

Sindicatos e sindicalismo no transporte rodoviário de cargas brasileiro

RAFAEL ANTÔNIO KAPRON*

O caminhoneiro é o trabalhador do transporte rodoviário de cargas no Brasil. Um trabalhador integrante da produção econômica no ramo dos serviços. Nas diversas modalidades de transporte terrestre é uma categoria que se desenvolveu junto ao século XX. Caminhoneiro, carreteiro ou motorista de caminhão são alguns nomes que tem tornado conhecido esse profissional brasileiro.

O surgimento do rodoviarismo no Brasil em princípios dos anos 1900 se deu como nova alternativa junto às modalidades de transporte então existentes. A limitação dos serviços prestados pelas empresas ferroviárias e marítimas quanto a um atendimento na dimensão do território nacional, no transporte urbano de passageiros e na precariedade das condições da oferta desses transportes foram fatores essenciais para a rápida supremacia conquistada pelo modal rodoviário. Os veículos automotores representaram maior eficiência, velocidade, capacidade, qualidade e flexibilidade na prestação dos serviços e no uso da força de trabalho. Questões bem vislumbradas dessa modernização quando em comparação entre um veículo automotor em relação aos de tração animal.

Essa época foi de formação de uma “nova categoria”, a dos “motoristas”, que passou a se organizar em “associações”, como a dos “condutores assalariados” e em “clubes”, como “adeptos do automobilismo”. Entidade como o Automóvel Clube do Brasil, existente desde 1907, teve papel destacado na divulgação das inovações da indústria rodoviária, bem como pautar frente aos órgãos governamentais as necessárias obras em construção e expansão das estradas de rodagem ou em facilidades para a importação dos veículos nas primeiras décadas de sua existência. Desse contexto houve uma reorganização no aparato administrativo do governo brasileiro diante dessa nova demanda. Daí que se passou a generalizar a construção de rodovias a partir de recursos públicos, bem como a definição dos instrumentos tarifários ao financiamento destes. O

* Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História/ UFPel/ Bolsista Capes Reuni

governo nacional de Washington Luís (1926-1930) tornou-se marcante na elaboração de planos direcionados aos transportes, edição de leis ao setor e por seu “programa de expansão da malha rodoviária”.¹ Com uma melhor estruturação institucional a partir dos anos 1930 coube ao Estado promover a construção da infra-estrutura rodoviária e exclusivamente o controle na iniciativa privada dos empreendimentos do transporte rodoviário de cargas.

Enquanto política econômica a orientação dos governos brasileiros, notadamente a partir década de 1950, foi priorizar os investimentos no modal rodoviário. Marcante foi o governo nacional de Juscelino Kubitschek (1956-1961) com seu “Plano de Metas” e a prioridade ao “setor rodoviário”.² A indústria automobilística assumiu naquele momento um dos expoentes do desenvolvimento e se afirmou diretamente ligada ao capital internacional. A Fábrica Nacional de Motores originada em 1944, única empresa sob controle estatal com fabricação de caminhões e automóveis foi privatizada em 1968.³ Este pode ser um exemplo das grandes contradições entre planos e implementação da política econômica brasileira desde pelo menos os anos 1930, entre a maior ou menor intervenção do Estado na economia. O período entre 1930 e 1989 foi marcado por um intervencionismo estatal, objetivando a industrialização do país com inserção em ramos não explorados pelo “setor privado”.⁴

Significativo aos modais de transportes foi a criação da Petrobrás em 1953, podendo assim o país avançar no desenvolvimento da indústria petrolífera, seja no gradativo crescimento da oferta de combustível que se verifica nas décadas posteriores ou nos derivados do petróleo necessários à obras de construção como o asfalto. Também quanto a indústria automobilística, que no caso dos caminhões passou a ter sua primeira montadora a partir de 1919 e sua primeira fábrica em 1949 com o caminhão produzido na Fábrica Nacional de Motores.⁵ A partir de meados da década de 1950 diversas dessas indústrias se instalaram no país, com uma gradativa nacionalização da

¹ LIMA NETO (2001, p. 177-180).

² Ibid, 2001, p. 250.

³ RAMALHO (1989, p. 19).

⁴ POCHMANN (2001, p. 20).

