



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
Instituto de Economia

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL:
TRANSPORTADORES E SINDICALISMO A PARTIR DOS ANOS 1990

Moysés Moreira Santos

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Econômico – área de concentração: Economia Social e do Trabalho, sob a orientação do Prof. Dr. Paulo Eduardo de Andrade Baltar.

*Este exemplar corresponde ao original da dissertação defendida por **Moysés Moreira Santos** em 06/12/2007 e orientado pelo Prof. Dr. Paulo Eduardo de Andrade Baltar.*

CPG, 06 / 12 / 2007

Paulo Eduardo de Andrade Baltar

Campinas, 2007

**Ficha catalográfica elaborada pela biblioteca
do Instituto de Economia/UNICAMP**

Sa59t	Santos, Moyses Moreira. Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990/ Moyses Moreira Santos. - Campinas, SP: [s.n.], 2007. Orientador : Paulo Eduardo de Andrade Baltar. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia. 1. Transporte. 2. Transportes de carga. 3. Sindicalismo. I. Baltar. Paulo Eduardo de Andrade II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia. III. Título.
	08-005-BIE

Título em Inglês: Road transport of freight in Brazil: carries and unionism.

Keywords: Transportation; Freight; Unionism.

Área de concentração: Economia social e do Trabalho.

Titulação: Mestre em Desenvolvimento Econômico.

Banca examinadora: Prof. Dr. Paulo Eduardo de Andrade Baltar.

Prof. Dr. José Dari Krein..

Profa. Dra. Maria Cristina Cacciamali.

Data da defesa: 06/12/2007.

Programa de Pós-Graduação: Desenvolvimento Econômico.

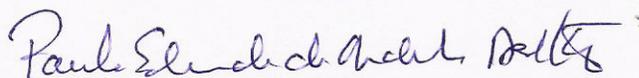
Dissertação de Mestrado

Aluno: MOYSÉS MOREIRA SANTOS

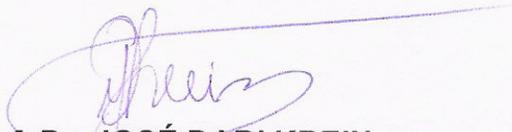
**“ Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil:
Transportadores e Sindicalismo a partir dos Anos 1990 “**

Defendida em 06 / 12 / 2007

COMISSÃO JULGADORA



Prof. Dr. PAULO EDUARDO DE ANDRADE BALTAR
Orientador – IE / UNICAMP



Prof. Dr. JOSÉ DARI KREIN
IE / UNICAMP



Profa. Dra. MARIA CRISTINA CACCIAMALI
USP

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que de forma direta ou indireta contribuíram na elaboração deste trabalho.

Agradeço em primeiro lugar à minha mãe Leni Moreira e ao meu pai Élio de Oliveira Santos (in memoriam), pois sem o apoio, incentivo e sabedoria na educação dos filhos não seria possível imaginar tal caminhada. Aos meus irmãos, Mylenne, Marcello, Sybile e em especial Liliane, que são para mim muito mais que irmãos, porque aprendemos juntos, o valor da solidariedade.

Aos meus amigos que já não estão mais aqui, mas estivemos juntos nas lutas dos trabalhadores em transporte rodoviário de Campinas: Edson Pereira da Silva, João Vicente Machado e Antônio Gonçalves da Silva, estes ao lado de outros companheiros me ensinaram que a luta pelo interesses dos trabalhadores é fundamental para a construção de uma sociedade mais justa. À diretoria do sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário de Campinas, em especial a Gabriel Francisco de Souza, um dos diretores mais atuantes e antigos deste sindicato.

Á todos os amigos e colegas que fiz nesta Universidade, que desde a graduação, debatendo e trocando idéias. Sei que citar alguns pode parecer injusto com os demais, mas me arrisco em agradecer: Davisson C de Souza, José Henrique Pereira, Fernando Meloni e a Leandro de Moraes, os demais que não foram citados aqui é por falta de espaço.

Á todos os professores aos quais tive o prazer em assistir as suas aulas, sempre aprendendo um pouco de todo o conhecimento que me foi transmitido. Em especial ao professor Márcio Pochmann, meu primeiro orientador nesta universidade. E ao meu atual orientador professor Paulo Baltar pela paciência e dedicação durante todo o processo de elaboração desta dissertação. Aos professores Marcelo Weishaupt Proni, Anselmo dos Santos e José Dari Krein por sugestões apresentadas em minha qualificação.

Agradeço a todos aqueles que foram meus alunos e colegas de docência, em todas as instituições de ensino que me deram o enorme prazer em aprender mais do que ensinar. Aos meus novos amigos e colegas de trabalho do DNIT unidade Araxá.

Por fim agradeço à minha companheira Solange Borges Gomes por estar ao meu lado nestes últimos quatorze anos de caminhada vivendo comigo, e por me proporcionar outro momento feliz da minha vida, o futuro nascimento de nossa filha Lisiê.

Este trabalho como todos os demais de minha vida é dedicado especialmente ao meu filho Élio Neto, adorado por mim, razão maior de nossa luta.

Muito obrigado!

Moysés Moreira Santos

RESUMO

Esta dissertação estabelece uma relação entre as transformações no perfil dos ocupados em transporte rodoviário de carga, a partir da década de 1990, com as organizações de representação de interesses trabalhistas, se propondo em responder se o movimento sindical neste segmento acompanhou as principais mudanças no mercado de trabalho, principalmente após mudanças de gestão, ou seja, a logística como estratégia empresarial. A importância do rodoviário de carga se dá porque ele é o principal meio de distribuição de mercadorias no país, transportando mais de 60% de toda a riqueza que circula. O motorista é a profissão mais importante no transporte brasileiro, por conta disso é o personagem central em nossa análise, as condições de trabalho e remuneração destes trabalhadores apresentam diferenças importantes no interior das estratégias das empresas com objetivo de auferir lucro. Estas utilizam trabalhadores terceirizados e empregados ao mesmo tempo, dependendo da conjuntura econômica e da sazonalidade dos produtos deslocados, construindo um mercado de trabalho extremamente flexível. O nosso ponto de vista é que apesar dos esforços realizados pelos sindicatos, tanto dos autônomos como o dos empregados, estes não conseguiram acompanhar as transformações macroeconômicas e alterações no perfil dos trabalhadores, situação agravada por disputas de representação.

Palavras chave: Transporte; Carga; Sindicalismo.

ABSTRACT

This thesis establishes a relationship between the changes in the profile of the busy road in the loading, from the 1990s, with organizations representing the interests of labor, is proposing to respond if the union movement in this segment followed the main changes in the market the work, especially after a change of management, that is, logistics and business strategy. The importance of road freight is because it is the main means of distribution of goods in the country, carrying more than 60% of all the wealth that circulates. The driver is the most important profession in the transport Brazil, on account of this is the central character in our analysis, the working conditions and pay of those workers have major differences within the strategies of companies with the aim of obtaining profit. These use outsourced workers and employees at the same time, depending on the economic climate and the seasonality of the products displaced, building a labor market extremely flexible. Our view is that despite the efforts made by the trade unions of both the standalone as employees, they failed to monitor the changes and macroeconomic changes in the profile of workers, a situation aggravated by disputes of representation.

Keywords: Transportation; Freight; Unionism.

GLOSSÁRIO

ABTC – Associação Brasileira de Transporte de Carga
AET – Autorização Especial de Trânsito
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT - Agência Nacional dos Transportes Terrestres
ANTV – Associação Nacional das Empresas Transportadoras de Veículos
ARTESP - Agência Rodoviária de Transporte do Estado de São Paulo
CET – Companhia de Engenharia de Trânsito
CLT – Consolidação das Leis do Trabalho
CNA – Confederação Nacional da Agricultura
CIDE - Contribuição sobre Intervenção do Domínio Econômico
CGT – Central Geral dos Trabalhadores
CNT - Confederação Nacional dos Transportes
CNTTT – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres
CONIT - Conselho Nacional de Integração Políticas de Transportes
CUT – Central Única dos Trabalhadores
DAC - Departamento de Aviação Civil
DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DRU - Desvinculação de Receitas da União
DNIT - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes
EMCEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas
FFDF - Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário
FRN - Fundo Rodoviário Nacional
FS – Força Sindical
GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes do Ministério dos Transportes
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDET - Índice de Desempenho Econômico do Transporte
NTC – Associação Nacional do Transporte de Carga
NTU – Associação Nacional do Transporte Urbano

OIT – Organização Internacional do Trabalho
OGU – Orçamento Geral da União
OTM – Operador de Transporte Multimodal
PAS - Pesquisa Anual dos Serviços /IBGE
PBT – Peso Bruto Total
PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios / IBGE
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento
PNV – Plano Nacional de Viação
Procofe - Programa de Concessão de Rodovias Federais
RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
SETCESP - Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região
SDS – Social Democracia Sindical
SIFRECA – Sistema de Informações de Fretes para Cargas Agrícolas
SMH – Salário Mínimo Hora
SINDICAMP - Sindicato das Empresas do Transporte Rodoviário de Carga e Logística de Campinas e região
SINDICAM - Sindicato Nacional dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Veículos, Pequenas e Micro empresas de Transporte Rodoviário de Veículos
SINETROSV - sindicatos dos empregados em escritório das empresas de transporte rodoviário de cargas
TRC – Transporte Rodoviário de Carga
TRU - Taxa Rodoviária Única

SUMÁRIO

ÍNDICE

Resumo	vii
Abstract	ix
Introdução	1
Capítulo 1: O Transporte como atividade econômica e a centralidade do modal rodoviário	7
1. Introdução	7
2. O setor de transportes como parte do setor terciário da economia	9
3. Transportes e desenvolvimento brasileiro	12
4. A Supremacia do Rodoviário de Carga um caminho sem volta?	21
Capítulo 2: A transformação do transporte rodoviário nos anos 1990 no Brasil	23
1. Os desafios brasileiros	23
2. Um novo modelo de gestão	24
3. A gestão do transporte	27
3.1. Logística e transporte	27
3.2. Logística e multimodalidade	30
4. Transporte rodoviário de cargas no Brasil	31
4.1. Reestruturação e privatização do setor de transporte	33
5. Transporte rodoviário de carga – TRC e empresas	35
5.1 Os veículos utilizados	36
5.2 Utilização da tecnologia	37
5.3 A definição do frete	38
5.4. A importância do transporte rodoviário na economia nacional	40
6. Considerações: O ramo de transporte, entre a pulverização e a terceirização	43

Capítulo 3: Estrutura de ocupação e remuneração do transporte no Brasil	49
1. Introdução:	49
2. Descrição dos segmentos	49
3. O mercado de trabalho no ramo de transporte	53
3.1 A curva do emprego	53
4. Os resultados: 1992 e 2001	57
4.1. O lugar do transporte no terciário	57
4.2. O perfil dos ocupados	59
5. Análise dos resultados 2002	64
5.1 Ocupados e rendimentos nos Transportes	64
6. Considerações: uma categoria de padrão médio	67
Capítulo 4: Trabalhadores do Transporte rodoviário de carga	69
1. Ocupações do transporte rodoviário de cargas: Introdução	69
2. Ocupações mais expressivas	70
2.1 Os motoristas	72
2.2 Carreiros: trabalhadores autônomos no transporte rodoviário de carga	74
3. A trajetória profissional do motorista de caminhão	79
4. Perfil entre 2002 e 2005	81
5. Considerações: Ressurgimento do auto-emprego ou relação de emprego encoberta no transporte rodoviário de cargas?	88
Capítulo 5: Transporte e Sindicalismo	91
1. Introdução: Sindicalismo nos transportes	91
2. Organização sindical no transporte	92
2.1. Sindicalismo no transporte rodoviário de carga, período recente	97
3. Em busca de alternativas	105
3.1. Transportadores autônomos	105
3.2. A greve dos caminhoneiros	106
3.3 Cooperativas de transportadores autônomos	109
4. Negociação coletiva de trabalho	110

4.1. Convenções Coletivas transporte rodoviário de carga	111
4.1.1 Piso salarial	111
4.1.2 Índice de Reajuste	114
4.1.3. Diária e Pernoite	115
4.1.4. Jornada de trabalho	115
4.1.5 Participação nos lucros e resultados	116
4.1.6 Comissão de Conciliação Prévia	116
4.1.7 Comportamento do motorista	117
4.1.8 Benefícios	118
4.1.9. Taxas e contribuições	118
4.2. Convenções de autônomos	119
5. Considerações: Pulverizados e Fragmentados	120
Considerações finais	125
Bibliografia	132
Anexo 1: Dados ramo de transporte IBGE/PNAD 1992 e 2001	140
Anexo 2: Estrutura confederativa dos trabalhadores em transportes	149
Anexo 3: Pisos Salariais do Segmento de Transporte rodoviário de Cargas CNTTT/2002	158
Anexo 4: Estrutura confederativa dos empregadores do setor de transportes	161
Anexo 5: Roteiro de Entrevista com sindicalista	182
Anexo 6: Os transportes no mundo	183
Anexo 7: Pisos salariais nas convenções coletivas analisadas	174

ÍNDICE DE GRÁFICOS E TABELAS

Gráfico 1: Densidade de ferrovia	13
Gráfico 2: Distribuição da malha rodoviária pavimentada, por jurisdição	55
Tabela 1: Volume de Carga transportada por modalidade	32
Tabela 2: Volume de passageiros transportados por modalidade	32
Tabela 3: Transportadores de carga com RNTRC	34
Tabela 4: Principais produtos transportados pelas empresas do modal rodoviário	35
Tabela 5: Tipo de entrega de acordo com o tamanho da empresa	36
Tabela 6: Ocupados em atividades do setor terciário: Brasil, 1992-2001	58
Tabela 7: Rendimento médio por setor de atividade do terciário: Brasil, 1992-2001	58
Tabela 8: Número de trabalhadores por ramo: Brasil, 1992-2001	60
Tabela 9: Rendimento médio dos trabalhadores em transportes: Brasil, 1992-2001	61
Tabela 10: Ocupação, massa total de rendimentos e rendimentos segundo posição na ocupação	65
Tabela 11: Trabalhadores em transporte rodoviário de cargas: ocupações selecionadas: Brasil: 1992-2001	71
Tabela 12: Percentual de ocupados em transporte rodoviário	72
Tabela 13 Motoristas ocupados no setor de transporte por segmento Brasil: 1992-2001	73
Tabela 14: Autônomos e empregados por tipo de veículo	77
Tabela 15: Comparação autônomo e empregado por tipo de carga	78
Tabela 16: Ocupados no ramo de transporte por posição na ocupação (2002-2005)	82
Tabela 17: Ocupados por faixa de salário mínimo hora (2002-2005)	83
Tabela 18: Ocupados transporte rodoviário de carga, por região metropolitana (2002-2005)	84
Tabela 19: Ocupados transporte rodoviário de carga, por jornada de trabalho (2002-2005)	84
Tabela 20: Ocupados transporte rodoviário de carga, por anos de estudo (2002-2005)	85
Tabela 21: Ocupados transporte rodoviário de carga, por faixa etária (2002-2005)	86
Tabela 22: Ocupados transporte rodoviário de carga, por gênero (2002-2005)	86
Tabela 23: Ocupados transporte rodoviário de carga, por filiação sindical (2002-2005)	87
Tabela 24: Era associado em algum sindicato? (em %) Brasil	102
Tabela 25: Filados ao sindicato por posição na ocupação (%)	103

Tabela 26. Sindicalizados por ocupação Transporte rodoviário de carga (%) 103

INTRODUÇÃO

Esta claro que não rompereí esse muro com a testa, se realmente não tiver forças para fazê-lo, mas não me conformarei com ele unicamente pelo fato de ter pela frente um muro de pedra e de terem sido insuficientes as minhas forças (Fiodor Dostoievski¹).

Nosso trabalho investiga algumas das mudanças ocorridas no transporte rodoviário de cargas a partir do início da década de 1990, com especial atenção para as condições de trabalho neste segmento dos transportes. As grandes transformações pelas quais a economia brasileira vem passando já seriam suficientes para justificar, por si mesmas, uma análise de cada um dos seus setores de atividade, que nos permitisse compreender as principais mudanças que o segmento tem enfrentado e de que modo se tem organizado desde então.

Mudanças significativas têm ocorrido em todos os setores da economia, e no transporte rodoviário de cargas não é diferente. Novas técnicas de gestão e novos procedimentos são testados, na busca de manter espaços já conquistados, por exemplo, através da utilização de recursos da informática. Em contraste com essas práticas inovadoras, nosso trabalho mostra a força da manutenção e até mesmo a ampliação de práticas consideradas ultrapassadas, como o prova o crescimento da informalidade nas relações de trabalho, além da manutenção do modo pelo qual as mercadorias são transportadas pelos trabalhadores autônomos e por empresas especializadas do setor. Também investigamos o comportamento dos trabalhadores organizados em associações sindicais diante das mudanças que o país atravessou.

A partir da década de 1990, a economia brasileira passou por uma grande transformação: vários setores enfrentaram crises importantes, as taxas de desemprego cresceram como nunca anteriormente, a dinâmica econômica desacelerou-se. Foram tantas e tão grandes as mudanças com as quais a economia brasileira teve que lidar, que todos os setores de atividade tiveram dificuldades e buscaram alternativas. Não foi diferente com o setor de transportes, principalmente após a segunda metade daquela década, quando mudanças institucionais procuraram construir um novo

¹ Dostoievski Fiodor (2000). *Memórias do subsolo*. Tradução Boris Schnaiderman. Editora 34, São Paulo. Pp. 25

marco regulatório para o segmento, pois o construído até a década de 1980 já não era capaz de enfrentar a crise macroeconômica.

Diante dessa situação, as empresas procuraram se modernizar, adotando novos procedimentos de gestão. Foi o caso em especial das grandes empresas, que apostaram na logística, buscando assim a diversificação dos serviços, seguindo nessa escolha a mesma opção tomada por outros setores, propondo igualmente uma maior eficiência em suas atividades. A repartição entre os meios de transporte sempre se mostrou desequilibrada – determinado modal transportando cargas que em outro modal seria mais econômico. Esta situação acontece não só no Brasil, mas na maioria dos países do mundo; a alternativa que se propôs, para a superação deste quadro de desequilíbrio e reestruturação do setor, foi buscar aplicar o conceito de multimodalidade, ou seja, utilizar em cada trecho de transporte o meio mais eficiente. Contudo, as cargas continuam sendo transportadas prioritariamente pelo transporte rodoviário.

Quando se trata de questões relacionadas às condições de trabalho, podemos observar poucas foram as inovações que afetaram o cotidiano dos caminhoneiros. Desde a década de 1940, quando o transporte rodoviário de cargas começou a se tornar o principal meio de distribuição de mercadorias: 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. No tocante à remuneração os trabalhadores de carga estão entre os que recebem salários intermediários, sejam empregados ou autônomos, no ramo de transporte. Mas quando comparado com os demais ocupados brasileiros, se pode afirmar que possuem rendimentos acima da média nacional, principalmente frente ao conjunto dos não agrícola.

Com isso, queremos dizer que, apesar de todas as inovações que ocorreram no mercado de transportes de produtos, as condições de trabalho são semelhantes às dos trabalhadores do início da industrialização. Com justiça devemos salientar que muitas das principais rodovias brasileiras estão em melhor estado de conservação, principalmente no estado de São Paulo, os caminhões usados hoje são melhores, mais velozes, mais confortáveis e com maior capacidade de carga e há facilidades para carregar e descarregar nas grandes distribuidoras e transportadoras, convivendo com muitos dos ocupados trabalhando em condições consideradas arcaicas. Em essência, a forma fundamental de organizar o trabalho para transportar mercadorias permanece o mesmo, sob o

ângulo daqueles que executam as tarefas. O motorista chega na empresa embarcadora, carrega o caminhão, viaja durante todo o dia e a noite, chegando ao seu destino espera para descarregar e fazer o trajeto de volta, e acham que não tem uma remuneração suficiente para tanto esforço. “*Todo mundo gosta de pisar no caminhoneiro*”².

Poderemos constatar que a estrutura de ocupações no ramo de transportes de maneira geral e no transporte de carga de modo específico, apresentou algumas alterações, ou seja, o crescimento no volume dos ocupados por conta-própria e a diminuição dos empregados com vínculo formal de trabalho. O que se imaginava é que a quase inexistência de barreiras à entrada, principalmente no rodoviário de cargas facilitaria a migração dos trabalhadores empregados para se tornar trabalhadores por conta-própria.

O motorista atuando no transporte rodoviário de carga é o nosso personagem central, não somente por ser quantitativamente o profissional com maior representação no segmento, mas porque todas as transformações que ocorrem na organização do trabalho, devem ter neles um elemento fundamental para observar tais mudanças. Por ser o Brasil um país rodoviário, quando se pensa nas mudanças na infraestrutura de transporte deve ser levado em conta os caminhoneiros.

Segundo os dados da Confederação Nacional dos Transportes (cf. CNT & Sensus Consultoria, 1999), o ramo de transportes era responsável por 5% do PIB brasileiro, ocupando cerca de 2,5 milhões de trabalhadores; e, de acordo com os micro dados da PNAD-IBGE, eram mais de 3 milhões os ocupados em transportes no Brasil em 2002, respondendo por mais de 5% da PEA urbana. Vale lembrar que este subsetor é composto por diferentes meios de transporte (aéreo, ferroviário, metroviário, rodoviário, hidroviário e naval), transportando passageiros e/ou cargas. A quantidade de ocupados e o valor da renda se constituem de modo diferente para cada modalidade.

Para a caracterização do ramo em termos de valor agregado, utilizamos a Pesquisa Anual dos Serviços (PAS), do IBGE, o Índice de Desempenho Econômico do Transporte (IDET), da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), além dos Anuários Estatísticos da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), do Ministério dos Transportes, para os anos de 1994, 1995 e 2000.

Aparentemente, as organizações de trabalhadores em transportes, em especial as dos autônomos, modificaram suas reivindicações, tornando assim seus interesses compatíveis com os

² Frase dita por muitos caminhoneiros nas rodovias brasileiras.

dos empregadores. Suas reivindicações passaram a ter como pontos principais a melhoria das estradas, a diminuição do preço dos pedágios, o aumento da repressão contra o roubo de cargas e o aumento no valor do frete. Durante a década de 1990, o movimento grevista *Brasil caminhoneiro* passou a apresentar em sua pauta de reivindicações posições próximas das dos interesses empresariais. Esse movimento, liderado por caminhoneiros autônomos deixou em segundo plano, questões como a jornada de trabalho. Tem-se até a impressão de que a idéia de que as condições de trabalho precárias são parte intrínseca do seu cotidiano já foi incorporada, e que, como “empreendedores” que são, devem buscar seus objetivos como empresários, ou seja, não como trabalhadores submetidos ao capital, mas como portadores de capital: mesmo a sua representação sindical no nível nacional está ligada à Confederação Nacional dos Transportes (CNT), que representa o conjunto dos empregadores dos transportes no país. A percepção dos motoristas de caminhão sobre o lugar que ocupam na sociedade ou que acreditam ocupar é apresentada num estudo de Vilaça (1969), que aponta o *orgulho* que os caminhoneiros autônomos sentem relativamente à sua profissão, e como se crêem valorizados socialmente por serem proprietários de um caminhão.

Os representantes dos empregados de empresas de transportes de carga, por outro lado, têm como reivindicações prioritárias a melhoria nas condições de trabalho. Contudo, enfrentam grandes dificuldades em sua organização; não conseguindo articular um movimento nacional em torno de suas questões. Além disso, muitas vezes têm em sua rotina de trabalho algumas atribuições (como, por exemplo, a responsabilidade em encontrar carga de retorno) que deveriam ser realizadas por outro empregado da empresa que não o motorista.

Temos aí dois grupos de trabalhadores com perspectivas diferentes quanto ao lugar que ocupam na divisão do trabalho, mas, na realidade, quando observamos as condições de trabalho dos dois grupos, constatamos várias semelhanças. Nosso ponto de vista é que o fato de possuir ou não um veículo é o que acarreta essa diferença de percepção – mesmo se isso não garante aos autônomos nenhuma vantagem real frente aos empregados.

Compreender como o sindicalismo se comportou diante das transformações econômicas ocorridas a partir dos anos 1990 foi uma das questões que tratamos de discutir. O entendimento de que o sindicalismo no transporte rodoviário de carga se estrutura de modo particular foi uma de nossas premissas. Dificuldades na definição da representação dos trabalhadores constituíram-se como marca deste sindicalismo; alicerçado em disputas internas e na proximidade das condições de

uso e remuneração dos trabalhadores autônomos e dos empregados. Contudo, durante este período os transportadores rodoviários de maneira geral tentaram encontrar caminhos, tanto na realização de lutas sindicais e políticas quanto em negociações coletivas e ainda, buscando alternativas de organização por conta da reestruturação que travessa o segmento.

Nos transportes – como em outras atividades econômicas –, o novo e o velho nas relações de trabalho convivem e disputa o mesmo espaço, a mística de que o novo viria para suplantar o velho muitas vezes não se verifica. Nos transportes, talvez mais particularmente que em outros setores, as velhas condições de trabalho são por demais consolidadas. O espaço que a “tradição” ocupa nas relações de trabalho faz com que qualquer mudança no sentido de sua superação seja muito difícil e, em alguns casos, pode ser mais lucrativo para a empresa manter velhas práticas em relação aos seus empregados e seus terceiros.

Uma das preocupações principais deste estudo é combinar a utilização de fontes primárias e secundárias de informação. Para a análise da dinâmica ocupacional, tomando por base a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE, referente aos anos 1992-2001, elaboramos tabulações especiais para identificar as características ocupacionais, tipos de funções e variações de rendimento no interior do ramo. Utilizamos também os microdados da PNAD do IBGE relativos ao ano de 2002 e 2005 e aprofundar as discussões sobre os ocupados no transporte rodoviário de carga – mais uma vez realizando tabulações especiais, procurando identificar a assimetria e a dispersão dos rendimentos.

Nosso trabalho está organizado da seguinte maneira: após a presente introdução, apresentaremos, no capítulo 1, o setor de transportes no Brasil. Nossa preocupação é estudar a organização do ramo como um todo, com especial atenção para o transporte de carga, discutindo a centralidade do modal rodoviário como principal forma para o descolamento das mercadorias. Também discutiremos alguns dos conceitos principais no debate atual em torno deste setor do ramo dos transportes. No capítulo 2 discutimos algumas das principais mudanças ocorridas no setor de transporte a partir da década de 1990, com as novas propostas de gestão do setor como à introdução do conceito de logística e multimodalidade aplicadas ao transporte, preocupado em compreender como cada segmento do transporte se portou diante das transformações econômicas e de mudanças institucionais. No capítulo 3, apresentaremos a estrutura ocupacional e o perfil dos trabalhadores em transportes no Brasil: o mercado de trabalho e ainda apresentaremos uma análise aprofundada dos microdados das PNAD's 1992 e 2001 e 2002 sobre o ramo dos transportes, de maneira a determinar

o perfil dos ocupados nos transportes, com especial atenção para os rendimentos. No capítulo 4 realizamos a partir das informações dos microdados da PNAD's 1992 -2001 e 2002-2005 uma análise sobre os ocupados no transporte rodoviário de carga, destacando as ocupações mais expressivas, traçando ainda uma comparação entre os caminhoneiros autônomos e empregados e as formas de contratação destes profissionais. No capítulo 5, realizamos uma análise da estrutura sindical no setor de transporte rodoviário de cargas e uma análise das negociações coletivas de trabalho, utilizando como exemplo algumas convenções coletivas firmadas entre o final dos anos 1990 e o início dos anos 2000. Por último, apresentamos as nossas considerações finais.

Por fim, uma das principais questões que nos propomos em discutir é: o crescimento na ocupação de caminhoneiros autônomos é uma volta ao passado, ou seria a construção de relações de trabalho, tipo de emprego encoberto, pela forma de uso e remuneração deste ocupados? Sabemos que utilizar tanto empregados como caminhoneiros conta própria na mesma empresa faz parte da estratégia empresarial, que conjuntamente com a transformação dos transportadores em operadores logísticos visam garantir para a empresa maior flexibilidade na apropriação de capital.

CAPÍTULO 1

O Transporte como Atividade Econômica e a Centralidade do Modal Rodoviário

1. Introdução

Deslocamento de mercadorias e de pessoas sempre se apresentou como um desafio em toda a história da humanidade, os transportes de produtos se tornaram uma atividade cada vez mais importante, de acordo com a evolução econômica e com a ampliação das distâncias entre os centros produtores e consumidores. A respeito dos custos dos bens produzidos o transporte transformou-se em uma variável chave para a realização do ciclo entre produção e consumo. Por isso, os meios pelo qual se deslocam as mercadorias são de fundamental significado na composição dos custos de produção e na possibilidade de se organizar um negócio. Pode parecer redundante iniciar uma dissertação fazendo tal afirmativa, mas esta tem por objetivo enfatizar a importância dos transportes como atividade econômica, pois caso a forma pela qual as mercadorias são deslocadas acarretam diferentes custos de produção. Neste contexto, como iremos demonstrar nas próximas páginas o transporte é na economia moderna um dos pontos mais importantes e o transporte rodoviário de cargas se tornou o meio pelo qual muito do que é produzido é transportado; e principalmente no Brasil onde mais da metade de todos os produtos é transportada, por esse meio.

Todas as mudanças estruturais por que passam e passaram atividades econômicas atingiram o setor de transportes, não nos enganaremos ao afirmar que este conheceu reorganizações estruturais³. Entre essas reorganizações, muitas encontram suas origens na crise do petróleo na década de 1970, pois, como se sabe, o transporte é o setor que mais consome combustíveis fósseis. Sendo assim, se levarmos em conta o peso dos segmentos que utilizam os derivados do petróleo como fonte de energia, é simples constatar o quanto esta questão é importante – e, tem como efeito, os debates em torno da problemática dos transportes ganharam força com o primeiro choque do petróleo⁴.

A partir da primeira crise do petróleo, várias alternativas começaram a ser pensadas. Entre as tendências que surgiram, encontramos a tentativa de reequilibrar a distribuição entre os modais e a

³ Evidentemente, essas reorganizações tiveram um impacto significativo sobre a estrutura de custos do setor (esta questão será desenvolvida mais adiante).

⁴ Para nos convencer da importância do petróleo para a economia mundial, basta pensar no fato de que o transporte rodoviário (com variações para mais ou para menos de um país para outro) predomina em todos os países desenvolvidos e em desenvolvimento, tanto para mercadorias quanto para pessoas. Além disso, o consumo dos automóveis particulares mostra uma grande dependência com relação ao petróleo, fato que o torna uma questão-chave da política internacional.

utilização da multimodalidade como maneira de melhorar o desempenho do setor e economizar combustível. As opiniões convergiram no sentido de garantir uma utilização mais racional dos meios de transportes, diminuindo custos e equilibrando a balança entre oferta e demanda deste serviço.

Outra questão importante, surgida ainda na década de 1970, é a consciência ecológica: a poluição atmosférica tornou-se um dos temas mais debatidos e controversos. Apontados como um dos principais responsáveis pela poluição do ar, os veículos a combustão – principalmente os de grande porte, como ônibus e caminhões – deveriam ter a sua utilização reorganizada: enquanto principais responsáveis pelo transporte de mercadorias, uma reorganização do setor poderia trazer melhorias ambientais. Mas, sem os investimentos necessários na ampliação da infra-estrutura nos transportes, as dificuldades econômicas se aprofundariam.

Diante do quadro de alta dos preços dos combustíveis, que encarecia os custos dos transportes – e, por consequência, de todas as mercadorias –, o transporte rodoviário passou a ser visto como um dos principais adversários da qualidade de vida. Assim, os debates em torno da necessidade de mudanças no setor ganharam ainda mais força, bem como a procura por uma racionalização na distribuição entre os modais. Não se pode desconsiderar o fato de que, nesse mesmo período, uma grave crise econômica (em especial a crise da dívida) atingiu todos os setores da sociedade, forçando-a a reorganizar-se. No âmbito macroeconômico, algumas idéias apareceram, numa tentativa de resolver a crise, como por exemplo, a liberalização de capitais, a abertura econômica, a globalização e a diminuição do papel do Estado na economia, além da alteração de sua forma de intervenção na sociedade.

É neste quadro de alterações econômicas importantes – iniciadas na década de 1970 e presentes ainda hoje – que iniciamos a nossa análise sobre o comportamento do setor de transportes num mundo em mudança, destacando, no caso brasileiro, os anos 1990 como um período de fundamental importância para a reorganização do sistema de transportes⁵.

No Brasil, mais de 60% de todas as mercadorias são transportadas por rodovias. As razões são várias: além das já conhecidas, como maior flexibilidade e rapidez sobre os outros meios de transporte, passando pela chamada “revolução do automóvel”, encontramos também decisões

5 Mas não devemos nos esquecer de que, para apreender o quadro nacional, faz-se necessário refletir sobre o cenário internacional nesse mesmo período, e compreender a maneira como foi organizado o sistema de transportes no Brasil. Para tanto, é preciso recuar até períodos mais distantes, como a década de 1940 e mesmo anteriores, quando o sistema de transportes começou a ser estruturado com base no ramo rodoviário.

governamentais que privilegiaram investimentos na construção de rodovias em detrimento de ampliação de recursos públicos em outros modais. Além de se considerar mais modernos investimentos em infra-estrutura rodoviários demonstraram ter custos menores e retornos mais rápidos do capital investido.

O transporte rodoviário de carga é, no Brasil, o mais importante meio de distribuição de mercadorias; suas características peculiares lhe garantiram essa hegemonia. Se fôssemos investigar o transporte de passageiros, notaríamos uma situação ainda mais desequilibrada em favor do modal rodoviário. Este meio se encarrega de transportar mais de 90% de todos aqueles que se deslocam sem veículo próprio. Como se pode depreender, o setor automobilístico e o petrolífero constituem-se em dois setores fundamentais na sociedade atual, não somente pelas relações estreitas que sempre entretiveram com setor de transportes, mas também por terem garantido, ao longo dos anos, a supremacia do rodoviário sobre os demais modais. A força política e econômica desses dois segmentos permitiu, em quase todos os países do mundo, que mais de 50% dos deslocamentos de mercadorias e pessoas se desse pelo modal rodoviário. Sendo assim, não se pode pensar em analisar o transporte rodoviário de cargas sem compreender o valor estratégico desses dois segmentos industriais durante todo o século XX.

O crescimento do transporte de cargas por meio rodoviário teve seu grande impulso a partir da década de 1950, quando foram instaladas no Brasil multinacionais montadoras de veículos. Apesar da prioridade para o transporte individual em veículos pequenos, um grande número de caminhões passou a ser construído no país, como comprova o trabalho de Barat (1991).

Entre os aspectos que consideramos mais relevantes em nossa discussão sobre o setor de transportes no Brasil destacam-se: (i) o lugar que o transporte ocupa na economia brasileira e (ii) o papel dos transportes no desenvolvimento econômico e a centralidade do modal rodoviário como principal meio de deslocar produtos. Com estes dois itens acima entendemos que é possível compreender não só o lugar e a relevância que os transportes ocupam em uma economia moderna, mas também o perfil do desenvolvimento econômico do país, tendo no rodoviário de cargas um elemento central.

2. O setor de transportes como parte do setor terciário da economia

O setor de transportes faz parte do setor *terciário* da economia, também conhecido como setor de *serviços*, o qual é composto por diversas atividades, muitas delas diferentes entre si. Desde há

muito não existe consenso sobre o que é o setor de serviços. Uma primeira tentativa de definição seria pela negativa, ou seja, não se trata de atividades do setor primário (agricultura) nem do secundário (manufatureiro) – definição que engloba todas as outras atividades econômicas. Esta definição vem sendo questionada há muito (cf., por exemplo, Offe, 1989; Kon, 1999; Castel, 2001; Salerno, 2001), principalmente por ser insuficiente devido à quantidade de ocupações que podem ser englobadas na categoria “serviços”. Mas esta situação se complica quando se observa que, mesmo em atividades tipicamente industriais, podem estar presentes relações de serviços. De acordo com Herder-Dorneich (citado por Offe, *op. cit.*): *“a única exceção a essa regra de definições negativas (...) é a característica muito bem identificada de que os clientes devem estar “presentes” e devem ser “co-produtores” na maior parte das atividades em serviços”*.

Mas o problema da definição do setor terciário da economia se densifica quando se observa, como muitos pesquisadores, a existência de uma nova configuração do mercado de trabalho, com a transferência de dinamismo econômico do setor industrial para o terciário. Segundo Lefèvre-Farcy (1994), por exemplo, o setor terciário pode desempenhar diferentes papéis na crise contemporânea: certos autores vêem no crescimento dos serviços um amortecedor do desemprego, mediante a compensação dos postos de trabalho perdidos na indústria; outros vão além dessa constatação, ao perceber nesse crescimento dos serviços uma fonte de afrouxamento inelutável do crescimento da economia, em que o desenvolvimento do trabalho improdutivo – marcadamente em alguns segmentos do setor de serviços – toma o lugar dos ganhos de produtividade global, que passam a ser muito pequenos.

Todos os pesquisadores parecem estar de acordo, ao menos, quanto ao fato de que o ramo de transportes constitui-se numa atividade-meio para a realização das demais atividades econômicas, seja no transporte de mercadorias, seja no transporte de pessoas. Trata-se de um ramo essencial para a sociedade atual, por seu papel de facilitador dos deslocamentos. A sua atividade é extremamente importante para todos os demais setores econômicos: transporte de alimentos, de matérias-primas, de bens finais, assim como de trabalhadores e de consumidores, entre outros. E é exatamente por ser uma atividade-meio que o seu crescimento depende do desempenho dos outros setores. Desse ponto de vista, um dos elementos mais importantes é o fato de que o setor de transportes oferta serviços e não cria a sua própria demanda, como assinala Mello (1982):

A demanda por transportes é gerada pelos demais setores da economia, e a decisão de produzir cargas é, portanto, exógena aos sistemas de movimentação, não cabendo a eles

discutir sobre a quantidade a transportar ou a respeito da localização das fontes produtoras. Cabe, apenas, receber as demandas e tratar de transportá-los da forma mais rápida, segura e econômica possível.

O setor de transportes é, portanto, considerado como uma prestação de serviços, no interior do setor terciário. A bibliografia internacional costuma utilizar diferentes tipologias para estudar o terciário e o seu mercado de trabalho, uma vez que não há consenso sobre os critérios mais adequados para diferenciar as atividades que compõem o setor. Pochmann (2001) apresenta uma classificação do terciário a partir de uma tipologia construída nos anos 1970⁶ (que consideramos adequada), dividindo-o em quatro grupos: (i) distribuição: ocupações em transporte, comunicação e comércio; (ii) produção: segmento moderno de ocupações em atendimento dos insumos e serviços diretos à indústria; (iii) social: atendimentos coletivos, ocupações em saúde, educação e segurança; e (iv) pessoal: atendimento ao consumo individual, principais ocupações em lazer, alimentos e embelezamento.

O setor do transporte movimenta bens e pessoas, emprega milhões de trabalhadores, gera rendimento e consome materiais e serviços produzidos por outros setores da economia. A larga escala dos serviços de transporte na economia inclui empregos de portadores de cargas, fornecedores particulares de transporte, remetentes de cargas, fornecedores de logística, além de firmas que prestam serviços de manutenção de veículos. Em 2002, por exemplo, os bens transportados e os serviços relacionados representam mais de 10% (US\$ 1 trilhão) do produto doméstico bruto dos Estados Unidos (BTS, 2003).

O que deve ser destacado neste item é que o setor de transporte não gera a sua própria demanda. Os serviços de transportes dependem de outros setores de atividade, portanto ele por mais que tente não pode prever o volume de cargas que serão transportadas e nem o seu valor, sem antes observar o comportamento da economia de modo geral. Mais do que em outros setores, os transportes são mais sensíveis as mudanças na economia, e os impactos com certeza serão sentidos quando da realização dos contratos.

Por exemplo, um aumento significativo da produção agrícola fará com que os serviços de transporte sejam mais utilizados, do que quando de um período de baixa produção. A sazonalidade

⁶ Para essa definição da tipologia dos segmentos do setor terciário, Pochmann baseou-se principalmente nas definidas por Singelmann (1978) *The Transformation of Industry*. Beverly Hills: Sage.

também é uma dos aspectos que devem ser levados em consideração, quando se procura definir a demanda por serviços de transportes.

3. Transporte e desenvolvimento econômico brasileiro

O modelo de desenvolvimento econômico brasileiro tem no sistema de transporte rodoviário um elo principal na sua organização. Observando-se à economia brasileira constata-se que ao longo de nossa história ocorreram períodos de planejamento econômico de longo prazo e em outros não, ou seja, em alguns momentos se planejou o crescimento do país, se pensou quais seriam os investimentos necessários e em quais setores deveriam ser invertidos recursos. Em outros momentos vivemos uma situação de caminhar ao sabor do vento.

A partir da Era Vargas se fala em planejamento estratégico para o país, durante este período são definidos setores importantes para a economia nacional; preparam-se de maneira mais organizada e sistematizada o desenvolvimento nacional, procurando construir um mercado interno. O setor de transporte recebeu mais do que investimentos - foram organizados a partir deste período, uma política nacional de transporte, com uma grande soma de recursos para a infra-estrutura de transporte, com especial atenção para os investimentos em rodovias.

Se se objetiva o desenvolvimento e o crescimento econômico sempre será necessário que se invista em infra-estrutura de suporte adequada para as demais atividades. Os setores de energia e transportes são duas vigas mestras quando o crescimento econômico está colocado em pauta. Coube ao Estado brasileiro o papel de além de articular e planejar as políticas de desenvolvimento, buscar e gerir os recursos em infra-estrutura viária, sempre foi este o principal responsável pela infra-estrutura, que possibilitou o escoamento da produção. Pois, o Estado nacional é a única força capaz de organizar o capitalismo, podendo o poder político sobre a matriz temporal e espacial submeter à racionalidade abstrata do lucro individual à racionalidade substantiva da coletividade.

O Plano de Metas é um exemplo de tal atuação do governo. De acordo com Lessa (1978), o plano propunha investimentos diretos do governo em energia e transporte além de alguns outros setores básicos da economia. Constituíam-se esta dupla o primeiro grupo de metas que deveriam ser atingidas. O diagnóstico feito à época era que a industrialização brasileira era desordenada, com pontos de estrangulamentos e desequilíbrios entre o parque industrial, o sistema de transporte e a geração de energia, e caberia ao Estado realizar os investimentos necessários, pois esta situação era pouco atraente para os empresários na complementação industrial e a soma de recursos e os prazos

de retorno também eram elevados. Apesar de todo o capital investido; alguns setores não conseguiram atingir a meta, como por exemplo, o ferroviário, o reequipamento do sistema e a ampliação da malha ferroviária não foram atingidos, mas o transporte rodoviário não só atingiu a meta inicial como superou as expectativas; e terminou substituindo as ferrovias como elemento de expansão da fronteira agrícola e integração nacional.

Ao compararmos a malha ferroviária, de acordo com o gráfico abaixo, do Brasil e dos Estados Unidos podemos compreender a forma pela qual se deu o desenvolvimento de cada um dos países. As duas foram construídas durante o século XIX. A norte-americana foi pensada como um sistema de transporte de integração nacional e facilitar a construção de um mercado interno. Já no caso brasileiro ela foi construída para o escoamento da produção agrícola objetivando o mercado externo. Com isso, podemos dizer que as ferrovias no Brasil desde sua concepção até o momento atual não foram organizadas como um sistema que visasse construir um mercado interno e a integração nacional, o modelo ao qual se baseou a ferrovia no Brasil, com reflexos ainda hoje é o de primário exportador.

Gráfico 1



Fontes : Ministério dos Transportes; Anuário Estatístico 2001 GEIPOP; IBGE; Association of American Railroads - AAR

O sistema ferroviário brasileiro é de baixa disponibilidade e baixa densidade, o que limita o crescimento de sua participação na matriz de transportes. A comparação com outros países nos ensina que a extensão da malha ferroviária dos Estados Unidos é de 164.000 Km, enquanto a da Rússia é de 86.000 Km e a do Canadá de 74.000 Km: são os países de dimensões continentais com as maiores redes ferroviárias do mundo. O Brasil, de tamanho comparável a estes países, tinha 28.168 Km em 1998, ou seja, uma extensão muito abaixo das dos países em questão, comparável na

realidade às de países de menor extensão, como, por exemplo, a França, o México, a Argentina, a Polônia e a Ucrânia. Quando se observa o aproveitamento da malha ferroviária no transporte de passageiros, constata-se que, nos EUA, a utilização da ferrovia para o deslocamento de pessoas é muito baixa, sendo inferior à de países como a França, a Alemanha, o Japão, a China, a Índia, a Coreia do Sul, a Rússia ou a Ucrânia. Esses dados demonstram que os passageiros, nos EUA, mesmo quando realizam deslocamentos mais longos, o fazem ou pelo modal rodoviário ou pelo aéreo. (ver anexo)

De acordo com Celso Furtado (2000, p. 245), o desenvolvimento de um mercado interno e a integração nacional de fato ocorrerá no Brasil a partir de 1950, e este terá como matriz para o desenvolvimento nacional o transporte rodoviário. Voltando um pouco mais: o transporte no Brasil se organizou juntamente com a ocupação do território nacional. Nos primeiros momentos da colonização, essa ocupação foi sobretudo litorânea (Prado Jr., 2000), seguindo os cursos dos rios para a construção de povoados nas suas proximidades. Com a descoberta do ouro, a ocupação do interior do Brasil intensificou-se. Tornou-se então necessária a construção de caminhos e rotas, mas como esses caminhos foram construídos de maneira rudimentar, os deslocamentos não foram facilitados: são incontáveis as histórias de desvio de ouro e metais preciosos por caminhos abertos como picadas “no meio do mato”. Infelizmente, não dispomos de estatísticas precisas sobre a extensão dos prejuízos causados, durante o período colonial, pelas dificuldades de transporte, mas podemos supor que causaram elevações importantes no custo da economia. A questão da integração nacional não estava colocada, no país se observava apenas pontos isolados de desenvolvimento regional.

É no período do café, com a implementação significativa do sistema ferroviário, que podemos falar em organização de transportes no Brasil. Os caminhos anteriormente construídos; como assinalamos, eram tortuosos, precários, e não levavam em consideração a alteração do preço das mercadorias induzida pelo transporte⁷.

O fenômeno do crescimento do transporte ferroviário não ocorreu somente no Brasil: quase ao mesmo tempo, em todo o mundo, durante o século XIX, as ferrovias começaram a ser utilizadas, superando os modais anteriormente existentes. O rápido desenvolvimento das ferrovias foi

⁷ Partindo do princípio de que é somente com a organização de um verdadeiro sistema dos transportes que podemos falar em trabalhadores em transportes especializados nesta atividade econômica, podemos afirmar que os trabalhadores em transportes no Brasil – exceção feita aos portuários – só podem ser pensados enquanto tal quando da organização de empresas de transportes, ou seja, no início do século XX.

consequência da Revolução Industrial, por representarem uma alternativa ao meio de transporte predominante anteriormente, o hidroviário. As ferrovias estimularam o aumento das viagens de passageiros, aumentando a mobilidade da população, elevando viagens de negócios e auxiliando o crescimento das cidades, ampliando a movimentação de cargas com maior rapidez e menor custo. No caso brasileiro, as ferrovias tornaram-se o modal mais importante até a década de 1930. Diferentemente do que ocorreu em outros países, não foi criada nenhuma estratégia de planejamento sobre o desenvolvimento ferroviário, construindo-se malhas de grande heterogeneidade técnica, mas, mesmo assim, superiores aos modais concorrentes.

Langenbuch (1971, p. 140) assinala o fato de que as ferrovias presidiram à localização das fábricas na grande São Paulo, organizando os subúrbios industriais, entre 1915 e 1940. As instalações fabris acompanhavam os caminhos das ferrovias, mesmo antes de estes serem ocupados pela população. Segundo o autor, nesse período, a ferrovia se mostrava superior à rodovia, apesar do crescimento das estradas e do automobilismo. Todavia, mesmo as melhores estradas não eram pavimentadas e não se prestavam muito bem aos transportes pesados e maciços. Além disso, a mentalidade ferroviária ainda estava arraigada.

No final desse período a situação mudou: várias estradas já existentes foram pavimentadas, e as estradas construídas na década de 1920 foram melhoradas. A frota não parou de crescer a partir dos anos 1940, tendo passado de 1.760 veículos de passeio licenciados pela prefeitura de São Paulo, em 1917, para 22.739, em 1940. A aceleração no processo de urbanização e a expansão das grandes cidades, com uma complexa rede de serviços e indústrias, também podem ser apontadas como fatores importantes na transição do predomínio do transporte ferroviário para o rodoviário. A decisão de instalar no país uma indústria automobilística é, em parte, fruto de decisões no sistema de transporte, em que o transporte rodoviário aumentou a sua participação de 25% em 1948 para 48%, em 1953, o volume total das cargas transportadas. Como se pode observar o transporte rodoviário com os investimentos necessários em infra-estrutura e a produção local dos veículos se tornou o meio de transporte mais utilizado no Brasil.

