pessoas ocupadas, segundo as atividades – Brasil”, se pode extrair o número de empresas e a segmentação em até 19 pessoas ocupadas e a partir de 20 pessoas ocupadas, bem como o pessoal ocupado e o pessoal assalariado. (PAS 1998-2002: Tabela 12, PAS 2003-2007: Tabela 43). A partir de 2008, o código do TRC passou a ser “49.30-2”: “Transporte de cargas em geral - inclusive produtos perigosos e mudanças” (IBGE, 2010a, p. 129; 194).

Algumas condições situam segmentações no TRC, os tipos de cargas: “Transporte rodoviário de carga geral solta/não unitizada (ensacados, envasados, embalados ou produtos manufaturados, inclusive produtos siderúrgicos etc)”, “Transporte rodoviário de cargas sólidas a granel (cereais, areia, brita, minérios, cimento etc)”, “Transporte rodoviário de cargas – produtos perigosos”, “Transporte rodoviário de cargas – veículos”, “Transporte rodoviário de cargas frigorificadas ou climatizadas”, e outras divisões: “Agenciamento de cargas”, “Agrupamento e acondicionamento de cargas”, “Cargas especiais e de grande porte” (IBGE, 2005b, p. 33; 56).

A partir de 2013, mudou o formato da publicação, sendo que menos dados foram disponibilizados (IBGE, 2015a, p. 60), havendo ainda novas alterações:

a partir do ano de referência de 2015, a publicação da PAS passou a ser segmentada em duas partes. A primeira corresponde às notas técnicas da pesquisa (...) que reportam considerações de natureza metodológica sobre a investigação, acrescidas de alguns Anexos. Este conteúdo é veiculado apenas em meio digital (formato pdf) no portal do IBGE na Internet. A segunda parte constitui um informativo com comentários analíticos ilustrados com tabelas e gráficos, em que se destacam os principais resultados da pesquisa. Este conteúdo é disponibilizado tanto em meio impresso como digital (formato pdf) no portal do IBGE na Internet (IBGE, 2019c, p. 04).

Elemento de importância, ao se comparar as edições, ao longo de 1998-2018:

A divulgação dos dados da PAS considera a publicação dos dados da pesquisa do ano e também a revisão dos dados anteriores. Nesse sentido,

deve-se ressaltar que a política de revisão utilizada na PAS é, ao divulgar os dados do ano, rever os dois anos anteriores da pesquisa, cujas informações são atualizadas no SIDRA (IBGE, 2015a, p. 32).

Optou-se, em todas as menções realizadas sobre a PAS, manter as informações sem a correção, pois, por exemplo, a PAS 2018 revisa e corrige informações de 2017 e 2016. Essa opção, pois, em três situações, às vezes não há conteúdo corrigido, as revisões e correções não alteram expressivamente os números ocasionando inexpressiva alteração quantitativa, na época da redação da tese, a última edição disponibilizada no portal do IBGE era a PAS 2018. Assim, teria de se esperar mais duas edições para considerar as informações como definitivas.

A PAS 1998-2018, unicamente no referencial TRC, não possui menção a questões como, tipos de veículos, quantidade de caminhões, categorias profissionais internas aos empreendimentos, se ETC ou CTC, se contrato de trabalho no regime formal ou informal, se os empreendimentos atuavam somente com veículos próprios e agregavam e/ou subcontratavam outras ETCs, CTCs e/ou TACs, sobre rotas de viagem, curtas ou longas, entre outras variáveis. Entre 2000-2007, há informações que permitem estimar a “receita” por tipos de cargas transportadas. Ou seja, em geral, não há precisão sobre quantidade de motoristas e nem sobre caminhões.

APÊNDICE E – O TRC NO IBGE – CEMPRE: 2005 – 2018

Com base no CEMPRE, o IBGE tem publicado as *Estatísticas do Cadastro Central de Empresas*, disponibilizadas em seu portal de Internet, com publicações anuais, desde a edição de 1996. Ao longo dos anos, as edições têm mantido um padrão de estrutura de apresentação das informações em muitos aspectos semelhantes ao da PAS, sendo que algumas podem ser identificadas até a edição de 2018, e outras pertencem a períodos mais curtos. Tudo isto, relacionando-se com mudanças técnicas e metodológicas que ocorreram ao longo dos anos. As citações a seguir, são conteúdos que tem validade para o período que é de referência.