⁵ RAMALHO (1989, p. 87).

fabricação das peças desses veículos.⁶ Em poucos anos foi suprida a demanda de todo o país com a fabricação local superando a dependência das importações, tão restritivas como na época da Segunda Guerra Mundial, onde o mercado foi bastante limitado, seja para a importação dos caminhões, das peças de reposição ou na importação dos combustíveis.⁷ Foi com maior intensidade a partir da década de 1940 que houve o processo de uma substituição dos modais de transportes, em que o transporte rodoviário de cargas já na primeira metade dos anos 1950 alcançou a supremacia em quantidade transportada.⁸ Sendo que no ano de 2000 esta modalidade tinha se firmado como a predominante com em torno de 60% das cargas transportadas no país.⁹

Na história do Brasil, entre tropeiro, carreteiro, chofer, condutor, transportador ou motorista, o caminhoneiro é profissão surgida como fruto do desenvolvimento tecnológico, em que este profissional pressupõe ser um motorista e existir o veículo caminhão.¹⁰ Este meio de produção é um maquinário surgido na era industrial, sendo um dos seus grandes expoentes e associado ao desenvolvimento tecnológico da diversa indústria automobilística e petrolífera.¹¹

Segundo portal do Automóvel Clube do Brasil (2011) o primeiro “veículo a combustão” foi trazido para o país na década de 1880.¹² Oswaldo Lima Neto (2001, p. 264) indica a existência de o que foi uma “primeira organização dos transportadores de carga” em 1916, com a criação do “Centro de Proprietários de Caminhões e Carroças do Rio de Janeiro”. Foi uma gradativa supremacia conquistada, dos veículos de tração

⁶ A Ford, Scania e Mercedes Benz são exemplos (Guia Setorial da Indústria Automobilística Brasileira, 2010, p. 61-75).

⁷ ZIEGLER & RUSSO (1989, p. 56-7) expõem consequências da falta de combustíveis durante a Guerra e queda nas ofertas para importação, como no caso do ano de 1934 em que o país importou em torno de sete mil caminhões e no ano de 1943 apenas “80 unidades”.

⁸ Em 1955 a percentagem na participação do transporte de carga do país era de em torno de 56%, em 1980 era próximo a 59% (Estatísticas históricas do Brasil, 1990, p. 456).

⁹ Disponível em: <http://www.geipot.gov.br>

¹⁰ FIGUEIREDO (2000, p. 39) designa carreteiro como um profissional condutor de carreta ou carroça, meio de transporte de tração animal utilizado desde o Brasil colonial e que no século XIX foi responsável pela formação de muitos caminhos posteriormente transformados em rodovias e das primeiras empresas de transporte. Carreteiro é de uso para designar o caminhoneiro, porém pode ser mais restrito em relação ao motorista do tipo de “caminhão carreta” em comparação com o “caminhão simples”.

¹¹ FERREIRA (2004, p. 233) define “automóvel” como um veículo “que se locomove por seus próprios meios” e “que se move mecanicamente, especialmente a motor”.

¹² Disponível em: <http://www.automovelclubedobrasil.org.br>

animal para o caminhão, na questão estrita ao transporte em estradas de rodagem e em perspectiva mais ampla frente aos modais ferroviário e aquaviário. Paulo Ziegler & Ricardo Russo (1989, p. 31) comentam o caso do Rio Grande do Sul como introduzindo o caminhão no decorrer da década de 1920 e com o caráter de ter sido um veículo no transbordo de cargas e ser utilizado para pequenas distâncias. Quanto ao “Centro de Proprietários de Caminhões e Carroças do Rio de Janeiro” sugere que muitos carreteiros enquanto transportadores passaram a investir no moderno transporte rodoviário.

O século XX para o Brasil em seu processo de criação de valor foi de passagem de uma economia predominantemente agrícola para uma economia industrial. O crescimento das cidades e a concentração populacional nestas são também integrantes desta contemporaneidade brasileira.¹³ Cresceu e se desenvolveu a produção e o consumo em uma economia de serviços, setor intermediário entre uma economia rural agrícola ou extrativa e industrial fabril. O transporte rodoviário de cargas ocupa na história os espaços econômicos criados com a demanda gerada pela industrialização e ampliação do mercado de trabalho, bem como foi um dos expoentes de uma unidade nacional com sua “interligação de todo o país”.¹⁴

Uma questão central e peculiar ao transporte rodoviário de cargas e que o diferencia em relação a formação histórica dos modais ferroviário e aquaviário é que, desde seu surgimento, os seus empreendimentos tem permanecido na iniciativa privada. Todo este setor da economia se constituiu até pelo menos a década de 1980 como sendo majoritariamente controlado por um capital nacional.

