

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”  
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS  
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA E ANTROPOLOGIA  
CAMPUS MARÍLIA

**PAULA HYPÓLITO DE ARAÚJO**

***Os (des)caminhos da estrada:  
a organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos.***

**Marília  
2010**

**PAULA HYPÓLITO DE ARAÚJO**

***Os (des)caminhos da estrada:  
a organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos.***

Dissertação apresentada ao Programa de  
Mestrado em Ciências Sociais da Faculdade  
de Filosofia e Ciências da Universidade  
Estadual Paulista – UNESP/Marília.

Orientação do Prof. Dr. Giovanni Antonio  
Pinto Alves.

**Marília**

**2010**

**Ficha catalográfica elaborada pelo**

Serviço Técnico de Biblioteca e Documentação – UNESP – Campus de Marília

**Araújo, Paula Hypólito de.**

**A663d Os (des)caminhos da estrada : a organização do trabalho  
dos caminhoneiros no Porto de Santos / Paula Hypólito de  
Araújo. - Marília, 2011  
282 f. ; 30 cm.**

**Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual Paulista,  
Faculdade de Filosofia e Ciências 2011**

Bibliografia: f. 274-283

Orientador: Giovanni Antonio Pinto Alves

1. Neoliberalismo. 2. Sindicatos. 3. Consciência de classe.  
4. Movimento trabalhista – Brasil. 5. Transporte rodoviário de  
carga – Porto de Santos (SP). I. Autor. II. Título.

CDD 301.444

**Paula Hypólito de Araújo**

*Os (des)caminhos da estrada:  
a organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos.*

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof. Dr. Giovanni Antonio Pinto Alves (UNESP – Marília)**

---

**Antonio Carlos Mazzeo (UNESP – Marília)**

---

**Mauro Luís Iasi (UFRJ – Rio de Janeiro)**

**SUPLENTE**

---

**Prof. Dr. Marcos Tadeu Del Roio (UNESP – Marília)**

---

**Prof. Dr. Andréia Galvão (UNICAMP – Campinas)**

**Marília  
12 de abril de 2010**

*À Marilene e José Antônio.  
Meus pais, fonte de inspiração  
e amor incondicional.  
A eles meu desejo de transformação.*

## AGRADECIMENTOS

A presente dissertação é resultado da pesquisa de mestrado que inicialmente foi motivada por questões subjetivas. Vivenciando ao longo dos anos as experiências de um homem que “ganha” à vida em cima de um caminhão, rodando pelas estradas do país à procura de cargas para realizar o deslocamento, acompanhei as transformações em sua profissão sem, contudo, compreender de fato o que acontecia. Ao conhecer a existência de uma curiosa entidade que organiza o trabalho dos caminhoneiros e é produto das lutas dessa categoria na região da baixada santista, tive a oportunidade de unir tal experiência à pesquisa acadêmica que se iniciou ainda na graduação e teve continuidade agora no mestrado.

É com muita satisfação que apresento este trabalho, produto muito mais da minha vontade de abordar esse complexo universo que envolve o trabalho dos caminhoneiros do que de minhas possibilidades teóricas e políticas. Nele e por ele brota a consciência do privilégio que me foi concedido: debater, ainda que muito superficialmente, um pequenino pedaço da totalidade que nos cerca; superar, ainda que com muitos limites e contradições, os véus aparentes da dura realidade de trabalhadores que pelas estradas levam para além de mercadorias, muitas vezes pessoas, cartas, lembranças, sonhos, de trabalhadores que com garra, coragem, determinação, permeados de medo, cansaço, vergonha e muita saudade daquilo que sempre deixa para trás, tem uma importante contribuição não só na economia brasileira, bem como na história particular e coletiva dos homens; viver e compartilhar intensamente a rica experiência que é adentrar no cotidiano dessas pessoas, que, se não por esse intento, jamais me seria possível e próximo.

Sendo assim começo agradecendo, sem uma hierarquia de graus de importância, porque todos foram fundamentais na construção dessa caminhada, meu acolhimento pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, da Faculdade Filosofia e Ciências, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Campus Marília. A confiança e o apoio dado pelo Prof. Dr. Giovanni Antonio Pinto Alves, que à sua maneira me concedeu autonomia intelectual e em momentos cruciais esteve presente cerceando o trabalho no sentido de uma orientação. Também os recursos financeiros disponibilizados pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, sem os quais não conseguiria realizar plenamente esta pesquisa.

Agradeço a contribuição das instituições que me receberam com presteza e forneceram importante material de pesquisa. A preciosa colaboração dada pelos caminhoneiros entrevistados, que muito além de explicar e narrar à realidade que os cerca, me deram uma intensa lição de vida, retirando deste campo todo e qualquer grau de moralismo. Para além de contribuírem com a minha formação acadêmica, foram e são exemplos de luta e, ainda que inconscientemente, de vontade de transformar positivamente a realidade ao mesmo tempo em que se deparam com as restritas possibilidades de atuação que esta mesma impõe. Entre avanços e retrocessos, limites e contradições, são exemplos de determinação, pois fazem sua história não como querem, mas como lhes é possível.

Agradeço as pessoas que tiveram envolvidas de alguma maneira nessa caminhada, ajudando a construí-la. À minha mãe, Marilene, sempre amiga, fiel e companheira, pelo consolo, estímulo, confiança, admiração e apoio incondicional, desde a leitura dos meus textos acadêmicos até o amor que me confortou nas horas mais difíceis. Com críticas fundamentais sempre que necessárias me ajudou a chegar até aqui da forma como cheguei. Ao José Antônio, meu pai, fonte de inspiração para este trabalho, pelo companheirismo, carinho e compreensão; pela prontidão do socorro e do amor que a mim sempre foi dirigido quando necessário; pelas inúmeras conversas, que não só tinham haver com o universo dos caminhoneiros, cujo resultado foi preciosas contribuições a esta pesquisa, mas que sobre temas gerais, resumidos aqui como política, me estimulou a essa formação acadêmica e aos caminhos que tracei. A eles essas páginas e meus mais sinceros votos de amor e respeito. Vocês são o melhor presente que a vida me deu, mesmo sem poder escolher.

Agradeço aos amigos que de diferentes formas me deram conforto, me propiciaram ferramentas para enfrentar as dificuldades teóricas e pessoais e estão sem dúvida presente em cada parte desta pesquisa. À Roberta, minha irmã, que com os braços sempre abertos, em meio a tantas broncas construídas sob o zelo e o desejo contido de cuidar e orientar a irmã mais nova, me socorreu tantas e tantas vezes e esteve presente com palavras de carinho e respeito, devotando uma admiração vela pelo cotidiano. A você meu moto de amor, de amiga. Ao Tio Flávio pelo incentivo e apoio, um dos responsáveis por minha formação acadêmica. À Priscilla, testemunha ocular de minha história, amiga fiel, cúmplice e companheira; a quem devoto todo meu amor por ter acompanhado todas as transformações de minha vida sem jamais se afastar, mesmo nas condições em que a distância nos impediu de estar próximas; sempre ao meu lado, sempre presente. Ao Portinho, Vivian, Anelisa, Baroni, Humberto,

Silvinho, Toninho, Sandra, Adriane, Hélsio, amigos que por vezes nem imaginam a importância que tiveram nessas páginas, que não sabem o quanto os bons momentos vividos me confortaram e continuam a acalantar, amigos que me animam à busca de novas experiências porque sei que com eles posso contar, amigos para sempre. À Fezoca, Mari Barbosa, Carina e Paloma, sempre queridas, parceiras incomparáveis de muitas e muitas alegrias, de momentos inesquecíveis, de uma amizade ímpar da qual me faltam palavras para tudo que significam pra mim. Em especial à Fezoca, pela leitura atenta e contribuições a este trabalho, pelo carinho e dedicação quando me encontrava no desespero dos últimos momentos, abrindo mão de suas tarefas para me apoiar. À Mari Pietro e Aline, que sem me conhecer me deram voto de confiança e dividiram comigo momentos felizes em Marília, confidenciais de suas vidas e da minha também. Saudades de vocês. Ao Kleber, Tati, Rodrigo, Mari Lopes, amigos que pude escolher e que estão sempre perto mesmo que distantes. Ao Estevam, Claudinei, Paulo, Lica, Silvana, Gersinho, Vine, Ádima, Sheila, Tânia, Anderson, Rúbia, Alessandro, Erika, Marcelo, amigos que tornaram a vida em Marília mais doce, mais cúmplice. À Francini e Daniele, companheiras, leais, parceiras, pessoas que em meio às coisas do cotidiano escapa-me por vezes de dizer que estamos juntas sempre. À Tati que nesses últimos instantes trouxe alegria a nossa casa. À Lívia sempre presente com um sorriso e uma palavra de incentivo, pelas tantas e tantas “figurinhas acadêmicas” trocadas, pelo carinho, paciência e conforto, pela leitura atenta de fragmentos desse texto, pela amizade devotada. Ao Danilo, Lila, Vera, Fernandinha, Letícia, Julinha, Manu, Maira, Lú, Hélio, Danita, Bruno Rubiatti, Leandro, Deivisson, Nara, Anita, Jú, Marcílio, Felipinho, Glauber, Rafa, Andréa, Bruno Aidar, que tornaram e tornam a vida de Campinas também mais doce, mais cúmplice, mais divertida. Agradeço aos amigos de militância, que por nossas experiências compartilhadas e na expectativa dos resultados dessa pesquisa, acreditaram na contribuição, ainda que mínima, que este trabalho fornece a uma leitura crítica da totalidade social, sempre orientada para transformação de nossa realidade. Ao Rodrigo que, inesperadamente e à sua maneira, foi crucial nos últimos momentos deste trabalho. Agradeço o amor, o carinho, a compreensão e a paciência. O apoio técnico dado a este texto. Mais que tudo agradeço a admiração que me incentivou e apoiou na reta final, a coragem que você me concede para continuar nesta caminhada.