Contudo, a questão integração nacional sempre foi de difícil solução. A concentração das principais atividades econômicas em São Paulo acabou por produzir uma sociedade com diferentes características regionais que tinham dificuldades de comunicar entre si, e trocar produtos e serviços. Assim, São Paulo como centro mais dinâmico puxou e lideou o desenvolvimento do país, concentrando em seu território modernos serviços, a agroindústria e grande parte do parque

industrial. As demais regiões brasileiras na maioria das vezes teve que se ligar ao estado de São Paulo, construindo uma relação de dependência, e a rodovia foi o meio pelo qual as regiões brasileiras se interligaram tendo no sudeste e em São Paulo mais especificamente o seu ponto central.

Se a ferrovia, durante todo o século XIX até a primeiro quarto do século XX, se mostrou mais eficiente no transporte de pessoas e mercadorias, ela será suplantada pelo modal rodoviário a partir da década de 1940. É importante salientar, mais uma vez, que não foi somente no Brasil que o transporte rodoviário tomou o espaço do ferroviário: isso aconteceu em todo o mundo. A grande diferença entre o Brasil e os outros países, de acordo com diversos especialistas, é que o transporte ferroviário, no Brasil, não possuía uma malha uniforme (o mesmo ocorrerá, aliás, com o transporte rodoviário); esta era formada por linhas de pequenas extensão, com tecnologias diferentes e centralizadas em regiões de maior atividade econômica – no caso, São Paulo. É essa situação que justifica o crescimento do transporte rodoviário, que rapidamente passou a ocupar um espaço desproporcional. Contudo, como se pode constatar no atual período é que o modelo de desenvolvimento que tem no segmento do transporte rodoviário de cargas, como meio principal para transportar produtos atingiu um nível de saturação. Não somente no Brasil, mas também em outras partes do mundo alternativas ao transporte rodoviário começam a serem estudadas. Como por exemplo na Itália:

Em uma avaliação sobre a Itália, Di Camillo (1995, p. 223) nota que a movimentação de estoque total do setor de transporte em 1991 totalizou 180 bilhões de euros, sendo que, tomadas isoladamente, as mercadorias foram responsáveis por 80 bilhões. Para finalidades estatísticas – a partir de uma medida típica do desempenho econômico de um país –, tais valores representaram respectivamente algo em torno de 25% e 10% do PIB. Estas porcentagens podem ser consideradas uma boa média em muitos outros países europeus ocidentais, podendo também sublinhar a importância vital da mobilidade econômica e social. Di Camillo nota ainda que a demanda aumentou consideravelmente nos últimos 25 anos: o transporte total de carga aumentou mais de 70%, enquanto o transporte dos bens por rodovias mais do que dobrou; sua parte no transporte europeu dos bens é agora de 72% (a comparar aos 50% de 1970):

As razões para esse crescimento substancial e constante do transporte rodoviário são múltiplas. Os veículos comerciais são mais flexíveis, geralmente mais rápidos, mais viáveis e podem ser mais facilmente integrados em estruturas de produção e de

distribuição. Estas características do transporte rodoviário de bens correspondem às exigências maiores da indústria em processos de produção: a aplicação mais difundida de conceitos just-in-time e uma distribuição rápida e pontual em quantidades pequenas. A burocracia e as estruturas organizacionais dessas modalidades de transportes, que não eram sensíveis às exigências de mercados, exacerbou a situação [aumentando a participação do transporte rodoviário]. Conseqüentemente, a participação do transporte ferroviário na Europa ocidental, por exemplo, declinou de 30,8 a 15,2% entre 1970 e 1993 (op. cit., p. 226. Nossa tradução).

O transporte rodoviário representa, hoje, 72% do frete total na União Européia (em ton./Km), com porcentagens mais elevadas em alguns países, como a Itália, a Espanha e o Reino Unido. Conseqüentemente, a capacidade rodoviária está-se aproximando do ponto de saturação – e podemos mesmo dizer que, certamente, em algumas das rotas principais já atingiu esse nível.

De acordo com Barat (1991), a dependência da movimentação de passageiros e cargas com relação ao transporte rodoviário e a sua expansão entre 1950 e 1985, no Brasil, não se separam da industrialização, da consolidação e integração do mercado interno e da urbanização, ocorridas nas quatro últimas décadas:

Assim, o período de maior crescimento industrial (1950-1975) caracterizou-se por considerável ampliação da infra-estrutura rodoviária, tendo em vista seu menor custo de construção por quilômetro, os menores prazos de maturação e retorno dos investimentos e a sua maior adequação ao atendimento dos fluxos de mercadorias territorialmente dispersos. (Barat, 1991; p. 155)

Segundo Mello (2000, p. 44), esses resultados podem ser explicados pelos programas econômicos dos sucessivos governos brasileiros. A supremacia do transporte rodoviário está intimamente ligada a uma política que privilegiou o transporte individual em contraposição aos meios de transporte coletivos, para o deslocamento de pessoas e como já observamos o transporte de mercadorias através das rodovias cresceu neste período, principalmente durante a gestão de Juscelino Kubitschek (1957-1960), com o Plano de Metas:

Em relação aos transportes, o Plano privilegiou as rodovias, especialmente as de escala nacional, capazes de promover a integração do espaço econômico brasileiro. O crescimento foi notável, tendo passado de 22.250 Km a 35.419 Km, durante sua execução.

Em 1945, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) foi reorganizado, e foi criado um fundo de recursos institucionais para o setor, o Fundo Rodoviário Nacional (FRN; Lei Joppert), destinado à construção, conservação e melhoria das estradas de rodagem do país. Este fundo concentrava recursos vindos da arrecadação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, o qual era repartido entre a União, os estados e os municípios, por meio de critérios objetivos e mecanismos automáticos de transferência de recursos.

Durante 30 anos, o mecanismo de transferência do FRN financiou as necessidades do setor rodoviário, sendo complementado, posteriormente, pela Taxa Rodoviária Única (TRU, 1969) e pelo Imposto sobre o Transporte Rodoviário (em 1967 para passageiros e em 1975 para cargas), ambos concebidos no âmbito das regras gerais definidas para o FRN. O processo de desenvolvimento econômico ocorrido no pós-guerra foi apoiado, assim, pela oferta crescente de serviços rodoviários, particularmente concentrada na faixa litorânea, onde se expandiam as grandes regiões metropolitanas. Ao contrário, as deficiências históricas do sistema ferroviário (concebido, nas suas origens, como conjuntos regionalmente isolados para promover o escoamento da produção primária para os portos de exportação) e a decadência dos portos e da navegação de cabotagem constituíram-se, tanto individualmente como na sua atuação combinada com o transporte rodoviário, em limites à consolidação de um mercado nacional baseado no predomínio das modalidades não-rodoviárias.

O setor ferroviário nunca dispôs de mecanismos de financiamento como o que atendeu ao setor rodoviário. Na verdade, enquanto o FRN representava cerca de 80% da arrecadação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, o que coube às ferrovias foi uma parcela de 10% desse imposto, em fins de 1955, reduzida para 8% em 1967. Esta última percentagem correspondeu, então, ao Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário (FFDF), criado muito depois do FRN como institucional e com um volume de recursos 10 vezes menor do que o destinado às rodovias. A diferença com relação ao FRN é que os recursos arrecadados pelo FFDF não o eram a fundo perdido e, portanto, não provenientes de fundo com liberação automática, como no caso do setor rodoviário; tratava-se de recursos predominantemente oriundos das instituições de crédito. No início da década de 1980, o FRN foi extinto, o que ocasionou uma diminuição

significativa dos investimentos em infra-estrutura de transportes. Durante as décadas anteriores, esses investimentos chegaram a representar em média 1,5% do PIB, tendo caído para 0,25% em 1985. Ao analisar a política de investimentos no setor dos transportes, Newton Castro (2001, p. 40) observa que

Ao processo de deterioração da malha rodoviária sobrepôs-se a marcha da descentralização das receitas tributárias incidentes sobre os usuários de rodovias para os Estados e municípios, que consolidou na Constituição de 1988 a política que já se esboçava quando da anterior transferência da Taxa Rodoviária Única (TRU) para os Estados (IPVA). Fracassaram as tentativas posteriores de recriação de receitas vinculadas (e. g., selo-pedágio). Em 1993, a Portaria 10/93, do Ministério dos Transportes, cria o Programa de Concessão de Rodovias Federais (Procrofe), gerenciado pelo DNER, que marca o início de uma nova política federal para o setor.

Consolidou-se, na década de 1960, a tendência prevalente na década anterior, ou seja, a da implantação de um sistema de transportes no qual a modalidade rodoviária assumiu a predominância na movimentação dos fluxos internos, mais um fator determinante para a perda acentuada na participação das ferrovias e da navegação de cabotagem no total da carga e dos passageiros transportados. Foi, portanto, durante o período da ditadura que nasceu, em 29 de dezembro de 1964, o primeiro Plano Nacional de Viação (PNV): os militares dão seqüência aos investimentos em infra-estrutura iniciados por JK. O setor de transportes foi um dos mais privilegiados. Em 1967, criou-se o Ministério dos Transportes. Seis anos depois, o Congresso Nacional aprovou o projeto do segundo PNV.

A primeira crise do petróleo, em 1973, afetou apenas por curto prazo a queda na participação relativa do sistema rodoviário no transporte de carga, em 1974. Em 1979, porém, a rodovia recuperou os níveis percentuais que prevaleciam em 1970 (70% aproximadamente do total), segundo dados do *Anuário Estatístico dos Transportes* de 1980. Os custos decorrentes da elevação dos preços dos combustíveis foram absorvidos pela elevação dos preços dos produtos transportados e, conseqüentemente, impuseram significativos efeitos inflacionários. Barat (1991; p. 34) identifica os efeitos da crise do petróleo sobre o setor ferroviário:

Mesmo após 1975, e em parte em decorrência dos efeitos da crise do petróleo sobre a estrutura econômica do país, obrigando à adoção da denominada política de

desaquecimento da economia, foi o setor ferroviário um dos que mais sofreram cortes em seu programa de investimentos, vendo-se forçado à desaceleração, paralisação ou cancelamento da maior parte dos projetos (em execução ou programados) relacionados com a modernização e melhoria da malha básica, ou seja, aquele que concentrava as maiores densidades de tráfego.

É importante destacar que os passageiros do segmento ferroviário utilizam, em sua grande maioria, o trem suburbano, que, em algumas grandes cidades brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro, assume uma importância significativa, que contrasta com o pequeno volume de passageiros transportados por ferrovias em longas distâncias, principalmente após o processo de desestatização. Por sua vez, o transporte metroviário localiza-se em apenas alguns grandes centros urbanos brasileiros. Por essa razão, o total de passageiros transportados é extremamente baixo no quadro nacional⁸.

As administrações públicas somente começaram a se preocupar com o transporte coletivo de passageiros e/ou a integração entre os diferentes meios de transporte após o primeiro choque do petróleo, em 1973 – e mais precisamente, somente no II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) do governo Geisel (1974-1979), quando a falta de combustível se tornou crônica, com um impacto direto sobre as importações.

Realizaram-se estudos e houve tentativas de estender o uso de transportes públicos para a população, assim como tentativas de revitalizar os transportes de carga por vias férreas⁹. Contudo, tais tentativa não lograram o êxito pretendido, pois, além da crise do endividamento público dos anos 1980, ocorreu o segundo choque do petróleo em 1979, que resultou no enfraquecimento das intervenções federais no sentido de tentar mudar a matriz do transporte rodoviário para outros meios utilizando outras fontes de energia.

Analisando a evolução dos diferentes sistemas de transportes durante a última década, Barat (1991, p. 362) apresenta perspectiva que hoje já se tornaram realidade:

Foi dito que a elevação de produtividade do transporte rodoviário deveu-se, além do aumento na capacidade unitária dos veículos e da entrada em circulação de grande

⁸ Lembremos que as primeiras linhas do metrô no Brasil iniciaram a sua operação na cidade de São Paulo somente em 1974. Durante os anos 1990, o metrô conheceu um processo de expansão, atingindo outras capitais brasileiras, mas a sua importância relativa ainda permanece praticamente desprezível.

⁹ Por se tratar de um meio de transporte que privilegia a eletricidade como força motriz.

número de unidades articuladas, à melhoria nas condições físicas e técnicas das nossas rodovias. Cabe lembrar que, a persistir a excessiva ênfase dada pelas autoridades rodoviárias à construção e pavimentação, poderão surgir em futuro próximo graves estrangulamentos de recursos para a necessidade de conservação viária e segurança de tráfego. Estes itens, como se sabe, têm importância na preservação da eficiência operacional do transporte rodoviário.

4. A Supremacia do Rodoviário de Carga um caminho sem volta?

Em resumo, o sistema de transporte brasileiro está estruturado a partir do rodoviário, pudemos constatar que os serviços de transporte são atividades fundamentais para a sociedade atual, pois eles representam a ligação entre produtores e consumidores, buscando sempre se tornar os mais eficientes possíveis. Não se pode imaginar na sociedade moderna, sem o desenvolvimento dos meios de transporte, a ampliação das distâncias entre os locais de produção e de consumo acarretou uma evolução nos meios de transporte. Como já indicamos e como constataremos no próximo capítulo, o transporte rodoviário de cargas tornou-se o grande meio de distribuição de mercadorias em todo o mundo.

Durante todo o século XX, se pode observar o transporte rodoviário crescendo muito mais do que os demais modais. Seja por conta das vantagens deste frente aos outros, as suas vantagens comparativas, como rapidez nas entregas, maior flexibilidade, menores custos nos investimentos em infra-estrutura ou aperfeiçoamento tecnológico, tornou o modo rodoviário o mais significativo. E ao lado de setores industriais líderes no processo de desenvolvimento econômico o rodoviário aumenta a sua participação chegando a ter a sua capacidade de crescimento obstaculizada, por ter mais para onde crescer. As reservas de combustíveis fósseis (petróleo) também não acompanharão as escalas de crescimento econômico, as reservas já estão comprometidas, e novas fontes de energia já estão sendo estudadas. Mas, o transporte rodoviário, mesmo que se consiga encontrar combustíveis alternativos ao petróleo se encontra saturado; e novas maneiras de se transportar produtos estão sendo colocadas em prática.

No entanto, diferentemente do que ocorreu no Brasil, não foi o abandono dos demais modais de transportes que elevou a participação do rodoviário, as causas encontram-se muito mais nas vantagens e na força das rodovias. Uma alteração do quadro atual nos países desenvolvidos seria muito menos complexa do que no caso brasileiro. Caso o Brasil deseje equilibrar a sua matriz de

transportes, deverá *construir* os demais meios de transportes, e não somente recuperar os já existentes.

É nesse contexto de crescimento das atividades de transportes Brasil lideradas pelo transporte rodoviário de carga de produtos agrícolas e minerais, que nos perguntamos: quais são as condições de trabalho dos transportadores? De que maneira elas podem ter influenciado estes números? Como poderemos observar mais adiante, os rendimentos médios dos motoristas do setor rodoviário de carga está entre os menores dos ocupados em transportes; as jornadas continuam extremamente elevadas, e cresceu – não só em números absolutos, mas também relativos – a participação de pessoas trabalhando no transporte de cargas pelo modal rodoviário. Com isso, queremos dizer que, para além do crescimento, uma maior exploração do trabalho dos motoristas a expansão do rodoviário de cargas na década de 1990. É esta situação que vamos analisar de agora em diante.

CAPÍTULO 2

A transformação do transporte rodoviário nos anos 1990 no Brasil

1. Os desafios brasileiros

Com o processo de globalização econômica, o setor de transporte rodoviário de cargas teve que repensar a sua organização e procurar construir um modelo mais adequado aos novos paradigmas que se formavam. Em uma economia que se propôs cada vez mais aberta mais integrada a ordem mundial, deveria construir uma malha de distribuição de produtos que fosse condizente com essa nova realidade. As principais transformações pelas quais o setor de transporte de mercadorias vem atravessando, coincidem com a abertura da economia.

Os transportes rodoviários de cargas vêm atravessando várias transformações, desde o final da década de 1980, o modelo econômico no qual o rodoviário de cargas foi um dos componentes mais importantes se mostrou esgotado. Ocorreu a substituição de um modelo centralizado e autoritário na gestão pública e dos recursos, reforçado durante o regime militar, 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 conseqüência 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. Dentro desta mesma perspectiva, foram apresentadas a multimodalidade operacional e ampliação do conceito de logística de transporte, como soluções de reestruturação do setor. Um resumo bastante simplificado desta visão seria: “uma repartição mais equilibrada entre os modais de transporte, com a intensificação na utilização da multimodalidade e nova forma de gestão do transporte (no lugar de empresa transportadora, operador logístico), seriam a chave para o sucesso na distribuição dos produtos de forma mais barata, rápida e eficiente”. Não podemos nos esquecer que além desta questão seria fundamental mais um elemento que completava as proposições que eram os investimentos em infraestrutura.

Neste capítulo abordamos as principais questões que estiveram presentes no transporte rodoviário de cargas a partir da década de 1990, iniciamos discutindo como está organizado institucionalmente o transporte rodoviário de cargas no Brasil, a infra-estrutura de transporte e o novo modelo de intervenção pública (as agências reguladoras, a privatização das rodovias e

investimentos), as alternativas empresariais – multimodalidade e logística – e por fim como está se refletem nas condições de trabalho.

2. Um novo modelo de gestão

Como é noticiado quase que cotidianamente a infra-estrutura de transporte no Brasil sempre foi deficiente. Os investimentos, por mais que tenham sido elevados, não chegou a construir um sistema adequado nos transportes.

No início do século XXI, o que com certeza afetou as relações no ramo de transportes, foi a criação, por parte do governo federal, das Agências reguladoras em cada segmento: a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), em junho de 2001, e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em fevereiro de 2002. O segmento aéreo continuou sendo regulado pelo Departamento de Aviação Civil (DAC) e pela Infraero até 2005, quando foi constituída a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), em substituição ao DAC. A Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, propõe uma reestruturação completa do setor de transportes e, além das agências reguladoras, criou também o Conselho Nacional de Integração Políticas de Transportes (CONIT) e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT). Estas agências têm por finalidade estabelecer as regras de funcionamento dos setores e implementar as estratégias de investimentos em todos os segmentos.

Por exemplo, a ANTT regulamenta as atividades dos operadores (empresas e autônomos) baixando normas para a atuação na atividade, cadastrando os participantes e fiscalizado o cumprimento das regras e ainda realiza pesquisas para o planejamento estratégico do setor. Esta agência tem sob sua responsabilidade todo o transporte terrestre federal, rodoviário de passageiros, de cargas e o setor ferroviário. Já o DNIT tem entre suas atribuições operar a malha rodoviária federal¹⁰ - que não foi privatizada -, planejar e buscar investimentos para a infra-estrutura de transporte, fiscalizar em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal e realizar o planejamento estratégico do setor. Este departamento que substitui o antigo DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem) tem sua área de atuação ampliada para além do órgão que substituiu, pois

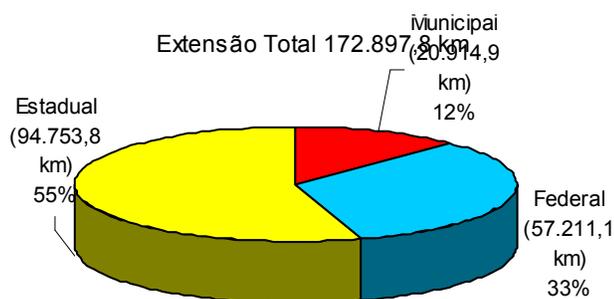
¹⁰ É preciso diferenciar *nacional* e *federal*, pois quando se fala em sistema nacional de transportes este abrange todo o transporte do país, enquanto federal apresenta-se somente aquele que é de responsabilidade do governo federal. Por exemplo, as vias que atravessam mais de um estado são de responsabilidade do governo federal, por isso são federais, enquanto uma via que está presente dentro dos limites territoriais de um estado são de responsabilidade do estado, o mesmo ocorre com os municípios.

todas as demanda de infra-estrutura de transportes foram centralizadas neste, com exceção do transporte aéreo que continuou tendo a INFRAERO como responsável.

Esta mesma legislação definiu as responsabilidades dos demais entes da federação, por exemplo, alguns estados construíram agências reguladoras e outros não. Em São Paulo foi criada a ARTESP (Agência Rodoviária de Transporte do Estado de São Paulo), que regula o setor nos limites de suas fronteiras. Como é sabido, no estado de São Paulo boa parte da malha foi privatizada e as concessionárias assumiram a responsabilidade pela manutenção e ampliação destas. Os investimentos para a melhoria da malha são oriundos principalmente da cobrança de pedágios e a construção de novas praças. No caso federal a maior parte da malha não foi privatizada é de responsabilidade do DNIT que com recursos do Orçamento Geral da União, do Ministério dos Transportes e os recursos da CIDE tem que viabilizar toda a infra-estrutura do transporte brasileiro.

Gráfico 2

- **Distribuição da malha rodoviária pavimentada (por jurisdição)**



Fonte: PNV 2002

Com a implementação dessas agências, o governo federal acreditava ter finalizado o processo de modernização da estrutura de transportes no Brasil, mas, quando se observa o desempenho dos setores durante a década de 1990, percebe-se que apenas uma pequena parte dos resultados esperados foi atingida, além da falta de investimentos que poderiam reverter a situação do setor, criar mais empregos e manter a renda do trabalhador.

Em paralelo à criação das agências, foi criada, pela Lei 10.336 de 19 de dezembro de 2001, a Contribuição sobre Intervenção do Domínio Econômico (CIDE), com a finalidade de financiar a

infra-estrutura dos transportes. Criada em substituição ao FRN, a CIDE prevê que 75% dos seus recursos sejam aplicados no setor de transporte. A contribuição incide sobre a importação e a comercialização de gasolina, óleo diesel, querosene, óleos combustíveis, gás liquefeito de petróleo (GLP) e álcool combustível. Por lei, os recursos arrecadados devem ser usados fundamentalmente no financiamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo; programas de infra-estrutura de transportes; projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás. No entanto, o que se constata é que, na realidade, a CIDE é utilizada para outros fins que não o previsto: do total arrecadado, 20% são destinados ao Fundo de Desvinculação de Receitas da União (DRU) e, com a reforma tributária, 25% passaram a ser transferidos aos estados, que, por sua vez, repassam 25% de suas cotas aos municípios.

Os recursos arrecadados por meio da CIDE deveria servir para¹¹:

Mas, a questão mais importante quanto aos recursos para infra-estrutura em transporte, como bem lembra Pereira Júnior (2003, p. 9):

Portanto, desvinculação tributária setorial dos recursos na esfera federal constitui a principal causa da degeneração do modelo de financiamento que sustentava o setor de transporte; com ela o setor perdeu sua autonomia relativa, em termos de planejamento, e a flexibilidade para atender as necessidades de manutenção e conservação do patrimônio.

A situação da malha rodoviária federal em 2001 era; perto de 32% das rodovias apresentavam estado precário de conservação e 20% em estado regular, ou seja, mais de 50% das rodovias precisavam de melhorias imediatas. Em um estudo do GEIPOT indicam aumento de custos operacionais para o deslocamento de carga e de passageiros de até 40%, 50% na quantidade de acidentes, 60% no consumo de combustíveis e 100% nos tempos de viagens. Estes dados já são suficientes e comprovam a realidade observada da urgência de investimentos. Mas, a política econômica dos governos brasileiros, que desde o início dos anos 1990 diminuíram investimento em favor de pagamento da dívida pública e de juros e amortizações piorou a já precária malha rodoviária. Um outro exemplo, desta condição está no levantamento realizado pela Coordenação de Planejamento do DNIT¹² em abril de 2003; sobre a malha rodoviária federal, excluído os 5,5 mil quilômetros administrados por meio de concessões à iniciativa privada. A situação da malha era:

¹¹ Pereira Jr, José de Sena (2003) “CIDE e o Financiamento do Setor Federal de Transporte”. Câmara dos Deputados. Brasília DF

¹² disponível em: www.dnit.gov.br

18,2% boa, 35,4% regular e 46,4% em mau estado de conservação. Este estudo apontava a necessidade de investimentos na ordem de R\$ 1,2 bilhão na recuperação da malha. A meta é fazer com que, ao final de 2007, nenhum quilômetro de rodovia federal esteja em mau-estado de conservação, 41% estejam regulares e 59%, bons.

Da mesma forma que o Ministério da Saúde recebeu a CPMF, a CIDE passou a ser a principal fonte de recursos do Ministério dos Transportes representando em 71,85% dos recursos do ministério sendo 11,70% do Orçamento Geral da União (OGU) e o restante de outras fontes, em 2003 de um total previsto de R\$ 11.118.082,00 (Onze bilhões). Ou seja, o Ministério dos Transportes foi esvaziado dos recursos federais tendo que se manter com a CIDE. Mesmo com 83% aproximadamente de toda a CIDE indo para o Ministério dos Transportes e 66% deste para o DNIT, as reservas de contingência somaram mais de 36% em 2003, sendo que a quase totalidade foi de recursos da CIDE, menor do que os 28% para investimento. Mais precisamente: pelo Decreto 4.591/2003, os limites orçamentários para movimentação e empenho representavam 35% da dotação estabelecida.

Ao se propor um novo modelo institucional de organização do sistema de transporte no Brasil, a política econômica praticada pelo governo impede uma avaliação mais adequada sobre os possíveis acertos e erros deste. Sem que os recursos necessários não há como considerar com certeza se o modelo é adequado, portanto o debate sobre se ao invés de empresas estatais ou de economia mista gerenciando e investido em projetos, ou deixar para a iniciativa privada regulada por agências autônomas do poder público, apresentaram até momento, resultados nulos.

3. A Gestão dos transportes

3.1. Logística e transportes

A grande aposta das empresas de transportes durante os anos 1990 foi no sentido de que, 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. Neste item, são apresentadas

algumas das questões mais importantes do debate sobre a gestão de empresas de transporte e a distribuição de mercadorias.

O conceito que vem sendo visto como o divisor de águas entre o passado e o futuro dos transportes no Brasil é a maior utilização da logística como ferramenta para reduzir gastos e ampliar a eficiência. Alguns, como o estudo da CNT-Coppead 2002, assinalam que um menor período de estocagem teria um grande efeito sobre uma maior lucratividade de toda a cadeia produtiva. Isso porque o transporte constitui atividade fundamental na logística da empresa, ou seja, contribui com o maior montante do custo total da logística.

Segundo Reginaldo Uelze (1978),

“[a] logística empresarial¹³, também conhecida como “distribuição física”, define as atividades ligadas à movimentação eficiente de produtos acabados, ou seja, do final da linha de montagem de produção até atingir o consumidor. Em alguns casos, inclui, ainda, a movimentação da fonte de suprimentos de matérias-primas até a linha de produção.

As atividades logísticas incluem os fretes e seguros de transporte, tipos, lotes e taxas de armazenagem de pedidos, previsões de demanda e nível de serviços oferecidos aos clientes.

A administração da logística empresarial envolve planejamento, organização e controle de todas as operações de movimento/estoque que facilitem o fluxo dos produtos, desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o consumidor final.

De acordo com HARA (2005, p. 18), atualmente prefere-se entender a logística de modo mais abrangente e consensual, como as atividades relacionadas à obtenção de matérias (matéria-prima ou componentes) – logística de entrada -; à gestão desses materiais nas empresas que os recebeu, e sua distribuição física na forma de produtos acabados, através de seu transporte para os canais de distribuição – logística de saída -, incluindo o fluxo de informações em todos os elos da cadeia e as ações de marketing inerentes.

¹³ O termo *logística* vem do francês *loger*, que significa “acomodar”, “receber”. Foi inicialmente aplicado nas artes militares, para designar o transporte de suprimentos e o acantonamento de tropas. Com o tempo, passou a ser usado na área empresarial, como a arte de administrar o fluxo de materiais, produtos ou homens, entre os vários pontos do território de operação de uma organização. O conceito evoluiu nas décadas que se seguiram à 2ª Guerra Mundial. As empresas usuárias ou fornecedoras de transporte e o poder público constataram a necessidade de administrar a função logística, percebendo-a como um todo e não como uma série de funções independentes, sob a responsabilidade das mais variadas áreas departamentais.

Na visão de muitos empresários e administradores de empresas¹⁴, a logística (análise integrada e gerência ativa da corrente de fonte total de uma empresa, das entradas à entrega do produto terminado) e as práticas *just in time* (JIT) para controlar os pedidos têm tido um efeito extremamente importante sobre os serviços de transporte dos bens nas partes mais avançadas do mundo. Isso significa dar mais poderes ao expedidor, num mercado de transporte liberalizado. O resultado combinado para as empresas dos Estados Unidos é uma considerável redução em custos totais da logística (armazenando e transporte): em torno de 40%. Muitos especialistas, na Europa e na América do Norte, vêem um potencial de até aproximadamente 40% adicionais, auxiliados pelas possibilidades inteiramente novas que a Internet criou de acesso rápido, a custo muito baixo, ao contrário do que se passava anteriormente, quando a informação somente era disponível em papel ou em sistemas caros de intercâmbio de dados eletrônicos. Pode-se, portanto dizer que, num certo sentido, a Internet estabelece não apenas novos padrões, mas também toda uma gama de novas possibilidades para o mercado de transportes. O potencial da logística é obviamente grande, em várias economias desenvolvidas e em transição, nas quais ela tem sido aplicada.

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). Isso explica por que a logística se tornou, aos olhos dos especialistas, um elemento fundamental da competitividade.

Certos analistas prevêem que a otimização logística se tornará cada vez mais sofisticada, a partir do argumento de que ela tende a aumentar o prêmio na confiabilidade e na flexibilidade dos serviços de transporte fornecidos. Atualmente, o frete rodoviário e o transporte aéreo são os principais beneficiados, mas as ferrovias também poderão ser beneficiadas (diretamente ou através do movimento multimodal) – isso dependerá, sobretudo, de sua capacidade a oferecer os mesmos níveis de receptividade que oferecem os outros expedidores (que são igualmente seus competidores). Outros efeitos significativos nos anos futuros do interesse atual pela logística são o

¹⁴ A esse respeito, ver, por exemplo, www.guiaalog.com.br.

aumento provável do número de clientes, um esforço maior em torno do mundo modernizado de clientes, a redução dos atrasos, e a negociação gradual de uma convenção internacional completa sobre o transporte multimodal, de modo a esclarecer as responsabilidades de cada um. Em outros termos, as empresas que utilizariam o transporte multimodal deixariam de ser simples transportadoras, ganhando em eficiência e competitividade, pois tornariam seus serviços mais adequados às necessidades de seus clientes, podendo utilizar todos os assim chamados “fatores de produção” – aumentando a produtividade do trabalhador, tornando-se, conseqüentemente, mais flexíveis no atendimento à demanda.

Para nós, um ponto importante que essas análises não discutem (HARA, 2005 e CHRAIM, 2000) é o fato de que uma maior racionalidade é simplesmente um ponto de vista teórico: as empresas de transportes já são bastante flexíveis quanto ao uso e à remuneração de seus trabalhadores. Certamente, uma maior racionalidade na distribuição das mercadorias não deve ser criticada. O que queremos dizer é com isso é que, a partir da implementação dos conceitos de multimodalidade e logística no Brasil e em vários países, os trabalhadores são vistos unicamente como um fator de produção, podendo ser deslocados, utilizados ou deixados para uma utilização futura de acordo com as necessidades das empresas: suas condições de trabalho poderão continuar precárias (como já são hoje) ou até mesmo piorar, de acordo com as metas de lucratividade.

3.2. Logística e multimodalidade

A Lei 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que regula o transporte multimodal de cargas no Brasil, define-o como:

aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador Multimodal, compreendendo, além do transporte em si, a unitização, desunitização, movimentação, armazenagem, e entrega de carga ao destinatário e a realização de serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação de documentos.

A lei considera *nacional* este transporte quando os pontos de embarque e de destino estiverem situados no território nacional, e *internacional* quando o ponto de embarque ou de destino estiver situado fora do território nacional.

Como se vê, o Operador de Transporte Multimodal (OTM) é a empresa responsável pela prestação de serviços de operação de transporte multimodal, podendo assumir como operador principal – e não apenas como agente – todas as etapas necessárias ao cumprimento desta finalidade, desde a coleta até a entrega da carga¹⁵. A par disso, o OTM pode, em princípio, ajuizar ação regressiva perante o transportador contratado. Assim, se no transporte intermodal, em caso de danos, avarias, atrasos ou extravio da carga, o responsável pelo itinerário (pelo modal) em que o problema ocorreu será o responsável, no transporte multimodal, o OTM é que responde inteiramente pela carga (desde a origem até o destino final, lembremos) independentemente do número de modalidades de transporte utilizadas (e de transportadores subcontratados).

De acordo com os dados da ANTT, em 2005, 146 operadores multimodais estavam habilitados para realizar esse tipo de serviço, sendo a Companhia Vale do Rio Doce o maior de todos, com atuação no território nacional e internacional. Várias das grandes empresas de transporte de carga rodoviário também atuam como operadores multimodais, como, por exemplo, Transporte Bertolinni, Vadão Transporte e ABC Cargas. As empresas de transporte ferroviário também se tornaram operadoras multimodais: é neste tipo de atividade que encontramos as empresas internacionais de entregas expressas, como a DHL Logistics (Brazil), a TNT Logistics Ltda e a ALL América Latina Logística.

A multimodalidade foi apresentada como uma das resoluções mais importantes no sentido de garantir maior agilidade e menores preços, pois a sua promessa é de racionalizar as atividades de transportes, sempre buscando o meio mais indicado para cada tipo de carga e para cada trajeto. Apesar de muitas empresas procurarem adotar a multimodalidade, não se pode considerar ainda que os seus resultados sejam satisfatórios, pois mesmo os dados mais atuais continuam demonstrando que o rodoviário de carga é o principal modal, sendo a exploração do trabalho um dos elementos mais importantes dos lucros do setor (ver mais adiante).

4. Transporte rodoviário de carga no Brasil

De acordo com o Índice de Desenvolvimento Econômico dos Transportes (IDET), no ano de 1995, pelas rodovias foram transportados 61,91% do total dos produtos do país, ao passo que, pelas ferrovias 22,28%, pelas hidrovias 11,53%, pelos dutos 3,90% e, pela via aérea, apenas 0,15%

¹⁵ Sendo assim, o OTM é o responsável perante o expedidor por quaisquer danos causados à carga.

(CNT, 2000). Para o mesmo ano, e utilizando a mesma fonte de dados, temos, para o transporte de passageiros, a seguinte distribuição: rodoviário, 96,18%; aéreo, 2,45%; ferroviário, 0,74% e metroviário, 0,63%. A evolução do transporte de carga no país, entre 1990 e 1999, pode ser vista na Tabela 1:

Tabela 1
Volume de carga transportada por modalidade (%)

Modal	1990	1999	Varição
Aéreo	0,31	0,34	27,73
Dutoviário	3,58	4,47	66,37
Ferrovário	21,65	19,49	17,00
Hidroviário	18,12	13,88	-0,61
Rodoviário	56,34	61,82	42,81
Total	100	100	30,15

Fonte: Geipot (2000)

Como se pode ver, entre 1990 e 1999, houve uma maior concentração do total de cargas transportadas no modal rodoviário (que passou de 56,34 para 61,82%). Os segmentos cuja participação diminuiu de forma mais significativa foram a hidrovia (de 18,12% para 13,88%), e a ferrovia (de 21,65 para 19,49%), o setor aéreo mantendo-se praticamente estável (de 0,31 para 0,34%). Por fim, o transporte dutoviário ampliou a sua participação no total (de 3,58 para 4,47%). É importante destacar ainda que o volume de cargas transportadas no Brasil, nesse mesmo período, cresceu em aproximadamente 30%.

A Tabela 2, por sua vez, permite visualizar a evolução do transporte de passageiros no país, durante o mesmo período:

Tabela 2
Índice de passageiros/Km, por modalidade (%)

Modal	1990	1998	Varição
Aéreo	2,36	2,53	44,40
Ferrovário	2,11	0,83	-46,80
Metroviário	0,71	0,62	18,61
Rodoviário	94,82	96,02	37,50
Total	100	100	35,75

Fonte: Geipot (2000)

De modo comparável ao que pudemos ver na Tabela 1, a Tabela 2 mostra nitidamente a concentração do transporte de passageiros no modal rodoviário (de 94,82 para 96,02% entre 1990 e 1998), constituindo este quase uma exclusividade no transporte de pessoas. É interessante notar que o setor que mais perdeu participação no total foi o modal ferroviário, (de 2,11 para 0,83%). Paralelamente, o segmento aéreo manteve-se praticamente estável, com um pequeno crescimento (de 2,36 para 2,53%). Finalmente, o modal metroviário também apresentou um comportamento similar nos dois períodos (de 0,71 para 0,62%), apesar de ter crescido em números absolutos. Faz-se necessário acrescentar que ocorreu um crescimento na ordem de 35% aproximadamente no total de pessoas transportadas no período em questão.

4.1. Reestruturação e privatização do setor de transportes

A partir da segunda metade da década de 1990, intensificou-se no Brasil o processo de reestruturação do setor de transportes, com aumento da participação privada, em razão da privatização das ferrovias e dos portos e da concessão das estradas para a iniciativa privada, sem esquecer a descentralização da infra-estrutura, que repassou um certo número de responsabilidades para governos estaduais e municipais. A diminuição da participação estatal, além de uma nova configuração da intervenção pública constitui, portanto, a principal mudança recente no setor de transporte.

De acordo com Marco Antônio de Oliveira Neves, diretor da Tigerlog Consultoria, Hunting e Treinamento em Logística Ltda¹⁶, enquanto nos EUA contamos com cerca de 5.000 empresas de logística e transportes disputando um mercado de mais de US\$ 100 bilhões, no Brasil, apenas no transporte rodoviário de cargas encontramos mais de 70.000 empresas (sendo que, nos últimos 10 anos, este número aumentou em quase 300%), disputando um mercado de aproximadamente R\$ 30 bilhões. O crescente 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. O estado de São Paulo, responsável por 33,4% do PIB brasileiro, apresenta uma matriz de transportes ainda mais distorcida, com 93,3 % de sua riqueza econômica sendo transportada pelas rodovias, 5,5% pelas

¹⁶ Ver www.guialog.com.br (junho de 2005).

ferrovias e 1,2 % pelos outros modais. Em São Paulo, são 200 mil Km de rodovias contra apenas 5,1 mil Km de ferrovias e 2,4 mil Km de hidrovias.

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, não havendo nenhuma outra limitação para o exercício dessa função. A grande dificuldade dos proponentes é então a disputa por cargas para serem transportadas. Segundo os dados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), da ANTT¹⁷ em novembro de 2005, 56,3% de todos os veículos registrados pertenciam aos trabalhadores autônomos. Se levarmos em consideração um outro estudo da CNT de 2002¹⁸, 57% eram micro empresas e 28% pequenas, ou seja, apenas 15% eram médias ou grandes empresas, o que demonstra a extrema pulverização do setor. Para um estudo da CNT-Coppead/UFRJ¹⁹ de 2002, esta situação leva a uma concorrência predatória que destrói a possibilidade de uma melhor estruturação do setor. Deve-se destacar que o registro na ANTT apesar de ser obrigatório para todos aqueles que realizam o transporte de qualquer mercadoria, nem todos estão cadastrados; supõe-se que muitos outros sem registro trabalham no setor, principalmente os autônomos e micro empresas. Esses dados podem ser mais bem visualizados na Tabela 3:

Tabela 3

Transportadores de Cargas com RNTRC				
Registro Nacional de Transportadores Rodoviário de Cargas				
Transportador	Autônomo	Empresa	Cooperativa	Totais
Registros	84,8%	15,2%	0,1%	100%
Veículos	56,3%	43,2%	0,5%	100%
Veículos no Transporte de Cargas com RNTRC				
Registro Nacional de Transportadores Rodoviário de Cargas				
	Autônomo	Empresa	Cooperativa	Totais
Caminhão Simples	68,2%	31,5%	0,4%	100%
Caminhão Trator	41,5%	57,6%	0,9%	100%
Semi-Reboque	29,0%	70,1%	1,0%	100%
Reboque	37,0%	62,5%	0,6%	100%
Caminhonete Furgão	73,7%	26,1%	0,2%	100%
Apoio Operacional	51,9%	48,0%	0,2%	100%

Fonte: RNTRC Outubro/2005

¹⁷ Consultar, a esse respeito, “Transportes terrestres”, no site www.antt.gov.br.

¹⁸ Pesquisa “Empresa de Cargas” (CNT, 2002). Ver o *Relatório Analítico*, no endereço www.cnt.org.br.

¹⁹ Ver “Transporte de Cargas no Brasil: Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento”, disponível no endereço www.cnt.org.br.

5. Transporte Rodoviário de Carga – TRC e empresas

Apresentamos abaixo algumas informações que permitem observar a organização empresarial no transporte rodoviário de carga no Brasil.

A Tabela 4, a seguir, apresenta os principais produtos transportados pelas empresas. Cabe ressaltar que, normalmente, as empresas, assim como os autônomos, transportam mais de um tipo de carga. Sendo assim, os percentuais apresentados não podem ser somados para a obtenção de um número consolidado para um grupo de produtos. Os granel sólidos são o principal produto transportado pelas micro-empresas (47,4%), bem como pelas pequenas (31,4%) e médias (31,1%). O principal produto na pauta de transporte das grandes empresas é o grupo de cargas fracionadas.

Tabela 4
Principais produtos transportados pelas empresas do modal rodoviário

Produto	%
Granel sólido	41,6
Carga fracionada	17,9
Granel líquido	13,7
Químicos ou perigosos	10,8
Carga frigorificada	9,0
Mudanças	8,1
Contêineres	3,7
Carga viva	3,5
Materiais de construção	2,7
Produtos alimentícios	2,0
Veículos	2,0
Bebidas	1,8

Fonte: *Relatório Analítico* (CNT, 2002)

Quanto ao tipo de entrega, predominam as entregas fechadas (63,1%). Este número é maior entre as micro e pequenas empresas (entre 61,6% e 68,8%), sendo ligeiramente menos importante entre as médias e as grandes (respectivamente 50,0% e 58,5%). Nas microempresas, apenas 26,4% das entregas é fracionada. A abrangência geográfica da prestação de serviços das empresas pesquisadas é majoritariamente interestadual. Das empresas entrevistadas pelos autores do estudo,

38,9% atuam no transporte interestadual e 16,1% têm atuação tanto no fluxo interestadual como intermunicipal de carga. Apenas 15,4% das empresas entrevistadas focalizam suas atividades no município. As micro e pequenas lideram na busca de foco no espaço municipal, respectivamente 20,8% e 11,8%. A pesquisa revelou que as médias empresas estão fortemente focadas no transporte interestadual, com 52,2% das empresas entrevistadas declarando ser esta a sua área prioritária de atuação. Esses dados são resumidos na Tabela 5:

Tabela 5
Tipo de entrega de acordo com o tamanho da empresa (%)

	Micro	Pequena	Média	Grande	Total
Entrega fracionada	26,4	34,1	47,8	39,0	31,6
Entrega fechada	66,8	61,1	50,0	58,8	63,1
NS/NR	6,8	4,3	2,2	2,4	5,3

Fonte: CNT/2002 –Relatório Analítico

Note-se ainda que serviços auxiliares como a embalagem, o empacotamento, a etiquetagem, a paletização, a conteneurização e a unitização/desunitização são mais ofertados pelas grandes empresas.

5.1. Veículos utilizados

Os principais veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas, em estradas brasileiras são:

- **Caminhões:** veículos fixos constituídos de cabine, motor e unidade de carga (carroceria), nos mais diversos tamanhos, com 2 ou 3 eixos, podendo atingir até 23 toneladas de capacidade de carga. Podem apresentar carroceria aberta, em forma de gaiola, plataforma, tanque ou fechada (ditas “baús”), sendo que estes últimos podem ser equipados com maquinário de refrigeração para o transporte de produtos refrigerados ou congelados;
- **Carretas:** veículos articulados, com unidades de tração e de carga em módulos separados (cavalo mecânico e semi-reboque). Também podem ser abertos ou fechados, com as mesmas configurações dos caminhões. Apresentam diversos tamanhos, com capacidade de carga chegando até 30 toneladas, dependendo do número de eixos do cavalo mecânico e do semi-reboque. Mais versáteis que os caminhões, podem deixar o semi-reboque sendo carregado e

recolhê-lo posteriormente, o que permite que o transportador realize maior número de viagens;

- **Cegonheiras:** específicos para transporte de automóveis;
- **Boogies/Trailers/Chassis/Plataformas:** veículos apropriados para o transporte de contêineres, geralmente de 20 e 40 pés;
- **Treminhões:** veículos semelhantes às carretas, formados por cavalos mecânicos, semi-reboques e reboques, portanto compostos de três partes, podendo carregar dois contêineres de 20 pés. Não podem transitar em qualquer estrada, em razão do seu peso bruto total (cerca de 70 toneladas): seguem apenas roteiros preestabelecidos e autorizados pelo Ministério dos Transportes (AET- Autorização Especial de Trânsito).

Deve-se observar que a idade da frota varia de acordo com o tamanho da empresa: quanto menor a empresa mais antiga é a sua frota e, por conseguinte, maiores são os seus custos de manutenção.

5.2. Utilização da tecnologia

A mesma pesquisa discute a utilização de tecnologia por parte das empresas na realização de suas atividades, apontando que a maioria (77%) tem nos computadores importantes ferramentas de trabalho. Ao mesmo tempo – e contraditoriamente –, a pesquisa aponta que a maioria das empresas não mantém uma ligação *on line* com suas filiais. Nota-se também que, de acordo com o tamanho da empresa, a utilização dos recursos da informática cresce: quanto maior a empresa, maior a utilização dessas ferramentas.

Os principais setores das empresas de carga que utilizam a informática são a área administrativa/financeira, o controle da frota. Outras ferramentas que auxiliam na realização do trabalho, como, por exemplo, a Internet e os programas roteirizadores para definição das melhores rotas encontram-se entre as mais utilizadas pelas grandes empresas.

Note-se também que são principalmente as grandes empresas e os grandes embarcadores que têm investido na implementação de microchips para o acompanhamento dos trajetos via satélite e a conseqüente localização imediata das cargas. Trata-se de uma ampliação no uso de ferramentas da informática, de novas técnicas de gestão e de novas formas na distribuição de mercadorias, além de investimentos em segurança das cargas principalmente naquelas com maior valor agregado. Mas

estas transformações convivem com estradas esburacadas, altos índices de acidentes e assaltos cada vez mais frequentes.

5.3. A definição do frete

Um dos pontos mais importantes em qualquer análise sobre o setor de transportes rodoviários é a definição do preço do frete a ser cobrado. É importante compreender de que modo este pode ser estabelecido. Uma das maneiras consiste em chegar ao valor do frete a partir de uma negociação entre o dono da carga (embarcador) e o transportador (empresa ou autônomo), levando em conta as condições básicas sob as quais estão dispostos a realizar a transação. Do ponto de vista do transportador, o frete é visto como a compensação a ser recebida pelo serviço prestado, enquanto, do ponto de vista do embarcador, como a quantia que ele está disposto a pagar pela obtenção do serviço contratado. Nos transportes, os custos privados marginais incluem também a valorização monetária do tempo despendido na realização do deslocamento. Importa, no entanto, salientar que esses custos são internalizados pelos mecanismos de mercado, pelo que não determinam uma redução da eficiência na afetação dos recursos.

Segundo Teixeira Filho e Sinay (2001),

A determinação do valor para os fretes de carga compreende duas etapas distintas: a fixação do preço básico, que se constitui na elaboração de tabela ou equação representativa da tarifa a ser cobrada pelos serviços oferecidos e a administração de preços, que consiste de ajustes dos valores obtidos das tabelas ou fórmulas anteriormente fixadas segundo fatores específicos derivados da contratação de serviços em quantidades diferentes, em períodos diversos, com distintos embarcadores e produtos, sob diferentes políticas de crédito e cobrança.