Três grandes agentes se formaram nesse ramo da economia, o motorista de emprego assalariado, o motorista autônomo e o empresário patrão. Os dois primeiros formaram duas camadas de trabalhadores e o outro é o capitalista. Desenvolveram-se suas condições de trabalho com suas contradições e suas pautas e reivindicações. Está aí um critério fundamental no presente estudo em como pode ser compreendida formação de identidade a partir do fator sindicato. Esta identificação é referenciada como uma derivação surgida das relações de produção e ou do seu mundo do trabalho. Quando da sua ação em nível sindical surge uma pretensa unidade política.

¹³ Em 1940 a população total do país era de em torno de 40 milhões e 70 % rural, em 1980 eram em torno de 120 milhões e mais de 65% urbana (Estatísticas históricas do Brasil, 1990, p. 35-38).

¹⁴ LIMA NETO (2001, p. 299).

Sindicatos e tipos da representação

Na formação histórica das entidades sindicais ligadas ao transporte rodoviário de cargas do Brasil originalmente houve três tipos básicos de representação. Formaram-se os sindicatos patronais, de trabalhadores assalariados e os de motoristas autônomos.¹⁵

O Sindicato das Empresas de Transportes de Carga no Estado do Rio Grande do Sul foi formado em 1959.¹⁶ Desta representação, primeiramente de abrangência estadual, passou para uma regionalização de suas bases sindicais, tendo cinco sindicatos quando da fundação da sua Federação das Empresas de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul em 1991.¹⁷ Esta Federação se diz representante dos “transportadores rodoviários de cargas gaúchos”. Em nível nacional estes “transportadores” se congregam na Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística) que foi fundada em 1963 e que se define como a “legítima representante do empresariado dos setores de transporte de cargas e logística brasileiros”.¹⁸ Esta maior busca de organização por regiões ou por tipo de transporte nos sindicatos patronais foi uma iniciativa empresarial ocorrida desde os anos 1980 e que os manteve unidos na sua entidade de representação nacional.¹⁹

Os motoristas autônomos na sua formação sindical tiveram em perspectiva nacional suas entidades com abrangência profissional entre motoristas de caminhão e motoristas de táxi. Este foi o tipo de Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários, os “Sincaver”. Como exemplo, o Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores de Bens de Pelotas, que recebeu sua carta sindical em 1974 como a representação da “categoria econômica dos condutores autônomos” e teve ampliação de sua base territorial em âmbito regional a partir de

¹⁵ Na definição da profissão não há distinção entre motoristas assalariados e autônomos na “Classificação Brasileira de Ocupações”, “Grande Grupo Trabalhadores da Produção de Bens e Serviços Industriais”, sendo equivalentes nomes como caminhoneiro, carreteiro e motorista. Disponível em <http://www.mte.gov.br>

¹⁶ ZIEGLER & RUSSO (1989, p. 73).

¹⁷ Em 1991 formaram a Federação os sindicatos com base regional em Porto Alegre, Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Pelotas e Santa Maria. Em 2011 esta Federação é composta por dez sindicatos. Disponível em: <http://www.fetransul.com.br>

¹⁸ Disponível em: <http://www.ntcelogistica.org.br>

¹⁹ SANTOS (2007, p. 94).

1986.²⁰ Em nível nacional até pelo menos os anos 1980 esses sindicatos se faziam representar na Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários (Fencavir) existente desde 1953.²¹ Uma tendência que parece ter existido a partir da década de 1980 foi a dissolução desses tipos e a formação dos Sindicatos de Caminhoneiros, os “Sindicam”, exclusivos da profissão dos caminhoneiros autônomos. Exemplos podem ser o Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo (Sindicam-SP) formado em 1987²² ou o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Bens de Rio Grande (Sindicam) formado em 2000.²³ Estes novos sindicatos tem tido especificidade de manterem uma representação para diferentes cidades ou mesmo de abrangência estadual, como é o caso do Sindicato do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens do Estado de Minas Gerais (Sindicam de MG) criado em 2009.²⁴ Uma mesma tendência que se verifica nos últimos anos foi o surgimento de novas federações, abrangendo perspectiva regional de vários estados como é o caso da Federação Interestadual dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens (FENACAM) que foi fundada em 2004.²⁵