Agradeço aos professores Miglioli, Del Roio e Mazzeo, pela amizade, carinho, confiança, paciência, pelas conversas sempre produtivas, pelo zelo intelectual, que torna mais

intrigante e apaixonada a dura busca pelo conhecimento, a vocês todo meu respeito e admiração e que continuemos juntos nessa caminhada. Aos professores de Marília, Paulo Cunha, Jair, Corsi, Fátima Cabral, Célia Tolentino. À Aline, Sirlêi e demais funcionários da UNESP de Marília que tanto nos acolhem, como estendem a mão sempre que necessário, amparando nossa vida acadêmica.

A todos esses meu profundo agradecimento e minha mais sincera dedicação.

***“A história de todas as sociedades até agora  
tem sido a história das lutas de classe”.***

*(Karl Marx e Friedrich Engels. Manifesto do Partido Comunista)*

***“Os homens fazem a sua própria história,  
mas não a fazem como querem,  
não a fazem sob circunstâncias de sua escolha  
e sim sob aquelas com que se defrontam diretamente,  
ligadas e transmitidas pelo passado.”***

*(Karl Marx. O Dezoito Brumário de Luiz Bonaparte)*

***“Eu conheço cada palmo desse chão  
É só me mostrar qual é a direção  
Quantas idas e vindas, meu deus quantas voltas  
Viajar é preciso, é preciso  
Com a carroceria sobre as costas  
Vou fazendo Frete, cortando o estradão.”***

*(Renato Teixeira. Frete)*

## RESUMO

Este estudo tem por objetivo analisar as condições objetivas e subjetivas da dinâmica associativa presente na organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos a partir de um estudo de caso realizado na Associação Comercial de Transportadores Autônomos (ACTA) e no Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Cargas a Granel (SINDGRAN). As entidades pesquisadas surgem em meados da década de 1980 e início dos anos 1990 como produto da resistência dos caminhoneiros diante do crescimento das empresas de transporte no transporte rodoviário e de sua tendência à monopolização da distribuição de cargas. Esse contexto foi compreendido mundialmente no conjunto das mudanças tecnológicas e organizacionais engendradas no processo de trabalho na década de 1970 e da implantação do neoliberalismo, processo que no Brasil tardiamente mesclou formas diferentes, mas não antagônicas do fordismo/taylorismo e toyotismo. Entretanto, dado a particularidade do trabalho do caminhoneiro, condição que remete a inserção desses sujeitos no processo de produção capitalista brasileiro, coube apontar como se manifestou a precarização nesse setor: que tipo de terceirização, como as inovações tecnológicas e organizacionais foram apropriadas e que implicações objetivas e subjetivas impuseram à categoria de trabalhadores em questão. Tal processo, carregado de contradições, impõe avanços e limites nas formas de organização econômica e política dos caminhoneiros, ao mesmo tempo em que é moldado pela pressão que esses sujeitos exercem. Assim, buscamos apontar como breves indicações as manifestações da questão da classe e da consciência de classe nessa categoria.

**Palavras Chaves:** Transporte rodoviário de carga, reestruturação produtiva, neoliberalismo, associações, sindicatos, classe e consciência de classe.

## ABSTRACT

This study aims to analyze the objective and subjective conditions of associative dynamics present in the organization of the work of truckers at the Port of Santos from a case study conducted at the Commercial Association of Autonomous Transporters (ACTA) and the Union of Road Transporters Autonomous Bulk Cargo (SINDGRAN). The entities surveyed appear in the mid-1980s and early 1990s as a product of the resistance of the truckers before the growth of transport companies in road transport and its tendency to monopolize the distribution of loads. This context was understood throughout the world of technological and organizational changes engendered in the work process in the 1970s and the implementation of neo-liberalism, a process which later merged in Brazil in different ways, but not antagonistically Fordism/Taylorism and Toyotism. However, given the particularity of the work of the truckers, a condition that refers to the insertion of these subjects in the process of capitalist Brazilian production, it is important to show the precarious conditions in this industry: what kind of outsourcing, such as technological and organizational innovations were appropriate and what objective and subjective implications were imposed to the category of workers concerned. This process, fraught with contradictions, requires advances and limits in the forms of economic and political organization of the truckers while it is also shaped by the pressure that these guys men perform. From this point, we would like to remind the peculiarities of class and class consciousness in this category.

**Keywords:** Road freight transport, productive restructuring, neoliberalism, associations and unions, class and class consciousness.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### Tabelas

|                                                                                                                                 |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Tabela 1 – Frota de Veículo por transportador.....                                                                              | 36.  |
| Tabela 2 – Frota de Veículo por transportador e tipo de propriedade.....                                                        | 36.  |
| Tabela 3 – Frota de veículo por transportador e tipo de veículo.....                                                            | 38.  |
| Tabela 4 – Frota de veículo por transportador e tipo de carroceria.....                                                         | 38.  |
| Tabela 5 – Tipo de carga transportada entre os caminhoneiros autônomos (%).....                                                 | 43.  |
| Tabela 6 – Tipo de carga transportada entre os caminhoneiros assalariados (%).....                                              | 43.  |
| Tabela 7 – Tipo de carga transportada entre as empresas de transporte (%).....                                                  | 44.  |
| Tabela 8 – Distância média percorrida pelas empresas de transporte por mês.....                                                 | 44.  |
| Tabela 9 – Distância média percorrida pelos caminhoneiros autônomos por mês.....                                                | 44.  |
| Tabela 10 – Evolução da distribuição modal entre 1950 e 1979 (%).....                                                           | 102. |
| Tabela 11 – Evolução da distribuição modal entre 1980 e 1996 (%).....                                                           | 102. |
| Tabela 12 – Produção de caminhões da indústria automobilística (em unidades).....                                               | 115. |
| Tabela 13 – Idade média da frota de veículo por operador de transporte.....                                                     | 134. |
| Tabela 14 – Idade da frota de veículos dos caminhoneiros autônomos.....                                                         | 135. |
| Tabela 15 – Possibilidades de quitação dos veículos financiados.....                                                            | 135. |
| Tabela 16 – Perspectivas de renovação da frota por idade para caminhoneiros autônomos.....                                      | 135. |
| Tabela 17 – Perspectivas de renovação da frota por tempo para caminhoneiros autônomos.....                                      | 136. |
| Tabela 18 – Situação atual das estradas no país.....                                                                            | 140. |
| Tabela 19 – Gastos com manutenção mensal do veículo de caminhoneiros autônomos.....                                             | 142. |
| Tabela 20 – Quantidade de horas trabalhadas por dia pelos caminhoneiros autônomos.....                                          | 144. |
| Tabela 21 – Proveniência dos caminhoneiros autônomos.....                                                                       | 150. |
| Tabela 22 – Valores absolutos de emprego no transporte rodoviário de carga por estado....                                       | 151. |
| Tabela 23 – Investimentos no Transporte Rodoviário de Carga no Governo Fernando Henrique Cardoso (em R\$ 10 <sup>3</sup> )..... | 156. |