Outros aspectos importantes na definição dos preços dos transportes envolvem o tipo de carga a ser transportada; as distâncias que devem ser percorridas, mas principalmente as possibilidades de conseguir uma carga de retorno – um dos principais problemas dos transportadores. De fato, na maioria dos destinos não se consegue retornar com o caminhão carregado, o que é visto pelos transportadores como o seu maior prejuízo, aumentando os seus custos. Além disso, alguns dos veículos têm características específicas e só podem ser utilizados para transportar determinados tipos de produtos: os caminhões de produtos perigosos e os frigoríficos, por exemplo, não podem

buscar qualquer tipo de carga e, na maioria das vezes, retornam vazios (o que aumenta os custos, evidentemente).

Várias alternativas já foram e ainda estão sendo colocadas em prática durante toda a década de 1990, no sentido de tentar estabelecer uma política de informações sobre as cargas disponíveis como também o valor dos fretes. A revista *O Carreteiro*²⁰, direcionada aos autônomos, apresenta uma tabela referencial com valores de fretes elaborados por uma comissão da CNT. Alguns sistemas de informações *on line*²¹ trabalham com informações (atualizadas regularmente) sobre os valores, rotas e períodos discriminados²². Contudo, nem todas as empresas ou caminhoneiros conseguem aceder a essas informações: como já vimos, poucos utilizavam as ferramentas da informática, em 2002.

Com 57,1% do PIB brasileiro concentrado nos Estados da Região Sudeste e outros 17,8% nos Estados da Região Sul, torna-se praticamente impossível equilibrar o fluxo de carga nas viagens de ida e volta, comprimindo ainda mais a já pequena margem da empresa de transporte de cargas.. De acordo com revista *Transporte Moderno* em novembro de 2004 a rentabilidade sobre a receita das grandes empresas de transporte de carga varia de 2% a 4% conforme apresentado no ranking das maiores empresas do setor. Tomando estas informações como verdadeiras se pode considerar que algumas pequenas e micro empresa e os autônomos, no transporte de produtos de baixo valor agregado, terão uma rentabilidade quase nula ou próxima isso.

Os transportadores precisam enfrentar a concorrência com outros transportadores, os valores do pedágio, a idade elevada da frota e, por esta ser uma atividade extremamente pulverizada, o serviço de transporte de carga sendo realizado por pequenas empresas e trabalhadores por conta própria, o valor do frete é, na maioria das vezes, para o autônomo, abaixo de seus custos, mantendo-se constantemente em déficit. Analisando o valor do frete rodoviário, Montenegro & Luksevicius (2000) constatam que:

Atualmente, os fretes rodoviários são muito baratos. A desregulamentação total e as altas taxas de desemprego permitiram o aparecimento de um número grande de transportadores autônomos, cobrando fretes abaixo dos seus próprios custos. Estes fretes baratos refletem uma alta taxa de acidentes, causados, principalmente, pela falta de

²⁰ Publicação mensal da G. G. Editora.

²¹ Como o Sistema de Informações de Fretes para Cargas Agrícolas (SIFRECA), desenvolvido pelo Departamento de Economia, Administração e Sociologia da Esalq-USP (Piracicaba, SP).

²² Essas informações podem ser acessadas pelo endereço www.sifreca.esalq.usp.br.

manutenção nos caminhão, uma alta idade média da frota, carregamentos acima dos limites de peso e as longas jornadas a que se submetem os motoristas autônomos. Estes valores de frete irrealis tornam a competição desfavorável para outros modais de transporte que são mais eficientes em longas distâncias.

5.4. A importância do transporte rodoviário na economia nacional

Mesmo trabalhando com informações incompletas, podemos situar o Brasil no cenário internacional: este é um dos maiores movimentadores de carga em todo o mundo, contando com uma grande rede de transporte, comparável com a dos demais países – com exceção, evidentemente, dos EUA. Esta afirmação vem ao encontro da idéia de o país se situa entre as quinze maiores economias do mundo. Contudo, como se sabe, a sua participação no comércio internacional é muito baixa, pois os principais produtos brasileiros comercializados internacionalmente continuam sendo compostos por *commodities*, ou seja, produtos de baixo valor agregado. A infra-estrutura de transporte brasileira também deixa a desejar, fazendo com que os preços dos produtos nacionais no mercado internacional também sejam maiores. Caso tivéssemos uma melhor infra-estrutura, teríamos produtos mais competitivos – idéia que é repetida quase cotidianamente pelos exportadores (os famosos “gargalos”). Se em quase todos os países do mundo o transporte rodoviário de carga assumiu uma posição de grande destaque relativamente aos demais meios, no Brasil esta posição se ampliou muito – mais em razão descuido com relação aos demais modo de transporte, do que somente por algum tipo de superioridade inerente.

Os dados da Pesquisa de Amostra dos Serviços (PAS-IBGE) 2003 apontam para o crescimento da receita operacional do setor de transportes, que fez com que os transportes no Brasil apresentassem a segunda maior receita líquida operacional no setor de serviços (R\$ 97,6 bilhões). Nessa pesquisa, destacam-se os segmentos de transporte rodoviário e ferroviário: o primeiro continuou como o principal meio de transporte utilizado, com receita elevada e maior quantidade de pessoas ocupadas, ao passo que o segundo ampliou a sua participação destacando-se pelo porte das empresas, que têm, em média 1.648 funcionários. Uma das razões que ajudam a justificar esta colocação dos transportes no setor de serviços é o fato de que, durante o ano de 2003, a balança comercial brasileira apresentou números recordes, principalmente com um crescimento significativo das exportações. Sabe-se que o transporte rodoviário de carga tem como produto principal

transportado a safra agrícola, ponto forte da pauta de exportação brasileira²³, como indicado pela Revista CNT de dezembro de 2003²⁴:

Segundo maior produtor de grãos no mundo – fica atrás apenas dos Estados Unidos –, o Brasil terá este ano uma safra recorde, o que pesará positivamente na balança comercial do agronegócio brasileiro. O número estimado da produção 2002/2003 é de 52,21 milhões de toneladas, a maior já produzida no país. Segundo dados da CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil), do total de US\$ 16,214 bilhões em exportações entre janeiro e julho deste ano, a soja foi responsável por US\$ 4,472 bilhões. Até o fim do ano, o Brasil deve exportar mais de US\$ 8 bilhões em soja.

No primeiro trimestre de 2003, foram movimentadas mais de 110,7 milhões de toneladas pelas empresas rodoviárias de carga. Segundo dados do IDET²⁵, as empresas de transporte rodoviário de cargas movimentaram 4,08% a mais do que o observado no mesmo período de 2002. Em março, esse volume atingiu 36,3 milhões de toneladas. Esse resultado foi fortemente influenciado pelo aumento do comércio exterior do agronegócio brasileiro. Apenas as exportações do complexo soja registraram um crescimento de 114,4% no período. Este resultado pode ser complementado por uma pesquisa realizada pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região (SETCESP), que aponta, em seu relatório anual de 2003²⁶, o desempenho do setor na Região Metropolitana de São Paulo como declinante:

Os principais indicadores daquele setor apresentam variação negativa em relação ao ano de 2002. A Tonelagem Transportada, o Faturamento e o Valor Médio dos Despachos tiveram queda de 2,33%, 0,99% e 4,60%, respectivamente. Os resultados negativos dos indicadores do TRC convergiam com os indicadores da Indústria e do Comércio Varejista paulista. Ainda que o nível de produção industrial tenha apresentado estabilidade (0,6%) no ano de 2003, as vendas do comércio tiveram expressiva queda de 3,65%, sempre na comparação com igual período do ano anterior.

²³ Outro produto de grande exportação brasileira são os minerais, e é aí que se destaca o transporte ferroviário.

²⁴ Disponível no endereço www.cnt.org.br.

²⁵ Pesquisa realizada pela CNT/Fipe/USP.

²⁶ Pesquisa Indicadores do Transporte Rodoviário de Cargas na RMSP – Relatório Anual 2003 – SETCESP.

Já em 1995, informações da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes do Ministério do Transportes (GEIPOT) indica que mais de 81% dos grãos eram movimentados pelas rodovias, o que demonstra que a participação deste modal no transporte de produtos agrícolas não é tão recente como se poderia pensar, e que o aumento da produção de grãos puxou o setor de transporte rodoviário de carga.

Realizamos algumas investigações com grandes empresas transportadoras de carga e especializadas em logística, que nos permitiram constatar que todas procuram trabalhar com o conceito de multimodalidade e investir em equipamentos e em logística. Por exemplo, a TNT²⁷, empresa de origem holandesa, presta serviços no interior das empresas clientes na embalagem e distribuição (*in house*), além de contar com frota própria de diversos tipos de veículos, subcontrata empresas menores e trabalhadores autônomos, usando o *TNT Contract Logistic* como operação separada. Desta maneira, ela pode lançar mão dos outros componentes da organização (como o expresso aéreo, o expresso terrestre ou os serviços de *courier* (mensageiro)) de maneira independente uns dos outros.

Segundo a própria TNT, a operação tem início, basicamente, com uma folha em branco para a elaboração de cada contrato. Previamente à assinatura do contrato, são selecionadas as melhores opções para o cliente, considerando-se as suas especificidades. Tudo é analisado, de maneira a reduzir as suposições ao máximo possível. Como se pode ver, uma grande transportadora busca aplicar a logística aos seus princípios básicos, voltando-se para a solução das particularidades de cada caso, ao mesmo tempo em que possibilita a reunião do conjunto de problemas num sistema, de modo a obter uma operação com a racionalização necessária à transportadora e com a particularização exigida pelo cliente.

A Ultracargo²⁸ está expandindo a sua área de armazenagem para poder atender aos interesses dos clientes, evitando que estes precisem investir em armazenagem. Assim, o cliente necessita somente pagar um aluguel pela utilização, podendo a empresa de transporte e logística utilizar seus armazéns para guardar cargas de diferentes empresas. Esta empresa faz parte da *holding* da Ultragás, e hoje, ela não somente transporta para as subsidiárias da *holding*, mas atua também no segmento da indústria química, transportando insumos para as mais diferentes empresas, além de contar com uma intersecção com o transporte ferroviário, em atividades intermodais. Todas as

²⁷ Ver o endereço www.tntlogistics.com.br.

²⁸ Consultar o site www.ultracargo.com.br.

grandes empresas observadas seguem esta mesma linha: elas procuram investir nos mais diferentes segmentos, atuando no interior das empresas e preocupando-se com todo o processo de distribuição pela utilização de uma frota própria e terceirizada (composta por micro, pequenas empresas e autônomos). Nesse sentido, Chraim (2000) apresenta um caso exemplar:

Em 1993, a Rapidão Cometa, sediada em Recife (PE), propôs ao seu cliente: “Temos uma área disponível em Recife, no nosso armazém. Vocês colocam ali um estoque regulador, para girar de 7 mil a 8 mil caixas por mês, inicialmente”. Após os devidos estudos e acertos, a Seagram passou a estocar seus produtos no armazém geral da Cometa... Segundo a empresa: “O sistema de operação logística é muito mais ágil, mais dinâmico, do que quando a empresa tinha o armazém próprio; agora temos apenas um escritório no centro empresarial de Recife”.

6. Considerações: O ramo dos transportes, entre terceirização e pulverização

As empresas líderes do setor procuraram diversificar a sua atuação, tanto em relação ao tipo de produto como em relação aos equipamentos utilizados. A busca pela multimodalidade está presente nas grandes empresas: além de fornecerem os mais variados serviços relacionados com a logística, procuram se tornar operadores multimodais, contratando outros meios de transporte para cobrir rotas de maneira mais econômica, do mesmo modo como transportadores que iniciaram as suas atividades em outros meios de transporte, por serem operadores multimodais, lançam mão da combinação entre diferentes modais.

Por outro lado, para as pequenas empresas e os transportadores autônomos – limitados em relação aos investimentos em logística –, que realizam atividades típicas dos transportadores (a distribuição de mercadorias), os equipamentos que possuem e os tipos de caminhão determinam as cargas que podem buscar e levar. Desta forma, podemos supor que parte das empresas e trabalhadores autônomos encontram inúmeros limites na sua atuação.

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 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.

A tendência à modernização, o maior volume de cargas continua sendo disputado por uma grande quantidade de empresas e transportadores autônomos, podemos afirmar que o transporte rodoviário de cargas forma um sistema, este é extremamente pulverizado e heterogêneo. Algumas transportadoras acreditam que é praticamente impossível atuar em todos os nichos do mercado. Do mesmo modo, e gradativamente, as transportadoras de carga fracionada identificaram a necessidade de distinguir os serviços de encomendas e, dentre estas, as encomendas rápidas, para as quais já ocorrem também várias especializações.

Um dos componentes mais importantes no transporte é a frota: também nesse setor tem-se observado que uma das tendências mais fortes é a terceirização. Algumas empresas ainda mantêm caminhões próprios, enquanto outras já trabalham com frota terceirizada. Existem, para as empresas, vantagens e desvantagens em manter veículos próprios ou em terceirizá-los (e desta forma concentrar suas atividades em buscar cargas e negociar com os clientes).

De acordo com Antônio Carlos da Silva Rezende, consultor da IMAN Consultoria²⁹ existem vantagens e desvantagens na terceirização da frota. As vantagens em manter uma frota própria seriam: (i) a empresa pode não estar preparada para compartilhar informações, expor estratégias a terceiros e apenas gerenciar e avaliar o processo sem interferir na rotina; (ii) não há segurança se, ao terceirizar o transporte, será mantido o mesmo nível de manutenção da frota e de qualidade no atendimento ao cliente, o que pode por em risco a imagem da empresa; (iii) a frota é antiga, porém atende às necessidades da empresa e já está depreciada – conseqüentemente, seu custo é relativamente baixo (apesar da manutenção) e o valor de venda dos veículos é muito baixo se considerado o valor para amortização na compra de veículos novos; e (iv) no caso específico de atacadistas ou de empresas que distribuem produtos sem marca própria, a terceirização poderia caracterizar a transferência do cadastro e do perfil dos clientes; em outras palavras, terceirizar o transporte poderia pôr em risco o próprio negócio. Para concluir, ele sugere que, em muitos casos, a

²⁹ REZENDE, A. C da Silva. (2001). *Transporte Rodoviário de Cargas: A Atividade de Logística com Maior Índice de Terceirização*. Disponível no endereço www.guialog.com.br.

solução pode ser possuir uma frota própria parcial para garantir a máxima ocupação e complementar com uma frota terceirizada.

As vantagens da terceirização seriam: (i) dedicação ao negócio (*core business*), transferência de investimentos e custos fixos para terceiros, redução de custos, melhorias nos controles, absorção de experiência, disposição de novos canais de distribuição, etc.; (ii) evitar os problemas inerentes ao passivo trabalhista, pela transferência do pessoal (motoristas e ajudantes) para a empresa terceirizada; (iii) o incentivo à formação de pequenas empresas, com os próprios motoristas e ajudantes que absorvem os veículos da frota; e (iv) a transferência para pequenas empresas que vivem exclusivamente em função da contratante e subcontratam autônomos. Mas ele observa, no entanto, que duas dificuldades não desprezíveis permanecem: (i) a maior parte das empresas terceirizam apenas com foco na redução de custos, não se importando em, no mínimo, manter o mesmo padrão de frota e de qualidade de atendimento ao cliente; e (ii) a preocupação com a redução dos custos leva inúmeras empresas a trabalhar com uma quantidade muito grande de pequenas empresas simultaneamente;

Para Chahad & Cacciamalli (2005), a tendência à terceirização no transporte rodoviário de cargas está presente nos mais diferentes países do mundo – como no Japão, na Austrália, na Argentina, na Finlândia, entre outros. A regra geral parece ser a transferência dos trabalhadores empregados permanentes para ocupados por conta própria, com a manutenção de um vínculo jurídico com a empresa, antiga empregadora, o que faz com que este “novo” parceiro continue realizando as mesmas tarefas, e caracteriza uma relação de dependência: constata-se, assim, uma relação de emprego encoberta. Para estes mesmos autores, esta realidade também está presente no Brasil, transformando ativos antes considerados fixos (o caminhão), em ativos variáveis – diminuindo assim os custos de operação das empresas e jogando os prejuízos para os trabalhadores. É justamente a situação dos trabalhadores em transporte rodoviário de cargas que será mais bem discutida e aprofundada no próximo capítulo.

Uma das maiores dificuldades no estudo do ramo dos transportes é definir o setor rodoviário de cargas como um sistema, principalmente porque o tipo de equipamento exigido na movimentação das mais diferentes espécies de carga faz com que os contratos estabelecidos sejam muito diferentes: algumas empresas procuram se especializar em determinados produtos, enquanto outras, buscando ser operadores multimodais, ampliam suas atividades, indo além do modal

rodoviário e agregando serviços de armazenagem e de *in house* – trabalhando dentro da planta do cliente, realizando com equipamentos próprios todo o processo de movimentação do produto, seu embalamento e distribuição –, torna-se um fornecedor terceirizado do cliente, nos setores de logística e de distribuição. Uma característica das mais importantes do setor é que o modal rodoviário é extremamente pulverizado e heterogêneo, mas ao mesmo tempo integrado, devido à dependência dos pequenos em relação a sub-contratação pelas empresas maiores.

Nós nos perguntamos, então, se é possível afirmar que, pelo tamanho e organização da empresa, além do tipo de carga com que trabalha determina que empresas ou autônomos estão em condições de prestar os serviços. Quanto mais organizada é a empresa, maior é a sua facilidade em conseguir e negociar os fretes de maior volume e maior valor agregado – pelo menos, é isso o que se espera.

Outro ponto importante na definição da distribuição de produtos é que alguns só podem ser transportados por veículos específicos³⁰. Nossa intenção, aqui, é ressaltar o fato de que, quanto mais específico for o produto e quanto maior o seu valor, maior será a cobrança do embarcador no estabelecimento dos contratos com as transportadoras, o contrário também sendo verdadeiro. Em outros termos, a demanda nos transportes é determinada por aquele que a produz não por quem transporta. De acordo com Chahad & Cacciamalli (2005) discutindo o contrato dos cegonheiros, os setores com melhor estrutura no fornecimento dos serviços devem estabelecer normas mais rígidas na prestação do serviço das empresas de carga e logística³¹.

É possível afirmar que existe um sistema de transporte rodoviário de cargas no Brasil, ou seja, apesar de os tipos de produtos serem diferentes que a estrutura do ramo se dá mais pelo tipo de mercadoria transportada do que pela própria estruturação do setor. Pode-se considerar o TRC como um sistema, pois para se tenha um sistema não são as diferenças entre os elementos que a compõe que se leva em conta, mas os seus elementos comuns, no caso transportar mercadorias. Levantamos esta questão por que em alguns dos estudos observados pudemos notar, as diferenças internas e as dificuldades em se conseguir conquistar resultados com a multimodalidade levaram ao questionamento sobre existir um sistema de transporte no Brasil. A força do transporte rodoviário o

³⁰ É o caso, por exemplo, dos produtos refrigerados ou perigosos, que só podem ser transportados por caminhões que tenham condições especiais para tal.

³¹ Notemos que essas observações podem ser expandidas para todos os demais segmentos do transporte rodoviário de carga.

torna líder na distribuição de mercadorias, mas não pode jamais ser pensado como suficiente para todos os tipos de carga.

As seguintes variáveis: (i) o tipo de carga transportada, (ii) o valor da carga, (iii) o tipo de contrato entre o transportador e o proprietário da carga, (iv) o tipo de equipamento utilizado, (v) os tipos de veículos utilizados no transporte, (vi) as condições de armazenagem e os seguros, (vii) a velocidade (urgência) da entrega; e (viii) se ela se destina ao consumo final ou à produção industrial, estão presentes em qualquer negociação para a prestação de serviços de transportes: é por isso se pode falar em sistema. Como já dissemos, o transporte é pulverizado. E, quando se observa que as mercadorias transportadas são a dos mais variados tipos, transportados pelos mais diferentes tipos de veículos, a partir dos mais diferentes tipos de contratos, mesmo assim o transporte é um todo (apesar de todas as suas particularidades), pois a sua lógica de organização e estrutura são similares: o que garante unidade e sistema é o tipo de serviço que prestado, ou seja, existem regras gerais que regem o transporte de mercadorias.

Pelo que foi exposto acima, a década de 1990 pode ser considerada como um período histórico em que o transporte rodoviário de cargas passou por uma reestruturação que ainda se encontra em curso. Mas, isso não significou melhoria nas condições de trabalho. Ao contrário, em algumas situações o aumento da dependência dos pequenos operadores e operadores autônomos frente aos grandes. Fazendo com que as condições de trabalho dos empregados e caminhoneiros por conta própria se aproximassem, ficando difícil pela análise das condições de trabalho distinguir os dois grupos de ocupação como se constatará nos capítulos que seguem.

A grande maioria das empresas de transportes de carga é de pequeno porte; elas transportam mais da metade de todas as mercadorias transportadas. Se somarmos os transportadores autônomos, o volume de carga transportada amplia muito. São as pequenas empresas e os autônomos, com os veículos mais velhos, utilizando menos os recursos da informática, com maiores dificuldades de financiamento, não vendo os conceitos de logística e de distribuição como relevantes, são aqueles que mais transportam. Deste modo, podemos afirmar que as condições de trabalho são piores nas pequenas empresas – como, aliás, já foi observado em vários estudos –, onde muitas vezes nem a anotação na carteira de trabalho acontece: todos esses fatores são indicativos seguros das péssimas condições de uso e remuneração destes trabalhadores.

CAPÍTULO 3

ESTUTURA DE OCUPAÇÃO E DE REMUNERAÇÃO DO TRANSPORTE NO BRASIL

1. Introdução

Neste capítulo 3, tratamos da análise dos resultados obtidos a partir dos micro dados da PNAD's 1992, 2001 e 2002, no sentido de cobrir toda a década de 1990, e avançando um pouco mais. Também utilizamos outras fontes de informações para completar esta análise como informações da Confederação Nacional dos Transportes – CNT e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT, além de outros estudos que ajudaram na complementação ou na justificativa dos dados. O nosso primeiro passo foi realizar uma descrição dos segmentos dos transportes de acordo com a definição da PNAD, em seguida realizar uma breve exposição sobre a evolução do mercado de trabalho nos transportes, o próximo passo foi realizar um estudo de todos os ocupados no setor de transportes comparando estes entre si e com os ocupados não-agrícolas, preparando o terreno para o próximo capítulo, que trata especificamente dos ocupados no transporte rodoviário de cargas.

A maneira que empreendemos esta análise foi: partindo de comparações mais gerais de todo o ramo de transportes, seguindo como uma linha que se afunila até chegar no transporte rodoviário de cargas e suas principais características. Sabendo que este é o segmento mais importante e representativo nos transportes no Brasil. Outro aspecto a ser ressaltado é que se comparou de modo distinto, os transportadores, como parte do terciário e como trabalhadores urbanos. No primeiro conjunto de dados partimos do transporte como parte integrante do setor terciário (1992-2001), a preocupação foi destacar o terciário como o segmento que mais gerou empregos neste período, por isso é interessante observar como o ramo de transporte se comportou dentro do conjunto do terciário. No segundo conjunto de dados (2002) comparou-se os ocupados em transportes com os não-agrícolas, sabendo os este conjunto de ocupados é mais amplo e as distinções entre eles é maior. Trabalhando deste modo consegue-se retirar informações importantes sobre os ocupados em transportes, como membros do setor de serviços e como trabalhadores urbanos.

2. Descrição dos segmentos

Seguindo a metodologia definida pela PNAD (2001), dividimos o ramo de transportes em nove segmentos de atividades, a saber: a) pequeno transporte (manual ou de tração animal);

b) transporte rodoviário urbano (de passageiros e de carga); c) transporte rodoviário de cargas; d) transporte ferroviário (inclui trem e metrô); e) transporte aquaviário; f) transporte aéreo; g) armazenagem; h) serviços auxiliares em transportes; e i) administração portuária. Mantivemos esta forma de organização dos ramos de transportes definida pela PNAD (IBGE) para podermos desagregar o setor da melhor maneira possível, a fim de observá-lo. Para os seis primeiros segmentos, a divisão leva em conta o meio de transporte; as demais são todas atividades relacionadas aos meios de transportes, atividades que poderiam ser agrupadas em um único segmento. Mas, como já afirmamos, esta organização é uma escolha que amplia a visualização do ramo.

As principais atividades presentes em cada um dos segmentos dos transportes podem ser descritas da seguinte maneira:

- a) **Pequeno transporte:** a característica deste segmento é de ser composto por todos os serviços de transportes que utilizam como força motriz a tração humana ou animal. Ele faz parte dos segmentos com menor representação, perfazendo menos de 6%³² do total de ocupados no ramo, tanto em 1992 como em 2001. As principais atividades são: carrinho a frete, carrinho de mão e charrete de condução humana ou animal;
- b) **Transporte rodoviário urbano:** este segmento é composto por atividades de transportes tarifados de pessoas por veículos que utilizam motor a combustão, realizado nos centros urbanos ou em interligações entre eles. Este é o segmento que, no ano de 2001, ocupou a maior quantidade de pessoas – mais de 42% do total. As principais atividades são: empresas de ônibus de transportes coletivos, empresas e autônomos em lotação, empresas de táxis e transporte escolar;
- c) **Transporte rodoviário de cargas:** trata-se do segmento com maior volume de cargas transportadas no país, ocupava, em 2001, o segundo lugar no nível das ocupações, com 40% do total. Os principais segmentos são: caminhão a frete, empresas de transporte rodoviário de cargas, transportadores autônomos e empresas de mudanças e, mais recentemente, serviço de entregas expressa por motoboy.
- d) **Transporte ferroviário:** como já foi dito anteriormente, este segmento é composto por todas as atividades que utilizam trilhos como forma de locomoção. Este segmento já foi

³² Este e outros dados sobre o percentual de ocupados foram retirados da tabela 08 (número de ocupados no ramo de transporte por segmento) que se encontra na página 72 deste capítulo.

uma das mais importantes formas de transportes no país, mas ultimamente (durante a década de 1990), foi perdendo participação tanto na quantidade de ocupados quanto na quantidade de cargas transportadas. As principais atividades do segmento estão relacionadas às empresas de transportes ferroviário de cargas, empresas de transporte metroviário, empresas de trem metropolitano;

- e) **Transporte aquaviário:** neste segmento encontram-se as atividades relacionadas ao transporte feito por vias aquáticas. Trata-se de um segmento pouco expressivo no Brasil, realizado em rios, em lagoas e nos mares. As principais atividades encontram-se nas empresas de transporte fluvial, transporte lacustre, navegação de cabotagem, transporte hidroviário e marinha mercante;
- f) **Transporte aéreo:** este segmento, que realiza o transporte de pessoas e de mercadorias, é um dos meios de transporte com menor quantidade de cargas e de passageiros em comparação aos demais, por ser um dos serviços mais caros no país. As principais atividades do setor se encontram em empresas de táxi-aéreo, de aviação civil, de aviação comercial e de transportes não regulares suplementares;
- g) **Armazenagem:** como o próprio nome indica, este segmento se preocupa com a acomodação e distribuição das mercadorias, fazendo parte das atividades auxiliares em transportes e sendo de fundamental importância para a organização dos transportes e principalmente para a multi-modalidade. Apesar do grande volume de carga movimentada, este segmento ocupa uma pequena quantidade de pessoas (menos de 2% do total de ocupados em 2001). As principais atividades relacionadas com a armazenagem de cargas são desenvolvidas por empresas administradas por órgãos públicos, como os CEASA's para produtos alimentícios e outros armazéns espalhados pelo país;
- h) **Serviços auxiliares em transportes:** este segmento engloba todas as atividades auxiliares que não estão diretamente relacionadas aos transportes. Foi nele que se observou proporcionalmente o maior crescimento entre 1992 e 2001 (de 3% para aproximadamente 4,5% do total de ocupados). As suas atividades estão relacionadas às empresas de locação de veículos, estacionamentos, logística, administração de terminal rodoviário, guardadores de veículos e serviços de socorro de veículos;

- i) **Administração portuária:** neste segmento, encontram-se as atividades relacionadas ao transporte aquaviário, porém, realizadas em terra. A divisão entre as atividades tipicamente de transporte por vias aquáticas e a administração portuária se dá pela metodologia da própria PNAD. Com o processo de modernização portuária, a quantidade de ocupados nos portos brasileiros se manteve praticamente inalterada no seu volume. As principais atividades neste segmento estão relacionadas às empresas de administração portuária, companhias docas, serviços de capatazia, agências de navegação, despacho aduaneiro, serviços de estiva e polícia portuária.

Um certo número de alterações metodológicas no Código de Classificações das Atividades da PNAD (cf. PNAD-2002) acarretou alterações quanto às classificações dos segmentos que compõem o ramo na análise do ano de 2002. Com esta nova classificação, o setor de transportes pode ser subdividido em: (i) transportes terrestres (60010-60092), que englobam: a) transporte ferroviário, b) metroviário, c) rodoviário de carga, d) rodoviário de mudanças, e) rodoviário de passageiros, f) transporte por bondes e g) transporte dutoviário; (ii) transporte aquaviário (61000); (iii) transporte aéreo (62000); e (iv) atividades anexas e auxiliares em transporte e agências de viagens (63010-63030), este último sendo subdividido em: (h) carga e descarga, armazenagem e depósitos, (i) atividades auxiliares em transportes, (j) organização do transporte de cargas e (k) agências de viagens e organizadores de viagens.

Como se vê, a análise de 2002 englobou, por conta desta nova classificação, as atividades das agências de viagens, que no conjunto de dados anterior não haviam sido apresentadas como atividades de transportes. Nesta nova classificação, observa-se que as ocupações em agências de viagens são definidas como componentes do ramo de transportes, ao passo que, na base anterior, havia dúvidas quanto ao enquadramento dessa atividade nos transportes ou nas atividades de lazer e recreação. Deste modo, como a nova classificação define tal atividade como típica dos transportes, ela é aqui apresentada. Para se ter uma idéia, estavam ocupados em agências de viagens 78.308 pessoas em 1992, as quais possuíam um rendimento médio de R\$ 675,55. Em 2001, eram 139.146 pessoas, com um rendimento médio de R\$ 929,99. Observe-se que, no período, houve uma ampliação de mais de 56% no volume de ocupados – muito superior à variação média do ramo de transportes (que, neste período, variou em 27%) –, além de uma variação nos rendimentos superior

(27%) a média do ramo de transportes (que foi de 1,5%), resultados próximos do desempenho dos setores mais bem estruturados do ramo, como o transporte aéreo (ver as Tabelas 8 e 9³³).

3. O mercado de trabalho no ramo de transportes

Analisar o mercado de trabalho no ramo de transporte é uma tarefa difícil, pois por conta das particularidades de cada segmento, fazer algumas afirmações sobre o comportamento do mercado de trabalho dos transportes e de que maneira reagiu as transformações no mundo do trabalho são específicas de cada subsetor. Como constataremos mais abaixo, diante de uma mesma conjuntura econômica cada segmento respondeu de modo diferente ao mesmo cenário.

3.1. A curva de emprego

Na década de 1990 o setor terciário foi o principal responsável pela geração de postos de trabalho, embora nem todas as atividades do terciário tenham tido um comportamento positivo. O ramo de transportes manteve-se percentualmente, no mesmo patamar de representatividade no interior do setor de serviços. Mesmo no período de rápido crescimento do país (1960-1980), o emprego em transportes não havia crescido num ritmo comparável ao de outras atividades de serviços, segundo os dados da CEPAL (1989: 125-158). Posteriormente, Gadrey (2001, p. 41), que analisou a evolução do emprego no terciário no Brasil entre 1956 e 1996, chegou às mesmas conclusões:

(...) quando se constata (...) que a curva “transporte e comunicações” declina fortemente, isso não significa que o emprego nesse setor diminuiu (na verdade ele progrediu sistematicamente): foi a participação desse setor no emprego terciário total que recuou.

O baixo crescimento industrial e agrícola, responsáveis por gerar demanda de cargas, justificam esta afirmativa. A demanda por cargas é gerada exogenamente. Os serviços de transportes são sensíveis ao crescimento do produto interno. Menor crescimento do produto significa que os serviços de transportes crescerão mais devagar, e com eles a expansão no nível de ocupações.

³³ Com a análise da estrutura ocupacional e de rendimentos realizada nos próximos itens ficará mais clara a o comportamento das ocupações no período 1992 -2001

Este ramo também era um dos que apresentava os menores índices de informalidade no terciário, como apontam Baltar & Henrique (1994, p. 609), os vínculos formais de trabalho em todos os segmentos ultrapassavam 70%. Mas, na realidade, trata-se de um fenômeno encontrado somente no segmento de transportes rodoviários: em alguns segmentos, a presença de trabalhadores informais (ocupados por conta própria e sem carteira de trabalho assinada) praticamente inexistente – a necessidade de grandes investimentos para a organização de atividades como transporte aéreo ou ferroviário impede que pequenos grupos ou indivíduos isolados consigam espaço nesses segmentos.

A participação dos autônomos no transporte rodoviário de cargas sempre foi grande, eles são responsáveis por mais de 30% do transporte de mercadorias no país. Por outro lado, no transporte rodoviário urbano, a presença de informais a partir do final dos anos 1990 pode ser vista muito mais como um sintoma da crise de administração pública e da crise econômica que afeta o mercado de trabalho. De fato, o transporte rodoviário tem sido o único segmento a permitir a informalidade, tanto no transporte de cargas como no de passageiros (a grande novidade da década). Contudo, em algumas cidades brasileiras como Brasília, Porto Alegre e Rio de Janeiro³⁴, por exemplo, encontramos lotação de peruas, carros particulares e táxi-lotação antes deste período. Mas, não se pode comparar com o crescimento do transporte alternativo a partir da década de 1990. O transporte de passageiros nas grandes cidades era realizado quase que exclusivamente por empresas de transportes muito bem estruturadas. E o transporte alternativo era residual, mesmo nas cidades aonde existia.

Na verdade, as primeiras notícias sobre a presença de clandestinos no transporte coletivo no Brasil datam de 1990 (cf. Mello, 2000, p. 149-151): quando de discussões sobre alterações na concessão do transporte público na cidade de São Paulo, percebeu-se que muitos dos operadores clandestinos eram ex-trabalhadores contratados por empresas de transportes da região metropolitana de São Paulo e até da região de Sorocaba. Todavia, o grande “susto” para o sistema não foi a presença de empresas privadas exteriores à cidade de São Paulo atuando clandestinamente, mas os desdobramentos daí advindos, ou seja, o crescimento dos transportadores clandestinos em peruas e vans.

De acordo, com uma pesquisa sobre o transporte informal de passageiros realizada pela NTU (1999a), mais de 50% dos transportes clandestinos ou alternativos são efetuados por vans ou peruas,

³⁴ Wrigth, C. L (1988). O que é transporte urbano? São Paulo: Brasiliense

32% em moto-táxi, e 20% em automóveis. Esta pesquisa detectou também que, na maioria das cidades onde o transporte alternativo está presente, existem diferenças entre o tamanho da cidade e o tipo de transporte alternativo mais freqüente. Por exemplo, nas cidades com mais de 300 mil habitantes é comum a presença de peruas ou vans, ônibus, ou automóveis. Em cidades menores, por outro lado, quando existem clandestinos ou alternativos, predomina a moto-táxi.

A política econômica implementada no Brasil durante a década de 1990 implicou transformações importantes para o segmento dos transportes e o seu mercado de trabalho. A política de privatização de empresas públicas produtivas atingiu alguns setores dos transportes. Foi o caso do sistema ferroviário nacional, que, segundo dados da Confederação Nacional dos Transportes (Fipe/CNT)³⁵, ao ser privatizado, perdeu quase 50% dos postos de trabalho em dezembro de 2001 em relação a dezembro de 1995 (início da privatização do setor).

Pochmann (2001a, p. 33) apresenta uma tabela das dez ocupações principais destruídas e criadas no setor estatal durante o período 1989-1999. De acordo com esse estudo, os trabalhadores ferroviários e maquinistas ocupam o quarto lugar entre as ocupações que mais encolheram: no total, foram perdidos 15.604 empregos. Na sexta colocação estão os trabalhadores rodoviários, com 12.573 empregos públicos a menos. Entre as principais ocupações criadas no setor público, nenhuma está diretamente relacionada com os diferentes ramos do setor dos transportes.

Os trabalhadores do segmento rodoviário também sofreram uma diminuição dos postos de trabalho em razão da privatização de empresas estatais – os motoristas de ônibus da antiga CMTC de São Paulo são um exemplo notável. Todavia, a grande maioria dos condutores, antes funcionários de estatais, foi incorporada pelas empresas privadas – fato não observado nos demais segmentos dos transportes.

O sistema portuário brasileiro também passou, durante a década de 1990, por um processo de privatização, a partir da lei de modernização dos portos (Lei nº 8630, de 25 de fevereiro de 1993): foi extinta a Portobrás, o controle dos portos do país foi transferido para a iniciativa privada e foi criado o Órgão de Gestão da Mão-de-obra (OGMO), que compete com os sindicatos de trabalhadores pelas escalas de serviços. Segundo os sindicatos de trabalhadores do sistema portuário de Santos e São Sebastião³⁶, a criação do OGMO representou a perda de 40% dos postos de

³⁵ Fipe/CNT. *Índice mensal de empregos no Setor Ferroviário: Brasil 1995-2001*.

³⁶ Intersindical Portuária do Estado de São Paulo. *Boletim eletrônico*, maio de 1998.

trabalho avulsos e uma diminuição dos rendimentos dos trabalhadores que conseguiam ser escalados. Além disso, de acordo com Sidney Rezende, especialista em Portos da Cepal/ONU, que cita fontes do Ministério dos Transportes, 68% dos trabalhadores portuários avulsos foram demitidos após a privatização dos portos no Brasil (cf. FIEB/CNI, 1999).

No segmento de transporte aéreo, mesmo sem uma forte participação estatal, o processo de reestruturação produtiva alterou a quantidade de trabalhadores empregados durante os anos 90. Segundo Coelho (2003), em 1990 o segmento aéreo empregava mais de 41 mil trabalhadores nas grandes companhias e, em 1999, o total de empregados era de aproximadamente 35 mil trabalhadores, nessas mesmas grandes empresas.

O *Anuário Estatístico* do DAC 2002 mostra que nenhum dos segmentos dos transportes aéreo obteve ganhos no ano anterior. Ele chama a atenção para problemas como a variação cambial e os atentados de 11 de setembro de 2001 nos EUA, como fatores que podem explicar a crise do setor aéreo. Mesmo o segmento de táxi-aéreo, que vinha crescendo, conheceu resultados negativos. Algumas empresas de serviços aéreos especiais também sofreram prejuízos, principalmente as de aero-pulverização. Segundo o DAC, isso ocorreu devido a inovações tecnológicas na pulverização de lavouras, não acompanhadas pelo segmento. Além disso, o segmento de ponte aérea – um dos termômetros da atividade econômica no Brasil – também amargou prejuízos, o que pode ser mais bem observado na muito recente (janeiro de 2005) da perda das linhas pela VASP. A questão aérea brasileira é extremamente complexa, e os fatores da crise atual precisam de estudos mais aprofundados para a sua compreensão.

Portanto, para compreender a dinâmica do mercado de trabalho no ramo de transportes é preciso subdividi-lo em seus diferentes segmentos, sem esquecer que o comportamento das ocupações e rendimentos no interior de cada segmento deve ser diferente, assim como o sub-setor como um todo se comporta de modo distinto dos demais setores do Terciário.

A exposição acima nos permite observar as grandes diferenças no interior dos diferentes segmentos dos transportes e, principalmente, o comportamento de cada um dos seus segmentos em meio à modernização da economia e da sociedade brasileiras durante a década de 1990 e o início do século XXI. Para citar mais um exemplo das transformações da sociedade brasileira que atingiram o setor dos transportes, podemos apresentar dados do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo, segundo os quais a capital paulista contava 160 mil motoboys e

1500 empresas de entregas expressas em março de 2003, fenômeno não observado na década de 1980³⁷.

Outro fato que chama a atenção e, que é observado em todas as atividades econômicas as diferenças regionais – e que, no caso dos transportes mostram-se bastante significativas. Por exemplo, de acordo com informações da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT)³⁸, o piso salarial dos motoristas de transporte coletivo urbano em novembro de 2002 era de R\$ 981,67 em São Paulo, enquanto em Belém, no mesmo período e para a mesma função, era de R\$ 599,85. O mesmo pode ser observado nos demais pisos das demais ocupações em transportes no Brasil³⁹. Esta discussão será mais bem tratada no capítulo seguinte.

Em resumo, o comportamento do mercado de trabalho do ramo de transportes é por demais singular em cada um dos seus segmentos e, por isso, deve ser analisado de modo desagregado e regionalizado, se quisermos compreender o seu funcionamento e as transformações pelas quais ele passou no período recente. Muitas das ocupações do ramo de transportes – com processo de reestruturação produtiva -, tiveram a sua quantidade de ocupados diminuída, enquanto em outros se ampliou o volume de ocupados. Na prática a reestruturação pela qual passou o transporte reforçou o transporte rodoviário tanto o de passageiros, quanto o de cargas; caminhando na contra-mão das propostas elaboradas no período, ou seja, uma distribuição mais equilibrada entre os modais de transporte e o uso do transporte multimodal.

4. Dos resultados 1992-2001

A nossa análise dos microdados das PNAD's 1992 e 2001 sobre o ramo de transportes foi dividida em dois blocos. No primeiro, analisamos o lugar dos transportes no setor terciário e no segundo conjunto de dados, trabalhamos o perfil dos ocupados em cada segmento dos transportes.

4.1. O lugar dos trabalhadores em transportes no terciário

Em primeiro lugar, é preciso dizer que as atividades de transporte estão incluídas nos serviços de distribuição. Como nas tabelas 6 e 7 o comércio foi separado das atividades de distribuição, os

³⁷ Revista *Veja*, 16 de abril de 2003, p. 24. São Paulo: Abril.

³⁸ Informações disponíveis no site www.cnttt.org.br.

³⁹ Para os demais pisos salariais, ver o Anexo.

ocupados em serviços distributivos correspondem apenas aos ocupados em transportes e em comunicação. Estes (comunicação) são pouco representativos, de acordo com a PNAD 2001 era aproximadamente 1% dos ocupados no setor de serviços.

Tabela 6

Ocupados em atividades do setor terciário: Brasil, 1992-2001

Classificação	1992		2001		Variação 92-01	
	Total	%	Total	%	Total	%
Comércio	7.905.524	23,9	1.0784.085	24,3	2.878.561	36,4
Serviços distributivos	2.236.364	6,8	3.081.985	7,0	845.621	37,8
Serviços produtivos	2.837.906	8,6	3.979.940	9,0	1.142.034	40,2
Serviços pessoais	1.1587.600	35,0	1.530.0741	34,5	3.713.141	32,0
Serviços Sociais	5.518.580	16,7	7.539.878	17,0	2.021.298	36,6
Administração Pública	2.984.767	9,0	3.637.695	8,2	6.502.928	21,9
Total	33.070.741	100,0	44.324.324	100,0	11.253.583	34,0

Fonte: PNAD/IBGE (1992 e 2001)

Tabela 7

Rendimento médio por setor de atividade do terciário: Brasil, 1992-2001⁴⁰

Classificação	1992	2001	Variação (%) 92-01
Atividade	Rendimento Médio	Rendimento Médio	Rendimento Médio
Comércio	496	559	13,0
Serviços distributivos	687	715	4,4
Serviços produtivos	1129	1284	13,7
Serviços pessoais	280	345	24,0
Serviços sociais	555	743	35,1
Administração pública	677	1004	48,6
Total	514	629	22,4

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001

Como se pode observar na Tabela 6, o volume de ocupados em transportes, no total do terciário, aparece como o setor que ocupa menor quantidade de pessoas, representando 6,8% do total de ocupados, em 1992, e 7% em 2001. Como já dissemos anteriormente, não foi o ramo de

⁴⁰ Rendimentos corrigidos pelo INPC calculado pelo IPEA; valores em R\$ de janeiro de 2002.

transportes que deixou de crescer: seu crescimento foi mais lento que de setores, como demonstra o pequeno crescimento das ocupações. Contudo, é interessante destacar que continua ocupando praticamente a mesma proporção de pessoas no terciário brasileiro. Na Tabela 9, observa-se que, de todos os setores do terciário, os serviços distributivos (transportes) tiveram a menor variação dos rendimentos médios (apenas 4%), enquanto outros setores, como os ocupados na administração pública, obtiveram uma variação positiva de 48% nos rendimentos. Os seus rendimentos médios eram o quarto maior em 2001, podendo ser considerado um bom nível salarial na realidade brasileira.

4.2. Perfil dos trabalhadores em transporte

Nossa análise centrou-se em algumas características dos ocupados em transportes. Procuramos traçar o perfil destes trabalhadores no Brasil na década de 1990, realizando uma comparação entre os anos 1992 e 2001, com a intenção de observar, num primeiro momento, se ocorreram alterações no perfil e, num segundo momento, quais foram as principais mudanças. Constatamos, logo no início, que existem diferenças significativas entre os segmentos do ramo de transportes, tanto na quantidade de ocupados presentes em cada segmento, quanto nas demais categorias de análise.

As categorias analisadas foram: (i) quantidade de trabalhadores, (ii) jornada de trabalho, (iii) posição na ocupação, (iv) carteira assinada, (v) gênero, (vi) faixa etária, (vii) grau de escolaridade e (viii) rendimento médio. A categoria “ocupação” foi examinada separadamente.

Tabela 8
Número de ocupados por segmento: Brasil, 1992-2001

Segmento x Ano	1992	%	2001	%	Varição (N°)	Varição (%)
471 – Pequeno Transporte	113.888	5,27	169.113	5,78	55.225	48
472 – Transporte Urbano	844.910	39,15	1.239.486	42,39	394.576	46
473 – Transporte de Carga	850.289	39,40	1.123.695	38,09	263.406	30
474 – Transporte Ferroviário	110.862	5,13	68.501	2,34	-42.361	-61
475 – Transporte Aquaviário	43.043	1,99	44.372	1,51	1.329	03
476 – Transporte Aéreo	56.356	2,61	58.064	1,98	1.708	03
583 – Armazenagem	24.967	1,16	32.798	1,12	7.831	31
587 – Serviços Auxiliares	66.914	3,10	127.542	4,36	60.628	90
588 – Administração portuária	46.827	2,16	70.268	2,40	23.441	50
Total	2.158.056	100	2.943.839	100	785.783	27

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001

Como se pode observar na Tabela 8, a quantidade de pessoas no total de ocupados no período entre 1992 e 2001 cresceu na ordem de 27%, uma variação positiva de 785.783 postos de trabalho. Entre os segmentos que apresentaram um saldo positivo, nota-se a maior presença de ocupados no transporte rodoviário urbano, que representa, em 2001, mais de 42% do total, tornando-se o segmento com maior quantidade de pessoas e ultrapassando o transporte rodoviário de cargas, que variou de 39% para 38% entre 1992 e 2001. Em alguns segmentos, como no transporte aéreo e no aquaviário, a quantidade de trabalhadores ocupados permaneceu praticamente estagnada. A quantidade de trabalhadores ferroviários conheceu uma diminuição, no período, da ordem de 61%, sendo este o segmento que sofreu a maior diminuição nos ocupados. O segmento que ampliou de maneira significativa a quantidade de ocupados foi o de serviço auxiliar em transporte, principalmente em guardar de veículo (flanelinhas), assim como o segmento de armazenagem.

Os segmentos que apresentaram diminuição na quantidade de ocupados foram aqueles que passaram por um processo de reestruturação mais acentuada, a partir das privatizações (ferroviário e aquaviário) ou pela modernização (aéreo). Com a reestruturação destes segmentos, o transporte rodoviário ampliou a sua participação na quantidade de ocupados como também na quantidade de passageiros e cargas transportadas.

Tabela 9

Rendimento médio dos ocupados em transportes: Brasil, 1992-2001⁴¹

Ramo x Ano	1992	2001	Variação (%)
471 – Pequeno Transporte	168,87	182,49	7,46
472 – Transporte Urbano	596,90	631,62	5,49
473 – Transporte de Carga	737,92	803,73	8,18
474 – Transporte Ferroviário	1.017,05	972,10	-4,62
475 – Transporte Aquaviário	892,58	1.158,37	22,94
476 – Transporte Aéreo	1.534,48	1.283,11	-19,60
583 – Armazenagem	388,93	526,89	26,18
587 – Serviços Auxiliares	459,30	638,11	28,02
588 – Administração portuária	1.154,32	854,81	-35,03
Total	772,26	783,47	1,43

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001⁴²

Observa-se, na Tabela 9, que os rendimentos médios dos ocupados no ramo de transportes no período em questão tiveram uma pequena variação positiva (em torno de 1,5%). Entre os segmentos, ocorreu uma variação distinta: alguns tiveram variação positiva – pequeno transporte (7,6%), transporte urbano (5,5%), transporte rodoviário de cargas (8,18%), transporte aquaviário (22,95%), armazenagem (26,18%) e serviços auxiliares em transportes (28,02%). Os setores que conheceram uma variação negativa nos rendimentos foram: ferroviário (-4,6%), aéreo (-19,6%) e administração portuária (-35,03). Os serviços auxiliares em transporte apresentaram um crescimento importante no rendimento médio o maior no ramo, mas principalmente no volume de ocupados, também o maior no ramo.