Os motoristas de emprego assalariado tiveram sua formação sindical de modo amplo enquanto trabalhadores do transporte rodoviário. Foi comum este tipo de sindicato formar representação em diferentes profissões, como os motoristas de caminhão e ônibus, nestes dois tanto urbano como rodoviário e ou municipal e interestadual. Moysés Moreira Santos (2007, p. 93) sugere o crescimento destes tipos de sindicato no país a partir da década de 1930, seguindo a norma legal de existência de sindicatos representativos de “trabalhadores de uma mesma categoria”, geralmente tendo a designação de sindicato de “condutores”. O Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Pelotas teve sua fundação em 1942. Seu jornal “Banguela” de 1986 indica a representação de além dos motoristas de ônibus e caminhão, os “ajudantes de motorista”, “auxiliar de escritório”, “serventes”, todos estes pertencentes ao setor dos

²⁰ Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores de Bens de Pelotas. Estatuto. 1986.

²¹ Fencavir Informe (1983).

²² Disponível em: <http://www.sindicasp.org.br>

²³ Disponível em: <http://www.sindicam-rg.com.br>

²⁴ Disponível em: <http://www.sindicammg.org.br>

²⁵ Disponível em: <http://www.fenacam.org.br>

“Trabalhadores da Carga”.²⁶ Parece ter havido, no Rio Grande do Sul, tendência desses sindicatos em manter a representação dessas variadas profissões e ofícios, como sugere a entidade de Pelotas,²⁷ o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Santa Cruz e Região²⁸ ou o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passo Fundo.²⁹ Situação esta que se diferencia de constatação de Moysés Moreira Santos (2007, p. 95) que, analisando sindicatos do estado de São Paulo, verificou fragmentações entre sindicatos de passageiros e carga, também na questão da base territorial passando por organização de sindicato de base municipal ou mesmo em formação de sindicatos de ofícios específicos, como no caso dos motoristas de “cargas perigosas”.³⁰

Os sindicatos de trabalhadores assalariados se unificam ou na Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre (CNTTT)³¹ ou na Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre (CNTT).³² Os motoristas autônomos e empresários se encontram na Confederação Nacional dos Transportes (CNT), fundada em 1954 e que agrega também a representação dos modais ferroviário e aquaviário.³³

Sindicalismo em algumas pautas

Décadas desse transporte rodoviário de cargas não devem ser sintetizados em apenas alguns parágrafos, mesmo em relação estrita a pautas oriundas das organizações sindicais. Segue assim uma breve exposição do que se sugere serem nessas décadas algumas das principais reivindicações no setor.

²⁶ Jornal Banguela (1986).

²⁷ Disponível em: <http://www.sttrpelotas.com>

²⁸ Disponível em: <http://www.sindirodoviarior.com.br>

²⁹ Disponível em: <http://www.sindicatodoviarior.com.br>

³⁰ O autor cita a Constituição de 1988 que manteve a unicidade sindical, porém possibilitou os sindicatos por categoria profissional na mesma empresa (p. 94).

³¹ SANTOS (2007, p. 150).

³² Disponível em: <http://www.cntt-cut.org.br>

³³ Disponível em: <http://www.cnt.org.br>

Paulo Ziegler & Ricardo Russo (1989, p. 71-94) destacam como estratégia dos empresários do Rio Grande do Sul em unificar na formação de seu sindicato discussões proponentes de se “conseguir regular os preços dos fretes”. Em 1958, quando ainda era uma “Associação”, o empresariado publicou uma “tabela de preços” definindo valores aos fretes, estipulados por quantidade de peso em carga e em relação a distância para descarga. Ou também que “questões trabalhistas, discussões sobre salários e ligações com a Delegacia Regional do Trabalho têm registros regulares nos livros de ata da Entidade”. Outras condições, como sobre os “seguros de transportes”, defendido pelos empresários como devendo ser obrigatório no preço do transporte. Sobre a “lei da balança” que entrou em vigor em 1967 definindo como limite o peso em “10 toneladas por eixo” do caminhão, sendo bastante contestada pelos empresários. O debate em torno de “segmento especializado” se destacou por representar os ramos de transportes de líquidos perigosos como os combustíveis, sendo que em 1983 recebeu legislação definindo algumas regulamentações sobre transporte de “cargas perigosas”.