## Gráficos

|                                                                                                                                                             |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Gráfico 1 – Comparação entre os governos e períodos a partir de Políticas Econômicas e Políticas de Transportes. Participação entre os modais (%).....      | 101. |
| Gráfico 2 – Evolução da malha pavimentada (extensão mil km).....                                                                                            | 114. |
| Gráfico 3 – Evolução da malha rodoviária total (extensão mil km).....                                                                                       | 115. |
| Gráfico 4 – Condições do veículo em termos de aquisição.....                                                                                                | 135. |
| Gráfico 5 – Valor do frete rodoviário por distância e tonelada.....                                                                                         | 138. |
| Gráfico 6 – Projeção da idade média da frota se mantida as condições de renovação.....                                                                      | 139. |
| Gráfico 7 – Conservação geral da malha rodoviária.....                                                                                                      | 140. |
| Gráfico 8 – Roubo de carga no Brasil - ocorrências anuais.....                                                                                              | 140. |
| Gráfico 9 – Roubo de carga no Brasil: prejuízo em milhões de R\$.....                                                                                       | 140. |
| Gráfico 10 – Medidas de prevenção de roubo de cargas pelas ETCs.....                                                                                        | 141. |
| Gráfico 11 – Número de acidentes por km de rodovia.....                                                                                                     | 141. |
| Gráfico 12 – Índice de mortes nas estradas no mundo.....                                                                                                    | 142. |
| Gráfico 13 – Gasto mensal com pedágios de caminhoneiro autônomo.....                                                                                        | 142. |
| Gráfico 14 – Utilização de estradas secundárias para evitar os pedágios por caminhoneiros autônomos.....                                                    | 142. |
| Gráfico 15 – Média de dias trabalhados por semana pelo caminhoneiro autônomo.....                                                                           | 144. |
| Gráfico 16 – Comparação da jornada de trabalho entre assalariados de CLT, caminhoneiros autônomos e motoristas de caminhão filiados às transportadoras..... | 144. |
| Gráfico 17– Índice de emprego anual por estado no transporte rodoviário de carga.....                                                                       | 151. |
| Gráfico 18 – Participação dos modais de transporte no Governo Fernando Henrique Cardoso (%).....                                                            | 156. |

## Figuras

|                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 1 – Cavalo de tipo pesado da Linha Constallation 17.250 da Volkswagen.....       | 39. |
| Figura 2 – Caminhão de tipo médio da Linha Worker 13.180 da Volkswagen.....             | 39. |
| Figura 3 – Caminhão de tipo pesado da Linha Delivery 8.150 da Volkswagen.....           | 39. |
| Figura 4 – Carrocerias disponíveis para cavalos Constallation 17.250 da Volkswagen..... | 40. |
| Figura 5 – Carrocerias disponíveis para caminhões Worker 13.180.....                    | 41. |
| Figura 6 – Carrocerias disponíveis para caminhões Delivery 8.150.....                   | 42. |

|                                                                                                                             |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Figura 7 – Cavalo pesado com carroceria de container utilizado no transporte de cargas unitizadas.....                      | 45.      |
| Figura 8 – Cavalo pesado com carroceria graneleira utilizado no transporte de cargas unitizadas ou granel.....              | 45.      |
| Figura 9 – Cavalo médio com carroceria baú utilizado no transporte de cargas unitizadas....                                 | 46.      |
| Figura 10 – Respectivamente, carroceria basculante bitrem e tanque bitrem, utilizados no transporte de cargas a granel..... | 47.      |
| Figura 11 – Respectivamente, carroceria canavieira treminhão e carroceria rodotrem.....                                     | 47.      |
| Figura 12 – Cavalo com carroceria cegonha.....                                                                              | 50.      |
| Figura 13 – Características da saúde dos caminhoneiros I.....                                                               | 148.     |
| Figura 14 – Características da saúde dos caminhoneiros II.....                                                              | 148.     |
| Figura 15 – Integração de diferentes modalidades de transporte. Linhas da ALL.....                                          | 155.     |
| Figura 16 – Descarregamento de trem de açúcar.....                                                                          | 155.     |
| Figura 17 – Descarregamento de caminhão de açúcar.....                                                                      | 155.     |
| Figura 18 – Armazenamento de papel e celulose.....                                                                          | 167.     |
| Figura 19 – Carregamento de açúcar ensacado.....                                                                            | 168.     |
| Figura 20 – Carregamento de navio de container.....                                                                         | 168.     |
| Figura 21 – Carregamento de navio de veículos.....                                                                          | 170.     |
| Figura 22 – Organização dos contêineres no pátio.....                                                                       | 169.     |
| Figura 23 – Pátio de contêiner.....                                                                                         | 169.     |
| Figura 24 – Carregamento de contêiner.....                                                                                  | 170.     |
| Figura 25 – Caminhões estacionados na Rua do Porto em Santos.....                                                           | 180.     |
| Figura 26 – Lado das exportações de contêineres da LIBRA Terminais.....                                                     | 182.     |
| Figura 27 – Lado das importações de contêineres da LIBRA Terminais.....                                                     | 182.     |
| Figura 28 – A região onde se insere a ACYA-SINDGRAN.....                                                                    | 192.     |
| Figura 29 – A Rua do Adubo e o trânsito de caminhões.....                                                                   | 193.     |
| Figura 30 – Fotos da estrutura da ACTA-SINDGRAN.....                                                                        | 201-203. |
| Figura 31 – Vista dos terrenos da ACTA-SIDGRAN no Guarujá.....                                                              | 204.     |
| Figura 32 – Fotos dos veículos da ACTA-SINDGRAN.....                                                                        | 209.     |

## **LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS**

ACTA – Associação Comercial de Transportadores Autônomos  
ALL – América Latina Logística  
ANTEAG – Associação Nacional de Trabalhadores e Empresas de Autogestão  
ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre  
BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico  
CIESP – Centro de Indústria do Estado de São Paulo  
CLT – Consolidação das Leis de Trabalho  
CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo  
CONTRAN – Código de Trânsito Brasileiro  
CPF – Cadastro de Pessoas Físicas  
CRLV – Certificado de Registro de Licenciamento  
CT – Conhecimento de Transporte  
CTC – Cooperativa de Transporte de Carga  
CTPS – Carteira de Trabalho e Previdência Social  
CTS – Cooperativa de Transportes de Sorocaba  
DEM – Democratas  
DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem  
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes  
ERC – Efficient Consumer Response  
ETC – Empresa de Transporte de Carga  
FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo  
FNM – Fábrica Nacional de Motores  
FGI – Fundo Garantidor de Investimento  
GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte  
ICMS – Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação  
IGPM – Índice Geral de Preço e Medidas  
INSS – Instituto Nacional de Seguridade Social  
ISSQN – Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza

IPVA – Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores

NTC – Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística

OCB – Organização das Cooperativas Brasileiras

OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra

OIT – Organização Internacional do Trabalho

PAEG – Plano de Ação Econômica do Governo

PDT – Partido Democrático dos trabalhadores

PED – Plano Estratégico de Desenvolvimento

RNTRC – Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Carga

RG – Registro Geral

SEST/SENAT – Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

SINDCAM – Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo

SINDGRAN - Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Cargas a Granel

TAC – Transportador Autônomo de Carga

TCP – Transportador de Carga Própria

TGG – Terminal de Graneis do Guarujá

## SUMÁRIO

|                                                                                                                                                                                                        |                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Introdução.....</b>                                                                                                                                                                                 | <b>19.</b>      |
| <br><b>PARTE I – A DIALÉTICA ENTRE OBJETIVIDADE E SUBJETIVIDADE NO<br/>TRABALHO DOS CAMINHONEIROS.....</b>                                                                                             | <br><b>28.</b>  |
| <br><b>Capítulo 1 – Os transportes e seus sujeitos de uma perspectiva teórica e histórica na<br/>sociedade.....</b>                                                                                    | <br><b>29.</b>  |
| 1.1. A complexidade e a particularidade dos caminhoneiros.....                                                                                                                                         | 29.             |
| 1.2. Transporte: setor de serviços ou produção?.....                                                                                                                                                   | 57.             |
| <br><b>Capítulo 2 – A inserção do transporte rodoviário na economia brasileira e as<br/>transformações das condições de vida e trabalho dos sujeitos envolvidos na produção do<br/>transporte.....</b> | <br><b>69.</b>  |
| 2.1. Primeiras considerações a cerca da infra-estrutura e dos interesses econômicos e<br>políticos.....                                                                                                | 69.             |
| 2.2. Interesses em questão: o transporte rodoviário de carga beneficia a quem?.....                                                                                                                    | 84.             |
| 2.3. O plano de metas do governo Juscelino Kubistchek e o transporte rodoviário enquanto<br>infra-estrutura fundamental para o desenvolvimento do Brasil.....                                          | 98.             |
| 2.4. As transformações do transporte rodoviário de carga em tempos de neoliberalismo e<br>reestruturação produtiva.....                                                                                | 117.            |
| 2.5. Considerações a cerca das formas associadas de organização dos<br>trabalhadores.....                                                                                                              | 160.            |
| <br><b>Capítulo 3 – A organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos: a<br/>ACTA-SINDGRAN e suas complexas relações sociais.....</b>                                                     | <br><b>163.</b> |
| 3.1. Aspectos econômicos e políticos do Porto de Santos.....                                                                                                                                           | 163.            |
| 3.2. Os caminhoneiros e as relações sociais de trabalho com o Porto de Santos.....                                                                                                                     | 178.            |