As “Estatísticas” do CEMPRE generalizam informações de empresas das áreas do comércio, construção, indústria e serviços, com a referência no Brasil e com segmentações por estados e capitais de estados. Para formar identidade com o analisado na PAS, parâmetro foi ter o referencial de análise no CEMPRE no período 1998-2018. Porém, o CEMPRE, sobre o TRC, pelo menos quanto ao número de empresas, pessoal ocupado, pessoal assalariado e salário médio, somente passa a constar regularmente a partir da edição de 2005. O CEMPRE manteve padrão referenciado na CNAE 1.0 e possui o foco nas empresas com CNPJ, tendo referencial sempre em 31 de dezembro de cada ano. Uma das bases, enquanto fontes, para o CEMPRE, são as outras pesquisas realizadas pelo IBGE na grande classificação indústria, comércio, serviços e construção civil, e, outra base, são os dados, a partir de 2007, do Sistema de Manutenção Cadastral do Cadastro Central de Empresas (SIMCAD), também do IBGE. Ainda, na base de informações está a RAIS do que por décadas foi chamado de Ministério do Trabalho e Emprego.

A partir de 2007, houve a introdução da CNAE 2.0, que expressa mudanças de ordem metodológica, produzindo alterações nos resultados, como, por exemplo, se considerar o total de empresas do País, uma redução se comparado com a forma de levantamento das informações em relação aos anos anteriores. O indicativo de algumas das alterações:

A versão 2.0 da CNAE apresenta um maior nível de desagregação das atividades econômicas do que a anterior, pois foram introduzidos novos conceitos e novos detalhes para melhor representar as diferentes formas de produção e de atividade econômica. (...) O maior nível de detalhamento e a formação de novas agregações ocasionaram, por sua vez, um aumento no número de categorias na CNAE versão 2.0 em comparação com a CNAE

versão 1.0. Houve um acréscimo de 4 seções, 28 divisões, 62 grupos e 92 classes (IBGE, 2009b, p. 19).

Quanto aos transportes, o CEMPRE está generalizado por “Transporte, armazenagem e comunicações”, em 2005-2006 e, partir de 2007, enquanto “Transporte, armazenagem e correio”, sempre com segmentações por modais. Em 2005-2006, especificamente no TRC, consta como “Transporte rodoviário de cargas, em geral” (“Classe”: “60.26-7”). Entre 2007-2018, passa a constar como “Transporte rodoviário de carga” (“Classe”: “49.30-2”), sem haver menção a outra categoria interna, indicando que estão contidos os diferentes tipos de cargas transportadas.

Entre as informações gerais e específicas ao TRC, constam questões como, “razão social”, “natureza jurídica”, “unidade locais”. Referencial para as “categorias de porte” das empresas: “Pequenas e médias empresas e outras organizações – são as empresas e outras organizações com até 249 pessoas ocupadas” e “Grandes empresas e outras organizações – são todas as empresas e outras organizações com pessoal ocupado total a partir de 250 pessoas” (IBGE, 2008b, 11-19).

Sobre a composição das empresas, o “pessoal ocupado total” é composto pelo “pessoal ocupado assalariado” mais os “sócios e proprietários” (IBGE, 2007b, p. 27). Algumas definições: “pessoal ocupado assalariado”: “Pessoas efetivamente ocupadas em 31.12 do ano de referência do (...) CEMPRE, incluindo pessoas com vínculo empregatício formal, assim como aquelas sem vínculo formal, como membros da família e cooperativados com atividade na unidade”; “pessoal ocupado total”: “Pessoas efetivamente ocupadas em 31.12 do ano de referência do (...) CEMPRE, incluindo pessoas assalariadas com e sem vínculo empregatício, bem como proprietários e sócios com atividade na unidade” (IBGE, 2010b, p. 161).