Em Porto Alegre no ano de 1976 ocorreu um “encontro nacional dos transportes”, uma “Reunião Intersindical” empresarial, em que foram preeminentes as discussões sobre “ante-projeto da Lei Básica do Transporte Rodoviário”, problemas com impostos cobrados ao setor, formação de “centrais de fretes” e criação de novas entidades. Nessa ampla discussão em torno de “regulamentação do setor” que se agregou a defesa, em um movimento nacional, de contrariedade a entrada do capital internacional no transporte rodoviário de cargas. Um dos resultados desta ação foi a edição de Lei 6813 de 1980 que limitou a entrada do capital internacional em relação a propriedade nesse tipo de empresas, protecionista em restringir a participação estrangeira em até 20% nas empresas.

Desde fins dos anos 1970 foram editadas normas para referenciar “tabelas de fretes”, porém, sua dificuldade em efetivação passou, além da livre concorrência do mercado, também do processo inflacionário do país. A partir dos anos 1980 se intensificaram pautas latentes, como exigência de melhores rodovias, segurança contra os roubos de cargas e caminhões, reivindicações em condições de financiamento para compra de caminhões ou a defesa política da eficiência do setor em atender as

demandas do país.³⁴ Estas duas últimas são especiais, pois foram cobradas tanto pela classe empresarial como pelos motoristas autônomos. Desse contexto que em 1992 houve campanha publicitária com o lema de “Sem Caminhão o Brasil Pára”, visando apoio social na hegemonia conquistada pelo setor nos transportes e com base na dependência do país em relação aos seus serviços prestados.³⁵

Os motoristas autônomos se caracterizam por serem empreendedores individuais, donos de seu próprio caminhão e de se serem os negociadores diretos do frete com a empresa transportadora ou proprietária da carga.³⁶ Aí reside a importância de sua reivindicação em uma Tabela de Fretes, pois estes não recebem salários, sendo o valor do frete recebido pelo trabalho de transporte repartido entre os custos de manutenção do caminhão e seu ganho financeiro. Ao fator da responsabilidade de ter de reinvestir no meio de produção caminhão esta pauta lhes é tão importante como ao empresariado capitalista. A Fencavir incentivou como conquista uma “1ª Tabela de Frete do Transportador Rodoviário Autônomo” que foi promulgada em 1979 por meio do Conselho Nacional de Estudos de Tarifas, estipulando preços por distância e peso da “carga em geral”.³⁷ Desse modo a luta destes motoristas foi, tendo um preço mínimo definido por tabela, garantir sua efetivação em um livre mercado de cargas bastante concorrido.

Nesse contexto da livre iniciativa como o que foi formado o transporte rodoviário de cargas no Brasil que se pode sugerir como uma alternativa a formação de cooperativas de motoristas autônomos verificada principalmente a partir dos anos 1980, como melhor forma para melhor negociar o preço do frete.³⁸ Moysés Moreira Santos (2007, p. 107) considera que esta tendência passou a se intensificar na segunda metade dos anos 1990, porém estes motoristas autônomos cooperados visavam com esse tipo de registro institucional muito mais a baixar custos nos impostos do que exigir o

³⁴ ZIEGLER & RUSSO (1989,p. 96-8).

³⁵ Revista *O Carreteiro* (1992, p. 04-08). A reportagem diz que a organização foi de iniciativa da “NTC” e “entidades representantes dos autônomos”.

³⁶ Caso comum é a intermediação desta relação com um “agenciador” de cargas.

³⁷ (Fencavir, 1979). Neste Conselho além da representação governamental participava a NTC que negociava a sua Tabela.