3.3. O “levante” da ACTA e a formação do SINDGRAN.....186.

3.4. A ACTA-SINDGRAN e suas relações sociais de trabalho.....196.

**PARTE II – CLASSE E CONSCIÊNCIA DE CLASSE: A PARTICULARDADE DO  
TRABALHADOR CAMINHONEIRO.....215.**

**Capítulo 4 – A resistência econômica e política dos caminhoneiros: breves considerações  
sobre a questão de classe e consciência de classe.....216.**

4.1. A contradição de classe dos caminhoneiros.....216.

4.2. A espontaneidade do movimento: avanços e limites da ACTA-SINDGRAN.....250.

**Considerações Finais.....261.**

**Referências bibliográficas.....274.**

## INTRODUÇÃO

O objeto de pesquisa aqui abordado são as condições objetivas e subjetivas da organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos. Tal intento partiu da análise da formação da Associação Comercial de Transportadores Autônomos (ACTA), criada em meados da década de 1980, e do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Cargas a Granel (SINDGRAN), na década de 1990, entidades que são produto da resistência dos transportadores autônomos de carga em relação ao avanço e à monopolização das empresas de transporte de carga na distribuição de mercadorias e que, atualmente, organizam o trabalho de parte da categoria dos caminhoneiros na Baixada Santista e centralizam a distribuição principalmente de fertilizantes e trigo no Terminal de Granéis do Guarujá (TGG).

Chegamos a esses trabalhadores e a essa região por uma experiência pessoal, como já citado nos agradecimentos deste trabalho. Mas longe de buscar a construção de uma trajetória de vida, individual, subjetiva, nos propusemos a compreender criticamente, ainda que com breves apontamentos, a complexidade de uma parcela estrutural na economia – o transporte rodoviário de carga – e a constituição de seus sujeitos – principalmente caminhoneiros e empresas de transporte de carga – à luz do processo histórico da produção capitalista no Brasil. Entretanto, ainda que tenhamos realizado um esforço de distanciamento do objeto, este trabalho de forma alguma está desvinculado das motivações que o estimulou, a saber, a importância que a ACTA-SINDGRAN tem em relação a sua presença no Porto de Santos e na categoria dos caminhoneiros, a relevância política dessa categoria dada sua função estratégica na economia brasileira e a ausência de estudos que abordem sistematicamente a relação entre o econômico e o político do ponto de vista das contradições de classe, bem como a relação dos caminhoneiros com a classe trabalhadora.

Assim, precipuamente afirmamos que aqui se concentra o esforço de abordar nosso objeto não apenas em seus aspectos fenomênicos, mas a partir da luta de classes que nele se produz e reproduz. A análise dos conflitos sociais a partir das contradições de classe, principalmente daqueles que estão mais intimamente ligados aos processos de trabalho, sem priorizá-los em relação aos demais movimentos, permite compreender tais fenômenos como processo, como resistência à ação das classes dominantes que pode vir a desvelar a relação de exploração capital x trabalho. Possibilita também perceber os diferentes níveis de atuação

econômica e política dos grupos sociais que se organizam, bem como os avanços e limites que todo movimento engendra, já que os conflitos sociais não são de forma alguma lineares (GALVÃO, 2008). Para tanto, consideramos a relação dialética existente entre as condições objetivas e subjetivas presente na organização do trabalho dos caminhoneiros, buscando analisá-la através do materialismo histórico.

Por condições objetivas consideramos: o processo que inseriu os caminhoneiros na produção capitalista; as transformações decorrentes das formas de organização do trabalho influenciadas pela reestruturação produtiva; as implicações da política neoliberal, bem como a caracterização da profissão – o volume de recursos materiais de que dispõem; a “renda” obtida mensalmente; a concorrência de empresas de transportes, da cadeia logística e daquelas diretamente ligadas à produção de mercadorias; a necessidade de renovação tecnológica dos veículos; as distâncias percorridas e o número de horas trabalhadas por mês; as exigências legais para ser um caminhoneiro autônomo ou para criar associações de trabalho, entre outros elementos. Por condições subjetivas, entendemos o modo como a profissão desses trabalhadores influencia sua organização política e sua atuação dentro e fora do trabalho, tomando-se para análise, principalmente, a sua inserção na classe trabalhadora, ou seja, as lutas sociais que se travam para a conquista de espaço no setor, dando destaque às formas associativas e à organização sindical.

Metodologicamente esse trabalho foi percorrido por dois eixos que se desenvolveram em conjunto: a pesquisa de campo na ACTA-SINDGRAN e o levantamento de dados atrelado à observação sociológica minuciosa junto às instituições pertinentes; e o levantamento bibliográfico, a leitura e a reflexão teórica pertinente ao tema exposto. No que tange a esse último eixo, ao darmos continuidade de forma mais articulada à pesquisa bibliográfica, percebemos que o transporte rodoviário de carga é um tema pouco discutido nas Ciências Humanas, ainda que em meados do século XX muito se tenha debatido sobre o sistema de transporte, principalmente enquanto uma política fundamental no projeto de desenvolvimento<sup>1</sup> nacional. Mas os caminhoneiros e as empresas com as quais se relacionam,

---

<sup>1</sup> Vamos fazer aqui uma breve distinção entre desenvolvimento e crescimento econômico para demarcar o campo sobre o qual estamos trabalhando. Entendemos por desenvolvimento nacional, um processo histórico que carrega consigo um projeto de nação para o país, que em meio às transformações econômicas, políticas e ideológicas necessárias, engendra uma série de conquistas sociais e eleva as condições de vida e trabalho da sociedade. Por crescimento econômico entendemos um movimento na economia que tem por resultado aumento do PIB, crescimento da indústria, comércio etc., mas que não necessariamente engendra uma socialização da riqueza produzida. Não é o objetivo de este trabalho apresentar essa discussão. Apenas estamos sugerindo que o Brasil,

são categorias que não apareceram nesses trabalhos ou com raras exceções foram apenas apontadas nas análises.

Na área da economia e da engenharia encontramos muitos estudos abordando os transportes com relação à sua eficiência, produtividade, rentabilidade, formas de organização e de integração de modais, mas sem colocar em questão os sujeitos envolvidos e suas práticas sociais nessa infra-estrutura. O debate está em grande parte embasado nos transportes como um processo técnico e que deve, portanto, respaldar o funcionamento da economia pela forma mais eficiente e rentável, colaborando para o pleno desenvolvimento do país; ou seja, o sistema de transporte é considerado uma infra-estrutura orientada neutramente pelo aparelho estatal e pelos agentes de transporte. Outrora, foi direcionado por um grupo de técnicos e especialistas no assunto, que através de grupos de trabalho ou grupos executivos compunham os governos e desenvolviam estudos e políticas de transporte nas quais o Estado – nas instâncias municipal, estadual e federal – garantia o investimento, a manutenção e a administração. Atualmente e em outro contexto, esse mesmo Estado, agora através das agências reguladoras, coordena e administra o sistema de transporte, mas em função da privatização, a responsabilidade dos investimentos e da manutenção cabe em grande parte à iniciativa privada.

Em nenhum momento, seja na década de 1950 com o impulso dado às rodovias pelo governo Juscelino Kubistchek, seja na crise do petróleo dos anos de 1970 que para além dessa manifestação fenomênica foi uma crise estrutural do capital, ou na política neoliberal mais recente que resultou na privatização de portos e estradas bem como em transformações importantes nas condições de trabalho dos caminhoneiros, coloca-se em debate os interesses econômicos e políticos existentes ou os conflitos entre as frações da classe dominante que disputam as políticas estatais para desenvolvimento do país. Muito menos as reivindicações que os trabalhadores do transporte colocam no âmbito estatal e que, em certo sentido, pressionam a movimentação dessa classe dominante. Esse fato não é um “descuido” ou “falta de conhecimento”. Não está nas pautas de discussões a questão do processo técnico – a

---

principalmente depois dos anos 50 – que é o período mais marcante do crescimento do transporte rodoviário de carga – cresceu economicamente, porém não se desenvolveu nos termos expostos. Entretanto, os estudos que abordam o sistema de transporte estão carregados da ideologia desenvolvimentista (Ver: ALMEIDA, 2006) e, portanto, falar dessa infra-estrutura significava tratar do desenvolvimento do país. Assim, sempre que estivermos remetendo ao termo desenvolvimento é porque o conceito utilizado pela bibliografia é esse, mas isso não significa necessariamente nossa concordância teórica.

organização do sistema de transporte – como produto de um processo social que carrega contradições históricas decorrentes das lutas de classes.