Ocupações que mais cresceram nos serviços auxiliares devem estar relacionadas com novas ocupações surgidas no setor (relacionadas com a logística), pois o perfil destes trabalhadores é no mínimo de nível técnico, o que explicaria um rendimento médio mais elevado. Novas ocupações anteriormente inexistentes e com maior grau de exigência justificam o crescimento no volume de ocupado com maior rendimento.

⁴² Rendimentos corrigidos pelo INPC calculado pelo IPEA; valores em R\$ de janeiro de 2002.

Os segmentos que apresentaram variação negativa são praticamente os mesmos que apresentaram diminuição na quantidade de ocupados, ou seja, os que passaram por processos de reestruturação produtiva. O segmento de administração portuária aparece como aquele que mais acumulou perdas nos seus rendimentos. Uma das possíveis justificativas para tal fenômeno pode ser a concorrência entre os sindicatos de trabalhadores (que alocavam a mão-de-obra) e o OGMO, que passou contratar trabalhadores, após a sua criação: uma maior disponibilidade de mão-de-obra concorrendo por uma menor quantidade de postos de trabalho pode levar a uma diminuição no valor dos rendimentos dos ocupados.

De acordo com Moreira Santos (2005):

Os dados fornecidos 1992 e 2001 sobre o ramo de transportes permitem ainda estabelecer o seguinte o perfil geral dos ocupados em transportes (anexo 1 informações sobre o perfil):

- (i) têm um rendimento médio de R\$ 783,47 (referência PNAD 2001);
- (ii) a grande maioria dos empregados tem carteira assinada, apesar de ter diminuído a quantidade de trabalhadores com vínculo formal de trabalho (70%);
- (iii) os empregados com vínculo formal de trabalho representam 40% do total de ocupados, com destaque importante para o crescimento dos que trabalham por conta própria;
- (iv) mais de 93% são homens;
- (v) uma parcela importante (40%) tem idade entre 25 e 39 anos;
- (vi) metade tem menos de 8 anos de escolaridade, apesar do crescimento da escolaridade média do ramo;
- (vii) mais de 60% dos trabalhadores realizam jornada superior a 44 horas semanais;
- (viii) 42% se concentram no ramo dos transportes rodoviários urbanos e 38 % no de transportes rodoviários de carga (aproximadamente 80% de todos os ocupados);
- (ix) 54% de todos os ocupados no ramo de transporte exerciam a profissão de motorista em 2001.

De acordo com as informações do Anexo 1, os homens além de representarem a maioria dos ocupados a participação das mulheres continuou constante entre 1992 e 2001. No transporte aéreo, setor com maior participação feminina, em termos percentuais, esta ampliou em 6 pontos de 30 para 36% no período. Enquanto no transporte rodoviário de cargas a participação feminina caiu de 4,5

para 3%. Os segmentos que mais empregavam mulheres a participação destas aumentou, enquanto aqueles mais reticentes a participação feminina diminuiu.

Em relação a escolaridade dos transportadores, observou-se uma melhora de maneira geral no nível de educação formal no período, 62% possuíam o ensino fundamental incompleto em 1992 e em 2001 eram 50% tinham menos de 8 anos de estudo. O segmento que apresentou uma redução mais significativa, em termos percentuais, de indivíduos com fundamental incompleto foram o transporte rodoviário urbano de 61 para 45% no período.

Sobre a estrutura ocupacional do ramo de transporte ocorreu uma ampliação dos ocupados por conta-própria de 26% em 1992 para 35% em 2001. No mesmo período os empregados diminuíram de 67 para 40%. Os segmentos que apresentaram maior variação nos ocupados por conta-própria foram: transporte rodoviário urbano (de 20 para 30%); rodoviário de carga (de 32 para 39%) e serviços auxiliares (18 para 32%). Os demais segmentos praticamente não tiveram alterações significativas, em termos percentuais, dos ocupados por conta-própria e de empregados. É relevante destacar que estes segmentos são aqueles que mais possuíam indivíduos ocupados em 2001: rodoviário urbano 42%, rodoviário de cargas 38% e serviços auxiliares 4%.

As transformações da estrutura de ocupações no ramo de transporte seguem a tendência nacional, de acordo com Baltar (2003)⁴³ na década de 1990 ocorreu uma desestruturação das cadeias produtivas. Ao longo da década de 1990, a atividade econômica oscilou fortemente com uma tendência de um crescimento muito lento. Contudo, este período não pode ser considerado como de estagnação da economia brasileira; ocorreu uma profunda reestruturação da indústria de transformação e avanços em setores específicos na prestação de serviços, principalmente em comunicações. Os efeitos sobre o emprego industrial podem ser observados a partir de dados da PNAD, ele recuou em aproximadamente 15% nos estabelecimentos da indústria de transformação durante a recessão do início da década. Na extração mineral (23,5%), serviços de utilidade pública (7,7%) e atividades financeiras (17,0%), mesmo com a retomada a atividade econômica entre 1992 e 1999, também diminuiu os empregados em estabelecimentos. Ele aumentou no comércio (3,1% a.a), em comunicação (4,8% a.a), alojamento e alimentação (2,7% a.a), serviços pessoais (5,9% a.a) entre outros, compensando os empregos perdidos em outros setores.

⁴³ Baltar, Paulo Eduardo de Andrade (2003) “Estrutura econômica e emprego urbano na década de 1990”. In Proni, M W e Henrique W. Trabalho e Mercado de Trabalho: O Brasil nos anos 90.

Diversos estudos⁴⁴ apontam que a década de 1990 foi prejudicial aos trabalhadores de maneira geral, o crescimento do desemprego e a diminuição nos rendimentos. Os ocupados em transportes não fugiram à regra de ser este período difícil, tanto em relação às possibilidades de emprego ou reemprego quanto relativamente aos rendimentos do trabalho. Podemos constatar, ainda, que os setores que mais sofreram perdas na quantidade de ocupados e nos rendimentos foram aqueles que passaram por reestruturação produtiva, como os segmentos aéreo, ferroviário e marítimo. Os segmentos que apresentaram um crescimento maior na quantidade de ocupados são o transporte rodoviário urbano, o transporte rodoviário de carga, os serviços auxiliares em transportes e a armazenagem. Note-se ainda que, em muitos dos casos, para as novas ocupações geradas, trata-se de contratos informais (sem carteira assinada) ou de ocupações por conta própria. Uma das hipóteses que podem explicar essa situação pode ser encontrada no fato de que, além da informalização do setor, com o crescimento dos trabalhadores por conta própria e sem vínculo empregatício, pode ter ocorrido uma terceirização de ocupações não diretamente relacionadas com os transportes. Isto nos ajuda a compreender porque, entre todas as ocupações presentes no período estudado, algumas perderam participação maior que outras. Constatamos que todos os segmentos dos transportes, de uma forma ou de outra, responderam às alterações na estrutura produtiva pela qual passou o país durante a década de 1990, com prejuízos para os trabalhadores, como observamos no perfil ocupacional.

5. Análise dos resultados 2002

5.1. Ocupados e rendimentos nos transportes

Passaremos, agora, a analisar as ocupações e os rendimentos nos transportes, utilizando por base os microdados da PNAD-2002. No primeiro tópico, relacionaremos as ocupações em transportes com a dos ocupados não-agrícolas, para, em seguida, analisar o perfil ocupacional dos transportadores, realizando mais adiante um debate sobre a estruturação do mercado de trabalho.

Para a definição dos rendimentos, o salário mínimo/hora, apresenta-se como um instrumento estatístico visando a isolar as diferenças salariais provocadas por jornadas de trabalho distintas e, desse modo, fornecer informações em números médios de salários mínimos equivalentes a cada hora de trabalho (por esta razão, é apresentado sob a forma de faixas de salário mínimo/hora). Vale

⁴⁴ Pochmann (2001a); Baltar e Henrique (1994); entre outros

ainda ressaltar que o valor do salário mínimo para o período estudado era de R\$ 200,00⁴⁵ (duzentos reais) e que a jornada de trabalho considerada é de 44 horas semanais.

Os ocupados em transporte, no ano de 2002, somavam 3.127.507 (três milhões e cem mil) pessoas – isto é, aproximadamente 5% dos ocupados não-agrícolas do Brasil –, com um rendimento médio de R\$ 751,70 (setecentos e cinquenta e um reais). Por sua vez, os não-agrícolas representavam 61.513.695 (sessenta e um milhões e quinhentos mil) indivíduos, com um rendimento médio de R\$ 498, 85 (quatrocentos e noventa e oito reais). Ou seja, os ocupados em transportes possuíam um rendimento médio de quase 50% superior ao do conjunto dos não-agrícolas. Mais de 60% destes últimos se encontravam fora das regiões metropolitanas – dado não desprezível, pois, como será possível perceber, existe uma diferença significativa entre os rendimentos dos ocupados nas metrópoles comparativamente aos dos ocupados de outras regiões.

Tabela 10
Ocupados e massa total de rendimentos, segundo a posição na ocupação

Atividades não-agrícolas			
Posição	Ocupados	Massa R	Rendimento
Com vínculo formal	44,5	51,3	115,5
Sem carteira	18,9	12,0	63,3
Trabalhadores domésticos	10,1	3,2	31,6
Trabalhadores por conta própria	21,8	19,1	87,3
Empregadores	4,7	14,4	307,7
Total	100	100	100
Transportes			
Posição	Ocupados	Massa R	Rendimento
Com vínculo formal	43,40	41,44	95,50
Sem carteira	17,50	10,01	57,17
Trabalhadores por conta própria	35,60	37,95	106,70
Empregadores	3,50	10,60	300,21
Total e médio	100	100	100

Fonte: PNAD 2002

⁴⁵ NO próximo capítulo trabalhamos também com informações da PNAD 2005, e deste modo atualizamos o salário mínimo para R\$ 300,00 (trezentos reais) salário mínimo em vigor na época.

Na tabela 10, comparamos os ocupados em transportes com os ocupados não-agrícolas, o que nos permite constatar que, entre os trabalhadores formais (com vínculo empregatício), o percentual, tanto para os não-agrícolas, como para os empregados em transportes é bastante próximo (em torno de 44%), o mesmo ocorrendo para os ocupados sem vínculo formal de trabalho, (respectivamente 19% e quase 18%). Deve-se destacar a participação dos trabalhadores domésticos entre os não-agrícolas (10%), o que não se apresenta nas ocupações em transportes. Isso ajuda a explicar a maior porcentagem dos empregados por conta própria nos transportes (36%), sendo que entre os não-agrícolas eles são aproximadamente 22% do total de ocupados, os empregados domésticos são em sua maioria ocupados por conta-própria e um percentual de trabalhadores sem carteira. O que pode-se aferir das informações acima é que os rendimentos médios dos transportadores e do conjunto dos não-agrícolas por salário mínimo horário é muito aproximado por posição na ocupação, se pode portanto, dizer que os transportadores recebem na média o mesmo do que os não agrícolas.

Comparando os transportadores aos ocupados não-agrícolas, observamos que o seu rendimento médio, segundo a posição na ocupação, depende da sua situação: os empregados formais recebem aproximadamente 20% menos do que o conjunto dos ocupados não-agrícolas, enquanto nos transportes eles estão 5% abaixo da média, e os não-agrícolas, 15% acima. Os empregados sem carteira, nos dois segmentos, recebem rendimentos abaixo da média: 57% nos transportes e 63% entre os não-agrícolas. Quanto aos empregadores, os percentuais dos rendimentos são maiores entre os não-agrícolas: ambos recebem mais de 3 vezes a média, com uma pequena diferença em favor dos empregadores não-agrícolas (7%). Somente no grupo dos trabalhadores por conta própria é que o rendimento médio dos ocupados em transportes supera o do conjunto dos não-agrícolas (107%), enquanto para os não-agrícolas temos 87% da média.

Uma comparação entre os ocupados em transportes e ocupados não-agrícolas, relativamente ao percentual de ocupados, somente seria possível se se retirasse os trabalhadores domésticos – que têm um peso significativo entre os ocupados não-agrícolas: entre os trabalhadores em transportes não há presença destes trabalhadores, o que prejudica a análise. Caso retirássemos os ocupados em trabalho doméstico, deveríamos retirá-los de toda a análise e não apenas deste item – o que também prejudicaria a análise.

6. Considerações: uma categoria de padrão médio

Vimos neste capítulo, apesar de constituírem um ramo de atividade econômica, existem diferenças importantes entre os ocupados em transportes sejam em suas condições de trabalho e remuneração. A segmentação do setor é uma de suas características mais importantes. Não se pode concluir a partir de uma comparação entre os transportadores de forma geral as condições de uso e remuneração dos trabalhadores em transportes. Por exemplo, a condição no transporte aérea de passageiros é muito diferente da dos trabalhadores em transporte rodoviário de cargas.

Observamos também que os ocupados em transporte de maneira geral possuem um padrão médio. Quando observados dentro dos ocupados do setor Terciário e dos não agrícolas, este se confirma. Não se constituem como o grupo com as melhores condições de trabalho e muito menos com as piores condições. A sua remuneração é mediana, assim como a escolaridade, faixa de idade, distribuição por posição na ocupação, destacando-se do conjunto tanto dos não agrícolas quanto dos ocupados do terciário pela presença predominante do gênero masculino e por jornada de trabalho elevada.

Como se pode observar, cada um dos segmentos dos transportes respondeu de maneira particular as mudanças na economia nacional da década de 1990. Alguns segmentos com forte presença estatal (como, por exemplo, os transportes ferroviários e portuários) passaram por privatizações e tiveram de se adaptaram de modo diferente do que o transporte rodoviário de cargas, aonde se observa o crescimento dos caminhoneiros autônomos. Esta situação será mais bem explorada nos capítulos seguintes, mas desde já se pode afirmar que a utilização dos caminhoneiros autônomos foi algo que marcou as transformações no segmento do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Em relação ao perfil dos ocupados em transportes temos que a posição na ocupação eles predominam empregados formais e os conta-própria e os empregados sem vínculo tem participação significativa. Trabalhar além da jornada legal de trabalho é comum entre os transportadores. São na maioria trabalhadores manuais e percebiam um rendimento médio de aproximadamente de 3 salários mínimos horários. O trabalho organizado com estas características apontam para uma tendência de fragmentação e maior flexibilidade no uso e remuneração da força de trabalho. Com esta estrutura de ocupações e rendimentos, acrescidos de formas de remuneração e contratação (conforme capítulo anterior) e a composição da estrutura empresarial formada principalmente por pequenas empresas, possibilita que se tenham maior liberdade por parte das empresas de transportes

e dos embarcadores na utilização do trabalho de acordo com as variações entre oferta e demanda por serviços. Esta situação é particularmente presente do transporte rodoviário de carga. Como será constatado no próximo capítulo, que trata exclusivamente do transporte rodoviário de carga.

CAPÍTULO 4

TRABALHADORES DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

1. Ocupações do transporte rodoviário de cargas:

Introdução

Neste capítulo abordamos de forma mais específica os ocupados no transporte rodoviário de cargas, descrevendo o perfil deste ocupados e estudando algumas ocupações selecionadas como as mais representativas, a partir do nível de emprego e de renda dessas mesmas ocupações, centralizando as informações nos motoristas, como ocupação mais expressiva, comparando os tipos mais importantes, ou seja, motoristas empregados e caminhoneiros autônomos e tecendo algumas considerações sobre as formas de contratação, remuneração e uso destes trabalhadores. Na intenção de atualizar o perfil realiza-se uma comparação, a partir dos dados da PNAD entre os anos 2002 e 2005. O ponto mais importante neste capítulo é discutir as diferenças e semelhanças entre os motorista a partir da propriedade do caminhão. Pois, as condições de trabalho de ambos os grupos em vários pontos de assemelham.

Os ocupados em transporte rodoviário de cargas em 1992 eram 850 mil pessoas representando 39,4% de todos os ocupados em transportes⁴⁶. O percentual de pessoas trabalhando nos transportes de carga diminuiu no conjunto das ocupações, passando para 38,1%, esta diminuição percentual deve-se mais à ampliação dos ocupados em transportes rodoviário de passageiros; pois no período 1992 -2001 ocorreu a criação de 263 mil postos de trabalho no transporte rodoviário de cargas representando um acréscimo de 30% nas ocupações no período.

Por posição na ocupação em 1992 estava distribuído da seguinte maneira: no rodoviário de cargas 61% eram empregados com e sem carteira assinada, 33% de conta própria e 4% de empregadores, em 2001 esta distribuição mudou; comprovando o que foi observado anteriormente no transporte rodoviário de cargas o número de empregados foi para 56%, enquanto o percentual de conta própria aumentou para quase 40%, enquanto a participação dos empregadores se manteve estável. Foi a participação dos ocupados por conta própria no transporte rodoviário de cargas e que garantiu os postos de trabalho no setor como um todo. Em 1992, aproximadamente 65% dos empregados no transporte rodoviário de cargas possuíam carteira de trabalho assinada em 2001 este

⁴⁶ As informações sobre o perfil dos ocupados de cargas estão presentes nas tabelas e quadros do Anexo 1.

percentual baixou para 61% demonstrando que além da grande ampliação das ocupações por conta própria o segmento passou também por crescimento da informalidade.

Dando prosseguimento ao perfil dos ocupados no transporte rodoviário de cargas, temos: em 1992, 95% eram do gênero masculino e em 2001, somavam 97%, mostrando que a categoria se manteve exclusivamente masculina. Em relação a jornada de trabalho, no transporte rodoviário de carga observa-se que aumentou a quantidade de pessoas trabalhando jornadas superiores a 44 horas semanais, eram 63% em 1992 indo para 65% em 2001, esta diferença de 2% se dá principalmente de pessoas que trabalhavam mais de 44 horas realizando agora horas extra. Com relação aos anos de estudo temos uma ampliação importante na escolaridade dos transportadores de carga houve uma diminuição daqueles com menor escolaridade e ampliação dos com mais: primeiro grau eram 66% foi para 53%, com segundo grau eram 33% foram para 45% e com nível superior foi de 1% para 2% entre 1992 e 2001, demonstrando que a escolaridade dos trabalhadores em transporte ampliou-se de maneira significativa. Em relação as faixas de idade observa-se que ocorreu um estreitamento das faixas com um “amadurecimento” dos ocupados: entre 10 até 17 anos de idade 3,5% para; entre 18 e 24 anos de idade de 16% para 14%; entre 25 e 39 anos de 49% para 42%; entre 40 e 49 anos de 19% para 26%; entre 50 e 59 anos de 9% para 14% e aqueles com mais de 60 anos de idade de 3,5% para 2%, o que nos sugere, que estes ocupados em transportes rodoviário de cargas tende a permanecer no setor, envelhecendo no setor. O rendimento médio dos ocupados em transportes rodoviário de cargas em 2001 foi de R\$ 803,73 (oitocentos e três reais e setenta e três centavos) apresentando uma variação positiva de 8% em relação a 1992.

Em resumo, os transportadores rodoviários de carga deixaram de ser o maior segmento no setor de transporte, mas não no volume de cargas transportadas, a terceirização (crescimento dos ocupados por conta-própria) e uma ampliação nos contratos informais de trabalho tornaram no setor mais flexível. Quanto ao uso dos trabalhadores suas condições de trabalho não se pode afirmar que elas tiveram uma melhora significativa. O setor continuou marcadamente masculina, houve uma ampliação na escolaridade assim como na idade dos ocupados, podendo-se afirmar que aqueles que entram no setor têm dificuldades para deixá-lo, ou não desejam fazer.

2 Ocupações mais expressivas

Destacamos a partir da tabela abaixo as ocupações mais importantes no setor de transportes, devemos ter sempre presente que existem outras funções, principalmente agora com as empresas tornando-se operadores logísticos e estas se transformaram em postos de trabalhos fundamentais na estratégia das empresas. Mas, dentro das atividades típicas de transporte rodoviário de cargas, as funções mais importantes são: dirigir o caminhão, carregar e descarregar, funções administrativas e proprietário da empresa (gerente e dirigentes também), continuam como essenciais na organização das transportadoras.

Tabela 11

Trabalhadores em transporte rodoviário de cargas: ocupações selecionadas:

Brasil: 1992-2001

Ocupações	1992			2001		
	Indivíduos	%	Renda	Indivíduos	%	Renda
Motorista	543614	63,93	871,61	782463	69,07	866,28
Ajudante	157405	17,92	247,23	183810	16,22	312,60
Empregador	29126	3,42	2591,01	25550	2,25	2744,77
Ajud administrativo.	28847	3,39	428,83	17705	1,56	672,30

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001

Nota: rendimentos corrigidos pelo INPC calculado pelo IPEA – valores em R\$ de jan/02.

Observa-se na tabela 11 que a participação dos motoristas cresceu em números absolutos e percentuais, passando de 63% para 69% do total de ocupados no segmento de transportes rodoviário de cargas, entre 1992 e 2001. No segmento de transporte rodoviário dois em cada três ocupados no segmento são motoristas. Sobre o rendimento se observa uma retração quase geral entre as ocupações selecionadas: as ocupações que apresentaram variação positiva foram ajudante (passando de R\$ 247 em 1992 para R\$ 312 em 2001), empregador (que foi de R\$ 2.591 para R\$ 2.745) e ajudante administrativo (R\$ 429 para R\$ 672). A outra ocupação selecionada, motorista, teve os seus rendimentos médios diminuídos de R\$ 872 para R\$ 866. Uma possível explicação seria que nesta a ocupação mais importante nos transporte ocorreram no período ampliação nas disputas por frete, fazendo com que os rendimentos médios dos motoristas de caminhão diminuíssem.

Tabela 12

Percentual de ocupados em transporte rodoviário

Transporte rodoviário – RMA		
Setor de atividade	N	%
Rodoviário de cargas – exceto de mudanças	373390	37.40%
Rodoviário de mudanças	11987	1.20%
Rodoviário de passageiros	611912	61.40%
Total	997289	100.00%

Fonte: PNAD - IBGE 2002

A tabela 12 acima, aponta que em 2002 os ocupados em transporte rodoviário o carga perderam ainda mais a participação no conjunto do transporte rodoviário, demonstrando que a tendência observada desde o início da década de 1990 continuou presente, ou seja, o transporte rodoviário de passageiros ampliou o volume de ocupados frente aos transportadores de cargas, principalmente nas regiões metropolitanas, que é o que demonstra esta tabela, pois se observou o crescimento do transporte alternativo e uma não diminuição do transporte regular de passageiros por ônibus. Se por outro lado quanto as cargas, como constata-se no capítulo 2, com informações mais recentes, (*op. cit.* ANTT, 2005), o setor continuou com a supremacia o transporte de mercadorias, e até mesmo ampliando a participação na distribuição de produtos.

2.1 Os Motoristas

Em quase todos os tipos de empresas encontramos no seu quadro de funcionários a presença de motoristas, seja para transporte de produtos e ou o transporte de pessoas. Os motoristas enquanto tal ocupam uma posição importante para os resultados das empresas, e principalmente quando se objetiva agilidade. Destacamos abaixo a participação dos motoristas nos segmentos de transporte do Brasil.

Tabela 13

Motoristas ocupados no setor de transporte por segmento

Brasil: 1992-2001

<i>Segmento</i>	1992			2001		
	Indivíduos	%	Renda	Indivíduos	%	Renda
Pequeno transporte	1425	1,25	617,78	3376	2,00	486,04
Urbano	472680	55,94	636,84	763570	61,60	696,92
Rodo carga	543614	63,93	871,61	782463	69,07	866,28
Ferroviário	4225	3,81	491,38	12180	17,78	641,44
Aqüaviário	1976	4,51	658,64	747	1,68	981,49
Aéreo	4218	7,48	557,58	2740	4,71	567,19
Armazenagem	373	1,49	554,97	1581	4,82	701,73
Serviços auxiliares	12892	19,26	363,55	25928	20,32	418,80
Adm. Portuária	560	1,19	1460,38	212	0,30	1025,18
Total	1041963	48,28	727,45	1592797	54,12	774,76

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001

Nota: rendimentos corrigidos pelo INPC calculado pelo IPEA – valores em R\$ de jan/02.

Esta tabela 13 apresenta a ocupação de motorista em todos os segmentos analisados, em alguns deles esta ocupação é a principal. Como no transporte rodoviário urbano e de cargas, em outros como no pequeno transporte, a participação dos motoristas cresceu de 1,5 mil pessoas para 3 mil (de 1,25% para 2%). No transportes ferroviário de 4 mil em 1992 para 12 mil em 2001, (de 4% para 18%) este foi o maior crescimento em termos percentuais em todos os segmentos investigados. Em armazenagem de 373 para 1,5 mil entre 1992 e 2001(de 1,50% para 5%). Nos serviços auxiliares de transportes à participação dessa ocupação também cresceu passando de 19% para 20%.

Nos demais segmentos houve uma redução percentual dos motoristas no conjunto das ocupações, pode-se considerar como uma ocupação de destaque, no transporte aéreo que em 2001 representava 4,7% do total do segmento.

Sobre a média dos rendimentos dos motoristas pode se afirmar que em alguns segmentos os rendimentos médios são superiores a média em 2001, caso do transportes rodoviários de carga, aquaviário e administração portuária. Nos demais ramos os rendimentos são abaixo da média,

pequeno transportes, transporte urbano, transporte ferroviário, transporte aéreo, armazenagem e serviços de transportes. Nota-se, uma grande disparidade entre os rendimentos médios dos motoristas em cada ramo de atividade (utilizamos mais uma vez os dados de 2001 como exemplo). Esta situação já era de se esperar, porque em cada ramo de atividade a remuneração de motorista é definida por regras de cada segmento. Mesmo podendo-se afirmar que em alguns casos e em algumas empresas o rendimento do motorista é maior, por se tratar de média a declaração apresentada pela PNAD de rendimentos é aceitável. Pode-se observar que entre 1992 e 2001 os motoristas se tornaram uma ocupação importante em todos os segmentos dos transportes, se firmando como uma categoria econômica das mais relevantes.

2.2 Carreiros trabalhadores autônomos no transporte rodoviário de cargas

Neste item se faz uma comparação entre os motoristas autônomos e os motoristas empregados. O ator central neste estudo é o motorista, este é comumente apresentado em dois tipos principais: (i) o autônomo carreiro, trabalhador por conta própria, dono do caminhão, com uma vida repleta de aventuras, sujeito livre que roda o país inteiro e tem muitos amores pelas estradas; (ii) e de outro lado o motorista empregado, aquele que se aproxima da liberdade do caminhoneiro, mas por ter patrão e não pode escolher o seu destino, ficando com a sua liberdade limitada. Uma outra definição de autônomo apontada por Bertolozzi (1998) é:

Este é considerado pela legislação como o motorista que, sendo proprietário ou coproprietário de um só veículo automotor, presta serviço de transporte rodoviário de cargas, mediante afretamento com empresas profissionais de transporte, ou eventualmente através de contratação direta com usuários. (pp. 11)

Tanto o empregado, quanto o caminhoneiro tem um cotidiano muito próximo passa por situações similares; enfrentam longas jornadas por péssimas estradas, tem medo de sofrer assalto, trabalham com veículos velhos, e muitas das formas de remunerá-los é a mesma (por exemplo, pagá-los por quilômetro rodado, ou por volume do frete). Possuem tanto semelhanças quanto diferenças.

O objeto de muitos motoristas empregados é ter o seu próprio caminhão, ser dono de seu negócio, livrando-se do patrão negociando o frete. As informações disponíveis apontam para as dificuldades enfrentadas pelos carreiros autônomos fazendo com que se aproximem dos

motoristas empregados, quanto à flexibilização no uso e remuneração do trabalho. A propriedade do caminhão é símbolo de *status social* (isso não significa dizer que ele não tem importância econômica, e muito menos na organização do trabalho). Muitos dos carreteiros não encontram possibilidade em negociar frete, vários trabalham para as empresas transportadoras ou embarcadores como terceiros, com contrato de trabalho que lhes obriga manter os veículos vinculados às empresas não podendo aproveitar possíveis oportunidades do mercado, mesmo quando não estão transportado nada.

Uma outra particularidade que mostra a maneira pela qual o segmento está estruturado é a presença dos chamados “chapas” (*peessoas que ficam nas proximidades das rodovias ou em locais de grande concentração de movimentação de carga para realizar, sem nenhum vínculo de trabalho a carga e descarga de caminhões*); são os transportadores por conta-própria os que mais se utilizam deste serviço. A maioria das empresas tem no seu quadro funcional a presença de ajudantes; estes realizam o serviço de carga e descarga. Nas entregas de carga fracionada, os ajudantes de transportes viajam junto com os motoristas para cumprir tal tarefa.

Existem outras diferenças além desta, no interior do mesmo segmento. Por exemplo, podemos citar é a diferença entre um motorista de caminhão e um de entrega expressa por moto, ambos trabalham na entrega ou distribuição de cargas, e estão classificados como motorista do segmento de transporte rodoviário. Supomos que entre estes dois tipos de motorista existem diferenças profundas quanto ao perfil e até mesmo quanto ao conteúdo do trabalho. O transporte por motos é realizado principalmente em viagens curtas, de entregas expressas e de pequenos volumes; dificilmente os moto-boys terão uma jornada de trabalho elevada, este não dorme na beira da estrada ou nas portas das empresas aguardando embarque ou desembarque, como fazem os motoristas de caminhão no seu dia-a-dia. Mesmo quando comparamos motoristas de caminhão entre si, o tipo de carga que transportam ou o porte da empresa que trabalham apresentarão diferenças no uso e na remuneração deste profissional. As empresas procuram assemelhar todos os motoristas e tornando o trabalho destes o mais flexível possível para que a utilização da mão-de-obra acompanhe as variações da demanda por carga.

De acordo com Chahad e Cacciamali (2005, *op cit*), as relações de emprego no transporte de cargas se faz principalmente por uma relação triangular, ou seja, via a sub-contratação, a tendência atual é a terceirização dos motoristas, por contratos estabelecidos por serviços prestados. Destacam

que são realizados os mais diferentes tipos de contratos que se apresentam como novas formas de relação de emprego, mas na verdade se trata de uma relação de emprego de emprego encoberta.

“Em praticamente todos os casos, o motorista é legalmente separado da empresa, mas continua a desempenhar, essencialmente, o mesmo trabalho, numa posição de efetiva dependência em relação ao empregador. A diferença agora é que o motorista é autônomo devendo arcar com os custos de manutenção do veículo e sem qualquer proteção trabalhista”. (Chahad e Cacciamali, 2005; pp. 06).

Uma das questões para o crescimento das ocupações dos motoristas carreteiros (autônomos) por parte das empresas de transportes é que estes custariam menos, do que manter um motorista empregado. A transferência do caminhão de propriedade das empresas para um ex-empregado, que está familiarizado com o serviço, pode ser muito interessante para as empresas, principalmente por que ela repassa para o proprietário do caminhão os custos de investimento e manutenção. Além de poder dispensar o caminhoneiro sempre que houver baixa demanda pelo serviço, podendo a empresa se adaptar melhor as flutuações do mercado; sem ter que manter ativos, dando maior flexibilidade. Mas, os autônomos mantêm uma relação de dependência com as empresas devido aos contratos, vinculando o caminhoneiro a empresa contratante.

Em uma pesquisa realizada pela CNT⁴⁷ mostra que os caminhoneiros trabalham em sua maioria mais de 11 anos no setor, mais de 60% situam-se na faixa de 18 a 30 anos. Nesta mesma pesquisa, a maioria dos caminhoneiros faz horas extras. Sobre o tipo de vinculação da carga constatou-se que 53,1% dos caminhoneiros é autônomo-contratado, 33,5% é autônomo-agregado em empresa transportadora e 12,5% é agregado de outras empresas. E menos de 1% dos pesquisados são caminhoneiros autônomos sem contrato que negociam livremente as cargas e o valor do frete.

Os autônomos realizam as mesmas tarefas dos empregados; são os mesmos horários padrões e procedimentos estabelecidos pelo contratante, que supervisiona o contrato como o empregador, e maioria dos carreteiros estabelece contrato com apenas uma empresa transportadora, no caso da terceirização, ou colocam o seu caminhão, por meio de contrato a disposição de uma empresa determinada, distribuindo apenas um tipo de carga. A remuneração por base no quilometro rodado tanto é utilizada para o pagamento dos motoristas carreteiros quanto dos empregados. Se a atividade

⁴⁷ CNT (2002). Pesquisa de Autônomos CNT – 2002, Relatório Analítico, Confederação Nacional do Transporte. Brasília DF.

desenvolvida é essencialmente a mesma, a forma de remuneração também sendo a mesma, a subordinação à empresa também ocorrendo, temos que a vantagem de ser caminhoneiro autônomo é maior para a empresa que o contrata. As empresas no Brasil utilizam simultaneamente os dois tipos de motoristas os empregados da empresa conduzindo a frota desta e o contrato com motoristas autônomos, que de acordo com os interesses da empresa contratante e a demanda de mercado pode utilizá-los de modo flexível de acordo com as variações do mercado de cargas.

Uma outra questão importante diz respeito aos veículos, o preço do veículo que diferencia pelo seu tamanho e estrutura dificulta que os motoristas autônomos tenham em sua posse mais veículos pesados e novos. Quanto maior e mais novo for o veículo maior serão as possibilidades de ampliação no rendimento do motorista, pois além de poder transportar mais cargas terá menores gastos com manutenção e aumentando as possibilidades de conseguir mais contratos. Demonstrando que a maioria deste ainda pertence às empresas de transporte, a tabela apresenta que os veículos pesados e extras pesados são de propriedade das empresas, observando por idade da frota os veículos pertencentes às empresas também são mais novos, comprovando as maiores dificuldades dos carreteiros, principalmente em relação em relação a linhas de créditos para o financiamento de veículos. Os Veículos são assim classificados⁴⁸:

Tabela 14
Autônomos e Empregados por tipo de veículo

Veículo	Autônomos %	Motoristas %
Leve	4,3	4,8
Médio	35,5	23,8
Pesado	55,2	64,3
Extrapesado	4,7	7,0
NS/NR	,3	,3
Total	100,0	100,0

Fonte: CNT/Sensus - 1999

⁴⁸ Relatório CNT/Sensus (1999). O perfil sócio-econômico e as aspirações dos caminhoneiros do país. CNT/ Sensus. Brasília.

Quando se observa o tipo de carga transportada como na tabela 15 abaixo, constata-se que existe uma distribuição muito aproximada entre os autônomos e as empresas apontando a similaridade dos serviços prestados por estes dois tipos de motoristas.

Tabela 15
Comparação autônomos e empregados por tipo de carga

CARGA	Autônomos		CARGA	Motoristas
	%			%
Fracionada	49,3		Fracionada	41,5
Granéis Sólidos	10,7		Granéis Sólidos	13,3
Mineração	8,7		Produtos perigosos	8,8
Produtos perigosos	4,2		Mineração	7,8
Mudanças	3,5		Frigorificada	5,5
Frigorificada	3,3		Líquida	3,8
Líquida	3,0		Mudanças	3,2
Animais vivos	1,8		Containers	2,0
Containers	1,7		Automóveis	1,8
Siderurgia	1,0		Madeiras	1,3

Fonte: CNT/Sensus - 1999

Os autônomos se vinculam as empresas de transporte e aos operadores logísticos que os subcontratam. É interessante notar que estas não diferenciam quanto a utilização dos contratados ou dos empregados no momento de transportar os produtos, somente com relação às fracionadas é que os autônomos transportam mais que os motorista (49% contra 41%). Podendo ser este um indicativo, de onde as empresa possuem a intenção de terceirização, as fracionadas devem ter uma oferta mais flexível e por isso, os caminhoneiros autônomos se sobressaem.

Quando comparamos os motoristas autônomos (que sempre foram importantes na estrutura de transporte de cargas no Brasil, mas que cresceram muita durante a década de 1990) com os motoristas empregados, conseguimos constatar que as condições de trabalho das duas categorias são muito próximas quanto ao perfil e até mesmo quanto ao rendimento. Descontado os gastos que ficam por responsabilidade do autônomo, apesar de encontrarmos um rendimento superior desde os rendimentos irão se aproximar e desta forma para as empresa os custos em utilizar serviços

terceirizados se torna uma vantagem, a mesma qualidade de serviço, com os mesmos custos (aproximados) e com menor responsabilidade, para a contratante.

3. A trajetória profissional do motorista de caminhão

Conforme já reiteramos, existem duas formas tradicionais de utilização de motoristas de caminhão para o transporte de cargas entre cidades, regiões ou estados. Pode-se ter um motorista com um contrato do tipo tradicional, que dirige o veículo pertencente à empresa, esta se ocupa de sua manutenção, esse veículo permanece sob a responsabilidade do motorista por um período determinado. Enquanto empregado, o motorista recebe uma remuneração decorrente de diferentes arranjos, mas, regra geral, estabelecida com base do quilômetro rodado; possuindo um piso salarial e valores das diárias e pernoites estabelecidos por convenção coletiva de trabalho. A alternativa é utilizar os serviços de motoristas proprietários de seu próprio veículo – caminhoneiros autônomos – realizando contratos a cada empreitada solicitada. O valor recebido também se baseia na quilometragem, por volume de carga transportado e pelo valor do frete; havendo, contudo, situações em que o pagamento é uma combinação entre preço fixo e quilometragem.

A vida nas estradas é considerada tanto pelo empregados quanto pelos carreteiros como de muitos sacrifícios, pois as longas jornadas (na maioria das vezes sozinho), com estradas em péssimo estado de conservação e o aumento no roubo de carga, são exemplos citados recorrentemente. Entre outras questões fazem destes profissionais, indivíduos que apesar de sempre afirmar que gostam muito do que fazem sempre levantam os problemas. Para além dos itens de perfil, a vida dos motoristas de caminhão é semelhante no seu cotidiano. A solidariedade nas estradas, a participação em festas do padroeiro, o estilo de música que ouvem e os pontos preferidos de paradas são os mesmos de todos os motoristas. O que os diferencia mais é a perspectiva de possuir um caminhão. Analisando o cotidiano dos motoristas de caminhão do município de São Marcos⁴⁹ Rio Grande do Sul, Bertolozzi⁵⁰ em sua tese de mestrado revela o interesse dos motoristas de caminhão em montar o seu próprio negócio, apontando algumas experiências de sucesso e outras de fracasso, o que nos chama a atenção é que mesmo aqueles que não tiveram sucesso como empresários continuaram trabalhando no setor como empregados por vários anos. Mesmo aqueles que possuem um caminhão

⁴⁹ Este município é o que possui o maior número de veículos pesados por habitantes em todo o Brasil.

⁵⁰ BERTOLOZZI, Marco Aurélio (1998). “Empregado, Autônomo e Empresário: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos”. Tese de Mestrado em Administração. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientador Prof. Francisco de Araújo Santos, Porto Alegre.

têm como objetivo expandir as suas atividades comprando mais veículos, e desta forma tornando-se empresários.

Dentro de seu cotidiano diário, os mesmos problemas enfrentados pelos carreteiros e empregados são: (i) a grande maioria pernoita na cabina do caminhão economizando recursos; (ii) uma grande parte prossegue viagem após à meia noite; (iii) alguns fazem a sua própria comida na estrada; (iv) a maioria roda mais de 600 km por dia; (v) a quantidade de caminhões multados é elevada e como resultado mais próximo deste cotidiano de trabalho é que os acidentes com caminhão ocorrem em uma escala elevada.

Quando se observa pelos hábitos e pelos costumes, não se consegue diferenciar um motorista autônomo de um empregado. Mesmo não sendo o objeto de nossa análise a cultura do caminhoneiro não diferencia pela relação contratual de trabalho que este possui. E dentro desta perspectiva de proximidade cultural que os empregadores procuram assemelhar os motoristas empregados e autônomos quanto a forma de contratação, como na de uso e remuneração.

Contemporaneamente, a vida profissional do motorista de caminhão, regra geral, vai num movimento de transferência do trabalhador com relação de emprego permanente, nas transportadoras, para a situação de trabalhadores “terceirizados”, ou de caminhoneiro por conta própria, constituído sob a forma jurídica de autônomo ou empresário (empreendedores), deve dispor de seu próprio caminhão, executando praticamente os mesmos serviços que realizava anteriormente, na condição de empregado. Outra situação ocupacional na qual acaba se enquadrando é a de trabalhador por conta própria com relação de dependência, o que caracteriza uma relação de emprego encoberta (ILO, 2003;). Como resultado disto, segundo afirma a ILO,

Em praticamente todos os casos, o motorista é legalmente separado da empresa, mas continua a desempenhar, essencialmente, o mesmo trabalho, numa posição de efetiva dependência em relação ao empregador. A diferença agora é que o motorista é autônomo, devendo arcar com os custos de manutenção do veículo, sem qualquer proteção trabalhista.

No Brasil, as empresas utilizam simultaneamente o motorista contratado e o caminhoneiro autônomo (proprietário de seu veículo), com maior tendência à utilização deste último, por conferir maior agilidade e flexibilidade na distribuição de veículos; como uma das justificativas para o crescimento dos trabalhadores por conta própria, além das questões já abordadas anteriormente,

sobre os tipos de contratos dos autônomos. Observa-se uma crescente complexidade das relações de emprego, reforçada pela prática da “terceirização”, que dissimula as relações de subordinação entre as partes. Destaca-se, no entanto, que as atividades desenvolvidas por motoristas e pelos caminhoneiros no Brasil no setor de transportes de mercadorias são praticamente as mesmas, embora as relações de subordinação não sejam explicitadas por um contrato formal de trabalho.

Observa-se, contudo, no desempenho das funções do caminhoneiro autônomo um conjunto de características que tendem a inseri-lo não apenas no pólo do fator trabalho, mas igualmente numa relação de emprego tradicional. É o que ocorre, por exemplo, nos seguintes casos: a) a realização dos serviços de acordo com padrões, percurso e tempo definidos pelo contratante, sob a supervisão deste último; b) a estabilidade na prestação dos serviços do caminhoneiro para uma única empresa contratante; c) a especificidade do instrumento de trabalho (o caminhão), em que tipo de carreta é definido pelo contratante e apenas pode ser utilizada para o transporte de determinados veículos; d) a identificação do instrumento de trabalho do caminhoneiro com a empresa contratante: o veículo estampa o logotipo da empresa contratante; e) a remuneração estabelecida através de negociação coletiva por um sindicato representativo da categoria; ou f) a remuneração estabelecida por unidade de Km rodado, que implicitamente define uma remuneração horária associada a um nível de esperado de produtividade, tendo em vista as características e os custos previamente conhecidos do caminhão, do percurso e da habitualidade do percurso, muitas destas questões também veremos presentes quando analisamos os motoristas que trabalham como empregados.

4. Perfil entre 2002 e 2005

De acordo com os dados da PNAD 2002; estavam ocupados no setor de transporte 3.127.507 (três milhões e cem mil) pessoas e em 2005 eram 3.455.895 (três milhões e quatrocentos mil) de indivíduos, uma variação positiva de aproximadamente 10,5%. A participação do transporte rodoviário de carga neste volume de ocupados ficou praticamente inalterada em torno de 38%, ou seja, em 2002 estavam ocupados no rodoviário de cargas 1.188.452 (um milhão cento e oitenta mil) pessoas e em 2005 1.313.240 (um milhão e trezentas mil) pessoas aproximadamente. Neste item atualizamos o perfil dos ocupados em transporte rodoviário de carga, fazendo uma breve comparação entre 2002 e 2005. Desde já podemos dizer que por se tratar de um período muito curto de tempo o nosso objetivo maior é o da atualização dos dados e não procurar interpretar possíveis

mudanças. Notar se algumas características do perfil dos ocupados se alterou de modo importante. Os itens que definem o perfil são os mesmos utilizados nos demais levantamentos.

Na tabela abaixo se pode observar, que no ramo de transporte em 2002, 43% dos ocupados eram empregados formais; 17% não tinham vínculo formal de trabalho; 35% ocupavam-se por conta-própria e 3% eram empregadores. No rodoviário de cargas a distribuição neste mesmo ano era: 33% empregados com carteira de trabalho; 21% sem carteira; 42% ocupados por conta própria e 4% de empregadores. Em 2005 no ramo tínhamos: 44% empregados formais; 17% sem carteira de trabalho assinada; 35% de ocupados por conta-própria e 3% de empregadores. No segmento do transporte rodoviário de cargas a distribuição dos ocupados em 2005 era: 37% formais; 20% sem carteira; 38% conta-própria e 4% de empregadores. No ramo de transportes, no período em questão (2002 – 2005), não apresenta nenhuma distinção significativa, na distribuição dos ocupados por posição na ocupação. Já no transporte rodoviário de carga - por acreditarmos que este é mais sensível as oscilações no mercado de trabalho do que outros segmentos do transporte -, apresentou uma maior participação dos ocupados com vínculo formal de trabalho e uma diminuição nos ocupados por conta-própria, nas demais ocupações mantiveram-se com praticamente os mesmo percentuais. O fortalecimento do mercado de trabalho no transporte rodoviário de carga é atribuído a pelo menos dois fatores: um primeiro é a sensibilidade de seu mercado de trabalho de forma mais específica, pois a grande participação de trabalhadores informais e por conta própria torna este mercado sensível as variações conjunturais. Uma outra seria, acompanhando à tendência mais geral do mercado de trabalho brasileiro no sentido de ampliação dos vínculos formais de trabalho, o que ocorreu neste período entre 2002 e 2005, em diversos setores de atividade econômica.

Tabela 16
Ocupados no Ramo de transporte por posição na ocupação
2002 e 2005

	Posição na ocupação				Total
	Formal	sem carteira	Conta-própria	Empregador	
Transp rodoviário de cargas					
2002	33,4	20,8	42	3,8	100
2005	37,4	20	38,7	3,9	100
PNAD					

Outra informação importante, nesta tabela 16 é que o transporte rodoviário de cargas está entre os segmentos de transporte com maior nível de participantes por conta própria (42% em 2002

e 38% em 2005), ficando atrás somente do transporte rodoviário de mudanças (54% e 64%) e do segmento de carga descarga e armazenagem (48% e 46,5%) em 2002 e 2005, respectivamente. Olhando para estes números, mais a grande participação dos trabalhadores sem carteira assinada (no transporte rodoviário de carga) se pode constatar a sensibilidade para as alterações conjunturais. Isto poderia justificar mudanças no perfil em intervalos curtos de tempo, apesar desta situação não ser confirmada em todos os itens analisados.

Tabela 17
Ocupados por faixa de salário mínimo por hora
2002 e 2005

Transporte rodoviário de cargas	2002	2005
FSMH	%	%
Menos de 1	14,3	8,8
De 1 até 2,99	51,1	43,1
De 3 até 4,99	16,2	25,3
De 5 até 9,99	12,9	15,4
Mais de 10	5,6	7,3
Total	100	100

Fonte: PNAD's 2002 e 2005

Para os ocupados distribuídos por faixa de salário mínimo hora observa-se, de acordo com a tabela 17 acima que, ocorreram variações importantes, como por exemplo, uma diminuição daqueles que recebiam menos de um salário mínimo até três salários por hora, nas faixas de salário mais elevadas; acima de três salários mínimos teve-se uma ampliação de ocupados: em 2002, 35% aproximadamente recebiam mais de três salários e em 2005 eram 48%. Pode-se afirmar que os trabalhadores em transportes rodoviário de carga de maneira geral tiveram ganhos salariais importantes. As mudanças de faixas de salário, principalmente em um período onde o salário mínimo obteve aumentos reais, é mais do que significativo para a melhoria das condições de remuneração dos transportadores de carga de modo geral.

Tabela 18
Ocupados em transporte rodoviário de cargas por Região Metropolitana BR
2002 e 2005

Transporte rodoviário de cargas	2002	2005
RMA	%	%
RM Norte	2	1,9
RM Nordeste	14,5	16,3
RM Sudeste	25,5	24,6
RM São Paulo	39,1	41,2
RM Sul	17,3	17,8
RM DF	1,5	1,4
Total	100	100

Fonte: PNAD's 2002 e 2005

A distribuição dos ocupados em transporte rodoviário de cargas por região metropolitana (Tabela 17) demonstrou-se praticamente mesma nos dois períodos. Não ocorreram variações na localização geográfica dos ocupados, São Paulo continuou como a região mais importante no volume de pessoas ocupadas no segmento (41%) em 2005; seguido pela região Sudeste com (27%); região Sul (18%); Nordeste (16%); Norte (2%) e o Distrito Federal com (1,5%). Para que pudéssemos observar mudanças significativas na distribuição espacial dos ocupados a localização deveriam ter ocorrido alterações na localização de atividades produtivas o que não foi verificado.