³⁸ Exemplos como a Cooperativa Brasileira de Transportadores Rodoviários de Bens (*O Carreteiro*, nº 163, 1987, p.16) e a Cooperativa dos Transportadores Autônomos do Vale do Rio Verde Ltda, Cotroverde (*O Carreteiro*, nº 168, 1988, p.29).

cumprimento de uma política tabelada e efetiva de fretes. Para esta época o autor indica o surgimento de “associações” de autônomos paralelas aos sindicatos, também formação de novas entidades sindicais por “tipo de carga transportada”. Junto também a formação dos “Sindicam”, ações estas somadas ao questionamento dos preços de pedágio, das más condições das estradas e na antiga reivindicação por melhor valor do frete, movimentação esta que culminou em uma grande greve nacional em 1999 (p. 106).

Os sindicatos dos trabalhadores têm dado prioridade nas décadas recentes as “negociações coletivas” que buscassem definir um “piso salarial” e seu cumprimento via legislação trabalhista.³⁹ O caso do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas parece confirmar, a partir da ênfase em aplicação da sua “Tabela de Salários do Setor de Carga” para o ano de 2002. Nesta aparecem distinções como “Motorista Carga e Internacional”, “Motorista Carreta”, “Motorista Viagem Truck, Caçamba, Basculante” e “Motorista Coleta e Entrega” em que cada tipo destas categorias deveria ter um valor salarial, que se distingue por situações como o tipo de caminhão, maior ou menor capacidade de carga, se transporte urbano ou rodoviário e o item transporte internacional. Estas condições de trabalho se dão em viagens de maior ou menor distância e tempo, quantidade de carga a ser transportada e no tipo de carga.⁴⁰ Essas categorias devem assim variar nas bases sindicais do país, determinadas regiões concentram tipos de cargas ou variam entre locais de produção, carga e descarga, o que faz variar as categorias entre os sindicatos. Esta perspectiva se verifica em análise das negociações coletivas de sindicatos como os de Pelotas, Santa Cruz do Sul e Passo Fundo, tendo neste último uma ênfase no tipo de mercadoria enquadrada como “carga perigosa”.

Do estudo de Moysés Moreira Santos (2007, p. 111-119) se constata que além da definição do “piso salarial” a partir dos anos 1990 tem sido recorrência nos acordos coletivos alguns adicionais, como “diárias e pernoite”, “jornada de trabalho” em relação a descanso e horas extras, “participação nos lucros ou resultados” e formação de “comissão de conciliação prévia”. Dessas questões se ressalta a grande fragmentação

³⁹ Esta é uma das conclusões de SANTOS (2007, p. 110).

⁴⁰ Disponível em: <http://www.sttrpelotas.com>

sindical reforçada com o surgimento de novas entidades sindicais e a existência de altos índices de informalidade nos vínculos de trabalho como questões de um difícil cumprimento das proposições sindicais acima listadas.

A remuneração salarial para motoristas autônomos e empregados tem dimensão diferente. Para os autônomos sua remuneração se dá da dedução do valor do frete da carga transportada. O motorista de emprego assalariado tem o mesmo processo de trabalho, mas em suas relações de produção encontra um intermediário, com o qual tem de negociar sua comissão, aqui patrão e capitalista se equivalem.⁴¹ E para os motoristas empregados sem carteira de trabalho assinada, os informais, que recebem comissão ou salário por viagem, sua remuneração se dá com determinada percentagem deduzida do valor do frete feita em contrato com seus patrões. Aí deve residir o porquê de uma “tabela de fretes” com preços definidos ser de tanta importância aos três agentes do transporte rodoviário de cargas no Brasil. Nesta situação há hipótese de os informais majoritariamente receberem ganhos financeiros por comissão, enquanto os trabalhadores com contrato de trabalho formalizado terem a tendência de ter um “piso salarial” mensal e “adicionais” previstos na legislação. São assim dimensões de ganhos financeiros e pautas de reivindicação entre esses trabalhadores, que por sua vez tem mantido ao longo dessas décadas ações de nível sindical separadas entre assalariados e autônomos.

Essa profissão segue um perfil brasileiro de baixa participação sindical. Em suas condições de trabalho seja no cotidiano de ser um trabalhador individualizado ou na grande informalidade do setor contribuem para um pequeno movimento sindical na profissão. Caminhoneiros assalariados e caminhoneiros autônomos tem tido condições de trabalho muito próximas. São as duas camadas de trabalhadores que formam o transporte rodoviário de cargas. A propriedade do caminhão com a conseqüente divisão do trabalho deve assim ser um dos fatores que os distinguem, expressa na peculiar situação de aproximação histórica dos motoristas autônomos com o empresariado capitalista em seus interesses sindicais.