Encontramos também alguns estudos na área de saúde tratando a questão de uma cultura de trabalho que possibilita comportamentos vulneráveis a DSTs, ao uso de drogas, a doenças cardiovasculares, auditivas, psicológicas, relacionadas à postura, entre outras. Trabalhos que colaboram, em certo sentido, para a compreensão da precarização do trabalho do caminhoneiro, sujeito a longas jornadas de trabalho, em condições nem sempre salubres, mas que paralelamente despertam preconceito na população em função da reprodução de estigmas atrelados às condições de trabalho dessa categoria.

No que se refere à caracterização dos processos de trabalho da categoria como um todo – além das pesquisas de campo realizadas junto aos caminhoneiros por nós selecionados que ajudaram a construir não só a particularidade do trabalho desses sujeitos no Porto de Santos como também contribuíram para um panorama geral da totalidade desses trabalhadores – dois trabalhos foram de grande ajuda e se encontram na área das Ciências Sociais. São trabalhos que partiram do impacto da grande greve que os caminhoneiros mobilizaram em 1999 – uma das maiores da categoria no país e produto da degradação do seu trabalho – e que a partir de diferentes objetos as autoras demonstram as características desse processo.

O primeiro é da autora Luciene dos Santos<sup>2</sup> que através das relações de gênero e classe, busca compreender as questões que envolvem a vida e o trabalho dos caminhoneiros, especificamente as singularidades dos motoristas de caminhão que permanecem longos períodos na estrada. Centrando-se nas relações familiares, tanto daquelas envolvidas pelo trabalho feminino de caminhoneiros, como pelo trabalho masculino, a autora mostra a pluralidade da realidade que os cerca, bem como os pontos comuns que se sobressaem nas relações de trabalho. O segundo é da autora Maria Luisa Scaramella<sup>3</sup> que, com base na análise da trajetória e das narrativas de caminhoneiros, aponta a decadência que afeta a categoria principalmente na década de 1990. Por ele foi possível lançar uma luz sobre esse processo de transformação econômica e política desde sua origem no Brasil. A partir da construção das

---

<sup>2</sup> Seu trabalho resultou na tese de doutorado intitulada *Moro no mundo e passeio em casa. Vida e trabalho de mulheres e homens caminhoneiros*, defendida em 2002 na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da UNESP de Araraquara. Há um artigo da autora, que aborda sua tese, publicado no livro *O avesso do trabalho*, organizado por Ricardo Antunes e Maria A. Moraes Silva em 2004, intitulado *Moro no mundo e passeio em casa: vida e trabalho dos caminhoneiros*, p. 285-353.

<sup>3</sup> Dissertação de mestrado intitulada *Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros*, defendida em 2004 no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas.

experiências vivenciadas pelos caminhoneiros e do condensamento desse processo no *evento crítico* (SCARAMELLA, 2004, grifo do autor)<sup>4</sup> que foi a greve de 1999, nos permitiu perceber que essa categoria não só é extremamente complexa do ponto de vista das suas relações sociais, como também é fundamental do ponto de vista econômico e político.

A realidade apontada em todos os trabalhos aqui citados, em maior ou menor grau, se expressa nitidamente na organização do trabalho dos caminhoneiros na Baixada Santista, na constituição da resistência econômica e política desenvolvida pelos transportadores autônomos que trabalham no transporte de carga a granel nessa região – que a título de conhecimento é extremamente complexa pela quantidade de sujeitos que envolvem (empresas da cadeia diretamente ligadas à produção de mercadorias, de logística, de transporte rodoviário, marítimo, ferroviário, trabalhadores das mais diversas categorias, a população de entorno que interage politicamente com a região, o aparelho estatal através de suas instâncias, enfim uma infinidade de interesses que ora são antagônicos, ora são de parceria) e pelo peso estratégico que tem na economia do país (é o principal mediador das mercadorias no Brasil, tanto de importação como de exportação, e maior porto da América Latina). Contudo, se expressa de maneira particular e levanta problemas pertinentes do ponto de vista teórico.

Sendo assim, o título deste trabalho “Os (des)caminhos da estrada: a organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos” é uma alusão às possibilidades e limites do processo de formação da ACTA-SINDGRAN frente ao entrelaçamento das condições objetivas e subjetivas que envolvem o trabalho dos caminhoneiros na baixada santista. Não obstante, este texto está dividido em duas partes, que aqui estão postas de maneira separada apenas para facilitar a leitura, mas que de forma alguma significa que teoricamente estas partes não se imbricam dialeticamente. Estão intituladas como: *A dialética entre objetividade e subjetividade no trabalho dos caminhoneiros* e *Classe e consciência de classe: a particularidade do trabalhador caminhoneiro*. A primeira parte será norteada por três pólos, entre os quais tentamos estabelecer as mediações necessárias no sentido de apontar a totalidade do nosso objeto. De início, discutiremos a fragmentação dos caminhoneiros, mostrando a sua complexidade e faremos breves considerações teóricas a cerca dos transportes em geral. Abordaremos também o processo histórico que centralizou e deu importância fundamental ao transporte rodoviário de cargas em detrimento das demais

---

<sup>4</sup> Cabe uma nota explicativa para pontuar que o grifo do autor neste trabalho virá marcado em *italico* e o grifo nosso em **negrito**.

modalidades de transporte no Brasil – incluindo aqui, sua constituição jurídica, seu peso econômico, os processos de trabalho nele envolvido e as transformações ocorridas ao longo dos anos nas condições de vida e trabalho de seus sujeitos.

Esse é um dos objetivos de nossa pesquisa, pois inúmeros são os textos que tratam, por exemplo, da influência da indústria automobilística no Brasil – aqui entendido como um complexo que envolvia setores da indústria de bens de produção (metalúrgica, siderúrgica, petroquímica, serviços de transporte) e da indústria de bens de consumo (automobilística propriamente dita) – e quase nenhum deles aborda sistematicamente a relação dela com a opção pelas rodovias, embora isso seja uma obviedade, bem como suas implicações para os trabalhadores envolvidos (principalmente os caminhoneiros e suas relações de trabalho). Mas essa abordagem é apenas uma forma de compormos o cenário que envolve nosso objeto, pois não está ao nosso alcance a sistematização minuciosa dos anos JK, avaliado por nós como o principal impulso à indústria automobilística, às rodovias e ao transporte rodoviário de carga. Entretanto, para compreender a organização do trabalho dos caminhoneiros, suas contradições, é preciso entender como esses sujeitos foram inseridos na economia brasileira e isso depende da análise das relações sociais de produção e da particularidade histórica do desenvolvimento brasileiro em relação à concretização das rodovias como “carro chefe” da distribuição de mercadorias no país.

Avançando um pouco o período histórico, outros trabalhos que contribuíram foram os textos pertinentes à área da ciência política e à sociologia do trabalho, no que tange aos temas do neoliberalismo e da reestruturação produtiva. Não vamos tecer tratados sobre essas questões, vamos nos limitar apenas a quais foram os impactos da privatização das estradas no Estado de São Paulo e das ferrovias em geral ou da criação das agências reguladoras para o setor de transporte; quais as medidas aplicadas diretamente aos processos produtivos que foram apropriadas pela cadeia de transporte; quais aspectos organizacionais da produção e quais novas tecnologias alteraram as condições objetivas e subjetivas do trabalho dos caminhoneiros.

Posteriormente, nos propomos caracterizar a inserção dos caminhoneiros no Porto de Santos, apontando as relações sociais que ali se desenvolvem para compreender a dinâmica da região portuária, onde se encontra nosso objeto. Tentaremos expor as transformações decorrentes do processo acima citado e como ele foi absorvido nesse contexto, para assim podermos problematizar a constituição da resistência econômica e política da categoria:

abordar como foram constituídas as entidades (ACTA e SINDGRAN), como funcionam, a que vieram, quais avanços e limites trouxeram e qual a relação com outras entidades da categoria etc.

Cabe uma ressalva com relação à segunda parte desse trabalho: por conta do desenvolvimento da pesquisa, um elemento se mostrou pertinente de ser abordado, se não sistematicamente pelas nossas possibilidades teóricas, pelo menos de forma a apontar o problema que é a questão da classe e da consciência de classe dos caminhoneiros, determinada e também determinante a partir das condições objetivas e subjetivas aqui abordadas. Nosso objeto nos remeteu a um complexo particular, um trabalho que por conta das características econômicas e jurídicas implica política e ideologicamente a constituição da organização dos sujeitos envolvidos.