Tabela 19
Ocupados em transporte rodoviário de cargas por jornada de trabalho
2002 e 2005

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS	2002	2005
Jornada Semanal	%	%
Menos de 20 horas	5,8	8,3
De 21 a 40 horas	24,3	27,1
De 41 a 44 horas	8,3	9
Mais de 45 horas	61,6	55,6
Total	100	100

Fonte: PNAD's 2002 e 2005

Em relação a jornada de trabalho, a quantidade de trabalhadores em transportes que realiza jornada extraordinária de trabalho (tabela 19) continuou elevada 61%, em 2002 para 56%, em 2005,

esta mudança de cinco pontos percentuais para baixo foram incorporados por pessoas que realizavam jornada inferiores à quarenta horas semanais (de 30% dos ocupados para 35%). Este resultado pode ter, pelo menos, duas explicações distintas. Uma primeira é que ocorreram melhora nas condições de trabalho e por isso, as necessidades de realização de horas extras diminuíram. Por outro lado, a ampliação de pessoas realizando jornadas inferiores ao estabelecido por lei, trabalho em tempo parcial, nos leva a imaginar que ocorreu concomitantemente precarização do trabalho para alguns ocupados, enquanto outros tiveram sua jornada melhorada.

Tabela 20
Ocupados em transporte rodoviário de cargas por anos de estudo
2002 e 2005

Transporte rodoviário de cargas	2002	2005
Anos de estudo	%	%
De 1 a 7 anos	56,1	50
De 8 até 10 anos	23,6	23,8
De 11 até 14 anos	18,1	23,1
Mais de 15 anos	2,2	3,1
Total	100	100

Fonte: PNAD's 2002 e 2005

Como em outros indicadores apresentados neste trabalho, a escolaridade média dos transportadores melhorou (tabela 20) assim como a do conjunto dos ocupados de maneira geral. Contudo, continua elevado o percentual daqueles com menos de 7 anos de estudo, mais de 50% dos transportadores não têm o ensino fundamental completo. A escolaridade média dos brasileiros de maneira geral vem crescendo deste o início dos anos 1990, e os ocupados em transportes acompanharam a tendência da sociedade brasileira, não se observou nenhum esforço importante no transporte rodoviário de cargas no sentido de ampliar a escolaridade destes trabalhadores.

Tabela 21
Ocupados em transporte rodoviário de cargas por faixa etária
2002 e 2005

Transporte rodoviário de cargas	2002	2005
Faixa etária	%	%
De 10 a 17 anos	4,2	4,8
De 18 a 24 anos	13,7	12,5
De 25 a 49 anos	63,8	66,7
Mais de 50	18,2	16
Total	100	100

Fonte: PNAD's 2002 e 2005

Em relação (tabela 21) as faixas de idade; os transportadores entre 2002 e 2005 mantiveram praticamente a mesma distribuição, com pouca participação de menores de 18 anos, com mais de 65% dos ocupados entre 25 e 50 anos de idade. Uma das razões apontada para esta distribuição é que os transportadores em sua maioria necessitam da carteira nacional de habilitação letras D ou E para atuar no setor, além do tempo de experiência que as empresas exigem para alguém se tornar motorista profissional com a responsabilidade sobre o veículo é alto. Outro aspecto a ser considerado, como justificativa para esta distribuição é que aqueles trabalham no segmento de transporte rodoviário de cargas, principalmente como motoristas, tendem a permanecer na profissão por toda a sua vida produtiva.

Tabela 22
Ocupados em transporte rodoviário de cargas por gênero
2002 e 2005

Transporte rodoviário de cargas	2002	2005
Gênero	%	%
Masculino	97,1	95,6
Feminino	2,9	4,4
Total	100	100

Fonte: PNAD's 2002 e 2005

Conforme a tabela 22 acima, os ocupados em transporte são na sua quase totalidade formada por homens, como já foi salientado em outra oportunidade (ver capítulo anterior), a profissão predominante é a de motorista, muito mais por uma questão cultural a quantidade de mulheres

trabalhando nesta profissão é residual. Outra ocupação percentualmente importante é a de ajudante de caminhão, outra ocupação manual (na qual o principal requisito é a força física) onde quase não existem mulheres trabalhando. O crescimento do gênero feminino no setor de transporte em 2005 está relacionado as atividades administrativas e junto a esta a ampliação por parte das empresas da logística, nestas atividades a distribuição por gênero é menos desigual e em algumas das funções administrativas, como secretárias as mulheres são maioria.

Tabela 23
Ocupados em transporte rodoviário de carga por filiação sindical
2002 e 2005

Transporte rodoviário de cargas	2002	2005
Era associado ao sindicato?	%	%
Sim	11,7	13,9
Não	88,3	86,1
Total	100	100

Fonte: PNAD's 2002 e 2005

De acordo com a tabela 23 acima, a taxa de sindicalização dos ocupados em transporte rodoviário de cargas é pequena⁵¹, quando observada pelo conjunto dos ocupados, mais de 85% de todos os ocupados não são associados a nenhuma entidade classista. Mas, quando se observa à taxa de sindicalização no Brasil constata-se que os transportadores de carga estão dentro da média nacional. Para a maioria dos setores de atividade o número de filiados aos sindicatos sempre foi baixa. A ampliação em dois pontos percentuais (12% em 2002, para 14% em 2005) poderia ser considerada uma pequena melhora.

A partir das características discutidas neste item se pode afirmar que, os transportadores de carga continuam tendo um perfil muito aproximado entre 2002 e 2005. Pouco pode ser apresentado como diferente no período, quanto a distribuição das ocupações, a distribuição espacial por região metropolitana, escolaridade, faixa etária, gênero e taxa de sindicalização – estas são quase idêntica, no período analisado. A melhora nos rendimentos, maior percentual de indivíduos em faixas de salário mínimo superior e a diminuição da jornada de trabalho, devem ser considerados como indicativos da melhoria das condições de trabalho dos transportadores de carga de um modo geral.

⁵¹ Esta questão será mais bem trabalhada no próximo capítulo, cujo tema é transportadores e sindicalismo.

5. Considerações: Ressurgimento do auto-emprego ou relação de emprego encoberta no transporte rodoviário de cargas?

Tratando mais especificamente dos transportadores rodoviários de carga conseguimos aferir algumas informações importantes sobre quem são estes ocupados. Qual a importância destes trabalhadores do ponto de vista a organização econômica e como se organizam as suas relações de trabalho. Estes ocupados se destacam no ramo de transporte, não apenas por ter uma quantidade superior de ocupados frente aos demais modais, mas também porque suas características de perfil social, são homens, com perfil de escolaridade médio, existem poucos menores trabalhando o segmento, tem uma baixa filiação sindical e quase metade está nas regiões metropolitanas, com concentração elevada nas mais importantes economicamente. Sobre as condições de trabalho pudemos constatar; os salários que recebem está na média do setor, não tendo nem os melhores nem os piores salários médios. Em conjunto com o transporte rodoviário de passageiros foi um dos que apresentou maior participação de trabalhadores por conta própria e sem vínculo formal de trabalho.

Dentro do conjunto das características a que mais evidência os trabalhadores em transporte rodoviário de cargas é a existência das jornadas extraordinária de trabalho. Os transportadores rodoviário 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.

Com a introdução da logística como ferramenta importante nas empresas de transporte, pode-se esperar que estas necessitem de uma maior quantidade de pessoas na parte administrativa e na movimentação de carga. Contudo, a profissão que mais cresceu foi a de motorista e não por acaso, continuou como a mais significativa.

As formas de contratação dos motoristas de caminhão variam, mas tem como base a remuneração por quilômetro rodado, mais o volume de carga transportada e valor da carga; mesmo os motoristas que trabalham como empregados possuem remuneração calculada desta maneira. Uma questão fundamental neste debate é o modo pelo qual são estabelecidos os contratos de trabalho, que acabam por aproximar os empregados dos caminhoneiros autônomos.

Ao mesmo tempo em que esta estratégia se mostra como uma volta ao passado, pois a utilização do auto-emprego foi sendo gradualmente substituída – no final do século XIX e primeiro quarto do século XX - por empregados como vínculo empregatício. Neste início de século XXI, desde o final do século XX, a implementação do auto-emprego passou a significar uma apostas das empresas no sentido de garantir a lucratividade, uma das questões mais ouvidas em todos os ciclos empresariais e governamentais é que o custo proibitivo da mão-de-obra atrapalha a competitividade das empresas. Então a partir desta lógica, a utilização do auto-emprego (mais flexível) como uma solução moderna e não uma volta ao passado.

De acordo com Cacciamali e Chahad (2005 pp 13):

Especialmente entre as décadas de 1940 e 1970, a relação de emprego constituiu-se sob a forma jurídica de paradigma do direito ao emprego. Entretanto, nas décadas posteriores, a re-emergência do auto-emprego e o redesenho das relações de emprego, jurídica ou implicitamente, são fenômenos que acompanham as mudanças contemporâneas das estruturas de produção e do mercado de trabalho. A expansão pode ser remetida a diferentes fenômenos que vêm à tona no mercado de trabalho, conforme apontado anteriormente.

Ocorre, contudo, que não se pode deixar de destacar a influência das políticas públicas, nem das ações individuais e coletivas para enfrentar o desemprego e as mudanças nos padrões de competitividade na economia mundial, que levam à aceleração de mudanças tecnológicas, levando, por conseguinte à reorganização dos métodos de trabalho, à flexibilização das relações de emprego e das subcontratações para fazer frente às estratégias de logística das empresas.

Como vimos, a subcontratação e a terceirização dos serviços encontram-se entre as formas de reduzir os custos de mão-de-obra. Ao invés, contudo, de representarem uma relação entre empresas, ou de identificarem uma inserção de auto-emprego podem estar acobertando uma relação de emprego, como indicam Loufti (1991, p. 171) e Chahad & Cacciamalli (2005).

Os fatos levantados e a análise empreendida não deixam dúvidas de que a resposta correta é que, não obstante as amplas mudanças impostas ao setor de transportes e seus impactos na utilização do motorista de caminhão. Este, independentemente de se encontrar na situação de empregado formal da empresa ou na de caminhoneiro autônomo, continua a ser um trabalhador subordinado a uma empresa transportadora, ou então de outra que o “terceiriza”.

A atividade que exerce o caminhoneiro autônomo é semelhante à dos motoristas contratados de forma permanente pela transportadora – agravada por formas de remuneração que acabam por

representar custos menores para a empresa. Tudo isso nos permite concluir que o caminhoneiro autônomo continua sendo objeto das mesmas formas de controle e de monitoramento, a estratégia empresarial principal é o da utilização da força de trabalho de acordo com as demandas dos clientes; o quanto mais flexível melhor. Para os empregadores quanto mais semelhantes forem os caminhoneiros autônomos e os seus motoristas empregados melhor.

CAPÍTULO 5

TRANSPORTE E SINDICALISMO

1. Introdução: Sindicalismo no transporte

Reservamos para este quinto capítulo a análise das questões relativas à representação dos segmentos sociais que compõem o setor de transporte rodoviário de carga, a partir de um conjunto de informações, de como esses segmentos sociais se posicionaram diante das principais mudanças no mundo do trabalho ocorridas na década de 1990. A organização política e sindical dos trabalhadores em transporte rodoviário de cargas acompanham a estrutura de seu mercado de trabalho, a divisão entre ocupações e formas de ocupar os trabalhadores corresponde a estrutura sindical, ou melhor a estrutura sindical acompanha o desenvolvimento e a organização do processo de trabalho nos transportes, como teremos a oportunidade de observar mais adiante, o sindicalismo no transporte rodoviário de cargas se encontra totalmente atomizada e pulverizada. Uma questão central na discussão do sindicalismo nos transportes é compreender quem representa quem, pois muitos dos sindicatos afirmam representar o mesmo trabalhador, alguns são representados por até três sindicatos.

Para tanto, dividimos este capítulo em três partes. Na primeira, fazemos um breve balanço da estrutura sindical brasileira e da maneira como essa estrutura se moldou ao setor de transportes, dando ênfase a opinião de sindicalistas; observando as dificuldades na definição da representação dos trabalhadores em transportes. Na segunda parte, analisamos algumas alternativas que surgiram na conjuntura contemporânea, dando ênfase às cooperativas de transportadores autônomos, que tentam se organizar objetivando aumentar o seu poder de barganha diante dos proprietários de cargas. Finalmente, na terceira parte realizamos, também de forma breve, análise do processo de negociações coletivas firmados pelos mais diferentes sindicatos de trabalhadores e empregadores de algumas regiões e cidades brasileiras.

Acreditamos que, ao chegarmos ao final deste capítulo, teremos uma visão aproximada das principais transformações que o setor enfrentou, e de que modo esses agentes sociais atuaram da década de 1990 em diante. Com isso, pretendemos comprovar que, por mais difícil que pudesse parecer o nosso objetivo inicial de traçar um perfil dos transportadores, ressaltando o fato de que, apesar da pulverização que caracteriza essa categoria, seus componentes formam um agrupamento social e econômico dos mais relevantes para a compreensão das transformações pelas quais a classe

que vive do trabalho passou neste país, mesmo com dificuldades na definição da representatividade dos trabalhadores.

2. Organização sindical no transporte

Quando se debate sobre estrutura sindical – seja ela brasileira ou de qualquer outra parte do mundo –, as primeiras questões relevantes dizem respeito a qual seria o poder dos trabalhadores organizados para fazer frente ao poder patronal e a como estariam estes organizados. Tal questão tem a sua razão de ser, na medida em que está presente – de maneira explícita ou implícita – em toda análise sobre o sindicalismo. Nossa intenção, no entanto, é mostrar que, a organização sindical brasileira – e em especial no setor dos transportes –, outros elementos se revelam importantes para a compreensão do papel de cada um dos principais segmentos da categoria dos transportes rodoviários de carga. Assim, devemos necessariamente levar em consideração a organização sindical patronal e a dos trabalhadores autônomos, tendo em vista o caráter fundamental destes dois segmentos para a compreensão das disputas entre o capital e o trabalho, disputa esta que encontra, nas entidades sindicais, sua forma de representação mais expressiva. No caso específico do transporte rodoviário de cargas, os sindicatos e federações patronais se apresentam de maneira muito atuante e organizada na defesa dos interesses da categoria empregadora, construindo, de forma paralela, associações de demandas específicas. Os autônomos, quanto a eles, procurando por uma identidade clara como sujeitos sociais, lutam cada vez mais por uma organização em torno de objetivos que lhes sejam comuns e lhes garantam uma visão de mundo, estes construíram não apenas sindicatos, mas também outras entidades de representação, como diversas associações com características assistenciais e de apoio aos caminhoneiros. Enquanto os empregados não construíram de modo significativo instituições “paralelas” a estrutura oficial, como fizeram outros segmentos.

Assim, nossa análise não se resume a um mapeamento das entidades sindicais dos trabalhadores em transportes, não tem por objetivo discutir somente os conflitos entre o capital e o trabalho: ela busca comparar informações adquiridas sobre cada um dos segmentos e, com isso, verificar se o perfil dos empregados, empregadores e trabalhadores por conta própria coaduna-se com os de suas entidades de representação e se estas mesmas entidades podem ser reconhecidas na prática como representantes de seus representados. De antemão, supomos que os sindicatos de

empregados são os mais distantes de seus filiados, enquanto a representação patronal nos parece mais sintonizada com os interesses da categoria.

Desde que foi instituída a estrutura sindical corporativa no Brasil, na década de 1930, sob o controle do Estado⁵², o poder de negociação e de prestar assistência aos trabalhadores de uma mesma categoria passou a ser monopólio de um único sindicato. Sendo assim, não é de estranhar que boa parte dos sindicatos mais antigos tenha surgido nesta época – como é o caso dos *Sindicatos dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos*, de tal cidade e/ou região: sindicatos como os dos condutores de Campinas, Santos, São Paulo⁵³ e Jundiaí, entre outros, que levam ou levaram esta denominação, foram constituídos na década de 1940⁵⁴ e existem ainda hoje. Esses sindicatos pretendem representar o conjunto da categoria dos trabalhadores em transporte da cidade e região, não levando em consideração o modo como hoje se transportam cargas ou pessoas nem se os trabalhadores exercem funções de administração⁵⁵, manutenção ou de condução dos veículos, e muitos menos se os tipos de veículos que dirigem faz diferença para sua remuneração.

As poucas informações de que dispomos⁵⁶ - década de 1960 até 1980 -, dão conta de que, no transporte somente os sindicatos legais poderiam existir, cuja direção se compunha de indivíduos próximos às empresas: mesmo com o crescimento do transporte rodoviário de carga, os trabalhadores que mais participavam das reuniões sindicais e faziam parte do quadro associativo sempre foram os pertencentes ao setor coletivo urbano, ainda hoje nos sindicatos onde estão presentes todos os transportadores, os ocupados do segmento de passageiro é mais significativo. Apesar de que, a história do transporte rodoviário de cargas inicia-se como um empreendimento por conta própria: muitos dos caminhoneiros das décadas de 1940, 50 e 60 não eram empregados, mas

⁵² Estado este que garantia o direito aos sindicatos reconhecidos por ele de representarem os trabalhadores, o que lhes permitia fazer parte da própria estrutura do Estado.

⁵³ Na verdade o sindicato dos condutores de São Paulo foram organizados antes, em 1933, a partir de motoristas de caminhão que faziam o percurso São Paulo Rio de Janeiro, no final deste ano fundaram um sindicato que tinha por objetivo representar todos os trabalhadores em transporte rodoviário de passageiros e cargas (cf. informações disponíveis em www.sindmoc.org.br)

⁵⁴ Ver a Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo, instituição que representa todos os empregados no transportes nesse estado da federação (www.ftresp.org.br).

⁵⁵ Informações constantes no histórico do sindicato dos motoristas da cidade de São Paulo apresentam que foram realizadas atividades conjuntas entre o sindicato dos condutores de veículos e o sindicato dos trabalhadores em escritório e administrativos nas empresas de transporte de cargas e passageiros em 1950, portanto, este sindicato do pessoal administrativo foi fundado antes deste período, demonstrando que a distinção entre trabalhadores por profissão é mais antiga. (cf. informações disponíveis em www.sindmoc.org.br)

⁵⁶ Ver F. de Castro (2001), a respeito da história recente de algumas cidades. Nesse trabalho, que discute as greves no Brasil, encontramos algumas informações sobre as greves dos charreteiros e dos condutores de bondes, por exemplo.

trabalhadores autônomos. Hoje o empregado caminhoneiro é um segmento maior do que os autônomos, e continua tendo baixa participação sindical.

A partir do final dos anos 1980 ocorreu o ressurgimento do sindicalismo combativo, iniciado no ABC paulista. Várias categorias profissionais começaram a participar de um movimento de renovação das direções e, principalmente, da luta por reposição salarial. Os trabalhadores em transporte também tiveram um papel destacado nas lutas sindicais dos anos 1980, principalmente nos grandes centros urbanos – com a participação fundamental dos empregados do setor de transporte de passageiros. A mobilização dos trabalhadores do transporte rodoviário de carga realizados em grandes empresas, não foi exceção neste momento. As pautas de reivindicações e as negociações coletivas dos empregados do transporte de carga se intensificaram. Não é por acaso que o Sindicato das Empresas do Transporte Rodoviário de Carga e Logística de Campinas e região (SINDICAMP⁵⁷) foi fundado em 1983, e outros sindicatos patronais do transporte rodoviário se organizaram regionalmente nesse mesmo período, juntamente com o processo de redemocratização da sociedade brasileira. Para apresentar as coisas de maneira simplificada, pode-se dizer que os patrões no transporte começaram a organizar sindicatos regionais para melhor discutir com os trabalhadores, que nesse período retomam suas reivindicações, principalmente salarial.

Os anos 1990 representam uma reorientação na atuação dos sindicatos. É bem verdade que, num quadro de forte recessão econômica, o sindicalismo teve que se adaptar a essa realidade. Um dos elementos mais visíveis dessa adaptação é a diminuição na frequência das greves: o desemprego, somado a precarização das condições de trabalho, fez com que os sindicatos passassem de uma posição ofensiva para uma posição defensiva.

A partir da Constituição de 1988 o número de sindicatos cresceu constantemente, construindo no Brasil o que se chama de *sistema híbrido* (Teixeira Jr., 1994), que manteve a unicidade sindical ao mesmo tempo em que possibilitou a existência de sindicatos por categoria profissional em uma mesma empresa, além de propor o fim do reconhecimento oficial por parte do Ministério do Trabalho.

Nos sindicatos dos transportes – tanto dos empregadores, como dos empregados e dos autônomos –, o que se viu foi uma divisão, primeiramente entre os dos transportes de passageiros e de cargas. Outras divisões também puderam ser constatadas, como a organização de sindicatos

⁵⁷ Para maiores detalhes, ver www.sindicamp.org.br.

representando os empregados em escritório e os de manutenção⁵⁸. Outros exemplos são a divisão entre os motoristas de caminhão de produtos perigosos e os demais, ou entre trabalhadores de escritório e os de manutenção das empresas de transporte de carga, convivendo no mesmo local de trabalho com sindicatos de motoristas empregados e autônomos.

Outra forma de divisão e de pulverização é a divisão da base territorial: vários sindicatos municipais surgiram representando apenas trabalhadores de uma mesma cidade. De acordo com as informações de Gabriel Francisco de Souza⁵⁹, o sindicato perdeu parte de sua base de representação: nas cidades de Mogi Mirim, Mogi Guaçu e Itapira nestas se fundou um outro sindicato dos trabalhadores em transportes rodoviário em 1994. Esta tendência de atomização – maior quantidade de sindicatos menores e menos representativos -, não é exclusividade dos transportes rodoviário, em vários setores de atividade econômica observa-se a mesma tendência, o que é particular nos transportes rodoviário, principalmente no de carga é o problema da representação, com mais de um sindicato representando ou querendo representar o mesmo trabalhador. Alguns sindicatos permaneceram unificados, isto é, atuando como representantes do conjunto dos trabalhadores em transporte, independentemente da base territorial, do tipo de produto transportado ou das cidades de cobertura. Como se pode ver na *Pesquisa Sindical IBGE (2002)*, os sindicatos que representam as categorias de trabalhadores agrupadas em “transportes rodoviários” explicam 12% do acréscimo do número total de sindicatos de trabalhadores. O elevado crescimento deste grupo de sindicatos deve-se principalmente ao processo de difusão de transportes alternativos aos tradicionais, observado na década de 1990 – que, de um lado, acarretou o desdobramento de categorias já existentes (condutores autônomos de veículos rodoviários) e o surgimento de novas categorias profissionais (condutores de veículos rodoviários de duas ou três rodas) e, por outro, está estreitamente associado ao crescimento dos sindicatos de trabalhadores autônomos.

Deste modo, este novo mosaico na representação dos trabalhadores – que, é bom que se lembre, não é exclusivo do setor dos transportes – é o que se tem pela frente para tentar compreender o sindicalismo nos transportes. Até o presente momento, e tendo em vista que a legislação que define este sistema híbrido não é totalmente clara e objetiva, encontram-se disputas políticas e judiciais a respeito da representação dos empregados. Ao nosso juízo, esta é mais uma das questões que, além de favorecerem a pulverização, fortalecem ainda mais os empregadores

⁵⁸ Ver www.fttresp.org.br (*op. cit.*).

⁵⁹ Diretor financeiro do sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário de Campinas e região - Entrevista realizada em janeiro de 2007

quando da negociação coletiva. Esta pulverização – mais de um sindicato representativo no interior de uma mesma empresa – desloca-se da realidade econômica das empresas, na qual se estrutura o setor de transporte. As empresas procuram diversificar os seus serviços e transportar os mais diferentes tipos de carga, lançando mão de frota própria ou terceirizada, isto é, para a empresa, a lucratividade sempre vem em primeiro lugar. Enquanto isso, os empregados desentendem-se em disputas políticas sem fim, pulverizando as suas ações e se enfraquecendo, muitos deles tornando-se os famosos “sindicatos de carimbo”, que não servem aos interesses dos seus representados. Um exemplo disso constatamos na entrevista com Osvaldo Alberto⁶⁰: *O sindicato não fecha acordos coletivos com as empresas, não participa da negociação coletiva e nem interpõe dissídio coletivo, a sobrevivência do sindicato se dá do “pingadinho”, pois tem firmas que repassam a contribuição dos trabalhadores para o sindicato.* Demonstrando que a preocupação do sindicalista, deste sindicato fundado em 1996, é muito mais com os recursos que recebe das empresas do que negociar e fortalecer as questões relacionadas aos interesses dos trabalhadores.

Em outro trecho da mesma entrevista o dirigente sindical nos informa que o sindicato tem relações de negociação coletiva principalmente com a Transportadora Cavalinho, que reconhece o sindicato e faz todos os repasses para este. As demais negociações coletivas são realizadas com *escritórios de contabilidade*. (O sindicato pega a Convenção Coletiva no outro sindicato leva até os escritórios de contabilidade que são “*fechados*” com eles, estes escritórios se comprometem no cumprimento da convenção e repassam os recursos e contribuições assistenciais para o sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário de cargas, estes escritórios repassam os trabalhadores de outros setores *o diferenciado*, como por exemplo, funcionário do comércio, desde que sua atividade esteja relacionada com o transporte). Esta mesma informação nos foi passada por Gabriel de Souza (Sindicato dos Rodoviários de Campinas), em sua entrevista, indo além e afirmando que o outro sindicato, que disputa judicialmente a representação dos trabalhadores do transporte de carga, falsifica a assinatura do presidente do sindicato dos rodoviários de Campinas.

⁶⁰ Diretor Secretário do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga de Campinas e Região - Entrevista realizada em janeiro de 2007

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT), mais antiga instituição de representação dos interesses dos empregadores⁶¹, fundada em 1954, somente se legitima como verdadeira representante dos interesses patronais partir do final da década de 1980, quando passa a atuar de maneira decidida, durante o processo constituinte, como representante dos interesses do setor rodoviário, além de realizar cursos e treinamentos para os empresários, promover seminários e pesquisas de interesse para o setor. Do mesmo modo, muitas das entidades patronais de nível estadual sempre foram e continuam sendo atuantes na defesa dos interesses desta categoria econômica. Para que acordos ou convenções coletivas possam ter valor, eles devem ser autorizados ou negociados com a presença deste nível de representação sindical, seja porque o sindical patronal é muito pouco estruturado ou inexistente, seja porque a federação patronal é de fato importante e se constituiu como um verdadeiro agente de barganha com os empregados. É o caso de uma parte importante dos sindicatos (ver Anexos 2 e 4), para os quais, muitos dos acordos, além da participação do sindicato patronal local, contam com uma participação da federação estadual. Tanto é que a *Pesquisa Sindical IBGE (2001)* constatou que ocorreu um aumento do percentual das empresas filiadas aos sindicatos de empregadores no período 1992-2001.

Esta mesma pesquisa apurou que, para o setor dos transportes, de modo geral, e para os sindicatos do transporte terrestre, de forma mais específica, não houve, no período estudado, a presença muito forte de organizações por local de trabalho. Poucas eram as empresas que tinham delegado sindicais, assim como poucas eram as comissões de empresas: apenas entre 4 e 9% do total de sindicatos de trabalhadores tinham conhecimento da existência de comissões de empresas.

2.1. Sindicalismo no transporte rodoviário de cargas, período recente

Não temos informações suficientes sobre os trabalhadores de transporte de carga, as informações contidas na *Pesquisa Sindical* reúnem a maior parte dos trabalhadores em transportes sob a etiqueta “trabalhador em transporte terrestre”, não levando em conta as possíveis subdivisões

⁶¹ Ver www.cnt.org.br. Atualmente, a CNT contempla 29 federações, dois sindicatos nacionais filiados e 16 associações nacionais vinculadas. Esta estrutura compreende 60 mil empresas de transporte e 700 mil transportadores autônomos, perfazendo 2,5 milhões de trabalhadores no setor, responsáveis pela geração de uma renda correspondente a 6,5% do Produto Interno Bruto (PIB).

entre categorias e ainda menos as divisões praticadas pelas entidades sindicais. Por esta razão, a maioria das informações é relativa às entidades dos transportes terrestres.

Dos 11.354 sindicatos de trabalhadores presentes na *Pesquisa Sindical*, 628 entidades representavam os trabalhadores em transporte rodoviário terrestre em todas as ocupações, o que corresponde a 5,5% do total de sindicatos brasileiros – aproximadamente o mesmo percentual que este segmento representa da PEA urbana. Dos sindicatos dos empregadores, eram 173 entidades das 4.607, o que corresponde a aproximadamente 3,7% do total. Para os autônomos, essa divisão é mais complicada, pois o enquadramento realizado pela *Pesquisa Sindical* torna muito difícil fazer esta divisão, tendo em vista que as categorias reunidas sob a etiqueta “autônomo” são muito extensas e de difícil separação a partir dos dados disponíveis. O que esses dados permitem perceber é que, dos sindicatos de empregados em transporte rodoviário terrestre (628), 202 eram filiados a alguma central sindical: 79 à FS, 51 à CUT, 33 à CGT, 29 à SDS, 7 à CAT e 3 a outras. Tais dados comprovam que a baixa filiação de sindicatos às centrais sindicais também se encontra nos transportes e, neste caso, a Força Sindical é a central que conta o maior número de filiados.

Outra fonte de informação é a estrutura sindical das Confederações e Federações dos Trabalhadores e Empregadores dos Transportes (ver Anexos 2 e 4). Nessas estruturas, além dos sindicatos filiados aos transportes do setor rodoviário de cargas encontramos sindicatos de trabalhadores do transporte coletivo de passageiros e trabalhadores do transporte ferroviário. Nos sindicatos dos empregados de transporte, podemos notar que a confusão na representação também está presente, pois há concorrência na representação, mais de um sindicato, principalmente nas cidades mais importantes, representando os mesmos funcionários, na mesma cidade. Em relação aos empregadores, podemos dizer que a questão de representatividade já está resolvida, pois não encontramos dupla representação, e nem disputas judiciais por representação patronal. Também devemos notar que a Confederação Nacional dos Transportes, além de representar as entidades dos empregadores, tem como filiadas às entidades dos caminhoneiros autônomos e outras entidades ligadas aos transportes, a CNT objetiva representar os interesses do conjunto dos transportadores, procurando não se caracterizar como uma entidade que representa interesses de classe na relação capital e trabalho, portanto não dá muita ênfase a respeito das negociações coletivas.

Uma questão central sobre o sindicalismo no setor de transporte é quem representam quem? A partir Constituição de 1988 ficou mais difícil definir a representação dos trabalhadores, muitos sindicatos foram criados. Nos transportes foram encontrados muitos espaços para organizar novos

sindicatos, desde a tradicional divisão de base territorial até discussões sobre a criação de sindicatos em segmentos específicos da categoria, como por exemplo, o Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário Intermunicipal, Interestadual, Internacional, Setor Diferenciado e Empregados em Escritório das Empresas de Transportes e de São Paulo⁶², uma divisão dos sindicatos dos motoristas de São Paulo em 1995.

Muitos dos antigos sindicatos dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos alteraram os seus estatutos sociais, trocando pela denominação de Sindicatos dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários, outros alteraram os seus estatutos mais radicalmente, incluindo em sua denominação todos os segmentos profissionais ligados ao segmento de transporte rodoviário, por outro lado alguns se mantiveram com a mesma denominação. Os que alteraram adotaram uma postura defensiva, agindo assim tinham ao que nos parece a intenção de proteger a sua base de representação de possíveis desmembramentos. Como pode ser constatado no anexo 3 e *Pesquisa Sindical* (IBGE 2001), a postura defensiva dos sindicatos não foi suficiente para deter e proliferação de novas entidades sindicais nos transportes.

A realidade regional pode ser apontada com um dos fatores que influenciaram a proliferação de sindicatos, problemas sobre quem representa quem é muito elevado no estado de São Paulo, a partir das informações da federação oficial dos trabalhadores em transportes (cf. anexo 3) temos vários sindicatos querendo representar o mesmo trabalhador travando disputas judiciais para definição da representação. No estado de São Paulo temos um sindicato de base estadual dos empregados em serviços administrativos de empresas de transportes e vários sindicatos regionais deste mesmo segmento da categoria; e os sindicatos dos trabalhadores em transporte rodoviário de cargas, disputam com os sindicatos dos empregados administrativos o direito de representar os empregados burocráticos da categoria.

Em outros estados as divisões quando ocorreram foram mais específicas como, por exemplo, foi criado o sindicato dos trabalhadores em empresas de carro forte do estado da Bahia, em 1997. Ou as demais federações estaduais, não aceitam a dupla representação, ou São Paulo as prioriza, ou ao menos faz vista grossa, aceitando sindicatos filiados a ela disputem entre si quem deve representar os trabalhadores, bastando que o sindicato consiga a Carta Sindical no Ministério do Trabalho. Em alguns estados menores, por exemplo, o Piauí o sindicato dos trabalhadores em transporte de cargas tem base estadual e em outros estados grandes sindicatos regionais, por

⁶² Disponível em www.sindirodsp.org.br

exemplo, no Mato Grosso do Sul são apenas três sindicatos para todo o estado. Nas grandes cidades e regiões metropolitanas a concorrência entre os sindicatos por representação dos trabalhadores se apresenta de forma mais acentuada, em São Paulo; grande São Paulo e interior, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e no estado do Paraná apresentam uma quantidade maior de sindicatos específicos amplificando a disputa por representação, nas regiões de Minas Gerais e Rio Grande do Sul de outra maneira – fugindo a esta regra - se comportam de modo mais homogêneo, tanto na denominação quanto na representação, assim como para o restante do Nordeste, todo o Centro Oeste e todo o Norte. Não queremos afirmar aqui que não existam disputas sobre a representação dos trabalhadores⁶³, nestas regiões consideradas mais homogêneas, mas elas parecem ocorrer menos. As disputas sobre a representação sindical podem ser bem esclarecidas a partir de alguns exemplos abaixo:

Vários fatores podem contribuir para explicar esta situação: para o sindicato patronal e as empresas de um modo geral as disputas entre os sindicatos podem ser de grande valia, pois enquanto estes brigam, as empresas podem negociar com aquele que apresentar reivindicações mais baixas, ou ainda se negar a negociar enquanto os sindicatos de trabalhadores não se entendem, e com isso poder utilizar e remunerar os empregados da forma melhor lhe interesse. Outro ponto que pode ser levantado, é que a principal profissão da categoria (o motorista) é um elemento facilitador da divisão, por ser uma profissão, onde o que determina o seu lugar está muito ligado ao que ele transporta, a empresa para qual este presta serviço, e assim outras atividades econômicas seriam responsável pela organização dos serviços de transportes, isto está muito claro quando se observa o salário dos motoristas, a clássica divisão entre motorista carreteiro e motorista comum, o tamanho do caminhão determina a remuneração do trabalhador. E ainda, os motoristas que transportam produtos perigosos possuem qualificações específicas e têm remunerações distintas, como por exemplo, os empregados do segmento do transporte de gás, mesmo quando participantes dos sindicatos dos trabalhadores do transporte de cargas a sua data base e as suas negociações coletivas são realizadas separadas do restante da categoria.

Outra questão que pode contribuir para esta proliferação de sindicatos no transporte rodoviário é o isolamento dos motoristas durante a sua jornada de trabalho, este isolamento em viagens faz com que os trabalhadores tenham menor oportunidade de se encontrar e trocar informações e de

⁶³ O sindicato dos trabalhadores em transporte de BH teve uma tentativa de divisão de sua base no ano de 2003, disponível em www.pagina.terra.com.br/informatica/sttrbh

fato conseguir se organizar. Os motoristas trabalham disperso, diferente de uma fábrica ou de uma empresa onde todos entram e saem ao mesmo tempo e trabalham no mesmo local, isso não ocorre no transporte de carga, o que deixa os dirigentes sindicais mais afastados dos representados e os trabalhadores cobram menos as atuações dos sindicalistas.

Como pode ser observado na tabela abaixo, a partir dos micro-dados da PNAD 2002, o transporte rodoviário de cargas estava entre segmentos de transportes no Brasil com menor percentual de associados a algum sindicato, apenas 13% dos ocupados, enquanto outros setores melhor organizados possuíam uma participação maior nos seus sindicatos, como por exemplo, o transporte rodoviário de passageiros. A média de associados no ramo de transporte era de 32% de todos os ocupados. A comparação mais próxima é com o transporte rodoviário de passageiros, 45% de associados, este percentual garante uma participação dos ocupados no transporte de passageiros muito maior no sindicato que representa os dois segmentos, como é o caso dos Rodoviários de Campinas. Nos foi informado por Gabriel de Souza, que a categoria dos trabalhadores em transporte rodoviário de Campinas e região eram 17.000 pessoas, destas 3.000 (três mil) eram associadas ao sindicato, ou seja, aproximadamente 18% da categoria era filada ao sindicato. Deste total de trabalhadores, 12.000 (doze mil) trabalhavam no transporte rodoviário de cargas, com aproximadamente com 500 associados, ou seja, 4% de sócios. Esta informação juntamente com os micro-dados da PNAD-2002, aponta para a baixa participação dos trabalhadores em transporte rodoviário de carga, no cotidiano sindical, podendo servir de justificativa para as possíveis manobras dos dirigentes sindicais, devido a baixa participação da categoria nas atividades, pois a grande maioria não era nem associada ao sindicato.

Tabela 24

Era associado em algum sindicato? (em %) Brasil

Segmento	Sim	Não	Total
Transporte ferroviário	45	55	100
Transporte metroviário	77	23	100
Transporte rodo cargas	13	87	100
Transporte rodo mudança	5	95	100
Transporte rodo passageiro	45	55	100
Transporte em bonde	31	69	100
Transporte dutoviário	0	100	100
Transporte aquaviário	57	43	100
Transporte aéreo	43	57	100
Armazenagem	21	79	100
Atividades auxiliares aos transportes	25	75	100
Organização do transporte de carga	11	89	100
Agências de viagens	20	80	100
Média total	32	68	100

Fonte: PNAD 2002

Por posição na ocupação temos na seguinte tabela abaixo 25 a distribuição no ramo de transporte, os empregados formais tem o maior percentual de filiados aos sindicatos (45%), enquanto os sem carteira, como era de se esperar tem o menor percentual (7%), os empregadores e os ocupados por conta própria (onde estão os caminhoneiros autônomos) são filiados respectivamente 20% e 23%. Destes empregados formais como pode se notado na tabela anterior, o que garante um percentual mais elevado de associados é a presença de setores mais organizados dos transportes como rodoviário de passageiros, ferroviário, metroviário entre outros, enquanto os formais do subsetor rodoviário de carga apresentam números bem mais modestos. A organização dos caminhoneiros autônomos sempre foi forte, não do ponto de vista sindical *estrito senso*, mas em outras entidades de representação, muitas entidades de auxílio mútuo foram criadas pelos profissionais da estrada. Apontando que esta categoria se organiza muito mais por fora da estrutura sindical oficial.

Tabela 25

Filados ao sindicato por posição na ocupação (%)

Transporte	Sim	Não	Total
Formal	45	55	100
Sem carteira	7	93	100
Conta Própria	23	77	100
Empregador	20	80	100
Média total	32	68	100

Fonte: PNAD-2002

Já no transporte rodoviário de carga os sindicalizados por posição na ocupação temos de acordo com a tabela 26 abaixo:

Tabela 26

Sindicalizados por ocupação Transporte rodoviário de carga (%)

	formal	Sem carteira	Conta-própria	empregador	Total
Sim	23,10%	2,80%	6,80%	13,60%	11,70%
Não	76,90%	97,10%	93,20%	86,40%	88,30%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: PNAD - 2002

Como era de se esperar, os trabalhadores com vínculo formal de trabalho é o grupo ocupacional com maior percentual de sindicalizados (23%), mais que o dobro da média do segmento 12%; enquanto os empregados sem carteira formam o grupo com menor participação sindical apenas 3%; os trabalhadores por conta-própria têm 7% de associados aos sindicatos; e os empregadores 14%. Pode-se observar que no segmento do transporte de carga comparando com transporte de maneira geral, os níveis de participação na vida sindical é bem menor neste segmento, em todas as posições na ocupação. Os percentuais são muito menores no rodoviário de carga, demonstrando uma maior fragilidade dos sindicatos e associados, quanto a sua organização e representação de interesses. Em relação a remuneração, aqueles com maior rendimento, são aqueles que mais participam da vida sindical (ver anexo 1)

A fundação de sindicatos não só nos transportes, mas em outros setores de atividade também pode ser entendido como um meio de vida, para algumas pessoas, pois esta entidade administra recurso que podem ser conseguidos de maneiras compulsórias, o imposto sindical, ou através de

taxas de negociação, taxas assistenciais e confederativas. Um sindicato deste tipo; não precisa ter muitos dirigentes, nem uma grande estrutura administrativa. Poucas pessoas podem se responsabilizar pelas tarefas do sindicato e este se tornando uma fonte de lucro para alguns indivíduos.

Outros sindicatos foram criados de disputas de poder no interior do sindicato de origem, como é o caso do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário Intermunicipal, Interestadual, Internacional e do setor Diferenciado de São Paulo. Um dos incentivadores deste sindicato, nas palavras do seu presidente, foi Edvaldo Santiago, atual presidente do SINDMOC de São Paulo, que na época da fundação do sindicato era oposição sindical no sindicato dos motoristas da capital paulista, o fato de ter contribuído para a divisão por razões política e ideológicas.

Outros sindicatos criados alegaram razões de não se sentir representados de maneira correta pelo sindicato dos motoristas. Como por exemplo, o SINDCAPRI de Campinas, Piracicaba e Ribeirão Preto (Sindicato dos Empregados em Escritório e no setor Administrativo de Empresas do Transporte Rodoviário e Cargas em Geral, Passageiros, Urbanos, Fretamento, e Logística em Transporte de Campinas, Piracicaba e Região) estes afirmaram quando eram vinculados ao sindicato dos motoristas nunca tinham as suas demandas encaminhadas de forma satisfatória por aquele sindicato, e por isso resolveram criar uma entidade sindical específica para defender os seus direitos. Outros trabalhadores que também não se sentiam representados pelo sindicato dos trabalhadores em transportes rodoviário de Campinas foram os funcionários da EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento Econômico de Campinas, esta empresa passou a gerenciar o transporte na cidade a partir de 1989, durante a gestão como prefeito Jacó Bittar (1989-1992). Os trabalhadores da EMDEC se associaram a princípio ao sindicato dos rodoviários de Campinas, após alguns anos deixaram de se associar a este e fundaram uma sub-sede do Sindivários de São Paulo. Este sindicato representa os trabalhadores que gerenciam o trânsito na cidade de São Paulo, funcionários da C.E.T. – Companhia de Engenharia de Trânsito, os *marrozinhos*, muito mais próximos da realidade dos funcionários da EMDEC sindicato dos motoristas.

Outros sindicatos surgiram e foram financiados por empresas é o caso do Sindicato dos Trabalhadores em Movimentação de Mercadorias em Geral de Campinas e Sumaré fundado em 1999 por um grupo de pessoas ligadas à empresa Guabi (distribuição de ração animal), quando esta empresa encontrou dificuldades financeiras, o sindicato não sobreviveu, e como nos informou um

vizinho da sede do sindicato, que se encontra fechada, *o sindicato do Ferreira fracassou junto com a Guabi e ele fechou as portas*. Como se fosse uma empresa que perde seus clientes.

Como se observa, uma das tarefas mais difíceis é definir as razões que levaram a criação de sindicatos no setor de transporte rodoviário de cargas, a partir do desmembramento dos sindicatos dos Condutores de Veículos Rodoviários. Como ficou demonstrado; vários aspectos contribuíram para a divisão e fundação de novos sindicatos e em cada região do país esta divisão se deu de maneira diferente, é sabido que em São Paulo as criações de novos sindicatos foram mais freqüentes do que em outras localidades. Não se pode estabelecer uma ordem de importância sobre as razões que levaram ou facilitaram o desmembramento dos sindicatos, mas o que se pode afirmar com certeza é que a divisão sindical gerou disputas políticas e jurídicas, e os trabalhadores foram os maiores prejudicados.

3. Em busca de alternativas

Numa situação como a dos trabalhadores em transportes rodoviários de cargas – com uma representação sindical que praticamente teve pouca atuação no sentido de defender os interesses dos seus representados, na década de 1990, –, os sindicatos atuaram na defensiva e, do nosso ponto de vista, caso façam um balanço do período irão constatar que, na média, obtiveram mais derrotas do que vitórias, o que não é admitido pelos sindicalistas. Para nós, a alternativa que se coloca para o movimento sindical dos transportes passa pela unificação das suas reivindicações, com a construção de articulações nacionais entre os mais diferentes sindicatos. E, no caso em que isso ocorra, estabelecer, por conta das próprias entidades sindicais, uma política que defina a melhor forma de representação e que sindicatos falarão em nome dos trabalhadores, como já fazem os empregadores.

3.1. Transportadores autônomos

Neste item, trataremos dos transportadores autônomos⁶⁴. Os caminhoneiros somente se fizeram notar como personagens econômicos fundamentais para o progresso do país quando

⁶⁴ Deste o início deste trabalho foi possível demonstrar o peso e a importância que os trabalhadores em transporte representam para a economia nacional: a sua importância não é só numérica, mas também estratégica, no deslocamento de produtos no Brasil. Esses transportadores sempre fizeram parte do imaginário popular (*e.g.* as placas de caminhão, os empreendedores “destemidos, temidos e solidários com os irmãos da estrada”). Muitas das histórias do Brasil, a aventura do desbravamento da metade do século XX, da construção de um país moderno e grande passou por este personagem que se tornou, ao longo do tempo, simultaneamente romântico e folclórico.

realizaram, no final dos anos 1990⁶⁵, grandes greves em várias das principais rodovias do Brasil, praticamente parando o país: quem não se lembra da frase “sem caminhão, o país pára!?” Não se está negando a importância dos autônomos anteriormente a estes movimentos na distribuição de mercadorias.

Muito mais do que os empregados, os trabalhadores autônomos construíram diversos sindicatos, a grande maioria deste é específico por tipo de produto transportado, e não só por região. Por exemplo, existem no Brasil vários sindicatos dos transportadores autônomos de produtos perigosos, outros representam os cegonheiros, outros de produtos perecíveis, outros de carga seca, e muitos outros para os mais diferentes tipos de carga. Existem também sindicatos dos caminhoneiros autônomos geral; que procura representar todos os caminhoneiros autônomos. Estas instituições são na maioria das vezes mais antigas, que os específicos, estes últimos surgiram após a constituição de 1988.

Apresentaremos, a seguir, alguns pontos sobre a greve dos caminhoneiros de 1999 e 2000, e nos interrogaremos sobre se as cooperativas de caminhoneiros (autônomos) são de fato uma solução para reestruturar o segmento. São movimentos que se organizam à margem da estrutura sindical oficial, podendo ser considerado como alternativa ao sindicalismo oficial.