⁴¹ Capitalista é o detentor de capital que explora força de trabalho excedente. Capital se constitui entre constante e variável ou meios de produção e força de trabalho. Os motoristas autônomos em si não formam capital mas no contexto geral da economia são objeto de reprodução capitalista (Karl Marx, 2006, p. 352).

Referencial Bibliográfico

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA, NTC & Logística. São Paulo, SP. Disponível em: <<http://www.ntcelogistica.org.br>>. Acesso em: 23 set. 2010.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. **Guia setorial da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo: Margraf Editora e Indústria Gráfica, 2010.

AUTOMÓVEL CLUBE DO BRASIL. Brasil. Disponível em: <<http://www.automovelclubedobrasil.org.br>>. Acesso em: 01 fev. 2011.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES, CNTT. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.cntt-cut.org.br>>. Acesso em 28 jan. 2011.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES, CNT. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>. Acesso em: 28 jan. 2011.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES, GEIPOT. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br>>. Acesso em: 28 fev. 2011.

Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE CARGAS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, FETRANSUL. Porto Alegre, RS. Disponível em: <<http://www.fetransul.com.br>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS DE BENS, FENACAM. Curitiba, PR: Disponível em: <<http://www.fenacam.org.br>>. Acesso em 13 fev. 2011.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS CONDUTORES AUTÔNOMOS DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS. **1ª Tabela de Frete do Transportador Rodoviário Autônomo**. São Paulo: Fencavir, 1979.

FIGUEIREDO, Osório Santana. **Carreteadas Heróicas**. 2. ed. São Gabriel, 2000.

JORNAL BANGUELA, Jornal do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Pelotas. Pelotas/ RS: STTRP, 1986.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política. O Processo de Produção do Capital**. Livro I, v. 1. 24. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. Brasília, DF. Disponível em: <<http://www.mte.gov.br>>. Acesso em: 06 out. 2010.

O CARRETEIRO. Número 154, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1987.

O CARRETEIRO. Número 163, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1987.

O CARRETEIRO. Número 168, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1988.

O CARRETEIRO. Número 217, São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, 1992.

ÓRGÃO OFICIAL DE DIVULGAÇÃO DOS CARRETEIROS E TAXISTAS. **Fencavir Informe**. Ano 1, nº 2, Rio de Janeiro: Fencavir, 1983.

LIMA NETO, Oswaldo (Org.). **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Brasília, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/ GEIPOT; Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001.

POCHMANN, Marcio. **A Década dos Mitos: O novo modelo econômico e a crise do trabalho no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2001.

RAMALHO, José Ricardo. **Estado-Patrão e luta operária: o caso FNM**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990**. 2007. 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo.

SINDICATO DOS CONDUTORES AUTÔNOMOS DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRANSPORTADORES DE BENS DE PELOTAS. **Estatuto**. Pelotas, RS: 1986.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE PASSO FUNDO. Rio Grande do Sul, Brasil. Disponível em: <<http://www.sindirodoviarior.com.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DE PELOTAS. Rio Grande do Sul, Brasil. Disponível em: <<http://www.sttrpelotas.com>>. Acesso em: 27 jan. 2011.

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE SANTA CRUZ E REGIÃO. Rio Grande do Sul, Brasil. Disponível em: <<http://www.sindicatododoviarior.com.br>>. Acesso em: 28 jan. 2011.

SINDICATO DO TRANSPORTADOR RODOVIÁRIO AUTÔNOMO DE BENS DO ESTADO DE MINAS GERAIS, Belo Horizonte, MG. Disponível em: <<http://www.sindicammg.org.br>>. Acesso em 02 fev. 2011.

SINDICATO DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE BENS DE RIO GRANDE. Rio Grande do Sul, Brasil. Disponível em: <<http://www.sindicam-rg.com.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

SINDICATO DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS DE BENS DO ESTADO DE SÃO PAULO. Brasil. Disponível em: <<http://www.sindicasp.org.br>>. Acesso em: 31 jan. 2011.

ZIEGLER, Paulo & RUSSO, Ricardo. ... **Até o último rincão; a história do transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Foletras, 1989.