Assim, no que se refere às mudanças qualitativas na esfera subjetividade, pretendemos fazer breves apontamentos sobre a luta dos caminhoneiros no Porto de Santos, que se concretizou na formação das entidades como expressão e resultado dessa luta. Buscamos entendê-la como um processo histórico que aflorou as contradições das relações sociais de produção, uma resistência espontânea que surgiu da contradição capital x trabalho, portanto, de caráter econômico, político e ideológico, produto da correlação de forças que traz avanços objetivos e subjetivos significativos, mas que dado as contradições vivenciadas pelos caminhoneiros, encontra limites principalmente no que diz respeito à reprodução da situação de classe desse grupo que se articula em torno da entidade.

A proposta do texto aqui presente é então apresentar um panorama geral de como abordamos nosso objeto com base na bibliografia levantada e na pesquisa de campo realizada. Esta última contou com dois momentos: o primeiro foi a observação minuciosa da região onde nosso objeto estava inserido, seguida de um levantamento de dados junto às entidades pertinentes; o segundo foram as entrevistas realizadas junto aos caminhoneiros e representantes da diretoria da ACTA-SINDGRAN, bem como de outros caminhoneiros que, embora não filiados às entidades por nós estudadas mas que de certa forma se relacionavam com ela, contribuíram para a construção do objeto de pesquisa. As pesquisas foram realizadas no local de trabalho, enquanto os caminhoneiros esperavam a distribuição de carga, o que permitiu perceber não só a forma como o trabalho vem sendo organizado, como as relações existentes entre os caminhoneiros e entres estes e a diretoria das entidades.

Entretanto, nessa parte da pesquisa encontramos algumas dificuldades. O receio dos trabalhadores em dar entrevistas, tanto em relação à gravação das mesmas quanto em relação à apresentação de um questionário estruturado, nos levou a abandonar o roteiro formal de questões elaborado inicialmente sem que, contudo, fosse perdido o seu conteúdo. As conversas com os caminhoneiros foram travadas de forma informal no ambiente de trabalho, privilegiando o ritmo da conversa do entrevistado, mas sempre nos esforçando para direcioná-las aos nossos objetivos, de modo também a relacioná-la com a bibliografia que foi trabalhada até aquele momento e que depois também foi reorientada no sentido das informações prestadas por eles. Portanto, as citações de trechos das entrevistas que seguirão ao longo do texto serão identificadas sem apontar nomes, apenas com a data da entrevista.

Nesse contexto caracterizado aqui como entrevistas semi-estruturadas que tinham por objetivo a análise qualitativa dos dados levantados, por um lado algumas informações foram perdidas, mas sem prejudicar a totalidade do objeto porque de certa forma já pressupúnhamos algumas respostas advindas de outros recursos metodológicos; e por outro, fomos surpreendidos com o inesperado na fala dos caminhoneiros, contribuindo para o enriquecimento da pesquisa e ainda para direcionamento do nosso objeto para aquilo que de fato era pertinente discutir, como já fora apontado aqui, a subjetividade. Considerando que éramos parte do estudo desenvolvido, tentamos assim nos afastar de uma sociologia subjetiva que se deixa levar por opiniões, priorizando ao contrário nossa vigilância epistemológica sem que fosse perdida a imaginação sociológica (THIOLLENT, 1987).

Outra dificuldade encontrada foi a resistência de algumas pessoas selecionadas para a entrevista, bem como o acesso a algumas instituições que eram pertinentes na pesquisa. Situações das mais variadas e em certo sentido comprometedoras levaram ao nosso julgamento de que era melhor abdicar das informações, pois uma insistência acarretaria em problemas para o desenvolvimento deste trabalho. Sendo assim, algumas informações não foram alcançadas por nós e de certa forma prejudicaram a precisão dos detalhes. Entretanto, essas situações serão apontadas no decorrer do texto.

Apresentamos dessa forma nosso objeto de pesquisa e a maneira como tentamos abordá-lo teórica e metodologicamente. Sem julgar que nessas páginas está uma verdade absoluta, colocamos esse trabalho para apreciação e crítica dos interessados. Se em alguns momentos deixamos alguns assuntos a desejar, foi por conta de nossas limitações teóricas diante da complexidade do objeto. Entretanto, julgamos relevante demonstrar a importância

dos caminhoneiros na economia brasileira e sua potencialidade enquanto parte compositora do sujeito histórico, ainda que os processos que abarcam essa categoria sejam envoltos de contradições marcantes que implicam avanços imediatos, porém também limites estruturais.

**PARTE I:**

**A DIALÉTICA ENTRE OBJETIVIDADE E SUBJETIVIDADE**  
**NO TRABALHO DOS CAMINHONEIROS.**

## **Capítulo 1 – Os transportes e seus sujeitos de uma perspectiva teórica e histórica na sociedade.**

### **1.1. A complexidade e a particularidade dos caminhoneiros.**

Optamos inicialmente por delimitar nossos trabalhadores para clarear o leitor, já que na introdução deste trabalho apresentamos nossa metodologia e a forma de exposição deste trabalho. Nossa justificativa é que falar de trabalhadores do transporte implica em abordar um conjunto amplo e diversificado de trabalhadores que não carregam consigo as mesmas relações sociais de produção. Ainda nos limitando aos caminhoneiros, estes englobam um grupo diverso de trabalhadores que têm características objetivas e subjetivas diferenciadas. E são sobre essas diferenças que vamos trabalhar a questão da classe e da consciência de classe desta categoria.

Primeiramente e por questões objetivas, foi necessário fazer um recorte na atividade de transporte no Brasil, que é extremamente ampla e complexa. Restringimo-nos ao transporte de carga dando enfoque apenas ao modal rodoviário e só nos remetemos ao transporte ferroviário, marítimo ou aeroviário quando estes tiveram relação direta com nosso setor. Deixamos de lado também os trabalhadores ligados ao transporte rodoviário de passageiros, por se tratar de um grupo bem distinto dos caminhoneiros. Assim, no campo ao qual nos restringimos, os sujeitos que compõem a organização do trabalho, segundo a classificação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), são os operadores de transporte rodoviário de carga: a empresa de transporte de carga (ETC) e a cooperativa de transporte de carga (CTC), que são “pessoas jurídicas, legalmente constituídas de acordo com as normas da legislação vigente e que dispõem de frota rodoviária de cargas sob sua responsabilidade, próprias ou arrendadas, ou dos associados, no caso de cooperativas”; o transportador autônomo de carga (TAC), que é “o proprietário ou co-proprietário de um veículo rodoviário de carga, podendo também dispor de veículos arrendados sob sua responsabilidade”; e o transportador de carga própria (TCP)<sup>5</sup> que é aquele “identificado quando a Nota Fiscal dos

---

<sup>5</sup> Cabe uma nota para dizer que em 14 de janeiro de 2008 foi promulgada a Resolução nº 2.519 que restringe o TCP de ser um operador de transporte ao não permitir que ele faça o Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Carga (RNTRC). Isso porque se entende que o TCP transporta carga própria e com veículo

produtos transportados tem como emitente ou destinatário a empresa, entidade ou indivíduo proprietário ou arrendatário do veículo”<sup>6</sup>.

Nosso objeto de pesquisa são diretamente os caminhoneiros que nessa terminologia da ANTT são chamados de TACs, mas é obvio que estes se relacionam com os demais e por isso é importante citá-los para uma posterior análise das relações sociais entre eles. Privilegiamos ainda um tipo específico de caminhoneiro, porque a categoria está organizada de forma muito heterogênea. Isso não significa que desses sujeitos não possamos fazer generalizações para a categoria como um todo. A heterogeneidade apresentada a partir da fragmentação desses trabalhadores salta aos olhos ao pensar nos caminhoneiros e compõe apenas o campo da aparência do que eles realmente são. Tal fenômeno não significa que é falso, que não compõe a realidade concreta. Pelo contrário.

O concreto é concreto, porque é a síntese de muitas determinações, isto é, unidade do diverso. Por isso o concreto aparece no pensamento como processo de síntese, como resultado, não como ponto de partida, embora seja o verdadeiro ponto de partida e, portanto, o ponto de partida da intuição e da representação. (MARX, 2008, 258-259).

Um dos elementos que compõe essa fragmentação inicialmente é o **lugar no processo de produção capitalista no qual o caminhoneiro está inserido**. Afirmar que o trabalho do caminhoneiro deve ser pensado em termos do lugar na produção, distribuição, troca ou consumo significa reproduzir uma visão simplista, confusa e fragmentada, muito embora seja apresentada hegemonicamente pelo pensamento econômico. Significa reproduzir a aparência da realidade sem dar conta das mediações que compõem a totalidade social. É dizer que como a atividade de transporte refere-se ao deslocamento de mercadorias, ela é uma atividade autônoma e está fora do processo de produção ou consumo, devendo ser compreendida pela finalidade a que se destina: deslocamento de mercadoria ao consumo ou à produção. Por fazer essa distinção, é comum associar o transporte diretamente à esfera da distribuição.