Em geral as empresas e estritamente ao TRC, o CEMPRE mantém discriminação entre empresas com até 19 pessoas ocupadas que pertencem ao estrato “amostrado” e as empresas com a partir de vinte e mais pessoas ocupadas que fazem parte do “estrato” certo. Por exemplo, o CEMPRE mantém padronização que se assemelha ao da PAS quanto ao “Salário médio mensal”, tendo por base o preço do salário mínimo no respectivo ano de referência. Em relação aos salários, há três definições: “salário médio mensal”: “Razão entre o total de salários e outras remunerações do ano de referência e o número total de pessoas ocupadas assalariadas em 31.12., dividida por 13 meses”; “salário médio mensal em salários

mínimos”: “Salário médio mensal expresso em termos do valor médio anual do salário mínimo do ano de referência”; e “salários e outras remunerações”:

Importâncias pagas no ano a título de salários fixos, honorários, comissões, ajuda de custo, 13º salário, abono financeiro de 1/3 das férias, participações nos lucros etc., referentes aos trabalhadores com vínculo empregatício, sem dedução das parcelas correspondentes às cotas de previdência e assistência social (INSS) ou de consignação de interesse dos empregados (aluguel de casa, conta de cooperativa etc.) (IBGE, 2007b, p. 151).

APÊNDICE F – ANTT – RNTRC 2010 – 2019: O TRC

Importante regulamentação da “atividade econômica” do TRC no Brasil é a Lei n. 11.442/2007. Ela “dispõe sobre o (...) TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador”. Já a “atividade econômica (...) é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração” no TRC da ANTT. Na relação entre empresas, manifestação da divisão do trabalho, as “relações decorrentes do contrato de transporte de cargas (...) são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego” (BRASIL, LEI, ANTT, 2019). Segundo o legislado, a

inscrição e manutenção de transportadores no RNTRC é regulamentado pela Resolução ANTT nº 4.799, de 2015, competindo à Gerência de Registro e Acompanhamento do Transporte Rodoviário e Multimodal De Cargas – GERAR, vinculada à Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas – SUROC da ANTT (ANTT, 2019a).

Nessa Lei, são consideradas “categorias” e elas estão na Resolução n. 4799/2015: o RNTRC é “constituído” pelo TRRC e pelo TCP. Quanto ao TCP, é “transporte de carga própria quando a Nota Fiscal da carga tem como emitente ou como destinatário a empresa, a entidade ou o indivíduo proprietário, o coproprietário ou o arrendatário do veículo automotor de carga” e sendo

transporte não remunerado, realizado por pessoa física ou jurídica, efetuado com veículos de sua propriedade ou na sua posse, e que se aplique exclusivamente a cargas para consumo próprio ou distribuição dos produtos por ela produzidos ou comercializados (BRASIL, RESOLUÇÃO, ANTT, 2019).

Segundo a Resolução, é “vedada ao TCP a cobrança de frete ou de qualquer valor discriminado que caracterize a remuneração pelo transporte”. Na Resolução, o TRRC é composto pelo TAC, ETC e CTC. O TAC, “pessoa física que exerce, habitualmente, atividade profissional de transporte rodoviário remunerado de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária de até três veículos automotores de cargas” na “categoria” de “aluguel”, entre outras normatizações (BRASIL, RESOLUÇÃO, ANTT, 2019). O TAC, segundo a Lei n. 11.442/2007:

Denomina-se 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. (...) Denomina-se TAC – independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem. (...) Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC – Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego (BRASIL, LEI, ANTT, 2019).

É a legalização de contratos informais de trabalho, segundo a versão em vigência da CLT, em 2015, anteriormente normatizado na Lei n. 11.442/2007, entre patrões e assalariados. Resolução n. 4799/2015, o “TAC – Auxiliar” como o “motorista autorizado pelo Transportador Autônomo de Cargas a conduzir o veículo automotor de carga de sua propriedade ou na sua posse para o exercício da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas”. A ETC, como “pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica” e “ser proprietário ou arrendatário de, no mínimo, um veículo automotor de carga categoria ‘aluguel’”, entre outras normatizações. A CTC deve “possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas”, “estar constituída na forma da Lei específica tendo a atividade de transporte rodoviário de cargas como atividade econômica”, entre outras normatizações. Sobre os motoristas, na Resolução n. 4799/2015, referência que os situa enquanto trabalhadores, havendo a necessidade de possuir a CNH, identificando-os na condição de “profissional habilitado e condutor do veículo automotor de carga” (BRASIL, RESOLUÇÃO, ANTT, 2019), ou seja, critério de qualificação e/ou especialização, à autônomos e a empregados.