3.2. A greve dos caminhoneiros

Antes de 1999, poucos caminhoneiros conheciam Nelson Botelho e ainda menos o seu movimento, *União Brasil Caminhoneiro*, associação profissional fundada dez anos antes⁶⁶. No entanto, este preconizou uma das maiores paralisações já vistas neste país. As principais reivindicações do movimento estavam ligadas ao preço elevado dos pedágios cobrados pelas concessionárias, às péssimas condições das estradas e à melhoria no valor do frete, entre outras de

⁶⁵ Antes disso os caminhoneiros já haviam se mobilizado, através de uma greve em 1985, conquistaram a lei nº 7.408/85, que impede autuações sobre o excesso de peso bruto total do caminhão e do peso bruto total no eixo ou conjunto de eixos. a lei coloca uma tolerância de 5% para o PBT e 7,5% no caso dos eixos. Informações www.dnit.gov.br

⁶⁶ A revista Época, durante o período de greve assim se referiu a Botelho e a União Brasil caminhoneiro. Questionando a legitimidade da greve: A União Brasil Caminhoneiros está instalada na sede da cooperativa fundada por Botelho, no quilômetro zero da Rodovia Presidente Dutra, no Rio. Ali funcionou o quartel-general das batalhas da última semana. Ao lado do terreno onde está o escritório de Botelho fica a filial carioca da Transportadora Michelin. A empresa tornou-se o braço financeiro, logístico e operacional de Nélío Botelho durante a greve. Nas reuniões entre grevistas e representantes do governo no Rio, em São Paulo ou em Brasília, era Jorge Célio Gomes da Silva, gerente carioca da Michelin, quem fazia as vezes de segurança e de secretário de Nélío Botelho. "Somos amigos, só isso", desconversa Jorge Célio. A Michelin, empresa gaúcha, é a maior transportadora de alimentos congelados do país. (Época maio de 2000)

menor importância. Utilizando o instrumento de comunicação mais comum entre os transportadores, o rádio-amador, os grevistas decidiram trancar os principais postos de pedágios em sinal de protesto, o que obrigou as autoridades públicas a negociar. Em 2000, eles voltaram a se mobilizar, realizando outro movimento de greve. Estas mobilizações, além de chamarem a atenção da população de forma geral para os problemas enfrentados pelos transportadores brasileiros, também serviram de alerta para as autoridades, levando-as a discutir mais seriamente os problemas dos transportes nacionais que durante muitos anos tinham sido ignorados. A Agência Nacional de Notícias⁶⁷ apresenta um depoimento interessante de um caminhoneiro, Arlindo Silva, na época das greves:

Eu vim de Ipatinga, cidade de Minas Gerais, transportando uma carga de bobina de aço. Depois de descarregar em Prazeres, fui surpreendido por essa paralisação. Concordo com o movimento, pois a vida de caminhoneiro não é fácil. O pedágio de uma carreta em São Paulo é de R\$ 22,00, enquanto que no Paraná é de R\$ 5,00. Só de combustível, de Ipatinga para cá, gastei R\$ 900,00. Gasto com a carreta o equivalente a R\$ 0,40/km, tirando pneu, manutenção do motor, óleo e filtro. Com o preço do frete pago atualmente, não sobra praticamente nada. Para ganhar algum, temos que rodar mais e arriscar nossas vidas. Às vezes chego a dirigir 18 horas sem parar. Estou com o caminhão vazio. Preciso arranjar alguma carga para voltar. Enquanto isso, vou ficando por aqui, vendo o desenrolar do movimento”.

Para ter uma idéia das repercussões desta greve dos caminhoneiros, basta lembrar que ela mexeu na própria balança comercial do país, com a interrupção na exportação de soja e de frango, que eram as alavancas do esperado superávit comercial da época (julho de 1999). As repercussões dessa greve também se fizeram sentir nos preços dos produtos agrícolas: por exemplo, uma caixa de bananas subiu de R\$ 12 para R\$ 20 nos três dias da greve e, em São Paulo, a cenoura subiu 80%. De acordo com relatório da Confederação Nacional da Agricultura, perderam-se nas estradas quase R\$ 200 milhões em produtos agrícolas perecíveis. Outra grande quantidade em animais vivos, que estava em trânsito, morreu por fatores diversos, em especial o calor e a falta de alimentação adequada.

⁶⁷ Ver www.ann.gov.br.

De acordo com Ruiz (2002), no ano de 1998 as rodovias foram privatizadas, ou melhor, o seu controle foi transferido para a iniciativa privada, o que garantiu aos novos proprietários das estradas o direito de cobrar pedágios, contra o compromisso de realizar obras e benfeitorias nestas mesmas estradas. De acordo com esse autor, esse é o fato que serviu de estopim para a eclosão das greves dos caminhoneiros por todo o país. Para atingir o objetivo de modernização das rodovias brasileiras, as tarifas de pedágio tiveram, no período imediatamente anterior (1995-1998), os seus valores por eixo majorados, chegando, em alguns casos, a ter, no período de um ano e meio, o valor das tarifas dobrado, o que ampliou as dificuldades econômicas dos caminhoneiros – e, por que não, das próprias empresas de transporte. Como se não bastasse o reajuste das tarifas, o número de praças de cobranças de pedágio também se ampliou. Com certeza foi este o estopim, ou melhor, o elemento que faltava para que os caminhoneiros realizassem um movimento grevista, movimento este que se repetiu várias vezes durante alguns anos e que continua a existir, em menor intensidade. Na região Sul do país, onde a organização e mobilização dos caminhoneiros autônomos parece ser maior, as greves e bloqueios de estradas continuam acontecendo até hoje.

Deve-se, no entanto, notar que, se as condições de tráfego em algumas rodovias de fato melhorou, isto só foi possível com aumento do valor das tarifas de pedágios e do número de praças de cobrança. Caso esse movimento tivesse conseguido extrapolar das questões imediatas para os problemas maiores do setor, talvez os resultados para os caminhoneiros hoje seriam outros.

Durante os anos que se seguiram a situação dos caminhoneiros não mudou muito: eles continuam a realizar mobilizações e greves em diferentes pontos do país, tendo quase sempre a mesma pauta de reivindicações. O que mudou de lá para cá é a organização dos trabalhadores, que melhorou muito: surgiram novas organizações, quem buscam defender os interesses dos caminhoneiros autônomos, diversas associações de apoio e solidariedade dos caminhoneiros estão sendo criadas. Outros grupos preferiram outras saídas. Por exemplo, foram organizadas várias cooperativas de transportadores de cargas, que procuram melhorar a sua posição na barganha coletiva deixando de lado a representação sindical.

3.3. Cooperativas de transportadores autônomos

Cooperativas de trabalho e de transporte são as que mais crescem: os dados do primeiro quadrimestre de 2005 da Organização das Cooperativas do Estado de São Paulo (OCESP)⁶⁸ mostram que 66% dos 21 novos registros provisórios concedidos foram para cooperativas de trabalho e de transporte⁶⁹. O levantamento apontou ainda que 60% dos pedidos de filiação a OCESP e visitas realizadas, por esta, no período se concentram na Grande São Paulo. Os resultados mantêm a tendência verificada no mesmo período de 2004, quando, das 27 novas cooperativas, 66% englobavam trabalho, produção e transporte. Não podemos desconsiderar que a maioria das cooperativas de transporte apontadas pela OCESP se refere a cooperativas do transporte alternativo de passageiros, um fenômeno igualmente importante entre o final da década de 1990 e início dos anos 2000. Observando dados já apresentados sobre a quantidade e peso das cooperativas de transporte junto ao cadastro da Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT, vemos que o cooperativismo no transporte, apesar de estar em crescimento, é pouco significativo e tem sensibilizado poucos trabalhadores autônomos, pois a grande maioria continua querendo ser um empreendedor individual. Quando tentamos conhecer as vantagens dessas cooperativas de transporte e a sua principal estratégia de divulgação, constatamos que esta se volta para o cliente, com o argumento de que o grande ganho em contratar uma cooperativa é ficar livre de impostos e de obrigações trabalhistas:

Cooperativa formada por um grupo de caminhoneiros autônomos e de pequenas empresas sediadas em Paulínia, a Unicargas foi criada com o objetivo específico de prover aos seus associados os benefícios de uma estrutura empresarial como respaldo às suas operações de campo sem, no entanto, os pesados encargos inerentes. Opera com toda infra-estrutura administrativa, contábil e logística, com consideráveis níveis de economia de escala e redução dos valores de frete, garantindo qualidade no transporte com redução do tempo total de operação, segurança e pontualidade, tanto de captação quanto na entrega de carga. Além do seguro de cargas, conta ainda com o apoio de uma

⁶⁸ Ver www.portaldocooperativismo.org.br.

⁶⁹ O restante (34%) corresponde a cooperativas de saúde, habitação, crédito e agropecuário.

*central de rastreamento e monitoração de veículos terceirizadas. A frota disponível é variada, com veículos para qualquer tipo de cargas, com diferentes capacidades*⁷⁰.

Como se vê, as cooperativas não se preocupam em conseguir novos aderentes, mas novos clientes. A exemplo da Unicargas, acima citada, aquelas às quais tivemos algum acesso enquadraram-se, todas, na mesma situação. Não apresentando, ao menos neste momento, preocupações em negociar o valor do frete ou outras melhorias de trabalho, acreditando que a redução dos encargos sociais e trabalhistas como suficientes para a ampliação dos rendimentos dos seus associados.

Mas será que as cooperativas de trabalhadores em transporte rodoviário de cargas podem ser realmente uma saída para as dificuldades enfrentadas pelos caminhoneiros? Não resta dúvidas que a união de trabalhadores pode muito bem facilitar a vida daqueles que estão mais organizados, no entanto, para que as cooperativas se generalizem e o transporte de cargas se torne mais bem estruturado será preciso pensar em alternativas, pois como é de conhecimento de muitos, a quantidade de pessoas trabalhando na distribuição de mercadorias é maior do que o volume de cargas disponíveis. Com isso, ou o crescimento econômico aparece acomodando todos os interessados no transporte de produtos, com ampliação da infra-estrutura, ou o número de pessoas trabalhando no setor se adequa a realidade. Além do que, muitas cooperativas que surgem são formas de emprego disfarçado, os dividendos destas não são repartidos de forma igualitária e muitas possuem empregados sem registro em carteira.

4. Negociação coletiva de trabalho

Pode-se supor que, apesar dos acordos e convenções coletivas e um conjunto extenso de leis trabalhistas que protegem os trabalhadores em transporte, muitas das normas de segurança e mesmo de remuneração são descumpridas. Para verificá-lo, basta lembrar o fato de que muitas vezes a jornada de trabalho é maior do que a lei permite e os descansos interjornadas são com frequência desrespeitados.

Quanto à relação entre negociações os “trabalhadores em transportes terrestres” detêm 8% do total de negociações coletivas, sendo que as categorias agrupadas em “trabalhadores em transportes rodoviários” são responsáveis por 97% do total de negociações do grande grupo.

⁷⁰ Ver www.abtc.org.br.

(Pesquisa Sindical IBGE – 2001) Desse total, a quase totalidade (97%) foi realizada pelos sindicatos do transporte rodoviário. Admitindo-se que quase metade dos sindicatos do transporte rodoviário é composta por sindicatos que negociam em nome dos trabalhadores do transporte rodoviário de carga, podemos imaginar que os transportadores rodoviários de carga respondem por aproximadamente 3,5% de todas as negociações coletivas realizadas no país. Este pequeno exercício de suposição tem como única finalidade uma tentativa de determinar o peso do transporte rodoviário de cargas nas negociações coletivas.

Passaremos, agora, a analisar alguns exemplos de convenções coletivas de trabalho firmadas nestes últimos anos, a fim de observar quais foram os pontos mais presentes e quais apareceram como novidade.

4.1. Convenções Coletivas no Transporte Rodoviário de Carga

Utilizamos como exemplo sete convenções coletivas de diferentes sindicatos dos trabalhadores de carga do Brasil, de anos diferentes⁷¹. Lembrando que a data-base da maioria dos trabalhadores em transportes de carga no Brasil é primeiro de maio, isto é um indicativo da possibilidade da realização de campanhas nacionais unificadas, entre os sindicatos. As convenções citadas abaixo foram escolhidas aleatoriamente, não seguimos nenhum critério objetivo, pois caso assim fosse feito, seria fundamental realizar séries históricas.

4.1.1 Piso salarial

O primeiro ponto destacado diz respeito ao piso salarial dos motoristas, em todas as convenções coletivas os caminhoneiros são divididos de acordo com a capacidade de carga do veículo. Em algumas o limite é de treze toneladas que subdivide o motorista entre os motoristas propriamente ditos, com caminhões menores (até 13t) e o carreteiro, aquele com veículo maior

⁷¹ a) Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas no Estado do Piauí (2002); b) Convenção Coletiva de Trabalho Transporte Rodoviário de Cargas de São José do Rio Preto e Região (2005); c) Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas de Santa Cruz do Sul e Região (1997 e 2003); d) Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga Marília e região (2004); e) Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga do ABC e região (2006); f) Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga de São Paulo e região (2005); e g) Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga secas e molhadas de São Paulo e região (2005).

(mais de 13t até 57t)⁷². Esta divisão determina tanto o piso salarial caminhoneiro empregado como também os rendimentos dos autônomos. Em outras as subdivisões são maiores além do peso bruto total e da capacidade de tração do veículo os pisos salariais são definidos pelos locais onde os caminhoneiros realizam o trabalho; os que trabalham nas estradas têm um piso maior do que aqueles que se ocupam na coleta e entrega de mercadorias dentro das cidades ou regiões metropolitanas. Em outras existem diferenças de piso salarial por tipo de produtos transportados, como por exemplo, a Convenção de Trabalho do Estado do Piauí (2002) os que transportavam produtos perigosos (chamados “especiais”) recebiam R\$ 514,52 para dirigirem caminhões de até 13 toneladas e os carreteiros R\$ 603,00, enquanto os caminhoneiros que transportavam outros produtos recebiam R\$ 400,64 caminhão toco e R\$ 480,65 de carreta. Em outras como a Convenção Coletiva de São José do Rio Preto e região (2005) apresentam-se os seguintes pisos salariais: R\$ 780,00 para um motorista de carreta, R\$ 705,00 para um motorista comum, R\$ 635,00 para um motorista de veículos leves (até 4 toneladas), R\$ 705,00 para um manobrista, R\$ 520,00 para um arrumador e R\$ 485,00 para um ajudante de motorista.

Em Santa Cruz do Sul 2005 duas observações sobre os pisos salariais merecem destaque; chamou a nossa atenção é a autorização dada às empresas para contratar funcionários ganhando 20% menos do que o piso da categoria. Note-se também a incorporação de novas categorias profissionais ao sindicato dos condutores, como os motoqueiros com um piso salarial de R\$ 418,00 em 2003. Na Convenção Coletiva de Marília (2004) note-se que, os trabalhadores dos serviços de manutenção de veículos também têm um piso salarial definido. A convenção do sindicato do ABC (2006) paulista apresentava uma diversidade maior nos pisos salariais. Além da divisão tradicional entre motoristas e carreteiros, esta convenção estipula pisos para os manobristas, operador de empilhadeira, arrumador de carga e ajudante de motorista, nos chamou a atenção ainda foi à definição de um piso para os classificados como motorista misto, aquele que pode dirigir tanto uma carreta quanto um caminhão toco. O motorista de carreta possuía um piso salarial de R\$ 769,20, o motorista comum e o motorista misto tinham enquanto piso o valor de R\$ 693,20, não nos parecendo ser vantajoso ser motorista misto, do ponto de vista salarial – supõem-se que a vantagem em ser classificado desta maneira é que ele pode a qualquer momento tornar-se um carreteiro.

Nas convenções entre o SINDICOOPERATIVAS de São Paulo, o Sindicato dos Empregados em Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas e Prestadores de Serviços em Cooperativas

⁷² Ver no anexo 7: onde são apresentados todos os pisos salariais das convenções coletivas analisadas.

em Transportes de Cargas - São Paulo e Itapecerica da Serra, e o SINDICARGAS Sindicato dos Trabalhadores em Empresa de Transportes Rodoviários de Cargas Secas e Molhadas de São Paulo e Itapecerica da Serra e o Sindicato das Cooperativas do Estado de São Paulo, em 2005 a novidade desta convenção é que ela trata de definir os rendimentos e as condições de trabalho dos empregados e de prestadores de serviços, esta convenção é aquela entre as estudadas a que apresenta os maiores pisos, por que além de incorporar prestadores de serviços, autônomos ou cooperados, os motoristas de caminhão muito pesados e extrapesados, como biminhão e treminhão (também chamados de bitrem e trem), onde o piso para dirigir um treminhão era de R\$ 1.650,00. Esta convenção ainda se ocupou em definir os pisos salariais para os demais trabalhadores ligados à operação das empresas de transporte, dos funcionários administrativos e até dos copeiros e dos faxineiros. O mesmo sindicato firmou convenção coletiva com Sindicatos dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Rodoviários de Cargas Secas e Molhadas, Empresas de Logística no Ramo de Transportes de Cargas de São Paulo e Itapecerica da Serra. Nesta nova convenção, além das condições comuns estabelecidas nas demais, temos que os pisos salariais estabelecidos para 2005 são inferiores aos do acordo acima. Observamos que as definições dos pisos salariais estão restritas aos ocupados do setor operacional das empresas e os valores destes pisos são próximos aos definidos nas demais convenções analisadas.

Realizamos um exercício no sentido observar se os rendimentos dos trabalhadores rodoviário de carga realmente são distribuídos regionalmente a partir dos pisos salariais negociados entre os sindicatos de trabalhadores e sindicato patronal, a partir de informações constantes no anexo 3⁷³, separamos alguns pisos salariais. Trabalhamos com os pisos salariais dos carreteiros empregados, o maior salário entre as ocupações não gerenciais das empresas de transporte, apontando a primeira vista uma certa incongruência, pois, em algumas cidades os salários base dos carreteiros é muito superior, que em outras onde se imagina que a força dos sindicatos deveria ser maior.

Por exemplo, em Belém (PA) entre as cidades selecionadas era aquela que possuía os maiores pisos (R\$ 885,91) e em Macapá (AP) R\$ 839,64, enquanto em São Paulo não passava de R\$ 620,30, em 2002, as cidades de Canoas (RS) e Jaú (SP), tinham pisos salariais em torno de R\$ 750,00 superior ao da capital paulista mais inferior a Belém. Algumas cidades importantes como Brasília, Goiânia (GO) e Fortaleza (CE), estavam entre as cidades com pisos salariais mais baixos,

⁷³ Dados retirados do site da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestre – CNTTT/ 2002

menos de R\$ 500,00 e em Tocantins (TO) os trabalhadores possuíam os piores piso R\$ 416,00. Em Campinas o piso era R\$ 583,80

Esta diferenças de pisos salariais podem representar alguns problemas, nas regiões ou cidades onde se esperava que fossem negociados pisos salariais maiores e não são, ou os sindicatos estão muito desarticulados e fazem pouca pressão sobre os empregadores, ou os pisos servem de referências para as pequenas empresas e as grandes pagam salários acima dos pisos. Em algumas cidades os pisos salariais por serem altos em regiões pouco desenvolvidas economicamente, os pisos devem servir como referência para o conjunto das empresas.

Os trabalhadores em transporte recebem ainda um Prêmio por Tempo de Serviço – PTS, em cada uma das convenções analisadas o seu valor e prazo para que seja devido pela empresa varia. Por exemplo, os rodoviários de carga do ABC-paulista (2006) recebiam 5% sobre o salário base quando completavam dois anos de trabalho na mesma empresa e 8% quando para 5 anos de empresa. Já os funcionários em São Paulo (2004) 4% ao completar dois anos e 6% aos três anos. em Santa Cruz do Sul (1997) o PTS pago era de 5 % aos cinco anos e 1% por ano posterior até completar dez anos. É importante lembrar que o PTS não tem natureza salarial, para fins de equiparação, sendo devido ao empregado no mês subsequente ao que ele completar o período. Esta regra tinha por objetivo premiar os trabalhadores que permanecem na empresa.

4.1.2 Índice de reajuste

Todas as convenções coletivas analisadas, apresentaram índice de reajuste salarial, estas mesmas não apresentam índices inflacionários, aos quais se poderia comparar para saber se houve recomposição de perdas salariais. Se supõe que houve recomposição dos salários, pois os percentuais reajustados são próximos da maioria dos indicadores de inflação. Como por exemplo, no ABC-paulista em 2006 o reajuste foi de 5% sobre o salário de maio de 2005. Em Santa Cruz do Sul 1997 de 8,2% em 1997. Em São José do Rio Preto 8% em 2005, e em São Paulo 5%, em 2004. Somente na convenção coletiva de trabalho do sindicato de Marília é que em 2004 observa-se um aumento real, 5% de reajuste salarial e 2% de aumento real devido no mês de setembro de 2004, as demais convenções não observou-se tal fenômeno. Se pode constatar que ao menos nesta convenções escolhidas aleatoriamente, o reajuste nos salários foram discutidos e em um caso pagou-se a inflação do período mais aumento real, o que demonstra um certo poder de pressão dos trabalhadores.

4.1.3 Diária e pernoite

Um dos aspectos mais importantes para os caminhoneiros é a definição do valor das diárias e pernoite, como se sabe estes permanecem a maior parte do ano longe de suas residências, e possuir dinheiro que lhes garanta alimentação (almoço e jantar) e alojamento é fundamental. Em todas as convenções coletivas de trabalho dos caminhoneiros as diárias estão definidas. Assim como em relação aos pisos salariais, cada sindicato negocia os valores das diárias que são diferentes. Não se considera, ao menos nas convenções analisadas, que o valor de uma refeição no interior do estado do Maranhão é diferente de um mesmo prato na capital Paulista. Sabe-se que o caminhoneiro, por exemplo, pode passar alguns dias no interior do Maranhão e em seguida rumar para São Paulo. No Piauí o valor das diárias para almoço e jantar era de R\$ 7,00 e o pernoite de R\$ 20,00.

Para que o trabalhador tenha direito em receber uma diária ele precisa se deslocar no mínimo 100Km de distância da empresa, caso contrário recebe um ticket alimentação de igual valor da diária. As empresas podem ainda reembolsar o trabalhador, quando este se desloca mais de 100 Km, não precisando pagar as diárias e até mesmo o pernoite de maneira antecipada, isto significa que o trabalhador viaja com recursos próprios e quando do retorno da viagem recebe o que gastou, desde que apresenta notas comprovando os gastos. Outro aspecto importante é que as empresas também estão desobrigadas ao pagamento do pernoite quando os veículos pernoitam em filiais ou na própria empresa embarcadora, onde o caminhão está seguro e o condutor do mesmo passa a noite na cabine aumentando a segurança do caminhão, mesmo que isso signifique desconforto para quem terá que dirigir muitas vezes por mais de doze horas no dia seguinte.

4.1.4 Jornada de Trabalho

Em relação a jornada de trabalho ela é a definida na Constituição de 1988, 44 horas semanais, sobre as horas extraordinárias de trabalho a maioria das convenções segue o que está estipulado na CLT, ou seja, 50% sobre o valor da hora normal de trabalho, podendo trabalhar duas horas a mais por dia. O descanso interjornada é em todas elas definida como o de 11 horas entre o fim de um dia de trabalho e o início de outro. No Piauí o valor das horas extras era de 70% sobre a hora normal. Sabe-se que, por conta da realidade da organização do trabalho e pelo percentual já apontado dos trabalhadores que fazem horas extras, a discussão sobre jornada de trabalho presente nas Convenções Coletivas analisadas está longe da realidade e não protege os trabalhadores.

Ainda em relação às horas-extras mesmo antes da legislação estabelecer a possibilidade do banco de hora, a convenção coletiva de Santa Cruz do Sul em 1997 já autorizava a compensação das horas extraordinárias de 50% das realizadas. Na convenção de Santa Cruz do Sul em 1998, foram incluídos o banco de horas e contrato por prazo determinado. Com a instituição do banco de horas a partir do ano 2000, este aparece em todas as convenções. A empresa deve negociar com os trabalhadores e o sindicato profissional. Em São José do Rio Preto o limite para a compensação de horas é semestral não podendo ultrapassar e a vigência do acordo de compensação de horas seria de no máximo um ano. Os motoristas que viajem mais de 100 km tinham por direito um percentual de 50 horas extras fixa, e com a implantação da compensação de jornada, estas horas podem ser compensadas. Isto significa aumento no tempo que o trabalhador fica a disposição da empresa e torna mais flexível a utilização dos empregados.

4.1.5. Participação nos lucros ou resultados

As convenções coletivas mais recentes, de 1998 em diante, apresentaram como novidade a Participação nos Lucros e Resultados – PLR, formação de Bancos de Horas e Comissões de Conciliação Prévia – CCP como principais adaptações às mudanças na legislação trabalhista. Em Rio Preto (2005) a PLR de R\$ 310,00 para cada funcionário das empresas divididas em duas parcelas iguais de R\$ 150,00. A PLR, remuneração flexível foi incorporada aos vencimentos dos empregados do transporte de cargas do ABC paulista foi de 40% do salário base de cada função, com um limite máximo de R\$ 1.000,00. Na cidade de São Paulo 2004 a PLR era de 30% do salário base dividida em duas parcelas iguais, com um limite básico de R\$ 2.000,00. Destaca-se que as empresas que já tem seu próprio sistema de participação nos resultados não são obrigadas a seguir tais regras, apenas considerar a legislação, no que se refere a necessidade da participação dos empregados na composição desta forma de remuneração flexível, objetivando aumento da produtividade dos trabalhadores. É importante salientar que a PLR não constitui base de incidência de nenhum encargo trabalhista ou previdenciário, por ser desvinculada da remuneração, não se lhe aplicando o princípio da habitualidade.

4.1.6 Comissão de conciliação prévia

Os sindicatos como, por exemplo, em São José do Rio Preto 2005, instituíram uma Câmara de Conciliação Intersindical que tinha por objetivo tratar do cumprimento do acordo coletivo e

demandas individuais das empresas e seus empregados. Elas são compostas paritariamente por representantes dos sindicatos patronal e profissional. O objetivo escrito nas convenções é o de resolver questões trabalhistas de forma mais breve e sem necessidade ajuizar ações na justiça do trabalho. Em Marília eram dois membros por entidade sindical, com dois suplentes, e só podendo analisar os “processo” quando da presença paritária dos sindicatos. Merece destaque o fato de que algumas comissões de conciliação prévia cobram por serviços prestados, dos empregados e dos empregadores, tornando para algumas entidades sindicais uma fonte extra de recursos.

E mais uma vez, como outras mudanças recentes na legislação trabalhista, esta também atuam no sentido de ampliar a flexibilização das condições de trabalho, no caso da legislação trabalhista. Remuneração flexível – PLR, jornada flexível – banco de horas e flexibilização nos direitos trabalhistas – CCP, foram os principais itens incorporados as convenções coletivas de trabalho afrouxaram o uso e a remuneração dos trabalhadores do rodoviário de carga, que pela própria organização do trabalho já é bastante flexível.

4.1.7 Comportamento do motorista

Algumas cláusulas interessantes foram observadas nestas convenções, como por exemplo: Uma cláusula que apresenta normas de conduta do motorista, como, por exemplo, não dar carona e se responsabilizar pelas infrações de trânsito por ele cometido durante a sua jornada de trabalho. Na convenção entre o Sindicato das empresas de transporte de cargas de Bauru e o Sindicato dos condutores de veículos rodoviários e anexos de Marília (2004), chamou a nossa atenção é a ressalva feita pelas empresas sobre os seus agregados, ou seja, os trabalhadores que, não tendo vínculo empregatício, não poderão requerê-lo no futuro. Nesta mesma convenção trata também dos trabalhadores avulsos (os chapas), estes também não podem requerer direitos trabalhistas; a preocupação no estabelecimento de tais normas em convenções coletivas de trabalho aponta ao menos um problema importante. O transporte rodoviário de carga possui muitas formas diferentes de contratos de trabalho ou de prestação de serviço e imaginamos ser esta a razão de tal cuidado, quando prestadores de serviços requererem direitos trabalhistas a confusão deve ser enorme. As mesmas cláusulas, encontradas nos demais acordos, também estavam presentes na convenção firmada entre os trabalhadores e empregadores da Região do ABC paulista e do SINDICARGAS de São Paulo. Entre todas as convenções analisadas, esta é a que nos pareceu mais diferente, por

misturar trabalhadores empregados em empresas de transportes com trabalhadores empregados em cooperativas com direitos e obrigações de transportadores autônomos.

4.1.8 Benefícios

Entre os principais benefícios que os trabalhadores rodoviários de carga destacamos: (i) cesta básica, (ii) adiantamento salarial, (iii) auxílio funeral, (iv) auxílio ao filho excepcional, (v) seguro de vida e (vi) estabilidade para o trabalhador em vias de aposentadoria. Em todas as convenções observam-se estes itens, com diferenças nos valores de cada uma delas. A cesta básica em Marília, por exemplo, era composta de 15 itens e para receber o benefício o trabalhador não poderia faltar mais do que três vezes no mês e as empresas que concedem “vale alimentação” estavam desobrigadas com entregar a cesta básica de alimentos, no ABC-paulista era no valor de R\$ 57,70. As empresas garantem em convenção coletiva um adiantamento salarial entre 30 e 40% pago no décimo quinto dia após o recebimento do salário, em Santa Cruz do Sul este adiantamento era de 30% em 1997, enquanto em São José do Rio Preto 2005 e em São Paulo 2005 o percentual era de 40%, este vale em algumas convenções como em Marília era facultativo ao trabalhador. O auxílio funeral pago pelas empresas aos dependentes do funcionário falecido valores que variam de convenção para convenção, em Marília era de 10 salários mínimos vigentes, enquanto em Santa Cruz do Sul era de 15 salários normativos. Todas as convenções, da mesma forma em que apresentada nos itens anteriores, garante um auxílio um adicional para pais de filho excepcional entre 15% até 30% do salário normativo ou sobre o valor do salário mínimo vigente. Sobre a garantia do seguro de vida as empresas garantem aos seus empregados o pagamento deste benefício, em Santa Cruz do Sul o prêmio era de R\$ 3.000,00, um valor considerado baixo. Estas mesmas convenções garantem estabilidade para o trabalhador que está em via de aposentadoria, por exemplo, em Santa Cruz do Sul a estabilidade do trabalhador é de 12 meses antes de se aposentar, mas para isso ele precisa ter mais de cinco anos na mesma empresa. Estes benefícios têm a importância de garantias mínimas de trabalho, lembrando que a maioria destes se encontra na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, com adaptações pontuais.

4.1.9 Taxas e contribuições

Em todas as convenções coletivas, a contribuição assistencial patronal e dos empregados está presente, o que pode ser entendido como um elemento para resolver os possíveis impasses na mesa

de negociação, pois como é sabido; a maioria dos sindicatos depende destes recursos para continuar atuando. O valor e as formas de desconto varia em cada sindicato. No ABC-paulista (2006), por exemplo, é cobrada uma Taxa assistencial de 8% do salário base, em duas parcelas iguais de 4%, a primeira em junho e a segunda em novembro de 2006, e mais uma Contribuição Confederativa de 12%, divididas em 1% ao mês entre maio de 2006 até abril de 2007. Com estes recursos o sindicato garante a sua sustentação financeira, deixando a mensalidade associativa como contribuição menos importante para a sobrevivência do sindicato. A maioria das convenções estipula que os valores são definidos em Assembléia Geral da categoria profissional e os trabalhadores que se opõe à cobrança tem um prazo de 10 dias após a decisão para entregar por escrito e pessoalmente declaração manifestando a intenção na sede do sindicato. Para muito dos trabalhadores é difícil comparecer até a sede do sindicato, pois trabalham nas estradas e não conseguem participar das atividades do sindicato, pagando estas taxas e contribuições de forma compulsória.

4.2 Convenções de autônomos

Algumas categorias de trabalhadores autônomos em transporte rodoviário de cargas, como, por exemplo, os chamados cegonheiros, realizam contratação coletiva de trabalho entre o sindicato das empresas de transporte de veículos – Associação Nacional das Empresas Transportadoras de Veículos – ANTV e o Sindicato Nacional dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Veículos, Pequenas e Micro empresas de Transporte Rodoviário de Veículos - SINDICAM. Estabelecem entre outras questões o valor do frete, o tipo de caminhão que será utilizado, tempo de entrega e principalmente quem pode participar no “leilão” de carga. Esta forma de contratação coletiva se aproxima muito da organização dos trabalhadores portuários, pois a escala de trabalho é definida pelo sindicato privilegiando aos seus associados⁷⁴. Mas a negociação que realmente é importante é aquela realizada entre a ANTV, SINDICAM e Montadoras de Veículos, pois é nesta negociação que define as condições de uso e remuneração do trabalho. As exigências das montadoras para que um caminhoneiro ou empresa possa transportar os veículos na maioria das vezes aproxima as condições de trabalho dos autônomos com as daqueles que atuam como empregado, como destaca Chahad e Cacciamali:

⁷⁴ Em novembro de 2002 a Procuradoria da República no Rio Grande do Sul denunciou as duas associações ANTV e SINDICAM por formação de cartel, por impedirem empresas e autônomos não filiados de prestar serviço as grandes montadoras de veículos no país. Em 2006 a Secretaria de Direito Econômico – SDE do Ministério da Justiça pediu a condenação dos sindicatos envolvidos. Ainda o sindicato foi denunciado como regulador do mercado, exigindo valores exorbitantes para quem quisesse se filiar.

Observa-se, contudo, que no desempenho das funções do caminhoneiro autônomo um conjunto de características que tendem a inseri-lo não apenas no pólo do fator trabalho, como na condição de uma relação de emprego tradicional, por exemplo: realização do serviço de acordo com padrões, percurso e tempo definidos pelo contratante, sob a supervisão deste último; estabilidade na prestação dos serviços do caminhoneiro para uma única empresa contratante; especificidade do instrumento de trabalho, cujo tipo de carreta é definido pelo contratante e que apenas pode ser utilizada para o transporte de determinados veículos; identificação do instrumento de trabalho do caminhoneiro - o caminhão - com a empresa contratante, estampando o logotipo da empresa contratante no caminhão; remuneração estabelecida através de negociação coletiva por um sindicato representativo da categoria; e remuneração estabelecida por unidade de quilometro rodado, que implicitamente define uma remuneração horária associada a um nível de esperado de produtividade, tendo em vista as características e os custos previamente conhecidos do caminhão, do percurso e da habitualidade do percurso. (op cit, 2005 p. 17)

5. Considerações: Pulverizados e Fragmentados

O nosso objetivo em compreender a importância dos pisos salariais é tentar observar se estes servem ou não de referência para os salários pagos efetivamente, e desta maneira observar o poder de pressão do sindicato. Sabemos que os pisos não podem ser considerados como um único indicador de referência para compreender o poder e penetração do sindicato em sua base de representação, mas este sempre se configurou como um dos indicadores mais importantes dentro do movimento sindical. Quanto maior os salários conquistados pelos sindicatos, maior pelo menos no imaginário do trabalhador, sindicato bom é aquele que faz bons acordos com os patrões. Os pisos se apresentam muito distantes dos salários pagos pelas grandes empresas e os sindicatos, na maioria das vezes, negociam por baixo a convenção coletiva e de acordo com Gabriel Francisco de Souza, procuram fazer acordos com as grandes empresas aumentando os salários dos trabalhadores.

Esta breve análise de algumas convenções coletivas de alguns sindicatos em diferentes períodos e diferentes regiões nos mostra, em primeiro lugar, que é extremamente difícil definir quem é de fato representado por cada sindicato: há os sindicatos que representam apenas os

motoristas e os que estão diretamente ligados à função de distribuição de mercadorias, assim como, em outros casos, além destes trabalhadores as convenções abrangem os mais diferentes grupos de trabalhadores, do escritório à manutenção, passando pela preocupação de outros com os trabalhadores agregados ou terceiros e até mesmo com os avulsos (os “chapas”). Em segundo lugar, chamou a nossa atenção a inclusão de novos itens nas negociações como, por exemplo, o banco de horas, o PLR, as Comissões de Conciliação Prévia, o contrato por prazo determinado, assim que passaram a fazer parte da legislação. Em terceiro lugar, notamos que todas as negociações analisadas sempre tiveram a contribuição assistencial para os empregadores e empregados como norma. Por fim, observamos que muitas das cláusulas consideradas como políticas – por exemplo, a fiscalização dos sindicatos nas empresas, sobre o cumprimento dos acordos e contratos coletivos – foram retiradas, assim como, em algumas negociações, a participação do sindicato em relação às eleições das CIPAS também deixou de fazer parte de diversos acordos e convenções. De acordo com Gabriel Francisco de Souza não houve perdas para os trabalhadores nas novas negociações coletivas de trabalho, fato que pode ser questionado pela análise da convenção. Sabe-se, entretanto que para o sindicato em primeiro lugar a negociação coletiva busca apresentar resultados satisfatórios para a categoria atendida. E a repetição de normas legais ou procurar melhorar ou definir melhor a legislação trabalhista em convenção coletiva é entendido pelo sindicato como avanço. Quando a negociação coletiva apresenta valores de piso salarial superior ao da última negociação, mesmo que estes não consigam repor perdas salariais, os sindicalistas afirmam que conseguiram novas conquistas.

Se os sindicatos no Brasil são profundamente pulverizados, uma campanha nacional dos trabalhadores em qualquer categoria sempre foi difícil devido ao instrumento da data-base distinta. As disputas entre os sindicatos, como se pode observar entre os trabalhadores em transporte, torna uma articulação nacional dos trabalhadores em transporte rodoviário de carga ainda mais complexa. Além disso, insistimos, não é possível definir com clareza quais são os trabalhadores que cada sindicato representa: em cada cidade ou região se encontra uma forma particular de representação. O que é importante, por outro lado, destacar, é que a maioria dos sindicatos negocia com os empregadores, tendo os trabalhadores em transporte rodoviários um dos mais altos índices de negociação coletiva, apesar de as estruturas sindicais serem pulverizadas e de muitas dessas negociações resultarem em situações que não protegem os empregados.

A forma como se deu a pulverização sindical no transporte rodoviário pode ser compreendida como uma particularidade desse setor, o mesmo processo que atingiu as mais diferentes categorias profissionais e de atividade econômicas, e cada setor lidou de um modo próprio com os acontecimentos. No transporte rodoviário este pareceu-nos mais intenso e mais disputado. Não conseguimos observar uma variável mais importante que justificasse esta atomização. O regionalismo foi um traço importante para a modelagem da estrutura sindical, assim como os interesses de alguns grupos sindicais e empresariais, outro fato que merece destaque é a baixa participação dos trabalhadores em transporte rodoviário de carga na vida sindical, comprovada pela baixas taxas de sindicalização, as particularidades do trabalho é um fator que dificulta a participação no cotidiano dos sindicatos, ampliando a distância entre representantes e representados. Muito do que os sindicatos entendem como bom para os trabalhadores pode não ser. Por exemplo, o sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário de Campinas e região – na opinião de seu representante - acredita que as condições de trabalho e organização dos trabalhadores melhoraram da década de 1990, até os dias atuais, mas os mesmos problemas que eram enfrentados pelos rodoviários de cargas continuam presentes. As mudanças nas negociações coletivas foram no sentido de incluir os itens aprovados durante o governo FHC, que tornou o uso e remuneração do trabalho mais flexível e retirar das convenções coletivas a participação dos representantes dos trabalhadores dos locais de trabalho. As mais diferentes políticas salariais também puderam ser observadas, principalmente em relação aos motoristas, os rendimentos continuaram sendo pagos por tamanho do veículo que dirigem e em alguns casos com até cinco pisos salariais para os motoristas.

Os sindicatos dos trabalhadores em transporte rodoviário de cargas, por se enquadrar em uma atividade prestadora de serviços estariam atraindo para si os empregados do setor de distribuição que antes eram contratados pelas empresas que hoje prestam serviços. Estes são além de empregados de empresas de cargas, trabalhadores autônomos e trabalhadores diferenciados. A grande quantidade de pequenas empresas e trabalhadores por conta própria presentes no setor e a importância econômica que estes têm fragiliza a organização do setor.

Contudo, é importante lembrar que os sindicatos dos trabalhadores em transportes rodoviários estão entre aqueles que mais realizaram negociações coletivas de trabalho, mantendo uma tradição de negociar que vem desde a década de 1980. O que se pode questionar é o resultado das negociações, ao menos o que nos parece não houve grandes prejuízos aos trabalhadores, em nossa opinião a conjuntura econômica recessiva, a pouca mobilização dos empregados no transporte de

cargas, mais o crescimento na participação dos autônomos fizeram com que as reivindicações dos empregados, não fossem atendidas de modo mais amplo, além das disputas por representação e a negociação por empresas. Esta situação de negociação não unificada nacional faz com que a realidade da organização sindical seja diferente da organização do setor. Enquanto o setor é organizado nacionalmente, com empresas buscando e remetendo cargas por todo o país, com suas matrizes e filiais, as negociações são realizadas por cidade e região, onde em cada uma delas é estabelecida, a condição mínima de trabalho diferentes em cada local.

Os caminhoneiros autônomos têm se organizado muito mais no período recente; as mobilizações destes trabalhadores cresceram e construíram diversas entidades de representação de interesses e não somente sindicatos. Mas a proliferação de entidades de defesa de interesses não significa por si só que a luta dos caminhoneiros será bem sucedida, pode ocorrer o mesmo o que acontece com os empregados; entidades disputando a representação dos trabalhadores ao contrário de fortalecer a sua luta pode enfraquecê-la.

A alternativa dos autônomos em se organizar em cooperativas pode servir para uma pequena parcela destes, pois a questão central está em se organizar o setor de transporte rodoviário de cargas. Além do que esta alternativa tem uma visão de transformar todos autônomos em empresários, e o movimento cooperativista no Brasil sofre muitas críticas por subempregar trabalhadores explorando-os mais do que as próprias empresas. Por isso, achamos ser duvidoso que o cooperativismo no transporte rodoviário de cargas possa ser generalizado e levado a sério como alternativa mais importante para a melhoria das condições de trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No início deste trabalho, afirmamos que as formas de utilização do trabalho dos transportadores – principalmente quando se trata dos trabalhadores autônomos – fazem parte do que se convencionou chamar de “relações de trabalho da segunda revolução industrial”. A principal característica das relações trabalhistas, nessa categoria, é a precariedade, que sempre se observou nas relações entre patrões, empregados e contratados das empresas de transporte: à medida que nos encaminhamos para o final do nosso trabalho e percorremos a história dos transportes no Brasil, constatamos que a situação é contraditória, pois, apesar de todo o discurso moderno por parte das cooperativas de transporte e dos grandes empresários do setor, observa-se que os trabalhadores continuam explorados.

A busca por uma maior lucratividade, com a diminuição dos custos, a aposta em novos métodos de gestão e um novo modo de integração entre as empresas dos mais distintos segmentos, fez com que a palavra *logística* se tornasse uma espécie de “palavra mágica”: o transportador transformou-se em operador logístico, as grandes empresas adotaram essa estratégia e mesmo outras empresas não diretamente ligadas ao setor. Dentro dessa perspectiva, a logística passou a representar maior racionalidade e eficiência para o setor, a terceirização total ou parcial da frota de veículos (que, se não engendra, no mínimo contribui para a precariedade dos empregados) passou a fazer parte desse conjunto de mudanças.

Até em países desenvolvidos e ricos a sua participação do transporte rodoviário no conjunto dos modais conheceu um crescimento importante, não somente em razão de suas vantagens comparativas, frente aos outros modais, mas também pela força das indústrias líderes, têm nos transportes a realização final de seus lucros. Estes segmentos multinacionais se colocam como obstáculos para uma distribuição mais equilibrada dos diferentes modais no transporte de mercadorias e de pessoas, pois isto significaria uma diminuição das margens de lucros dos transportes rodoviários, das indústrias do petróleo e do setor automobilístico. Mesmo os problemas ambientais e de consumo de energia causada pelo transporte rodoviário, principalmente a poluição atmosférica, não foram capazes de apresentar saídas mais sérias em relação ao crescimento do modal rodoviário.

Sendo assim, não é de estranhar que se tenha revelado como uma realidade, aquilo que poderia parecer estranho num primeiro momento, ou seja, o crescimento no número de trabalhadores autônomos no setor de cargas⁷⁵, e também o crescimento no número de cooperativas de transportadores. Do nosso ponto de vista, a explicação mais comumente aceita – a quase inexistência de barreiras à entrada de novos empresários no setor, que teria permitido o crescimento dos trabalhadores por conta própria no transporte – não se verifica, pois, mesmo se o investimento inicial é pequeno, a dificuldade de crédito para a compra de um caminhão por um trabalhador desempregado é elevada. Objetivamente, também a estratégia das empresas, no sentido de se desfazer de parte da frota e terceirizar serviços, contribuiu para a ampliação do número de motoristas carreteiros rodando pelo país. Do ponto de vista das empresas grandes, podemos notar que este fenômeno resultou em custos operacionais menores.

Cada segmento do ramo de transporte se adequou de modo próprio a nova situação econômica do início dos anos 1990, os setores mais organizados passaram por um processo de reestruturação produtiva, outros segmentos estratégicos foram privatizados, causando diminuição significativa na quantidade de pessoas ocupadas. A partir deste período é importante destacar que a infra-estrutura dos transportes na maioria do território brasileiro passou a apresentar problemas graves. Não foi o objetivo deste trabalho discutir questões relativas a infra-estrutura nos transportes, apesar do reconhecimento da importância que esta tem para o desenvolvimento da atividade. Observaram-se, no transcorrer desta dissertação, problemas nas condições de conservação das estradas atrapalham o crescimento das atividades econômicas e pioram as condições de trabalho.

Afirmamos, no início deste trabalho, que as novas e as velhas condições de trabalho se encontram e convivem no segmento de transporte rodoviário de cargas. Agora que chegamos ao fim de nosso percurso, podemos dizer, com certeza, que o perfil social dos trabalhadores em transporte rodoviário de cargas se alterou muito pouco. Esta continua a ser uma categoria profissional majoritariamente masculina, com leve elevação do nível de educação formal; a distribuição etária também pouco se alterou do início para o fim da década. As alterações mais significativas ocorridas entre o final dos anos 1980 e os dias atuais encontram-se na ampliação da jornada de trabalho e em novas formas de contratação.

⁷⁵ Convém lembrar que estas informações foram confirmadas pelas das PNAD's 1992, 2001, 2002 e 2005, que analisamos.

Os transportadores são quantitativamente pouco representativos no interior do setor terciário, contudo ocupam uma posição estratégica importante no desenvolvimento econômico. Os rendimentos médios são maiores quando maior o grau de formalização das relações de trabalho e maior o grau de organização dos trabalhadores, principalmente nos segmentos menos organizados como é o caso do transporte rodoviário de cargas, os seus rendimentos médios são relativamente inferiores aos de segmentos mais organizados, como por exemplo, o transporte rodoviário de passageiros, segmentos muito próximos, mas os transportadores de passageiros têm suas relações de trabalho mais formalizadas, e participam mais da organização sindical, por isso, possuem salários médios mais elevados. Este segmento que era o maior em quantidade de ocupados no início da década de 1990 tornou-se menor que o do transporte rodoviário de passageiros, mesmo assim continuou empregando mais pessoas no transporte de mercadorias. O nível de formalização das relações de trabalho é elevado dentro do espectro nacional, mais da metade dos ocupados em transportes são empregados com vínculo de emprego, estes índices foi maior no início da década de 1990; apontando que a precarização das condições de trabalho chegaram aos transportes, principalmente nos segmentos do transporte rodoviário de passageiros e no transporte rodoviário de cargas, a informalidade serviu de parâmetro para indicar a precarização. Este último com ampliação no volume de ocupados sem carteira de trabalho assinada, mas também no crescimento na quantidade de ocupados por conta própria. O destaque desta análise foi que os motoristas são a categoria profissional mais relevante nos transportes e a de maior número de ocupados.

Na breve comparação entre motorista empregados e motoristas carreteiros autônomos (às vezes chamados de conta própria) demonstrou-se que as condições de trabalho destes dois tipos de motoristas se aproximam bastante: jornadas de trabalho elevadas (maior entre todas as profissões brasileiras), pernoites fora de casa, procura por carga de retorno, medo de assaltos, estradas ruins, veículos velhos e de manutenção constante e os rendimentos maiores retirados pelos autônomos se desfaz pela quantidade maiores que as empresas não cobrem quando da realização dos contratos. Portanto, em nossa análise foi possível demonstrar que na prática ter a posse de um caminhão garante ao seu proprietário poucas vantagens econômica frente aqueles que executam as mesmas tarefas na condição de empregado, e dependendo do vínculo do autônomo frente ao embarcador de carga. A sazonalidade faz com que as suas perdas sejam ainda maiores.

A *Pesquisa Sindical do IBGE (2001)* forneceu-nos um quadro muito preciso da estrutura sindical brasileira, que permite ressaltar o quanto ela é pulverizada e fragmentada, principalmente

quando se observa a organização dos trabalhadores. Ao nosso juízo, os trabalhadores em transporte formam um caso a parte na reestruturação pela qual passou o movimento sindical no Brasil. O mosaico construído pelo sindicalismo no transporte rodoviário nos parece – mesmo com poucas informações sobre outras categorias – excessivamente diversificado. Muitos sindicatos surgiram em todas as categorias profissionais e, inclusive no transporte, uma prática muito comum nos últimos tempos foi o desmembramento de base territorial.

Uma das impressões mais fortes que nos restam é a forma oportunista como ocorreram os desdobramentos e a formação da categoria profissional: muitos dos sindicatos criados enquadram trabalhadores distintos em função da realidade local, fator que determina igualmente o modo como os desmembram. Esta dupla – e às vezes tripla – representação dos trabalhadores em transporte, com certeza contribui, para além da crise econômica e da crise do sindicalismo, que as condições de trabalho e remuneração no segmento do transporte rodoviário de carga seja a pior entre todos os segmentos dos transportes. O que é constatado pela baixa filiação de trabalhadores aos sindicatos criados, e mesmo entre aquelas instituições com mais de 60 anos de existência.