De fato deslocar mercadorias pode ser compreendido como distribuição. Mas se partirmos da perspectiva materialista histórica e dialética, percebemos que essa é uma visão

---

próprio ou arrendado, ou seja, não cobra frete para realizar esse tipo de serviço e, portanto, não é um operador de transporte. Só é possível ser operador de transporte as empresas e/ou cooperativas de transporte. Entretanto, essa discussão, mais detalhada ao longo do texto, não impede de problematizarmos até este momento suas relações sociais com os TACs, ETCs e CTCs e questão da concorrência pelos espaços, porque esta lei é muito recente.

<sup>6</sup> Dados da ANTT, disponível em: [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br). Acesso em: janeiro/2009.

“distorcida” da realidade, que se restringe à forma como os fenômenos aparecem e não como se dão. Nessa perspectiva lança-se mão daquele legado predominante no pensamento econômico:

(...) na produção, os membros da sociedade apropriam-se dos produtos da natureza para as necessidades humanas; a distribuição determina a proporção em que o indivíduo participa dessa produção; a troca fornece-lhe os produtos particulares nos quais quer converter o *quantum* que lhe correspondera pela distribuição; finalmente, no consumo, os produtos convertem-se em objetos de gozo, de apropriação individual. A produção aparece assim como o ponto inicial; o consumo, como o ponto final; a distribuição e a troca aparecem como o centro, que por isso mesmo é dúplice, já que a distribuição é determinada como momento que emana da sociedade, e a troca como momento que emana dos indivíduos (Ibid., p. 244, grifo do autor).

Porém, Marx, na direção da crítica à economia política, demonstra primeiro que “A produção em geral é uma abstração, mas uma abstração razoável, pelo fato de que põe em relevo e fixa o caráter comum (...)” e que esse ponto em comum “está organizado de uma maneira complexa e diverge em muitas determinações” (Ibid., p. 240). Outra consideração é que “Se não existe produção em geral, tampouco há produção geral. **A produção é sempre um ramo particular da produção, ou então é uma totalidade (...)**”. Se a produção não é somente particular, ela é “um corpo social dado, um sujeito social, que exerce sua atividade em um agregado mais ou menos considerável de ramos de produção”. Torna-se fundamental, portanto, para que não se faça aquela confusão diante da aparência, que se faça a distinção “entre a produção em geral, os ramos de produção particulares e a totalidade da produção” (Ibid., p. 241, grifo nosso).

Em função da possibilidade histórica da existência de várias formas de produção – formas diferenciadas de apropriação da natureza e, portanto, de diferentes tipos de relação de propriedade – faz-se necessário pensar o que é abstrato, comum a todas elas e na sua particularidade pensar as diferentes formas de organização dos ramos de produção (dentre eles o transporte é um exemplo) para então recompor a totalidade social. Em contraposição à economia clássica, Marx afirma, portanto, que abstratamente “não é que a produção, a distribuição, a troca, o consumo, são idênticos, mas que todos eles são membros de uma totalidade, diferenças de uma unidade” (Ibid., p. 257).

A produção é imediatamente consumo, “um consumo duplo, subjetivo e objetivo. O indivíduo que ao produzir desenvolve suas faculdades, as gasta também, as consome no

próprio ato da produção” (Ibid., p. 246). É também consumo de meios de produção, consumo produtivo. Mas o consumo também é produção. De um lado, o produto só se torna resultado da produção no consumo, bem como o consumo produz ao mesmo tempo a necessidade de uma nova produção (Ibid., p. 247). De outro, a produção fornece os materiais de consumo, assim como determina o modo de seu consumo. O consumo é uma necessidade, mas a produção é o ponto de partida, o momento preponderante. Portanto, “o consumo aparece como um momento da produção” (Ibid., p. 251).

A produção tem ainda uma relação dialética com a distribuição.

(...) as relações e os modos de distribuição surgem somente como o reverso dos agentes de produção. Um indivíduo que participe da produção sob a forma de trabalho assalariado, sob a forma de salário, dos produtos, dos resultados da produção. A organização da distribuição acha-se completamente determinada pela organização da produção. A própria distribuição é um produto da produção, não somente no que concerne ao objeto, pois unicamente os resultados da produção podem ser distribuídos, como no que se refere à forma particular da distribuição, a forma segundo a qual se participa da distribuição (Ibid., p. 252).

E se a distribuição apresenta-se na aparência como a distribuição de produtos, ela é antes disso a distribuição dos instrumentos de produção e

(...) dos membros da sociedade nos diferentes gêneros de produção (subordinação dos indivíduos sob relações determinadas de produção). A distribuição dos produtos é manifestamente um resultado dessa distribuição que se encontra incluída no próprio processo de produção e determina a organização da produção (Ibid., p. 253).

Mas, ainda temos que:

A própria circulação é apenas um momento determinado da troca, ou, ainda, é a troca considerada em sua totalidade, enquanto a troca é um momento mediador entre a produção e a distribuição que aquela determina, por um lado, e o consumo, por outro; entretanto, enquanto esse último aparece como um momento da produção, a troca é também claramente compreendida como um momento da produção (Ibid., p. 256).

Por tudo isso é que Marx afirmara que a produção, distribuição, troca e consumo, compõem a mesma unidade da produção em geral, em particular da totalidade da produção

capitalista. Não faz parte somente da distribuição ou da circulação. Assim, o transporte enquanto ramo de produção se realiza em todas as esferas acima, passa por todas elas. Mais adiante vamos problematizá-lo como um *ramo industrial autônomo* (MARX, 1973, v. II, grifo do autor). Por isso, vamos considerar aqui, do ponto de vista da fragmentação que compõe a categoria, somente os caminhoneiros vinculados à produção diretamente, independente dele deslocar mercadorias até a produção propriamente dita (por exemplo, uma carga de ferro de Eldorado Carajás até a indústria metalúrgica) ou da indústria para o comércio (um produto acabado que sai da indústria e se desloca até as redes que o comercializam). O conteúdo do deslocamento e o destino não alteram qualitativamente a questão do ponto de vista das relações sociais de produção do transporte. Mas estamos pontuando a produção diretamente, que no caso é a produção do transporte, porque no circuito global do capital o caminhoneiro pode, por exemplo, oferecer serviços de transporte a um vizinho sem, contudo, participar diretamente da produção; participa apenas da esfera da realização. Julgamos ser uma diferença qualitativa do ponto de vista das relações sociais de produção que implica nas condições objetivas e subjetivas da categoria como um todo.

Num segundo momento outro elemento que compõe a fragmentação da categoria se dá basicamente **na relação do caminhoneiro com o seu instrumento de trabalho**: se proprietário de um ou mais veículos ou arrendatário de veículo; ou não-proprietário de contrato formal ou sob o véu de relações informais/ilegais. É válido lembrar que esses últimos não são considerados pela ANTT como operadores de transporte; entretanto, como na experiência cotidiana dirigir um caminhão implica ser caminhoneiro, julgamos pertinente eles estarem nessa avaliação para que depois possamos fazer as devidas diferenciações.

No primeiro caso citado temos o caminhoneiro de tipo “clássico”, que é aquele que tem seu próprio caminhão e como autônomo oferece seus serviços às empresas/cooperativas de transporte ou para os donos ou embarcadores de mercadorias. Segundo a Lei nº 7.290 de 10 de dezembro de 1984:

Art. 1º - Considera-se Transportador Rodoviário Autônomo de Bens a pessoa física, proprietário ou co-proprietário **de um só veículo**, sem vínculo empregatício, devidamente cadastrado em órgão disciplinar competente<sup>7</sup>, que, com seu veículo, contrate serviço de

---

<sup>7</sup> Esses órgãos são o Ministério da Previdência Social, que no caso do autônomo cabe a ele fazer a inscrição no Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) e mantê-lo regularizado, e a Prefeitura Municipal da cidade em que reside, onde ele deve fazer a inscrição como prestador de serviço e manter Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) regularizado.

transporte a frete, a carga ou de passageiro, em caráter eventual ou continuado, com empresa de transporte rodoviário de bens ou diretamente com os usuários desse serviço (grifo nosso)<sup>8</sup>.