Pelo menos entre 2010-2018, na “Série Histórica”, publicada pela ANTT, sobre a “quantidade de registros vigentes”, em cada registro anual, o informado restringe-se a “apenas os transportadores com situação ATIVO, PROVISÓRIO/PENDENTE ou SUSPENSO” (ANTT, 2019a). Ainda, há condição que exclui possibilidade de afirmar de modo absoluto a totalidade da quantidade de empreendimentos do País, justificando-se na expressiva redução, em dois momentos, 2010-2011 e 2015-2016:

A inscrição do transportador no RNTRC possui validade de cinco anos e os cancelamentos ocorrem à pedido ou passam para a situação VENCIDO se não houver recadastramento quando o prazo de validade expirar. Dessa forma, não é possível utilizar os dados (...) para inferir qualquer tipo de comparação longitudinal, ou afirmar que ele representa a quantidade de transportadores e frota em atividade em um determinado período.

A ANTT promoveu dois momentos de recadastramento compulsório, um ocorrido em 2010, previsto pela Resolução ANTT 3.336/2009, e outro ocorrido em 2015, motivada pela publicação da Resolução ANTT 4.799/2015. Isso se reflete nos valores registrados para os anos subsequentes a estas datas (ANTT, 2019a).

Informação complementar, em que estão mencionados os quantitativos reproduzidos na Tabela 14 (subtítulo 2.5), com justificativas em relação as contagens:

O quadro referente ao ano de 2010 mostra os quantitativos de transportadores e de veículos registrados na base de dados do RNTRC, considerando não apenas recadastramentos e novos registros efetivados, mas também os transportadores não recadastrados.

A queda do total de transportadores e veículos cadastrados, observada a partir de 2011, deve-se à finalização do cronograma de recadastramento previsto na Resolução ANTT n. 3.336, de 2009.

A partir da finalização do recadastramento, que objetivava à adequação dos transportadores à Resolução ANTT nº 3.056, de 2009, houve a exclusão dos transportadores que não solicitaram a renovação de seu RNTRC dentro do prazo estipulado no cronograma.

Além de transportadores com registro vencido, as estatísticas do RNTRC não consideram os RNTRCs cancelados, seja a pedido ou em decorrência de aplicação de penalidades. (...)

A partir de novembro de 2015, teve início o novo recadastramento no RNTRC, visando à adequação dos transportadores aos novos parâmetros estabelecidos na Resolução ANTT nº 4.799, de 2015. (...)

A redução do quantitativo de transportadores e veículos registrados no RNTRC em 31/12/2016 decorre da exclusão de transportadores que não se recadastraram até as datas limites definidas (ANTT, 2017a).

Na Lei, “transportadores” são os TACs, ETCs e CTCs.

APÊNDICE G – TRC BRASILEIRO: SALÁRIOS DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO/CAMINHONEIROS ENTRE 1999 – 2018

A CNT tem realizado pesquisas sobre o TRC que registram um *perfil* dos motoristas de caminhão/caminhoneiros brasileiros, sendo que, destes profissionais, pode ser extraído informações sobre os preços salariais. Considerar que, mesmo modificando técnicas e metodologia entre as diferentes edições, a CNT objetiva registrar amostragem que formule um perfil dos profissionais do País. Nas tabelas a seguir, há a reprodução de informações referentes aos anos de 1999, 2009, 2015 e 2018, com a quantidade de motoristas de caminhão/caminhoneiros empregados objeto de análise das pesquisas e seus salários em função do salário mínimo (CNT; 1999, p. 02-11; 2016, p. 07-16; 2019a, p. 07-17; CERZOLI, 2009, p. 19-23). Complementação, tendo por referência a *Anuário* da NTC & Logística. Reis (2014b, p. 109), ao problematizar os custos no TRC, registra preços salariais em 2014, o “ganho médio”, estando incluído “vale-refeição, plano de saúde e seguro de vida”. Reis diferencia duas categorias de profissionais, o “motorista urbano” e o “condutor rodoviário”, a primeira podendo ser considerada como motoristas de caminhão de rotas curtas e a segunda como motoristas de caminhão/caminhoneiros de rotas longas e/ou viagens de longa distância. Segue as tabelas com salários médios em função do salário mínimo:

Tabela – TRC Brasileiro: Salários Médios dos Motoristas de Caminhão/Caminhoneiros Empregados, em Função do Salário Mínimo do País de 1999:

CNT	“Renda Pessoal Líquida”: “Salário”: 1999	Salário Mínimo: (01/05/1999 – 31/03/2000): R\$ 136,00
400 Motoristas Empregados	R\$ 700,00	+ 5,14 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: Salários Médios dos Motoristas de Caminhão/Caminhoneiros Empregados, em Função do Salário Mínimo do País de 2009³²⁸:

CNT	“Renda Mensal (R\$)”: 2009	Salário Mínimo: (01/02/2009 – 31/12/2009): R\$ 465,00
383 Motoristas Empregados	R\$ 1.856,00	+ 3,99 vezes

³²⁸ Informações reproduzidas de Cerezoli (2009, p. 18-25).