As convenções coletivas de trabalho demonstraram alguns aspectos importantes, que merecem destaque. Em primeiro lugar, é interessante notar que todas as convenções foram incluindo as mudanças legais realizadas durante o governo FHC. Por exemplo, o PLR, o banco de horas e as Comissões de Conciliação Prévia (alguns sindicatos até mesmo cobram dos associados por este serviço, que era gratuito quando era prestado pela Justiça do Trabalho) foram incorporados às convenções. Ao mesmo tempo, outros pontos importantes, como acesso dos sindicatos aos locais de trabalho, a fiscalização sobre as condições de trabalho e o acompanhamento das eleições das Comissões Internas de Prevenção de Acidentes (CIPA's) foi deixado de lado em alguns acordos analisados.

Um exemplo flagrante da dificuldade em desvendar o mosaico das organizações sindicais dos trabalhadores em transporte rodoviário encontra-se num dos acordos analisados (Sindicato patronal de Bauru e região e dos Trabalhadores de Marília), no qual encontramos e destacamos uma cláusula sobre os caminhoneiros autônomos e a contratação de “chapas” no mesmo documento que impõe as normas de trabalho para o conjunto dos empregados. É de ressaltar, no entanto, que não observamos outro acordo dessa natureza, compreendendo estes dois grupos como categorias profissionais independentes: a maioria dos sindicatos – tanto de empregados como de autônomos – não procedeu

a esse tipo de separação. Em suma, no Brasil os trabalhadores são separados em agrupamentos de acordo com as conveniências de cada região, do momento político e dos interesses patronais.

Contudo, um fato que pode servir de alento, mesmo nesta situação heterogênea e pulverizada, é a constatação de que quase 100% dos sindicatos dos transportadores realizam acordos ou convenções coletivas. Ressalte-se, além disso, que, em todas as convenções analisadas, a cláusula sobre reajuste salarial está presente: mesmo se, em alguns casos, este índice se mostre abaixo da inflação do período, uma mínima reposição salarial sempre ocorreu. Por isso, quando a comparamos com as de outros trabalhadores urbanos, vemos que a situação dos pisos salariais dos transportadores não é das piores (cf. PNAD's 1992-2001).

Pudemos constatar, ainda, que as condições de trabalho dos caminhoneiros autônomos estão entre as que exigem maior sacrifício dos trabalhadores brasileiros. Uma das maiores dificuldades que enfrentam é a negociação, sempre dura, com os proprietários das cargas ou embarcadores e, depois de acertada a viagem, encontrar carga de retorno, quando não tem frete de retorno acertado, muitas vezes tendo que permanecer em cidades distantes do seu local de origem até que surjam cargas que possibilitem as viagens de volta. Além disso, devem suportar as longas jornadas nas estradas e pagar por todos os imprevistos do caminho. Os carreteiros, esta profissão “romântica”, está muito mais próxima da super exploração do que da vida de um empreendedor de sucesso.

A alternativa mais recente encontrada pela categoria, ou seja, a organização dos caminhoneiros em cooperativas de transporte, tem-se constituído, ao nosso juízo, muito mais como um clube fechado, na medida em que aqueles que conseguem fazer parte de uma cooperativa terá remuneração garantida⁷⁶. Essas cooperativas põem em prática o conceito de concorrência empresarial e lucro a qualquer custo, deixando de lado o conceito de solidariedade que sempre norteou o movimento cooperativista. O que se nota, no entanto, é que a participação das cooperativas no mercado do transporte rodoviário é pequena – os números não nos deixam enganar: as cooperativas de transporte de carga, no conjunto, representam um percentual muito pouco importante.

Por fim, devemos ressaltar que consideramos ter atingido a maioria dos objetivos propostos no início do nosso trabalho, ou seja, fazer uma radiografia do setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil da década de 1990, avançando um pouco para o século XXI, observando as principais mudanças sofridas pelo setor neste período. O mosaico que constitui o transporte rodoviário de

⁷⁶ Não se deve esquecer, porém, que competirão com outras cooperativas e com os caminhoneiros autônomos.

cargas é extremamente complexo, o que faz com que a maioria das observações seja necessariamente superficial. O número de variáveis envolvidas – por exemplo, o valor do frete, o tipo de produto, a distância percorrida, as condições das estradas, a habilidade do condutor, as condições do veículo, as condições de armazenagem, o tipo de veículo, a multi ou intermodalidade, o salário do condutor, o valor das diárias e pernoites, a concorrência por carga de retorno – é demasiadamente importante: a compreensão do sistema de transporte rodoviário é, portanto, uma tarefa de uma extrema dificuldade.

Nosso objetivo, de fazer um *raio-x* dos transportes, relacionando-o com o perfil dos ocupados do setor e estudar como agem as suas representações coletivas de trabalho foi atingido. Sobre o perfil dos transportadores, pensamos ter obtido um grande êxito, pois, a partir dos dados disponíveis (principalmente das PNAD's), conseguimos traçar esse perfil de maneira muito próxima da realidade, mesmo em relação às condições de uso e remuneração dos ocupados. Como resultado do estudo do sindicalismo no setor dos transportes rodoviários de cargas, principalmente após a Constituição de 1988 (que introduziu mudanças que ampliaram o chamado “sistema híbrido”), constatamos que um capítulo de uma dissertação de mestrado é insuficiente para dar conta da complexidade do tema, que poderia – e mesmo deveria e mereceria – constituir um estudo a parte. Contudo, tendo em vista os objetivos, neste particular, desta dissertação – que, lembramos, eram de revelar a estrutura sindical e as negociações coletivas de trabalho –, acreditamos tê-los plenamente atingido.

Em análises sociológicas, como a de Bauman⁷⁷, a globalização produziu vencedores e perdedores, esta nova situação social, não conseguiu romper com a dualidade entre ricos e pobres, grupos mais frágeis, de pior organização social e menos institucionalizada são perdedores deste processo. Ao contrário tornou mais frágeis os segmentos que eram mais fracos. Os trabalhadores em transporte rodoviário de cargas podem ser incluídos entre aqueles grupos com maior fragilidade e com menor grau de institucionalização das condições de trabalho. Esta situação de maior dificuldade organizativa nos auxiliam na compreensão do porque, apesar de se constituir como segmento social estratégico e fundamental no desenvolvimento do país. Apesar de não gerar demanda por trabalho, mas atuar no sentido da realização final da produção, fechando o ciclo entre produção e venda. Não conseguiu se organizar de modo expressivo, que corresponda a sua posição na sociedade. E deste modo constroem entidades de representação fragmentadas, específicas e sem

⁷⁷ BAUMAN, Zygmunt (1999) “Globalização: as conseqüências humanas. Jorge Zahar Editor. Rio de Janeiro.

poder real de negociação de interesses, ficando os trabalhadores em transportes empregados e autônomos sujeitos aos ditames patronais e de sindicalistas que na maioria das vezes não se reconhecem como representante destes empregados.

Para concluir, acreditamos que a solução para os trabalhadores em transportes é a de unir forças, construindo instituições de representação que de fato atuem no sentido de encaminhar as demandas da categoria, deixando de lado esta grande quantidade de entidades de representação. A construção de um organismo de representação nacional é por nós observado como uma das poucas saídas para que os trabalhadores consigam terem os seus interesses alcançados. Sabemos que esta posição pode parecer e é muito simplista, pois uma política de unificação dos trabalhadores em transportes, como a de qualquer segmento social, em um momento histórico onde o individualismo se apresenta como única solução, se torna um delírio. Mas não é possível imaginar qualquer melhoria nas condições de trabalho dos transportadores que não passe pela compreensão de que os problemas que afetam um são os mesmos que afetam todos.

BIBLIOGRAFIA

- ABTC (2005). “Notícias: Cooperativas de cargas de Paulínia fazem sucesso”. Disponível em www.abtc.org.br
- ANTT (2005). Operador de Transporte Multimodal. Brasília DF. Disponível em www.antt.gov.br
- BALTAR, Paulo Eduardo de Andrade (2003) “Estrutura econômica e emprego urbano na década de 1990”. In Trabalho Mercado e Sociedade; Org PRONI, Marcelo Weishaupt e HENRIQUE, Wilnês. Editora Unesp e Instituto de Economia Unicamp, São Paulo.
- BALTAR, P.E. de A, DEDECCA C.S. & HENRIQUE, W. (1996) “Mercado de trabalho e exclusão social”. In: BARBOSA DE OLIVEIRA, C.A. & MATTOSO, J.E.L. *Crise e trabalho no Brasil*. Campinas: Scritta.
- BALTAR, P.E. de A. & HENRIQUE, W. (1994) “Emprego e renda na crise contemporânea”. In: BARBOSA DE OLIVEIRA, C.A. *O mundo do trabalho – Crise e mudança no final do século*. Campinas: Scritta.
- BARAT, Josef (1978) “Transporte e conjuntura petrolífera”. In: *A evolução dos transportes no Brasil* (Cap. IV). Rio de Janeiro: Editora da Fundação IBGE.
- _____ (1991) *Transporte e energia: Estudo do caso da região metropolitana de São Paulo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- BARAT, Josef (2002). *Petróleo e política de transportes*. Disponível no endereço www.canaltransporte.com.br
- BAUMAN, Zygmunt (1999) “Globalização: as conseqüências humanas. Jorge Zahar Editor. Rio de Janeiro.
- BERTOLOZZI, Marco Aurélio (1998). “Empregado, Autônomo e Empresário: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos”. Tese de Mestrado em Administração. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientador Professor Francisco de Araújo Santos, Porto Alegre.
- BNDES (1997) “Transporte e energia na década de 90”. *Informe de Infra-estrutura* nº 7. Brasília: Área de Projetos de Infra-estrutura.
- BRINCO, Ricardo (1985) *Transporte urbano em questão*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística.

- Bureau of Transportation Statistics (2003). *Freight Shipments in America Preliminary Highlights from the 2002 Commodity Flow Survey Plus Additional Data* Washington DC
- BUZELIN, José Emílio de Castro H. *et alii* (2002) A ferrovia de Minas, Rio e São Paulo, Memória do trem. MRS Logística. Rio de Janeiro.
- CADERNOS ADENAUER (2002), nº 2 “Sindicalismo e relações trabalhistas” Rio de Janeiro. Fundação Konrad Adenauer, julho
- CAIXETA-FILHO, José Vicente & HAUBER CARNEIRO, Augusto (orgs.) (2003) *Sistema de gerenciamento de transportes – Modelagem matemática*. São Paulo: Atlas.
- CAPISTRANO DE ABREU, João (1982) *Capítulos de história colonial e Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- CARNEIRO, Ricardo Medeiros de (2000) “Reformas liberais, estabilidade e estagnação (A economia brasileira na década de 90)”. Campinas: Instituto de Economia da Unicamp (mimeo).
- CASTEL, Robert (2001) *As metamorfoses da questão social – Uma crônica do salário*. Petrópolis: Vozes.
- CASTELLS, Manuel (2000) *A sociedade em rede*. Vol. I. São Paulo: Paz e Terra.
- CASTRO, Flávio de (2001) *A Farsa e os farsantes, no transporte coletivo de Campinas – Dissertação de mestrado IFCH/Unicamp*. Campinas (mimeo)
- CASTRO, Newton (2001) *Transporte de Carga*. In CAIXETA-FILHO, José Vicente & MARTINS, Ricardo Silveira (orgs.). *Gestão logística do transporte de cargas*. São Paulo: Atlas.
- CEPAL (1989) *Transformación ocupacional y crisis en América Latina*. Santiago (Chile): Organização das Nações Unidas.
- CHAHAD, José Paulo Zeeteno & CACCIAMALI, Maria Cristina (2005). “As transformações estruturais no setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil”. Recife: XX ANPEC (mimeo).
- CHRAIM, Macul (2000) *Aliança empresarial no setor de transportes: Estratégia para dinamizar o transporte de encomenda em ônibus*. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, Departamento de Engenharia de Produção. Tese de Doutorado.

- CNT (2000) *Índice de desenvolvimento econômico do transporte*. Brasília: CNT.
- CNT & SENSUS Consultoria (1999) *Perfil sócio-econômico e as aspirações dos caminhoneiros no país* [disponível no endereço www.cnt.org.br].
- CNT-COPPEAD (2002). *Transporte de Cargas no Brasil: Ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país*. UFRJ. Rio de Janeiro.
- CNT (2002). Pesquisa “Empresa de Cargas” Ver *Relatório Analítico*, no endereço www.cnt.org.br
- CNTTT (2002). *Pisos Salariais dos Motoristas de Caminhão no Brasil*. Disponível em www.cnttt.org.br
- COELHO, Rodrigo Pereyra de Sousa (2003) “Impactos da desregulamentação do setor aéreo comercial sobre os trabalhadores – Uma análise dos casos brasileiro e norte-americano”. Dissertação de Mestrado. Campinas: Unicamp (mimeo).
- Convenções Coletivas (2005): Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Cargas da cidade de São Paulo e algumas outras da região metropolitana. disponível em www.sincargas.org.br
- Convenções Coletivas (2002): Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Rodoviário no Estado do Piauí. disponível em www.sindicapi.org.br
- Convenções Coletivas: (2005) Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de São José do Rio Preto e Região em www.sindisprp.com.br
- Convenções Coletivas: (1997, 1998, 1999, 2001, 2002 e 2003) Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviário de Carga de Santa Cruz do Sul com sede em Santa Cruz do Sul, RS sindicatolivramento.com.br
- Convenções Coletivas: Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Marília de (2004). Disponível em www.sindmac.com.br
- Convenções Coletivas (2005): Sindicatos dos Trabalhadores nas Empresas de Transporte Rodoviário e Anexos de Santo André, São Bernardo, São Caetano do Sul, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. Disponível em sintetra.ig.com.br
- DAC (2002) *Anuário dos transportes aéreos. Vol. II: Dados econômicos*. Brasília: República Federativa do Brasil.

- DARBERA, Richard & PRUD'HOMME, Rémy (1983) *Transports urbains et développement économique du Brésil*. Paris: Economica.
- DI CAMILLO, Emilio (1995) "Megatrends in economy and society industry: Expectations of the future development of goods transport". Conferência apresentada ao OICA/ECMT Workshop (Berlim, 16 a 18 de maio). In: MCMULLEN, Starr (1999) *Research in Transportation Economics*. Stamford (Connecticut), Jay Press, vol. 5.
- DNIT (2003). Plano Nacional de Conservação Rodoviária, m Coordenadoria de Planejamento. Brasília. DF
- DOSTOIEVSKI, Fiodor (2000). *Memórias do subsolo*. Tradução Boris Schnaiderman. Editora 34, São Paulo.
- ESTRUTURA do SINDICAMP - Campinas – Quem somos? Disponível em www.sindicamp.org.br
- FAIZ, A (1993). *Transporte e Meio Ambiente*. CNT- Brasília DF
- FIEB/CNI (1999) *O futuro dos portos no Brasil*. Anais do Seminário Internacional. FNIB e UFBA Salvador (BA).
- FURTADO, Celso (2000). *Formação Econômica do Brasil*. Companhia Editora Nacional e Publifolha. São Paulo.
- GADREY, Jean (2001) "Emprego, produtividade e avaliação do desempenho dos serviços". In SALERMO, Mário Sérgio. *Relações de serviço – Produção e avaliação*. São Paulo: Senac.
- GEIPOT (1995) *Anuário estatístico dos transportes*, vol. 21. Brasília: Ministério dos Transportes.
- _____ (1997) *Anuário estatístico dos transportes*, vol. 23. Brasília: Ministério dos Transportes.
- _____ (2001) *Anuário estatístico dos transportes*, vol. 27. Brasília: Ministério dos Transportes.
- GOUNET, Thomas (1999). *Fordismo e Toyotismo: na civilização do automóvel*. Boitempo editora, São Paulo.
- GOLDIN, A. e FELDMAN, S. (1999), "Proteccion de los Trabajadores: Informe Argentino", Respuestas al cuestionario, Country Studies: Argentina, ILO, Geneve.
- HARA Celso Minoru (2005) *Logística: armazenagem, distribuição e trade marketing*. Editora Alínea. Campinas
- IBGE (2003) *Pesquisa de amostra do setor de serviços – anos 1998, 1999, 2000, 2001, 2002 e 2005*. Brasília DF

- IBGE (2002). *Pesquisa Sindical* Brasília –DF. Editora Fundação IBGE
- ILO (2003). The Scope of the Employment Relationship. 91 session, Report V, Fifth Item on the Agenda, International Labor Office, Geneva
- KEEDI, Samir (2003) *Transporte, utilização e seguros internacionais*. São Paulo: Aduaneiras.
- KERIN, José Dari (2001). “Reforma no Sistema de Relações de Trabalho no Brasil” In *Emprego e Desenvolvimento Tecnológico: artigos dos pesquisadores; organizado pelo DIEESE – São Paulo, Campinas, Cesit*
- _____ (2003). “Balanço da Reforma Trabalhista do Governo FHC. In *Trabalho Mercado e Sociedade*”; Org PRONI, Marcelo Weishaupt e HENRIQUE, Wilnês. Editora Unesp, São Paulo e Instituto de Economia Unicamp.
- KON, Anita (1999) “Sobre as atividades de serviços: Revendo conceitos e tipologias”. *Revista de Economia Política*, vol. 19, nº 2 (74). São Paulo.
- LANGENBUCH, Jurgen Richard (1971) *A estrutura da Grande São Paulo – Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação IBGE.
- LANHOSO, Gilberto Arantes (1984) *Transportes. Novos conceitos*. São Paulo: Editora.
- LESSA, Carlos (1978). *Quinze anos de Política Econômica*. Editora.....
- LEFÈVRE-FARCY, J.F. (1994) “Révolution tertiaire et emploi”. In: LALLEMENT, M. (éd.) *Travail et emploi – Le temps des métamorphoses*. Paris: L’Harmattan.
- MARX, Karl. (1978), “O Capital”, Livro I, Capítulo VI (inédito), Editora Ciências Humanas, São Paulo.
- MELLO, José Carlos (1982) *Transportes e desenvolvimento econômico*. Brasília: EBTU 1984 Cap Gerência dos Transportes, pp. 163-165.
- MELLO, Kátia Reis Cardoso de (2000) *Transporte urbano de passageiros: As contradições do poder público*. São Paulo: Café/Expressa.
- MONTENEGRO, Luís Claudio Santana & LUKSEVICIUS, Anna Paola Alleone (2000) *Regulação internacional do transporte multimodal* (mimeo).
- NOTÍCIAS: (1999). Greve dos caminhoneiros para o país. Disponível em www.ann.gov.br
- NTU (1997) *100 anos do transporte urbano no Brasil*. Brasília: NTU.
- NTC (2002). “Transporte de Cargas no Brasil: Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento”, disponível no endereço www.ntc.org.br

NEVES, Marco Antônio de Oliveira (2005). *Transporte e Logística no Brasil*. disponível em www.guialog.com.br

_____ (1999a) *Informalidade nos transportes de passageiros*. Brasília: NTU.

_____ (1999b) *Integração nos transportes públicos*. Brasília: NTU.

_____ (1999c) *Gestão mercadológica – Uma nova visão dos transportes urbanos*. Brasília: NTU.

_____ (2002) *Transporte informal no Brasil: Riscos e propostas*. Brasília: NTU.

OCESP (2005). “Cooperativas de Transporte são as que mais cresceram no último período. Disponível em: www.portaldocooperativismo.com.br

OIT (2005). *El Cansancio en el Transporte por Carretera*. Oficina Internacional Del Trabajo, Ginebra. In *Asociacion Del personal Instituto Nacional Del tecnologia agropecuária*, Buenos Aires Argentina (disponível em www.apinta.org)

OLIVEIRA, Marco Antônio (2003): “Tendências Recentes das Negociações Coletivas no Brasil”. In *Trabalho Mercado e Sociedade*; Org PRONI, Marcelo Weishaupt e HENRIQUE, Wilnês. Editora Unesp, São Paulo e Instituto de Economia Unicamp.

OFFE, Claus (1989) *Capitalismo desorganizado – Transformações contemporâneas do trabalho e da política*. São Paulo: Brasiliense.

PRADO JR, Caio (2000). *Formação do Brasil Contemporâneo*. Editora Brasiliense e Publifolha. São Paulo

PASTORE, José (1994). “Flexibilização dos Mercados de Trabalho e Contratação Coletiva”. São Paulo Editora LTr,

PELIZZER, Hilário A. (1978) *Uma introdução à técnica do turismo-transporte*. São Paulo: Pioneira.

PEREIRA Jr, José de Sena (2003) “CIDE e o Financiamento do Setor Federal de Transporte”. Câmara dos Deputados. Brasília DF

POCHMANN, Márcio. (2001a) *A década dos mitos: O novo modelo econômico e a crise do trabalho no Brasil*. São Paulo: Contexto.

_____ (2001b) *O emprego na globalização. A nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu*. São Paulo: Boitempo.

- RUIZ, Jorge (2002). “Lock-out Caminhoneiro no Brasil – Conflitos Sociais em Concessão de Rodovias. Fundação Getúlio Vargas. São Paulo (mimeo)
- REZENDE, A. C da Silva. (2001). *Transporte Rodoviário de Cargas: A Atividade de Logística com Maior Índice de Terceirização*. Disponível no endereço www.guialog.com.br
- SALERMO, Mario Sérgio (2001) *Relação de serviço – Produção e avaliação*. São Paulo: Senac.
- SANTOS, Moysés Moreira (2004) *Transportes no Brasil: Ocupações e rendimentos na década de 1990 – março 2003-abril 2004*. Convênio DIESSE/CESIT: Modernização do Setor terciário brasileiro. Campinas: Unicamp (mimeo).
- SEBRAE – MG A cartilha do Sebrae “Ponto de Partida” voltada para os novos empreendedores de carga elaborada pelo Sebrae-MG em agosto de 2006 é um exemplo claro desta situação
- SEGNINI, Liliana R. Petrelli (1982) *Ferrovia e ferroviários: Uma contribuição para a análise do poder disciplinar da empresa*. São Paulo: Cortez.
- SETCESP (2003). Pesquisa Indicadores do Transporte Rodoviário de Cargas na RMSP – Relatório Anual 2003. Disponível em www.setcesp.org.br
- SINDICATOS filiados à Federação dos Trabalhadores em Transporte rodoviários (2005), disponível em www.fttresp.org.br
- SINDICATOS filiados à Confederação nacional dos trabalhadores em transportes terrestres (2005). Disponível em: www.cnttt.org.br
- SINDICATOS e ASSOCIAÇÕES filiadas a Confederação Nacional dos Transportes (2005). Disponível em: www.cnt.org.br
- STARR McMULLEN, B. (1999) *Research in transportation economics*. Connecticut (Mss.): Stanford University.
- TRANSPORTE (1999). O Brasil o beira do caos. Disponível em www.anovadeocracia.com.br
- TEIXEIRA FILHO, José Luiz Lopes & SINAY, Maria Cristina Fogliatti de (orgs.) (2002) *Transporte em transformação VI*. Brasília: Confederação Nacional do Transporte/Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte/Editora da UnB.
- TEIXEIRA JÚNIOR, João Regis (1994). *Convenção Coletiva de Trabalho: Não Incorporação aos Contratos Individuais de Trabalho*, São Paulo. Editora LTr
- TURNBULL, Peter (1999) *Regulation, deregulation or re-regulation of transport?*. Genebra: OIT.
- UELZE, Reginaldo (1974) *Logística empresarial: Uma introdução à administração dos transportes*. São Paulo: Pioneira.

- _____ (1978) *Transporte e frotas*. São Paulo: Biblioteca Pioneira de Administração e Negócios.
- VIANNA, Geraldo Aguiar Brito (2003) *Transporte rodoviário de cargas: O elo fraco da corrente*.
Brasília (DF): NTC.
- _____ (2003) *Frete rodoviário: O barato que sai caro*. Brasília (DF): NTC.
- VILAÇA, Marcos Vinícius (1969). *Em torno da sociologia do caminhão*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2^a edição.
- WILLOUGHBY, Christopher (1999) *Transportation, water and urban development division*.
Genebra: World Bank/OIT.
- WRIGHT, Charles Leslie (1988) *O que é transporte urbano?*. São Paulo: Brasiliense.

ANEXO I

Dados Ramo de Transporte IBGE / PNAD anos 1992 e 2001

Perfil dos trabalhadores em transportes no Brasil, por ramo de atividade a partir da PNAD's 1992 e 2001:

Grupo 473 Transportes Cargas. Segundo PNAD 1992

Quadro 1 ocupação na semana de referência número de indivíduos por porcentagem

Ocupação	Número de indivíduos	Porcentagem
Empregador	29126	3,42
Dirigentes e chefias	19790	2,32
Administrativo	47604	5,6
Motorista	543614	63,93
Ajudantes de carga	152405	17,92
Controlador de tráfego e conferente	8361	0,98
Manutenção	18268	2,14
Outros	23817	2,80
Diversos	7304	0,52
Total	850289	100

Quadro 2 ocupação na semana de referência: indivíduos por rendimentos

Ocupação	Número de indivíduos
Empregador	29126
Dirigentes e chefias	19790
Administrativo	47604
Motorista	543614
Ajudantes de carga	152405
Controlador de tráfego e conferente	8361
Manutenção	18268
Outros	23817
Diversos	7304
Total	850289

Quadro 3 nessa emprego era?

Posição na ocupação	Número de indivíduos
---------------------	----------------------

Empregado	527868
Conta própria	277492
Empregador	29126
Trabalhador não remunerado	15009
Outros traba não remunerado	794
Total	850289

Quadro 4 Carteira Assinada?

Carteira assinada	Número de indivíduos
Sim	341703
Não	185632
Total	527335

Quadro 5 faixa de etária por anos de estudo

Faixa etária/ anos de estudo	1 a 7 anos	8 a 10 anos	11 a 14 anos	15 a 16 anos	Total
10 a 17	22009	5326	0	0	27335
18 a 24	78121	37448	18061	1527	135157
25 a 39	242900	95818	73330	7564	419612
40 a 49	133194	20968	12719	1818	168699
50 a 59	62675	9015	3025	0	74715
60 ou mais	21211	3004	0	0	24771
Total	560110	171579	107135	11465	850289

Quadro 6 faixa de renda por anos de estudo

Faixa de renda / anos de estudo	1 a 7 anos	8 a 10 anos	11 a 14 anos	15 a 16 anos	Total
Até 1 SM	104722	17920	7052	0	129694
1 a 2 SM	147682	42826	23280	2426	216214
2 a 3 SM	109815	36227	18660	1634	166336
3 a 5 SM	111275	35713	20355	1528	168871
5 a 10 SM	58665	25347	23275	3431	110718
10 a 20 SM	18330	11255	11831	1848	43264
20 SM ou mais	9621	2291	2682	598	15192
Total	560110	171579	107135	11465	850289

Quadro 7 anos de estudo por sexo

Anos estudo / sexo	Masculino	Feminino	Total
1 a 7 anos	554146	5964	560110
8 a 10 anos	162569	9010	1711579
11 a 14 anos	87591	19544	107135
15 a 16 anos	7247	4218	11465
Total	811533	38736	850289

Quadro 8 faixa de renda por sexo

Faixa de renda / sexo	Masculino	Feminino	Total
Até 1 SM	122929	6765	129694
1 a 2 SM	200584	15630	216214
2 a 3 SM	161495	4841	166336
3 a 5 SM	164369	4502	1688714
5 a 10 SM	106904	3814	110718
10 a 20 SM	40080	3184	43264
20 SM ou mais	15192	0	15192
Total	811553	38736	850289

Quadro 9 jornada de trabalho por sexo

Jornada de trabalho por sexo	Masculino	Feminino	Total
Até 20h	18196	1939	20135
21 a 40h	175229	19337	194566
41 a 44h	89035	8048	97083
45h ou mais	529093	9412	538505
Total	811553	38736	850289

Ramo x ano	1992			2001		
	Sim	Não	% sim	Sim	Não	% sim
471 Pequeno Transporte	2139	7777	21,57	6052	14890	28,89
472 Transporte Urbano	581443	62371	90,31	627185	194015	76,37
473 Transporte de Carga	341703	185632	64,79	385293	243986	61,22
474 Transporte Ferroviário	77757	3838	95,29	57710	5744	84,24
475 Transporte Aquaviário	22423	11101	66,88	25739	9619	79,79

476 Transporte Aéreo	51498	2413	97,02	50844	4140	92,47
583 Armazenagem	18700	4958	79,04	21680	7322	74,70
587 Serviços Auxiliares	35418	16814	67,80	50762	25010	67,00
588 Administração portuária	29426	9168	76,24	38014	22227	63,10
Total	1160507	304072	79,23	1263279	526953	70,56

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001

	Empregado	Conta própria	Empregador	Não remuner	outros	Total
471 Pequeno Transporte	8,70	83,30	00	8,00	00	100
472 Transporte Urbano	73,84	20,27	5,48	0,40	00	100
473 Transporte de Carga	62,08	32,63	3,42	1,76	0,09	100
474 Transporte Ferroviário	99,28	00	0,72	00	00	100
475 Transporte Aquaviário	85,84	7,34	6,02	0,78	00	100
476 Transporte Aéreo	97,02	00	2,98	00	00	100
583 Armazenagem	96,99	3,01	00	00	00	100
587 Serviços Auxiliares	78,61	18,05	3,32	00	00	100
588 Administração portuária	86,97	11,96	1,06	00	00	100
Total	67,16	26,08	3,17	1,27	0,03	100

2001

	Empregado	Conta própria	Empregador	Não remuner	Outros	Total
471 Pequeno Transporte	12,50	83,60	0,30	3,25	0,35	100
472 Transporte Urbano	63,37	30,94	2,01	0,66	00	100
473 Transporte de Carga	55,69	39,29	3,87	1,02	0,10	100
474 Transporte Ferroviário	98,23	00	1,77	00	00	100
475 Transporte Aquaviário	83,01	6,06	7,62	3,78	00	100
476 Transporte Aéreo	95,72	2,24	2,02	00	00	100
583 Armazenagem	91,03	2,57	00	6,39	00	100
587 Serviços Auxiliares	59,57	31,89	7,15	1,37	00	100
588 Administração portuária	88,46	10,42	00	1,10	00	100
Total	40,52	34,75	2,86	1,06	0,06	100

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001

Ramo	1992		2001	
	Masculino	Feminino	Masculino	Feminino
471 Pequeno Transporte	95,96	4,14	99,12	0,88
472 Transporte Urbano	94,36	5,64	92,15	7,85
473 Transporte de Carga	95,45	4,55	97,15	2,85
474 Transporte Ferroviário	95,91	4,09	95,64	4,36

475 Transporte Aquaviário	91,51	8,49	89,86	10,14
476 Transporte Aéreo	69,57	30,43	63,23	36,77
583 Armazenagem	82,35	17,65	81,11	18,89
587 Serviços Auxiliares	86,74	13,26	85,27	14,73
588 Administração portuária	96,11	3,89	92,19	7,81
Total	93,80	6,20	93,30	6,47

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001

	De 1 a 7 anos	8 a 10 anos	11 a 14 anos	15 ou mais	Total
471 Pequeno Transporte	96,31	2,50	1,17	00	100
472 Transporte Urbano	60,78	24,16	13,43	1,61	100
473 Transporte de Carga	65,87	20,67	12,59	1,34	100
474 Transporte Ferroviário	43,00	19,74	31,00	6,26	100
475 Transporte Aquaviário	50,50	16,64	26,36	6,50	100
476 Transporte Aéreo	13,85	11,74	40,74	33,55	100
583 Armazenagem	59,70	10,83	29,48	00	100
587 Serviços Auxiliares	65,01	16,78	15,56	2,68	100
588 Administração portuária	40,29	22,35	30,43	6,91	100
Total	62,00	20,52	14,95	2,72	100

2001

	1 a 7 anos	8 a 10 anos	11 a 14 anos	15 a 16 anos	17 ou +	Total
471 Pequeno Transporte	89,90	7,72	2,24	0,12	00	100
472 Transporte Urbano	45,14	26,89	24,14	2,81	1,00	100
473 Transporte de Carga	52,32	25,93	19,08	1,94	0,72	100
474 Transporte Ferroviário	31,09	17,36	41,67	9,55	0,30	100
475 Transporte Aquaviário	42,33	19,56	24,46	12,00	1,72	100
476 Transporte Aéreo	11,97	10,66	55,30	21,42	0,62	100
583 Armazenagem	36,21	35,97	21,60	6,20	00	100
587 Serviços Auxiliares	45,18	21,68	26,11	5,28	1,73	100
588 Administração portuária	46,54	26,75	21,00	4,88	0,80	100
Total	49,39	26,64	21,94	3,18	0,83	100

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001

	10 a 17	18 a 24	25 a 39	40 a 49	50 a 59	60 ou +	Total
471 Pequeno Transporte	23,47	11,25	34,17	14,95	10,25	5,87	100
472 Transporte Urbano	1,86	14,48	46,75	25,01	7,76	4,11	100
473 Transporte de Carga	3,21	15,89	49,34	19,84	8,79	2,91	100
474 Transporte Ferroviário	1,21	4,5	52,52	30,80	8,65	1,93	100

475 Transporte Aquaviário	00	12,39	42,20	19,94	19,04	6,18	100
476 Transporte Aéreo	1,97	13,02	57,61	18,80	6,67	1,97	100
583 Armazenagem	0,92	49,56	37,02	17,27	13,31	2,35	100
587 Atividades Auxiliares	10,55	18,50	41,95	13,20	11,30	4,80	100
588 Administração portuária	00	7,70	47,28	31,62	12,31	1,65	100
Total	3,68	14,44	47,35	22,16	8,81	4,79	100

2001

	10 a 17	18 a 24	25 a 39	40 a 49	50 a 59	60 ou +	Total
471 Pequeno Transporte	18,65	18,59	29,06	18,95	8,34	6,38	100
472 Transporte Urbano	2,11	14,15	41,93	25,01	12,84	3,93	100
473 Transporte de Carga	1,88	13,54	41,72	25,89	13,53	3,41	100
474 Transporte Ferroviário	1,25	10,90	46,14	28,87	11,10	1,71	100
475 Transporte Aquaviário	1,96	15,00	35,14	26,37	16,34	4,81	100
476 Transporte Aéreo	0,86	23,55	52,26	18,24	4,02	1,06	100
583 Armazenagem	4,47	18,09	48,42	22,29	4,92	1,79	100
587 Serviços Auxiliares	8,46	19,46	43,35	14,63	9,37	4,70	100
588 Administração portuária	2,80	5,53	36,23	38,06	14,33	3,01	100
Total	3,24	14,36	41,31	24,81	12,48	3,77	100

Fonte: IBGE - PNAD - 1992 e 2001

Dados IBGE/PNAD, 2002

Estrutura ocupacional nos transportes, nas RMA

Ocupados nas regiões metropolitanas

	Transportes		Atividades não-agrícolas	
	Total	%	Total	%
Mercado de trabalho	851.479	69,08	14.938.067	65,3
Formal	655.216	53,26	10.964.146	47,2
Sem carteira	196.263	15,98	3.973.921	17,1
Trabalhadores domésticos	00	00	2.094.412	9,0
Empregadores	46.247	3,76	1.051.223	4,5
Por conta própria	334.741	26,91	4.798.466	20,7
Total	1.229.575	100,0	22.882.168	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Distribuição dos ocupados em transportes nas regiões metropolitanas, por faixa de salário mínimo horário

	Total	%
≤ 1	82.302	6,7

$\geq 1 \leq 2,99$	575.720	46,8
$\geq 3 \leq 4,99$	301.482	24,5
$\geq 5 \leq 9,99$	183.227	14,9
≥ 10	86.844	7,1
Total	1.229.575	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Distribuição dos empregados formais em transportes, por faixa de salário mínimo horário

	Total	%
≤ 1	14.759	2,3
$\geq 1 \leq 2,99$	339.224	51,9
$\geq 3 \leq 4,99$	197.141	30,1
$\geq 5 \leq 9,99$	72.162	11,0
≥ 10	30.949	4,7
Total	655.216	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Distribuição dos empregados formais em transportes, por RMA

	Total	%
Norte	16.199	2,5
Nordeste	86.798	13,2
Sudeste	223.837	34,2
São Paulo	215.364	32,9
Sul	95.150	14,5
Centro-Oeste	17.868	2,7
Total	655.216	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Distribuição dos empregados informais em transportes, por faixa de salário mínimo horário

	Total	%
≤ 1	31.446	16,2
$\geq 1 \leq 2,99$	123.744	63,6
$\geq 3 \leq 4,99$	22.300	11,5
$\geq 5 \leq 9,99$	13.649	7,0
≥ 10	3.417	1,8
Total	196263	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Distribuição dos empregados informais em transportes, por RMA

	Total	%
Norte	6.546	3,3
Nordeste	35.441	18,1
Sudeste	49.023	25,0
São Paulo	79.829	40,7
Sul	21.973	11,2
CO	3.451	1,8
Total	196.263	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Distribuição dos trabalhadores em transportes por conta própria, por faixa de salário mínimo horário

	Total	%
≤ 1	35.942	10,7
$\geq 1 \leq 2,99$	107.496	32,1
$\geq 3 \leq 4,99$	75.182	22,5
$\geq 5 \leq 9,99$	81.219	24,3
≥ 10	34.698	10,4
Total	334.741	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Distribuição dos trabalhadores em transportes por conta própria, por RMA

	Total	%
Norte	11.839	3,5
Nordeste	59.706	17,8
Sudeste	111.576	33,3
São Paulo	106.444	31,8
Sul	34.011	10,2
CO	11.165	3,3
Total	334.741	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Distribuição dos empregadores em transportes, por faixa de salário mínimo horário

	Total	%
≤ 1	155	0,3
$\geq 1 \leq 2,99$	5.256	11,4

$\geq 3 \leq 4,99$	6.859	14,80
$\geq 5 \leq 9,99$	16.197	35,0
≥ 10	17.780	38,4
Total	46.247	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Distribuição dos empregadores em transportes, por RMA

	Total	%
Norte	311	0,7
Nordeste	6.320	13,7
Sudeste	11.360	24,6
São Paulo	20.789	45,0
Sul	6.452	14,0
CO	1.015	2,2
Total	46.247	100,0

Fonte: PNAD, 2002

Dados sindicais PNAD 2002

sindicalizado por FSMH / transp rodov carga						
	menos de 1	De 1 até 2,99	De 3 até 4,99	De 5 até 9,99	Mais de 10	Total
Sim	4,50%	11,70%	15,70%	13,90%	14,10%	11,70%
Não	95,50%	88,30%	84,30%	86,10%	85,90%	88,30%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

sindicalizado por FSMH / transp rodov carga					
	Menos de 20 horas	De 21 a 40 horas	De 41 a 44 horas	Mais de 45 horas	Total
Sim	2,90%	10,00%	14,80%	12,80%	11,70%
Não	97,10%	90,00%	85,20%	87,20%	88,30%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

ANEXO II

Estrutura Confederativa dos Trabalhadores em Transportes

Estrutura confederativa e federativa dos empregados

Federações e sindicatos filiados à **Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre**

1. [Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários](#)
2. [Federação Interestadual dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários - FITTR](#)
3. [Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de Minas Gerais - FETTOMINAS](#)
4. [Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo](#)
5. [Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná - FETROPAR](#)
6. [Federação dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros do Estado de Santa Catarina - FECTROESC](#)
7. [Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Rio Grande do Sul](#)
8. [Federação Interestadual dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Nordeste](#)
9. [Federação dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários do Estado de Mato Grosso do Sul](#)
10. [Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários dos Estados da Região Norte Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Pará, Rondônia e Roraima - FETRONORTE](#)
11. [Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários dos Estados de Goiás e Tocantins - FETTRANSPORTE](#)

A. Federação Interestadual dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários (RJ)

Sindicatos filiados:

1. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Barra Mansa
2. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Duque de Caxias e Magé
3. Sindicato dos Empregados em Escritórios de Empresas de Transportes Rodoviários do Município do Rio de Janeiro
4. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passageiros de Niterói a Arraial do Cabo
5. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Nova Friburgo
6. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Petrópolis
7. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes de Cargas em geral e Passageiros do Município do Rio de Janeiro
8. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Itaperuna
9. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas, Coletivos e anexos de Três Rios
10. Sindicato dos Empregados nas Empresas de Transportes Rodoviários de Carga de Niterói
11. Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários e Conexos de Teresópolis
12. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Nova Iguaçu
13. Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transportes de Derivados de Petróleo e Rodoviários das Distribuidoras de Combustíveis e Lubrificantes de Duque de Caxias e Magé
14. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Espírito Santo
15. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Brasília
16. Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transportes Rodoviários de Passageiros Interestadual, Internacional do Distrito Federal

B. Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários dos Estados de Goiás e Tocantins – FETTRANSPORTE

Sindicatos filiados:

1. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Anápolis

2. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Catalão
3. Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Operadores de Máquinas do Estado do Tocantins
4. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de Goiás
5. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico
6. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Itumbiara
7. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santa Helena de Goiás
8. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Verde

C. Federação dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários do Estado de Mato Grosso do Sul

Sindicatos filiados:

1. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Dourados
2. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Campo Grande
3. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Corumbá

D. Federação Interestadual dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Nordeste

Sindicatos filiados:

1. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários de Passageiros, CARGAS, Fretamento, Turismo e Pessoal de Apoio de Vitória da Conquista
2. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Barreiras
3. Sindicato dos Trabalhadores Empregados nas Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas de Feira de Santana
4. Sindicato dos Trabalhadores Empregados nas Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas de Senhor do Bonfim e Região/BA
5. Sindicato dos Trabalhadores Empregados nas Empresas de Transportes Rodoviários de cargas de Itabuna
6. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Jequié e Anexos de Vitória da Conquista
7. Sindicato dos Empregados nas Empresas de Carro Forte e Transporte de Valores do Estado da Bahia
8. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários Intermunicipal, Interestadual e Interior do Estado de Alagoas
9. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas de Maceió
10. Sindicato dos Tratoristas, Guindasteiros e Operadores de Máquinas Pesadas em Geral do Estado de Alagoas
11. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes de Mudanças, Bens, Valores e Cargas do Estado do Ceará
12. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários de Passageiros, Intermunicipal e Interestadual do Estado do Ceará
13. Sindicato dos Motoristas Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros do Estado da Paraíba
14. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Urbanos de Passageiros de Campina Grande
15. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários Urbanos de Passageiros do Recife e Região Metropolitana Mata Sul e Norte de Pernambuco
16. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Coletivos Interm. Interest. Rodov. Turismo, Fretamento, Escolares Alternativos e Similares no Recife Metropolitano e Região da Mata Sul e Norte de Pernambuco
17. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários Caruaru e Região do Agreste de Pernambuco
18. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Petrolina e da Região do Sertão de Pernambuco
19. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas das Regiões do Recife Metropolitano e Mata Norte e sul de Pernambuco

20. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas do Rio Grande do Norte
21. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Rio Grande do Norte
22. Sindicato dos Trabalhadores em Veículos de Cargas e Passageiros de Mossoró
23. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Sergipe
24. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Aracaju
25. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ilhéus
26. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Intermunicipais de Cargas de Salvador
27. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários da Parnaíba
28. Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Piauí
29. Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transportes Coletivos Urbanos Intermunicipais de Cargas das Cidades de Caravelas, Itamarajú, Eunápolis, Teixeira De Freitas, Porto Seguro, Itagimirim, Belmonte, Medeiros Neto, Prado, Vereda, Alcobaça, Juruçu, Nova Viçosa, Mucuri, Itabela, Guaratiba e itapebi - BA

E. Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários dos Estados da Região Norte Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Pará, Rondônia e Roraima - FETRONORTE

Sindicatos filiados:

1. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Santarém
2. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes de Cargas Secas e Molhadas, Distribuidoras de Bebidas em Geral, Gás, Petróleo e seus Derivados da Cidade de Manaus
3. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Especiais, Turismo, Fretamento, Locadoras e Carros de Valores Intermunicipal de Manaus
4. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Amapá
5. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes de Passageiros e Cargas do Estado do Acre
6. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Município de Castanhal
7. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Imperatriz
8. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Maranhão
9. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes de Cargas Secas, Molhadas e Líquidas de Derivados de Petróleo das Distribuidoras de GLP e seus Concessionários e Anexos do Estado do Pará
10. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes de Passageiros Interestadual, Intermunicipal, Urbanos, Cargas, Locadoras, Indústrias, Comércio do Sul e Sudeste do Pará
11. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes de Passageiros Interestadual, Intermunicipal, Turismo e Fretamento do Estado do Pará
12. Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários em Empresas de Transportes de Passageiros Interestaduais, Intermunicipais, Urbanos, Cargas, Locação, Industriais, Comércio e Similares dos Municípios de Parauapeba e Canaã dos Carajás do Sudeste do Pará - SINTRODESPA
13. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de Rondônia
14. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Urbanos de Roraima

F. Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários no Estado do Rio Grande do Sul

Sindicatos filiados:

1. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Alegrete
2. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Alto Uruguai

3. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Bagé
4. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cachoeira do Sul
5. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Canoas
6. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carazinho
7. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Caxias do Sul
8. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Guaíba
9. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Novo Hamburgo
10. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Campo Bom
11. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo
12. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas
13. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Grande
14. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros de Porto Alegre
15. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santa Maria
16. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santa Rosa e Região
17. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santana do Livramento
18. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de São Borja
19. Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de São Gabriel
20. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de São Leopoldo
21. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santo Angelo
22. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Santa Cruz e Região
23. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Uruguaiana
24. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Viamão
25. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga do Noroeste (Ijuí - RS)
26. Sindicato dos Empregados Condutores de Veículos Automotores - SECOVSEL

G. Federação dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros no Estado de Santa Catarina - FECTROESC

Sindicatos filiados:

1. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Blumenau
2. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Brusque - SITRAB
3. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Canoinhas - SINTROCAN
4. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Chapecó - SINTROC
5. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Concórdia e Região - SINTROCON
6. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Criciúma e Região - SCVTTRCPC
7. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros Intermunicipal, Interestadual, Internacional e de Empresas de Turismo de Florianópolis e Região do Estado de Santa Catarina - SINTRAFÓPOLIS
8. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Urbanos de Passageiros da Região Metropolitana de Florianópolis – SINDIMOC

9. Sindicato dos Condutores de Veículos Automotores e de Empresas de Transportes de Passageiros Urbano, Interurbano, Intermunicipal, Interestadual, Turismo e Alternativo e Similares, Trabalhadores em Empresas de Transportes de Cargas Seca, Inflamável, Líquida e Ggosa, de Produtos Químicos, Tóxicos e Similares de Itajaí e Região - SITRAROIT
10. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passageiros de Jaraguá do Sul e Região - SINTURP
11. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários Coletivo e de Cargas de Joaçaba e Região
12. Sindicato dos Empregados em Transportes Rodoviários de Cargas de Joinville
13. Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transportes Rodoviários de Passageiros de Joinville e Região - SINDPAS
14. Sindicato dos Trabalhadores e Condutores de Veículos em Transportes Rodoviários de Lages - SINTROL
15. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Rio do Sul e Região - SITRANS
16. Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Coletivo e de Cargas no Extremo Oeste de Santa Catarina - SINDMOTOR
17. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários de Passageiros e Cargas de Tubarão e Região

H. Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de Minas Gerais

Sindicatos filiados:

1. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Anexos de Alfenas
2. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Araxá
3. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Arcos
4. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Barbacena
5. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Belo Horizonte
6. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Betim
7. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Brumadinho
8. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Conselheiro Lafaiete
9. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Contagem
10. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Coronel Fabriciano
11. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Curvelo
12. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Divinópolis
13. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Formiga
14. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Governador Valadares
15. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Itabira
16. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itaúna
17. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ituiutaba
18. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Jusindicato dos Trabalhadores em Empresas de transportes coletivos urb. Interm. Interest. Fret. Tur. de Juiz de Fora - SINTTROIZ DE FORA
19. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Lavras
20. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Leopoldina
21. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Montes Claros
22. Sindicato dos trabalhadores em Transportes Rodoviários de Muriaé
23. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ouro Preto
24. Sindicato dos Trabalhadores em transportes rodoviários de Paracatu
25. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pará de Minas

26. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Passos
27. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Patos de Minas
28. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Poços de Caldas
29. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponte Nova
30. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pouso Alegre
31. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de São João del Rei
32. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Sete Lagoas
33. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Teófilo Otoni
34. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Uberaba
35. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Uberlândia
36. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Varginha

I. Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo

Sindicatos Filiados

1. Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transportes Rodoviários Urbanos de São Paulo
2. Sindicato dos Empregados Administrativos e Trabalhadores em Escritórios de Empresas de Transportes Rodoviários Terrestres de São Paulo e Itapeverica da Serra
3. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de São José do Rio Preto
4. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Campinas e Região
5. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Franca
6. Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transportes Rodoviários e Anexos do ABCDMRPRG
7. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Urbanos de Passageiros e Cargas Secas e Molhadas de Guarulhos
8. Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários em Empresas de Transportes de Passageiros Municipais e Intermunicipal; Turismo e Fretamento; Cargas Secas e Líquidas em Geral; Comércio e Trabalhadores em Empresas sem Representação de Santos, Baixada Santista e Litoral
9. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores nas Empresas de Transportes Urbanos, Passageiros, Fretamento, Cargas Secas e Molhadas, Guincheiros, operadores de Máquinas, Tratoristas de Usinas de Açúcar, Destilarias de álcool, Fazendas, Carro Forte, Indústria e Comércio, Intermunicipal de Ribeirão Preto
10. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Presidente Prudente
11. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Jundiaí e Região
12. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Rio Claro
13. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Urbanos de Passageiros de Piracicaba
14. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Jaú e Região
15. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Americana e Região
16. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários e Anexos de Osasco e Região
17. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passageiros Urbanos e Interurbanos, Cargas Secas e molhadas, e Transporte em Geral de Bauru, Presidente Alves e Agudos
18. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Urbanos de Marília e Região
19. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Itu e Região

20. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes de Cargas em Geral e Urbanos de Passageiros de Araçatuba
21. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Barretos
22. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Anexos de Ourinhos
23. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Assis
24. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários Urbanos, Rurais e das Indústrias de Cana-de-Açúcar de Araraquara e Região
25. Sindicato dos Condutores de Veículos e Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Urbanos de Passageiros de Lençóis Paulista
26. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de São Manuel e Região
27. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Barra Bonita
28. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Urbanos de Passageiros de Limeira
29. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Jaboticabal
30. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Matão
31. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Mococa e Região
32. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários, Urbanos, de Passageiros e Transportes de Cargas de Registro
33. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos da Região de Osvaldo Cruz, Adamantina e Dracena
34. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Lins
35. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Urbanos de Porto Ferreira e Região
36. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas Secas e Molhadas, Empresas de Logística no Ramo de Transportes de Cargas de São Paulo e Itapeverica da Serra
37. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários e Anexos, Ônibus Urbano, Turismo e Fretamento, Cargas Líquidas, Super Pesadas, Entregadores de Gás, Entregadores de Mercadorias, Diferenciados e Cargas Secas e Molhadas em Geral de Mogi das Cruzes
38. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Urbanos de Passageiros, Turismo, Cargas, Fretamento, do Comércio e Indústria de Mogi-Guaçu
39. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários, Urbanos, Passageiros e Anexos de Santo Anastácio
40. Sindicato dos Empregados em Fiscalização, Inspeção e Controle Operacional nas Empresas de Transportes de Passageiros e Trabalhadores no Sistema de Veículos Leves sobre Canaletas e Pneus do Estado de São Paulo – SINDFICOT
41. Sindicato dos Empregados em Escritórios de Empresas de Transportes Rodoviários, no Setor Administrativo de Cargas Secas e Molhadas, Rodoviários, Urbano de Passageiros, Intermunicipal, Interestadual, Turismo e Fretamento de Campinas, Piracicaba, Ribeirão Preto E respectivas Regiões – SINDCAPRI
42. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Anexos de Jales e Região
43. Sindicato dos Trabalhadores no Setor de Transportes Rodoviários das Usinas e Agropecuárias Ligadas de Araras
44. Sindicato dos Empregados em Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento da Grande São Paulo
45. Sindicato dos Trabalhadores em Depósito de Distribuição de Bebidas de São Paulo – SINDBEB
46. Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Ônibus Rodoviários Internacionais, Interestaduais, Intermunicipais e Setor Diferenciado de São Paulo
47. Sindicato dos Empregados em Empresas de Transporte Urbano e Suburbano de Passageiros de Ribeirão Preto
48. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores nas Empresas de Transporte Urbano, Passageiros e Fretamento, Intermunicipais, Interestaduais e Cargas de Serrana e região
49. Sindicato dos Empregados em Escritórios de Empresas de Transportes Rodoviários de Presidente Prudente e Região

50. Sindicato dos Empregados em Escritórios de Empresas de Transportes Rodoviários do Setor Administrativo de Cargas Secas e Molhadas, Turismo e Fretamento, Urbano e Suburbano de Passageiros, Veículos Zero Km do Grande ABCD e Regiões
51. Sindicato dos Empregados em Escritório de Empresas de Transportes Rodoviários do Setor Administrativo de Cargas Secas e Molhadas, Rodoviário Urbano de Passageiros, Intermunicipal, Interestadual, Suburbano, Turismo e Fretamento de São José do Rio Preto, Bauru, Araçatuba e Respectivas Regiões - SP
52. Sindicato dos Motoristas, Tratoristas e Operadores de Máquinas Agrícolas das Usinas de Açúcar, Destilarias de Alcool, Fazendas e Sítios de Guariba
53. Sindicato dos Empregados em Empresas de Transportes Rodoviários, Cargas Secas e Molhadas e Anexos de Guarulhos e Região
54. Sindicato dos Trabalhadores em Cooperativas e Associações do Ramo de Transportes em Ônibus Urbanos Alternativos de São Paulo
55. Sindicato dos Motoristas de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Urbanos e Intermunicipais de Passageiros e Cargas Secas e Molhadas de Atibaia e Região
56. Sindicato dos Motoristas, Tratoristas e Operadores de Máquinas Agrícolas das Usinas de Açúcar e Destilarias de Alcool, Fazendas e Sítios de Sertãozinho
57. Sindicato dos Empregados em Escritórios de Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas Secas e Molhadas, Rodoviário Urbano de Passageiro, Rodoviário Intermunicipal, Rodoviário de Turismo e Fretamento de Guarulhos e Região
58. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários e Motoristas, Tratoristas e Operadores de Máquinas das Usinas de Açúcar e Alcool, Destilarias e Condomínios ou Consórcios de Empregadores Agrícolas de Guairá e Região
59. Sindicato dos Motoristas Rodoviários de Fretamento, de Transportes de Cargas Secas e Molhadas de Sertãozinho
60. Sindicato dos Empregados em Escritórios de Empresas de Transportes Rodoviários no Setor Administrativo de Cargas Secas e Molhadas, Rodoviários Urbanos de Passageiros, Intermunicipal, Interestadual, Suburbano e Fretamento de Osasco, Sorocaba, Vale do Ribeira e Respectivas Regiões
61. Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores do Ramo de Transportes de Empresas de cargas secas e Molhadas e Diferenciados do COMÉRCIO, Indústria, Gás, (Somente Motoristas), Estabelecimentos Bancários e Financeiros de Osasco e Região - SINDICARGAS/OSASCO – SIMTRATECOR
62. Sindicato dos Motoristas, Tratoristas e Operadores de Máquinas Agrícolas das Usinas de Açúcar e Alcool e Destilarias de Serrana
63. Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Rodoviários Intermunicipais, Interestaduais e Internacionais de Passageiros e de Cargas Próprias de Guarulhos e Arujá - SINTERTEG

J. Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná - FETROPAR

Sindicatos filiados:

1. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Apucarana – SINCVRAP
2. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Empresas de Transportes de Cargas, Passageiros Urbanos, Motoristas, Cobradores de Linhas Intermunicipal, Interestadual e de Turismo de Campo Mourão – SITROCAM
3. Sindicato dos Empregados de Empresas de Transportes de Passageiros Intermunicipal, Interestadual e de Turismo de Cascavel - SINETRAPITEL
4. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cascavel – SITROVEL
5. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Coletivo Urbanos de Cascavel – SINTTRACOVEL
6. Sindicato dos Trabalhadores Condutores de Veículos Motonetas, Motocicletas e Similares de Curitiba e Região Metropolitana – SINTRAMOTOS

7. Sindicato dos Motoristas e Cobradores nas Empresas de Transportes de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana - SINDIMOC
8. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários de Curitiba – SINDICONDUCTORES
9. Sindicato dos Empregados em Escritórios e Manutenção nas Empresas de Transportes de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana - SINDEESMAT
10. Sindicato dos Trabalhadores, Motoristas em Geral, Ajudantes de Caminhões, Conferentes, Escriturários e Administração nas Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas Líquidas, Gasosas, Combustíveis, Secas, Fracionadas, a Granel e em geral do Estado do Paraná - SINTRACARP
11. Sindicato dos Motoristas Manobristas e Lavadores em Estacionamentos do Estado do Paraná - SINTRAMOC
12. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Dois Vizinhos - SINTRODOV
13. Sindicatos dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Francisco Beltrão – SITROFAB
14. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Foz do Iguaçu – SITRO-FI
15. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Guarapuava - SINTRAR
16. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Londrina - SINTTROL
17. Sindicato dos Motoristas Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Empresas de Transportes de Cargas, Passageiros Urbanos, Motoristas, Cobradores de Linhas Intermunicipal, Interestadual e de turismo de Maringá – SINTTROMAR
18. Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Paranaguá – SINDICAP
19. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de pato branco – SINTROPAB
20. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Ponta Grossa - STTRPG
21. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passageiros Urbanos, Intermunicipal, Interestadual e Fretamento de Ponta Grossa - STTPASPG
22. Sindicato dos Condutores de veículos rodoviários de Telêmaco Borba - SINCONVERT
23. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Toledo – SINTTROTOL
24. Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de União da Vitória – SINTRUV
25. Sindicato dos Trabalhadores e Condutores em Transportes Rodoviários e Anexos de Umuarama – SINTRAU

ANEXO III

Pisos salariais do segmento do transporte rodoviário de cargas 2002. CNTTT

CAPITAL	DATA-BASE	SALÁRIOS		ARRUMADOR	AJUDANTE	CARGA HORÁRIA	PARTICIP.LUCRO
		MOT. CARRETA	MOT. CAMINHÃO				
ARACAJÚ (SE)	MAIO	539,02	412,18	221,92	221,92	7 h 20min diárias	N.T
BELÉM (PA)	AGOSTO	885,91	685,56	404,48	285,53	44 h semanal	N.T
BELO HORIZONTE (MG)	MAIO	573,90	389,91	352,78	297,06	220 h mensal	N.T
BETIM (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,99	303,99	7 h 30min diárias	N.T
BOA VISTA (RR)	MAIO	340,00	312,00	170,00	170,00	7 h 20min diárias	N.T
BRASÍLIA (DF)	MAIO	477,13	429,59	283,89	246,91	44 h semanal	N.T
CAMPINAS (SP)	MAIO	583,80(3)	534,45(3)	448,35	379,05	44 h semanal	N.T
CAMPO GRANDE(MS)	MAIO	424,00	390,00	280,00	280,00	8 h diárias	N.T
CANOAS (RS)	MARÇO	737,51	724,48	441,32	441,32	7 h 20min diárias	N.T
CAXIAS DO SUL(RS)	MAIO	648,00	613,00	455,00	383,00	7 h 33min diárias	N.T
CONTAGEM (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,99	297,06	7 h 20min diárias	N.T
CEL. FABRICIANO (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,99	297,06	7 h 20min diárias	N.T
CUIABÁ (MT)	MAIO	421,30	379,50	265,10	265,10	8 h diárias	N.T
CURITIBA (PR)	MAIO	573,57(6)	483,27(6)	(4)	350,00	44 h semanal	N.T
DIVINÓPOLIS (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,99	297,06	7 h 20 min diárias	N.T
FLORIANÓPOLIS(SC)	MAIO	486,57	373,84	(4)	259,33	8 h diárias	N.T
FORTALEZA (CE)	MAIO	431,78(2)	311,99(2)	(4)	299,26	44 h semanal	N.T
FRANCA (SP)	MAIO	585,00	525,00	410,00	343,00	44 h semanal	N.T
GOIÂNIA (GO)	MAIO	457,60	387,00	266,70	266,70	44 h semanal	N.T
GOV. VALADARES (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,99	297,06	44 h semanal	N.T

ITABIRA (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,99	297,06	8 h diárias	N.T
ITUUTABA (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,99	297,06	44 h semanal	N.T
JAU E REGIÃO (SP)	MAIO	737,27(3)	663,18(3)	557,36(3)	467,40(3)	7 h 20min diárias	N.T
JALES E REGIÃO (SP)	MAIO	577,00	524,00	375,00	349,00	7 h diárias	N.T
JUIZ DE FORA (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,95	297,06	8 h diárias	N.T
JOÃO PESSOA (PB)	JULHO	530,00	475,00	310,00	225,00	7 h 20min diárias	N.T
MACAPÁ (AP)	MAIO	839,64	619,05	351,51	293,13	7 h 20min diárias	N.T
MACEIÓ (AL)	SETEMBRO	481,08(1)	343,74(1)	(4)	276,26(1)	7 h 20min diárias	N.T
MANAUS(AM)	MAIO	524,00	434,00	293,00	240,00	7 h 20min diárias	N.T
NATAL(RN)	MAIO	440,00	396,00	343,00	236,50	44 h semanal	N.T
PATOS DE MINAS (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,99	303,99	44 h semanal	N.T
PARACATU (MG)	MAIO	587,24	455,99	360,99	303,99	44 h semanal	N.T
PONTA GROSSA (PR)	MAIO	570,00	480,00	(4)	361,00	44 h semanal	N.T
PORTO ALEGRE (RS)	MAIO	587,27	538,28	415,91	342,59	44 h semanal	N.T
PORTO VELHO (RO)	MAIO	487,40	386,05	(4)	313,67	44 h semanal	N.T
RIO BRANCO (AC)	MAIO	490,53	389,30	280,31	225,80	44 h semanal	N.T
RIO DE JANEIRO (RJ)	MAIO	550,83(5)	463,73(5)	(4)	341,33(5)	44 h semanal	N.T
RECIFE (PE)	JULHO	530,00	530,00	(4)	(4)	8 h diárias	N.T
SALVADOR(BA)	MAIO	530,00	443,00	286,00	209,00	7 h 20min diárias	N.T
SÃO GABRIEL(RS)	MAIO	566,70	489,00	350,00	319,00	44 h semanal	N.T
SÃO LEOPOLDO (RS)	MAIO	565,19(3)	488,11(3)	436,66(3)	359,71(3)	7 h 20min diárias	N.T
SÃO LUIZ (MA)	AGOSTO	590,00	480,00	265,00	240,00	44 h semanal	N.T
SÃO PAULO (SP)	MAIO	620,30	565,40	475,74	402,48	44 h semanal	3% sal. Trab
TEÓFILO OTONI (MG)	MAIO	587,24	455,95	360,95	303,99	44 h semanal	N.T
TERESINA(PI)	JANEIRO	470,00	366,00	(4)	270,00	8 h diárias	N.T
TOCANTINS (TO)	MAIO	416,00	351,80	(4)	242,40	44 h semanal	N.T

UBERLÂNDIA(MG)	MAIO	587,24	455,98	360,99	303,98	44 h semanal	N.T
URUGUAIANA (RS)	MAIO	512,51	454,86	350,22	266,91	44 h semanal	N.T
VITÓRIA(ES)	MAIO	482,75	(4)	(4)	258,55	44 h semanal	N.T

ELABORADO: CNTTT

EDIÇÃO: GIRLENE

(1) Salários sujeito a confirmação

(4) Tarifas não informadas

(2) Nesses locais é concedido ticket refeição

(5) Nesses locais é concedido uniforme

(3) Nesses locais é concedido cesta básica

(6) Retorno de Férias gratuito

ANEXO IV

Estrutura Confederativa dos empregadores*

A. FENATAC - Federação Interestadual das Empresas de Transportes de Cargas

1. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Distrito Federal - Sindibras
2. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Goiás - Setceg
3. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Encomendas do Sudoeste Goiano - Setcesg
4. Sindicato das Empresas de Transporte Rodovários de Anápolis - Setran
5. Sindicato das Empresas de Transporte de cargas do Estado de Mato Grosso - Sindmat
6. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Mato Grosso do Sul - SetCems

B. FETCEMG - Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais

Não foi possível encontrar os sindicatos filiados.

C. FETCESP - Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo

1. Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do ABC - [SETRANS/ABC](#)
2. Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Araçatuba e Região - SETCATA
3. Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de Araraquara e Região - SETCAR
4. Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Bauru e Região - [SINDBRU](#)
5. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Campinas - [SINDICAMP](#)
6. Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista - [SINDISAN](#)
7. Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Piracicaba - SINDETRAP
8. Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Presidente Prudente - SETCAPP
9. Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Ribeirão Preto e Região - [SINDETRANS](#)
10. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São José do Rio Preto - SETCARP
11. Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região - [SETCESP](#)
12. Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Sorocaba - [SETCARSO](#)
13. Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Vale do Paraíba - [SINDIVAPA](#)

D. FETRACAN - Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Nordeste

Não foi possível encontrar os sindicatos filiados.

E. FETRAMAZ - Federação das Empresas de Transportes de Cargas da Amazônia

Não foi possível encontrar sindicatos filiados.

F. FETRANSCARGA - Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro

Não foi possível encontrar os sindicatos filiados.

G. FETRANCESC - Federação das Empresas de Transportes de Cargas no Estado de Santa Catarina

Formada por 13 sindicatos, a SETTCAR com sede da base em Catanduva:

* As federações são apresentadas em ordem alfabética.

1. SETCESC em Blumenau
2. SETCOM em Concórdia
3. SETPLAN em Lages
4. SETRACAJÓ em Joinville
5. SETRANSC em Criciúma
6. SEVEÍCULOS em Itajaí
7. SINDICARGAS em Florianópolis
8. SINIDIPLAN em Rio Negrinho
9. SINDIVALE em Canoinhas
10. SINTRAVIR em Videira
11. SITRAN em Chapecó
12. SETRAM com sede em Tubarão
13. o mais novo, da região da Amarel

H. FETRANSPAR - Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná

1. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná - SETCEPAR
2. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Ponta Grossa - SINDIPONTA
3. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Guarapuava - SETCGUAR
4. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Maringá - SETCAMAR
5. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Sudoeste do Paraná - SETCSUPAR
6. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Dois Vizinhos - SINDIVALE
7. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Toledo - SINTRATOL
8. Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Oeste do Paraná - SINTROPAR

I. FETRANSUL - Federação das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul

1. Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado do Rio Grande do Sul - SETCERGS
2. Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas do Extremo Sul - STECESUL
3. Sindicato das Empresas de Veículos de Carga de Caxias do Sul - SIVECARGA
4. Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Bento Gonçalves - SINDIBENTO
5. Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Carazinho - SINDICAR
6. Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Santa Maria - SINDISAMA
7. Sindicato das Empresas de Transporte, Armazém e Logística - SETAL

Seção de Autônomos*

1. FECAM - Federação dos Caminhoneiros Autônomos dos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina
Não foi possível encontrar os sindicatos filiados
2. FECAVERGS - Federação dos Taxistas e Transportadores Autônomos de Passageiros do Estado do Rio Grande do Sul
Não foi possível encontrar os sindicatos filiados
3. FECAVREP - Federação dos Taxistas e Transportadores Autônomos de Passageiros do Estado do Paraná
Não foi possível encontrar os sindicatos filiados

* As federações são apresentadas em ordem alfabética.

4. [FENACAM - Federação Interestadual dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens](#)
Não foi possível encontrar os sindicatos filiados
5. FENCAVIR - Federação Nacional dos Taxistas e Transportadores Autônomos de Passageiros
Não foi possível encontrar os sindicatos filiados
6. [FETACESP - Federação dos Taxistas Autônomos do Estado de São Paulo](#)
Não foi possível encontrar os sindicatos filiados
7. [FETRABENS - Federação Interestadual dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral dos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul](#)
Não foi possível encontrar os sindicatos filiados

Associações**

1. [ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem](#)
2. [ABCAM - Associação Brasileira dos Caminhoneiros](#)
3. [ABLA - Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis](#)
4. [ABRATI - Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros](#)
5. [ABTC - Associação Brasileira dos Transportadores de Carga](#)
6. [ABTF - Associação Brasileira de Transporte Frigorífico](#)
7. [ABTI - Associação Brasileira de Transportadores Internacionais](#)
8. [ADM - Agência de Desenvolvimento da Multimodalidade](#)
9. [ANTF - Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários](#)
10. [ANTTUR - Associação Nacional de Transportadores de Turismo e/ou Fretamento e Agências de Viagens que operam com Veículos Próprios](#)
11. [ASLOG - Associação Brasileira de Logística](#)
12. [CBC - Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal](#)
13. [CIT - Câmara Interamericana de Transportes](#)
14. [CNNT - Centro Nacional de Navegação Transatlântica](#)
15. [NTC & Logística - Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística](#)

COOPERATIVAS

1. Cooperativa de Transportes Rodoviários do ABC - São Caetano do Sul
2. Cooperativa de Transportes Gerais de Cargas de São Caetano do Sul Ltda - Santo André
3. Cooperativa de Transportes Autônomos de Bananas e Cargas em Geral de Registro - COOTRABA
4. Cooperativa de Transportes de Cargas Químicas e Corrosivas de Mauá - COOPER-TRANS
5. Cooperativa de Transporte SAMPACOOOPER - São Caetano do Sul
6. Cooperativa dos Motoristas de Transportes Autônomos de Barueri - COOPERAUB
7. Cooperativa de Trabalho de Transportes de Passageiros e Cargas do Município de Diadema - COOPERVANS
8. Cooperativa de Trabalho de Prof. da Área de Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros - LOGISCOOPER
9. Cooperativa de Trabalho e Serviços Autônomos de Apoio à Logística e Transporte - DELTACOOOPER - São Paulo
10. Cooperativa de Transporte Alternativo Nova Aliança - São Paulo
11. Cooperativa de Trabalhadores no Transporte Coletivo da Grande São Paulo - FENIX

** As associações e câmaras são apresentadas em ordem alfabética.

12. Cooperativa de Transportes Autônomos de Bens de Salto e Região – COOTABS - SALTO
13. Federação das Cooperativas de Transporte do Estado de São Paulo - FECOOTRANSP
14. Cooperativa de Transportes de São Pedro - COOPERTRANSP
15. Cooperativa de Trabalho e Serviço de Transporte Rodoviário Alternativo de Passageiros - São Vicente
16. Cooperativa de Trabalho de Transporte de Passageiros de Mairiporã - COOPERMAI
17. Cooperativa de Trabalhadores Autônomos de Gerenciamento em Transportes - COOPERGET - São Paulo
18. Cooperativa de Trabalho e Serviços em Transporte de Campinas e Região - COTESCAR
19. Cooperativa de Trabalho dos Profissionais Autônomos de Transporte de Louveira – COOPERTRANS - Louveira
20. Cooperativa de Trabalho dos Profissionais Especializados em Suporte e Apoio às Cooperativas e Empresas de Transporte de Passageiros e Cargas em geral do Estado de São Paulo - COOPSUPORTE
21. Cooperativa de Trabalho dos Motoristas do Setor de Transporte do Estado de São Paulo - COOPERSETRA - Cotia
22. Cooperativa Operacional de Guinchos, Remoções e Transportes de São Paulo - COOPERGUINCHO
23. Cooperativa de Trabalho dos Profissionais em Manutenção e Inspeção de Frota no Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros - COOPERMANUT
24. Cooperativa dos Motoristas Autônomos do Transporte Rodoviário de Taboão da Serra – COOPERTAB - Taboão da Serra
25. Cooperativa de Trabalho dos Profissionais da Área de Transporte Alternativo de Cotia - COOPERTAC
26. Cooperativa de Trabalho do Transporte Alternativo - COOPTRAL
27. Cooperativa de Trabalho dos Profissionais na Área de Transportes - COOPERMUND

ANEXO V

Roteiro de para entrevista com sindicalistas

Roteiro:

1. Qual é o percentual de associados?
2. Quantos pertencem ao setor de cargas?
3. Já houve divisão da base territorial? Se sim quando? De que maneira?
4. Por que acha que tentaram dividir a base?
5. Quem fecha os acordos ou convenções coletivas em nome da categoria? Pode me arrumar cópias dos acordos firmados?
6. Como observa a possibilidade de uma campanha de mobilização nacional ou estadual dos trabalhadores do transporte de cargas no Brasil?
7. A multimodalidade e a logística auxiliaram ou atrapalharam as negociações coletivas da categoria?
8. Quais são as principais conquistas da categoria e quais os principais prejuízos?
9. Existe uma procura grande e constante dos trabalhadores do setor de cargas ao sindicato?
10. O sindicato procura associar mais trabalhador, faz campanhas de sindicalização?
11. Quais os benefícios que o sindicato oferece aos associados?
12. O que pensa das Comissões de Conciliação Prévia, do Banco de Horas e do PLR.
13. Como o sindicato reagiu a terceirização de parte da frota pelas empresas?

ANEXO VI

Os transportes no mundo

No que segue, apresentaremos uma breve comparação entre os sistemas de diferentes países, desenvolvidos e em desenvolvimento. Essa comparação terá como focos o Brasil e os Estados Unidos, sendo nossa intenção estudar as causas dos desequilíbrios entre as modalidades de transportes no Brasil e o porquê da supremacia rodoviária entre nós.

Os Estados Unidos são considerados o país com o melhor sistema de transportes do mundo, aquele que possui a melhor distribuição entre os modais de transporte, sendo portanto considerado um exemplo a ser seguido por todos aqueles que objetivam tirar o melhor proveito dos meios de transportes e assim aumentar a sua eficiência econômica, barateando o custo das mercadorias. Não perderemos de vista o fato de que uma comparação desse tipo é injusta, principalmente em razão da superioridade norte-americana em vários setores da atividade econômica, mas pretendemos somente demonstrar que uma matriz de transporte mais equilibrada é possível.

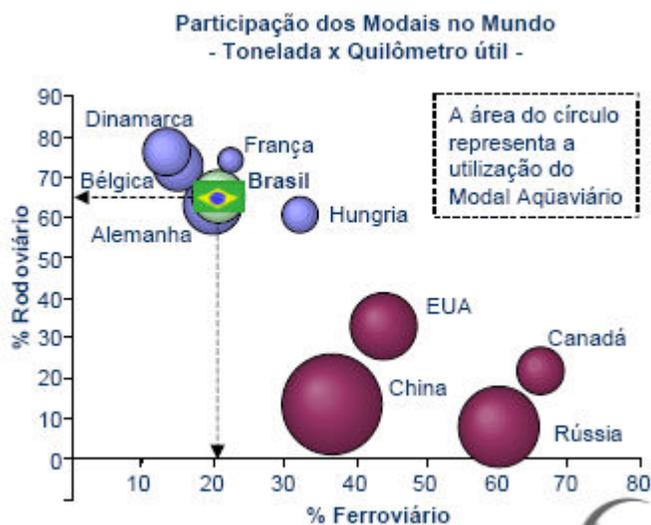
4.1. A participação dos diferentes modais

Para uma melhor comparação entre os diferentes países, utilizamos aqui alguns dados do *Anuário Estatístico dos Transportes 2000*, do GEIPOT/Ministério dos Transportes (cf. o capítulo sobre “Informações Internacionais”). Por exemplo, os Estados Unidos são o país com maior volume de cargas transportadas pelo modal aéreo (em 1998, em vôos nacionais e internacionais foram transportadas 29.054 toneladas x 10⁶/Km) e os países reconhecidos como desenvolvidos estão entre aqueles que mais utilizam esta modalidade. Assim, como era de esperar, França, Alemanha e Japão destacam-se, apesar de transportarem quatro vezes menos do que os Estados Unidos. A utilização do transporte de cargas por via aérea é diretamente proporcional ao grau de desenvolvimento do país. É assim que se explica que México, Argentina e Venezuela transportem menos de 1% do volume norte-americano. O Brasil ocupa uma posição intermediária, abaixo dos países desenvolvidos, mas acima dos países em desenvolvimento. Uma possível explicação para isso é o fato de os dados brasileiros, organizados pelo extinto GEIPOT serem mais completos do que as informações obtidas por este órgão sobre os demais países. Contudo, esses dados nos ajudam a ter uma visão geral sobre a organização dos transportes pelo mundo. Este mesmo fato deve ser levado em consideração na análise das demais modalidades de transporte.

No Brasil, percebe-se uma menor disponibilidade da infra-estrutura de transporte, sobretudo no modal ferroviário, o que acarreta uma reduzida oferta deste modal no país. O potencial do modal hidroviário não é plenamente aproveitado, em razão da localização dos rios navegáveis e da necessidade de proceder a intervenções para melhorar a navegabilidade em diversos trechos. A infra-estrutura de transporte norte-

americana é de 447 Km por 1000 Km² de área. Como podemos ver no Gráfico 1, essa proporção é significativamente maior do que a de todos países aqui apresentados:

Gráfico 1



Fonte : *Anuário estatístico 2001*, Geipot⁷⁸.

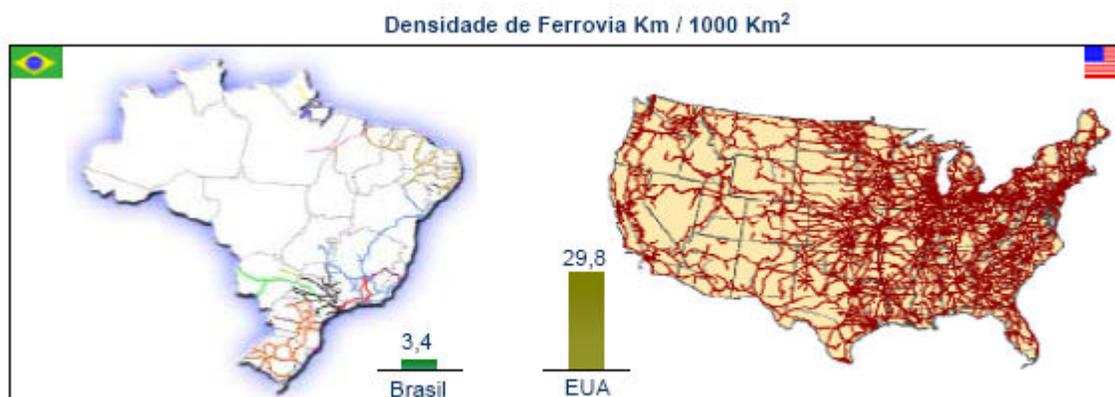
Uma primeira constatação é a de que todos os países de grande extensão territorial, com exceção do Brasil, localizam-se na parte inferior direita do gráfico. Isto significa que esses países usam muito mais o ferroviário comparativamente ao rodoviário. Correlativamente, podemos constatar que os países de pequena extensão territorial estão localizados na parte superior esquerda do gráfico. Isto demonstra uma opção prioritária pelo modal rodoviário, em detrimento de outros ramos. Verifica-se, assim, que a posição do Brasil ao lado de países de baixa extensão territorial, corrobora a observação, já apresentada, segundo a qual o país optou por priorizar o modal rodoviário.

4.1.1. O modal ferroviário

O sistema ferroviário brasileiro é de baixa disponibilidade e baixa densidade, o que limita o crescimento de sua participação na matriz de transportes. O quadro seguinte compara a disponibilidade e a densidade da infra-estrutura do transporte ferroviário brasileiro e do norte-americano, permitindo evidenciar a baixa infra-estrutura da malha ferroviária no caso brasileiro.

⁷⁸ Para o cálculo dos dados, foram levados em consideração apenas os modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Gráfico 2



Fontes : Ministério dos Transportes: Anuário Estatístico 2001 GEIPOP; IBGE; Association of American Railroads - AAR

A comparação com outros países nos ensina que a extensão da malha ferroviária dos Estados Unidos é de 164.000 Km, enquanto a da Rússia é de 86.000 Km e a do Canadá de 74.000 Km: são os países de dimensões continentais com as maiores redes ferroviárias do mundo. O Brasil, de tamanho comparável a estes países, tinha 28.168 Km em 1998, ou seja, uma extensão muito abaixo das dos países em questão, comparável na realidade às de países de menor extensão, como, por exemplo, a França, o México, a Argentina, a Polônia e a Ucrânia. Quando se observa o aproveitamento da malha ferroviária no transporte de passageiros, constata-se que, nos EUA, a utilização da ferrovia para o deslocamento de pessoas é muito baixa, sendo inferior à de países como a França, a Alemanha, o Japão, a China, a Índia, a Coreia do Sul, a Rússia ou a Ucrânia. Esses dados demonstram que os passageiros, nos EUA, mesmo quando realizam deslocamentos mais longos, o fazem ou pelo modal rodoviário ou pelo aéreo.

Para o transporte ferroviário de cargas, temos os seguintes volumes, em 1997:

Tabela 1

Volume transportado pelo modal ferroviário de carga (ton./Km)

País	Volume
EUA	2.009.184 x 10 ⁶
China	1.309.6704 x 10 ⁶
Canadá	306.943 x 10 ⁶
Índia	284.628 x 10 ⁶
Brasil	138.724 x 10 ⁶
África do Sul	103.104 x 10 ⁶
Alemanha	72.924 x 10 ⁶
França	54.516 x 10 ⁶
Japão	29.924 x 10 ⁶

Itália	22.900 x 10 ⁶
Coréia do Sul	12.708 x 10 ⁶
Espanha	11.280 x 10 ⁶
Argentina	9.840 x 10 ⁶

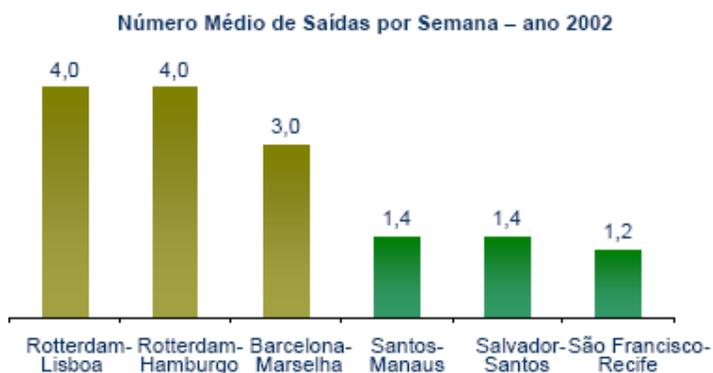
Fonte: GEIPOT 2000

Esses dados demonstram que este modal realmente perdeu espaço durante a década de 1990 em todos os países – principalmente, como observaremos mais adiante, quando comparado com o volume transportado por estes mesmos países no modal rodoviário.

4.1.2. O modal hidroviário

No que diz respeito ao modal hidroviário, a baixa disponibilidade de navios na cabotagem de contêineres é considerada como um obstáculo para o crescimento do setor no Brasil. Apesar do recente crescimento no número de navios porta-contêineres que realizam o transporte na costa brasileira, o número ainda baixo de saídas semanais nas principais rotas é apontado por alguns embarcadores como limitante ao maior uso deste modal. Quando se compara o número de saídas semanais, em rotas em que o navio concorre com o caminhão, na costa brasileira e na costa europeia (ver o gráfico abaixo), verifica-se uma maior frequência de saídas no mercado europeu. É interessante ressaltar que os produtos transportados em contêineres possuem, normalmente, um alto valor agregado. Para este tipo de produto, o custo financeiro relacionado à espera é alto – principalmente na realidade brasileira de altas taxas de juros.

Gráfico 3



Fontes: www.alianca.com.br; www.mercosul-line.com.br; www.port.rotterdam.nl; www.apb.es; Análise Coppead.

Como se sabe, o comércio internacional de mercadorias se faz principalmente por navios. De acordo com as informações do *Anuário Estatístico do GEIPOT 2000*, em 1997, os países com maior volume de toneladas transportadas por longo curso eram os seguintes:

Tabela 2
Volume transportado por longo curso (ton.)

País	Volume
EUA	1.105.956 x 10 ⁶
Japão	913.248 x 10 ⁶
Coréia do Sul	774.180 x 10 ⁶
Austrália	482.664 x 10 ⁶
Holanda	401.664 x 10 ⁶
Brasil	296.050 x 10 ⁶
Canadá	282.989 x 10 ⁶
França	243.600 x 10 ⁶
África do Sul	205.308 x 10 ⁶
México	197.484 x 10 ⁶

Fonte: GEIPOIT 2000

Muitos dos estudiosos do assunto apontam para a eficiência portuária como a razão de alguns países movimentarem grande quantidade de produtos mesmo sem serem grandes produtores ou consumidores, como é o caso da Holanda.

Por outro lado, observa-se que a navegação do interior (hidrovias) é um meio de transporte pouco utilizado em quase todos os países do mundo: os que apresentavam quantidades significativas do transporte hidroviário eram a China (1.775.220 x 10³ ton.) e os EUA (1.495.860 x 10³ ton.), no mesmo ano de 1997. O Brasil, nesta modalidade, não teve seus dados computados. Sem conhecer precisamente a razão pela qual isso se deu, avançamos a hipótese de que ou não se têm informações suficientes ou os dados são extremamente baixos, o que distorceria a análise comparativa.

4.1.3. O modal dutoviário

No ramo dutoviário, mais uma vez se destacam os Estados Unidos, país cuja extensão em quilômetros de dutos é muito superior do que a de qualquer outro (em 1996, eram 322.673 Km de extensão). É interessante notar que os países do leste europeu (ver Tabela 3) possuem um sistema dutoviário de grandes proporções, maior do que o dos países da Europa ocidental (ver Tabela 4):

Tabela 3
Extensão da malha dutoviária nos países do Leste europeu (Km)

País	Extensão
Rússia	62.057
Ucrânia	6.952

Romênia	4.629
Polônia	2.071

Fonte: GEIPOT 2000

No Ocidente, os três países com maior utilização desse modal são:

Tabela 4

Extensão da malha dutoviária em países da Europa ocidental (Km)

País	Extensão
França	4.997
Reino Unido	3.936
Alemanha	2.460

Fonte: GEPOIT 2000

O Brasil, naquele ano, ocupava uma posição intermediária, mas o uso do sistema dutoviário cresceu bastante nos últimos tempos, com a implementação do gasoduto Brasil-Bolívia (5.960 Km). Como se pode notar, a utilização dos dutos como meio de transporte é muito pequena na maioria dos países: com exceção dos Estados Unidos e dos países do leste europeu, esse meio de transporte tem sido pouco aproveitado.

4.1.4. O modal rodoviário

De acordo com os dados do GEIPOT 2000, o transporte rodoviário – ponto central desta análise, vale a pena lembrar –, apresentava a seguinte configuração no cenário internacional, em 1997. Os EUA são o país com maior quilometragem de rodovias pavimentadas e não-pavimentadas, tendo quase 4 vezes mais quilômetros de rodovias que o país com a segunda maior extensão, o Brasil: eram 6.370.241 Km norte-americanos contra 1.658.677 Km brasileiros. Mas o Brasil não é o segundo país com maior extensão de rodovias, como se pode ver na Tabela 5:

Tabela 5

Extensão da malha rodoviária em alguns países do mundo (Km)

País	Extensão
China	1.866.000
França	973.510
Canadá	901.904
Reino Unido	394.330

Fonte: GEIPOIT 2000

De acordo com a extensão territorial, observa-se que os países europeus ocidentais tinham mais quilômetros de rodovias pavimentadas do que os demais:

Tabela 6

Extensão da malha rodoviária pavimentada em países da Europa ocidental (Km)

País	Extensão
Alemanha	180.430
Itália	156.002
Áustria	143.000
Espanha	137.678
Dinamarca	71.255
Média	65.000

Fonte: GEIPOT 2000

Esses dados mostram que a infra-estrutura em transporte rodoviário acompanha o nível de desenvolvimento de cada país.

No *Anuário Estatístico* supra citado têm-se poucas informações sobre o transporte rodoviário de passageiros. Os dados são disponíveis para apenas sete países, em 1995:

Tabela 7

Volume de passageiros transportados em alguns países do mundo

País	Passageiros
EUA	3.870.575 x 10 ⁶
Brasil	835.163 x 10 ⁶
Alemanha	774.400 x 10 ⁶
França	729.100 x 10 ⁶
Reino Unido	685.058 x 10 ⁶
Holanda	151.240 x 10 ⁶
Dinamarca	72.382 x 10 ⁶
China	18.505 x 10 ⁶

Fonte: GEIPOT 2000

A partir das informações acima, podemos imaginar duas situações: a primeira é que os países não possuem dados suficientes sobre o transporte rodoviário de passageiros; a segunda, que o transporte coletivo de pessoas pelo modal rodoviário é pouco desenvolvido ou organizado na maioria dos países, quando comparado com outros meios de transporte de pessoas (como o ferroviário ou mesmo o transporte individual). Mesmo em países onde o transporte de passageiros apresenta um volume importante, o deslocamento de pessoas por veículos particulares é igualmente importante:

Tabela 8

Número de veículos de passeio em alguns países do mundo (unidades)

País	Veículos
EUA	138.203.000
Japão	46.829.000
França	25.500.000
Reino Unido	23.450.000

Fonte: GEIPOIT 2000

Nesses países, conforme mostram os estudos a respeito, as pessoas utilizam muito o automóvel próprio para se deslocar e para viajar.

Pelos dados do GEIPOT, o rodoviário de cargas apresentava a seguinte distribuição, em 1997:

Tabela 9

Volume de cargas transportadas pelo modal rodoviário (ton./Km)

País	Volume
EUA	1.534.500 x 10 ⁶
Brasil	421.131 x 10 ⁶
Alemanha	245.881 x 10 ⁶
Reino Unido	168.766 x 10 ⁶
França	160.230 x 10 ⁶
Holanda	143.723 x 10 ⁶
Canadá	130.853 x 10 ⁶
Espanha	125.268 x 10 ⁶

Fonte: GEIPOT 2000

Como se pode ver, os países mais ricos são aqueles com maior volume de mercadorias transportadas, a única exceção sendo o Brasil. Não podemos, no entanto, nos esquecer de que, nos demais modais, são os mesmos países que se destacam em volume de carga. A diferença, que aprofundaremos mais adiante, é que os países citados acima, além de terem no modal rodoviário um importante meio de transporte de carga, também têm nos demais meios elementos essenciais na distribuição de mercadorias. O debate internacional centra-se hoje, principalmente nos EUA e na União Européia, na integração dos diferentes meios de transporte, seja entre o rodoviário e o ferroviário, seja entre os outros meios. Os países mostram-se, portanto, preocupados em alcançar um maior equilíbrio entre os modais, propondo como solução a utilização da multimodalidade e procurando retirar de cada meio, em cada trecho de percurso, a maior vantagem possível – e desta forma baixar os custos.

Anexo VII

Pisos salariais nas convenções analisadas

1. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas no Estado do Piauí (2002);

- a) Motorista de caminhão até 13 toneladas R\$ 400,64
- b) Motorista carreteiro R\$ 480,65
- c) Motoristas de produtos perigosos até 13 toneladas R\$ 514,52
- d) Motorista carreteiro de produtos perigosos R\$ 603,00

2. Convenção Coletiva de Trabalho Transporte Rodoviário de Cargas de São José do Rio Preto e Região (2005);

- a) Motorista comum R\$ 705,00
- b) Motorista carreteiro R\$ 780,00
- c) Motorista de veículo leve (até 4 toneladas) R\$ 635,00
- d) Manobrista 705,00
- e) Arrumador R\$ 520,00
- f) Ajudante de motorista R\$ 485,00

3. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas de Santa Cruz do Sul e Região (1997);

- a) Motorista de Estrada – Carreta: R\$ 390,84;
- b) Motorista de Estrada – Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante: R\$ 349,80;
- c) Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Munk, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária: R\$ 288,05;
- d) Conferente: R\$ 268,52;
- e) Auxiliar de escritório: R\$ 246,83;
- f) Auxiliar de transporte R\$ 205,74.

4. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas de Santa Cruz do Sul e Região (2003);

- a) Motorista de Estrada – Carreta: R\$ 705,00;
- b) Motorista de Estrada – Truck, Toco, Caçamba Basculante, Operador de Caçamba Basculante: R\$ 631,00;
- c) Motorista de Coleta e Entrega, Operador de Empilhadeira, Munk, Guincho, Operador de Máquina Rodoviária e Coletor de lixo urbano: R\$ 519,00;
- d) Conferente: R\$ 484,00;
- e) Auxiliar de escritório: R\$ 447,00;
- f) Motoqueiro: R\$ 418,00;
- g) Auxiliar de transporte: R\$ 371,00.

5. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga Marília e região (2004);

- a) Motorista: R\$ 625,80;
- b) Motorista de empilhadeira: R\$ 625,80;
- c) Ajudante de motorista: R\$ 446,25;
- d) Arrumador: R\$ 526,05;
- e) Lavador: R\$ 257,25;
- f) Borracheiro: R\$ 270,09; e
- g) Mecânico: R\$ 451,50.

6. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga do ABC e região (2006);

- a) Motorista de carreta: R\$ 769,20, com PLR de até R\$ 307,68;
- b) Motorista comum: R\$ 693,20, com PLR de R\$ 277,28;
- c) Motorista misto: R\$ 693,20, com PLR de 277,28;
- d) Motorista manobrista: R\$ 693,20, com PLR de R\$ 277,28;
- e) Operador de empilhadeira: R\$ 693,20, com PLR de R\$ 277,28;
- f) Arrumador: R\$ 576,90, com PLR de R\$ 2230,76; e
- g) Ajudante: R\$ 489,30, com PLR de R\$ 195,72.

**7. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga de São Paulo e região (2005);
sindicoperativas**

- a) Motorista de carreta: R\$ 1.375,00;
- b) Motorista: R\$ 1.000,00;
- c) Motorista de bimião: R\$ 1.540,00;
- d) Motorista de tremião: R\$ 1.650,00;
- e) Operador de empilhadeira: R\$ 990,00;
- f) Arrumador: R\$ 770,00;
- g) Ajudante: R\$ 715,00;
- h) Funileiro: R\$ 1.210,00;
- i) Porteiro: R\$ 935,00;
- j) Mecânico: R\$ 1.210,00
- l) Borracheiro: R\$ 935,00;
- m) Lavador de autos: R\$ 715,00;
- n) Copeiro: R\$ 715,00;
- o) Faxineiro: R\$ 715,00.

8. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga secas e molhadas de São Paulo e região (2005);

- a) Motorista de carreta: R\$ 887,67;
- b) Motorista: R\$ 808,60;
- c) Arrumador: R\$ 681,05;
- d) Ajudante: R\$ 576,50; e
- e) operador de empilhadeira: R\$ 808,60.

9. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas da Cidade do Rio de Janeiro (2005)

MOTORISTA DE CARRETA R\$ 694,00
MOTORISTA DE CAMINHÃO R\$ 585,00;
MOTORISTA DE UTILITÁRIO (até 2 ton.) R\$ 493,00;
OPERADOR DE EMPILHADEIRA R\$ 537,00;
AJUDANTE R\$ 431,00;
CONFERENTE R\$ 535,00.

10. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas do Estado de Minas Gerais (2005), firmado entre a federação das empresas do transporte rodoviário de cargas do estado de Minas e Federação de empregados e filados filiados em ambas:

Motorista de Carreta.....R\$ 800,01
Motorista de veículo com peso bruto acima de 9000 Kg.....R\$ 621,21
Motorista de veículo com peso bruto até 9000 Kg e Motociclista.....R\$ 543,52
Conferente..... R\$ 491,78
Ajudante..... R\$ 414,14
Salário de ingresso (exceto para as funções acima)..... R\$ 336,48

11 Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas de Piracicaba e Região (2006)

Motorista de Carreta..... 823,00
Motorista..... 749,60
Arrumador..... 631,00
Ajudante..... 534,20

12. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Carga do Estado do Paraná (2006)

Motoristas de Jamanta/Carreta e Semi Reboques R\$ 1.020,00
Motoristas de Truck R\$ 902,00
Motoristas de Veículos de Grande Porte como Toco R\$ 775,00
Motoristas de veículos de Médio Porte (Mercedes Benz MB 608 e similares) R\$ 645,50
Motoristas de veículos de pequeno porte até (01 tonelada) e Motociclistas R\$ 493,00

13. Convenção Coletiva de Trabalho do Transporte Rodoviário de Cargas do Estado da Bahia (2005)

AJUDANTE carga seca R\$ 364,00 carga líquida R\$ 369,00

CONFERENTE carga seca R\$ 400,00

OPERADOR DE EMPILHADEIRA carga seca R\$ 518,00 carga líquida R\$ 527,00

OPERADOR QUE TRABALHA C/ CARGA E/OU DESCARGA carga seca - R\$ 622,00

MOTORISTA ATE 2,5 T carga seca R\$ 434,00

MOTORISTA DÉ 3 A 6T. carga seca R\$ 518,00 carga líquida R\$ 527,00

MOTORISTA DE 7 À 15T. carga seca R\$ 619,00 carga líquida R\$ 629,00

MOTORISTA ACIMA DE 18T. carga seca R\$ 739,00 carga líquida R\$ 755,00

OPERADOR GUINDASTE NÃO RODOVIÁRIO ACIMA DE 13,5 T carga seca R\$ 675,00

OPERADOR GUINDASTE RODOVIÁRIO ACIMA DE 13,5 T carga seca R\$ 731,00