Tabela – TRC Brasileiro: Salários Médios dos Motoristas Urbanos e dos Condutores Rodoviários, em Função do Salário Mínimo do País em 2014:

REIS/NTC & Logística/2014	Salário Médio: 2014	Salário Mínimo: (01/01/2014 – 31/12/2014): R\$ 724,00
“Motorista Urbano”	R\$ 2.213,79	+ 3,05 vezes
“Condutor Rodoviário”	R\$ 3.010,71	+ 4,15 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: Salários Médios dos Motoristas de Caminhão/Caminhoneiros Empregados, em Função do Salário Mínimo do País de 2015:

CNT	“Renda Mensal Líquida”: 2015³²⁹	Salário Mínimo: (01/01/2015 – 31/12/2015): R\$ 788,00
337 Motoristas Empregados	R\$ 3.381,59	+ 4,29 vezes

Tabela – TRC Brasileiro: Salários Médios dos Motoristas de Caminhão/Caminhoneiros Empregados, em Função do Salário Mínimo do País de 2018:

CNT	“Renda Mensal Líquida”: 2018³³⁰	Salário Mínimo: (01/01/2018 – 31/12/2018): R\$ 954,00
352 Motoristas Empregados	R\$ 3.720,56	+ 3,89 vezes

³²⁹ “Renda mensal líquida/salário (descontado os impostos, encargos sociais, combustível, aluguel, manutenção etc)” (CNT, 2016, p. 16).

³³⁰ “Renda mensal líquida/salário (descontado os impostos, encargos sociais, combustível, aluguel, manutenção etc)” (CNT, 2019a, p. 17).

APÊNDICE H – CNT E O TRC BRASILEIRO: OCUPAÇÕES COM CARTEIRA DE TRABALHO ENTRE 2014 – 2019 E A RECEITA E VALOR ADICIONADO EM 2017

A CNT, referenciando-se no IBGE – PAS, indica a “Receita operacional líquida” (“Equivalente à receita bruta das empresas menos impostos, contribuições, vendas canceladas e outros abatimentos”) do TRC no País, em 2017, com “valores de agosto de 2019 (R\$ bilhões)” em 178,29 e “Valor adicionado” (“Equivaler ao valor bruto da prestação do serviço, isto é, à receita operacional líquida somada a subvenções e outras receitas operacionais, menos o custo de todos os bens e serviços consumidos como insumos nesse processo”) em “valores de agosto de 2019 (R\$ bilhões)” em 65,58 (CNT, 2019d, p. 19-20). A CNT, orientando procedimentos a elevar o “valor adicionado”, registra qualificações atribuídas as empresas:

uso cada vez mais intensivo, também por empresas menores, de tecnologias logísticas, como softwares de rastreamento de produtos, planejamento de rotas, controle de estoques e desempenho dos motoristas, além de aplicativos de acompanhamento dos veículos em tempo real e do horário previsto de chegada nos pontos de parada pelos usuários do serviço (CNT, 2019d, p. 20).

A CNT, referenciando-se no CAGED e RAIS, ao considerar o “mercado de trabalho” no TRC Brasileiro, indica o “estoque de empregos com carteira assinada”, entre “2014 a outubro de 2019”, expressos em “mil vínculos empregatícios”. Segue Tabela reproduzindo informações (CNT, 2019d, p. 24):

Tabela – TRC Brasileiro: Estoque de Empregos com Carteira Assinada, no País, entre 2014-2019, em Mil Vínculos Empregatícios:

CNT/RAIS/CAGED	TRC: Estoque de Empregos com Carteira Assinada no País
2014	934,68
2015	912,89
2016	867,94
2017	865,77
2018	905,25
2019	950,02

No TRC, em 2018, das “ocupações nos empregos com carteira assinada”, considerando o “número de vínculos”, a categoria “Motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais)” participava com 38% (CNT, 2019d, p. 22).