A mesma lei, embora restringisse que o caminhoneiro devia ter apenas um veículo, permitia a “contratação” de outrem. Veja que o Art. 2º afirma que “A prestação de serviços de que se trata o artigo anterior **compreende o transporte efetuado pelo contratado ou seu preposto**, em vias públicas ou rodovias” (grifo nosso)<sup>9</sup>, o que permitiu o surgimento dos caminhoneiros não-proprietários de contratação formal conhecido como motorista de caminhão, ou a geração de situações por vezes ilegais, no caso do não-proprietário de caminhão de contratação informal. Mas outro problema surge nesse processo. Por várias razões (seja porque o caminhoneiro angariou recursos do fruto de seu trabalho, de herança própria ou de outrem ou conseguiu financiamento junto às instituições de crédito ou com algum parente ou amigo) somadas ao desenvolvimento do país e à falta de regulamentação e fiscalização dos transportes no Brasil, o caminhoneiro proprietário pôde ao longo de sua profissão adquirir mais caminhões e passou a contratar ainda mais outros caminhoneiros.

Dessa forma, o fato de o caminhoneiro poder ter somente um caminhão foi resolvido (flexibilizado) com a Lei nº 11.442 de 04 de janeiro de 2007, pois agora ele pode, enquanto Transportador Autônomo de Carga (TAC), comprovar “ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, **pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga**, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel” (Art. 2º, § 1º, I da lei citada, revista pela Resolução nº 3056 de 12 de março de 2009, grifo nosso). Essa mesma lei resolveu aquela situação de informalidade/ilegalidade, porque agora o caminhoneiro que não tem caminhão e não for contratado formalmente pode optar por trabalhar de maneira autônoma, arrendando um caminhão e registrando-se como autônomo mediante comprovação de experiência ou aprovação no curso técnico, para então dar início à atividade. O problema é que comumente encontramos diversos caminhoneiros ainda na situação de ilegalidade (contratados informalmente), mesmo com todos os mecanismos legais. Mas dado o caráter proibitivo dessa

---

<sup>8</sup> Disponível em: [www.soleis.adv.br/transportadorrodoviarioautonomo.htm](http://www.soleis.adv.br/transportadorrodoviarioautonomo.htm). Acesso em: julho/2009. Essa lei complementa a Lei nº 6.813 de 10 de julho de 1980 que afirma no Art. 1º que “A exploração do transporte de cargas é privativa de transportadores autônomos brasileiros, ou a estes equiparados por lei ou convenção, e de pessoas jurídicas que tenham: I – sede no Brasil; II – pelo menos 4/5 (quatro quintos) do capital social, com direito a voto, pertencentes a brasileiros, e; III – direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros.” Ambas as leis são usadas aqui como processo histórico, porque foram revogadas pela Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007, embora o seu conteúdo principal tenha sido mantido.

<sup>9</sup> Disponível em: [www.soleis.adv.br/transportadorrodoviarioautonomo.htm](http://www.soleis.adv.br/transportadorrodoviarioautonomo.htm). Acesso em: julho/2009.

relação, vários deles afirmam que estão trabalhando dentro da lei. Assim, não tivemos como saber ao certo e com dados esse elemento. Apenas o identificamos no decorrer da pesquisa de campo.

Ainda existe a possibilidade de um desvio na forma de contratação informal. Na maior parte das entrevistas realizadas junto aos caminhoneiros associados da ACTA-SINDGRAN a situação do caminhoneiro que não tem caminhão e não é contratado formalmente apareceu como “sociedade”: um dispõe dos instrumentos de trabalho (o caminhão) e o outro da força de trabalho; a renda é dividida proporcionalmente de acordo com aquilo que foi firmado “boca-a-boca”. Isso significa na prática que mesmo com a criação do arrendatário, os caminhoneiros continuam trabalhando sob a forma de contratação informal. Como ainda existe uma grande dificuldade de fiscalização dessa atividade, essa prática é muito comum.

Recentemente, com a criação da ANTT<sup>10</sup> que tem como um dos objetivos regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços de transporte rodoviário de carga realizada por terceiros, surgiu à necessidade de “disciplinar” o setor, já que anteriormente qualquer pessoa poderia entrar e sair sem qualquer registro ou qualificação. Isso se consolidou, em junho de 2004, através do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) que inicialmente era apenas “para fins precipuamente estatísticos para estudo de mercado. Atualmente, esse registro busca extrapolar seus fins de estudo para garantir a profissionalização dos transportadores e qualidade na prestação dos serviço”<sup>11</sup>. Ele permite que se tenha registrado todos os veículos e os operadores de transporte (empresas e cooperativas de transporte e transportadores autônomos) que circulam no país, visando evitar situações ilegais. Como houve falhas no processo de cadastramento, a Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007 e a Resolução nº 3056 de 12 de março de 2009, criaram novas exigências para o cadastramento dos operadores de transporte.

O que cabe afirmar até aqui é que independente se o caminhão é de propriedade ou arrendamento as condições objetivas do trabalho do caminhoneiro que chamamos aqui de “clássico” é a mesma, porque para aquele que arrenda (paga um aluguel mensal por uso do caminhão) é como se ele tivesse a propriedade do instrumento de trabalho e vai atuar na distribuição de mercadorias da mesma forma que o caminhoneiro proprietário. Mas é bom ressaltar que isso é apenas uma breve generalização, porque objetivamente é claro que o

---

<sup>10</sup> Lei nº 10.233 de 05 de junho de 2001.

<sup>11</sup> Dado disponível em: <http://www.antt.gov.br/carga/rodoviario/rodoviario.asp>. Acesso em: julho/2009.

caminhoneiro arrendatário está subordinado ao dono do caminhão e também a uma empresa ou cooperativa de transporte, o que lhe confere uma exploração diferenciada, se não mais intensificada de seu trabalho. Subjetivamente, essa diferenciação é ainda maior porque se o caminhoneiro não é proprietário do veículo não poderemos caracterizá-los como “pequeno burguês”. Trataremos dessa contradição na segunda parte deste texto.

Seguem duas tabelas que possuem dados sobre a frota de veículos por transportador e por tipo de propriedade. Podemos notar na tabela 1 que a média do número de veículos e de registros de autônomos é maior que 1 (um) e na tabela 2 o montante de caminhões arrendados é menor que o excedente de veículos por registros emitidos, o que significa um número de caminhões sob a propriedade de autônomos destinados àquelas situações que encontramos em campo, comprovando as irregularidades da atuação da categoria.

**Tabela 1: Frota de veículo por transportador.**

| <b>Tipo do transportador</b> | <b>Registros Emitidos</b> | <b>Veículos</b> | <b>Veículos/Transportador</b> |
|------------------------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| <b>Autônomo</b>              | 1.008.758                 | 1.083.670       | 1,1                           |
| <b>Empresa</b>               | 188.613                   | 876.150         | 4,6                           |
| <b>Cooperativa</b>           | 877                       | 9.444           | 10,8                          |
| <b>Totais</b>                | 1.198.248                 | 1.969.264       | 1,6                           |

FONTE: ANTT. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/rntrc\\_numeros/rntrc\\_total.asp](http://www.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_total.asp). Acesso em: janeiro/2010

**Tabela 2: Frota de veículo por transportador e tipo de propriedade do veículo.**

| <b>Operador</b>    | <b>Veículos Arrendados</b> |                 |              |         | <b>Veículos Próprios</b> |                 |              |         |
|--------------------|----------------------------|-----------------|--------------|---------|--------------------------|-----------------|--------------|---------|
|                    | Caminhão Simples           | Caminhão Trator | Semi-Reboque | Reboque | Caminhão Simples         | Caminhão Trator | Semi-Reboque | Reboque |
| <b>Empresa</b>     | 37.576                     | 23.525          | 22.544       | 2.505   | 272.751                  | 155.205         | 231.885      | 23.752  |
| <b>Autônomo</b>    | 35.728                     | 11.663          | 7.823        | 989     | 609.817                  | 108.923         | 91.836       | 13.684  |
| <b>Cooperativa</b> | 489                        | 334             | 363          | 31      | 2.517                    | 1.855           | 2.355        | 167     |
| <b>Total</b>       | 73.793                     | 35.522          | 30.730       | 3.525   | 885.085                  | 265.983         | 326.076      | 37.603  |
|                    |                            |                 | 165.717      |         |                          |                 | 1.766.624    |         |

FONTE: ANNT. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/rntrc\\_numeros/rntrc\\_veiculos\\_propriedade.asp](http://www.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_veiculos_propriedade.asp). Acesso em: janeiro/2010.

Em relação a não-propriedade do caminhão e da contratação formal, temos o chamado “motorista de caminhão”, que é aquele formalmente registrado por uma empresa ou cooperativa de transporte; em raríssimos casos é registrado pelo autônomo em função daquele tipo de “sociedade” citado acima. Ele é um trabalhador de carteira assinada, regulamentado pelas leis trabalhistas, com direitos garantidos, mesmo que sua contratação seja temporária dado à sazonalidade da atividade de transporte; ou seja, em hipótese alguma (arrendamento ou

propriedade) detém o caminhão, seu trabalho será sempre subordinado, não havendo a possibilidade de autonomia relativa que ocorre para o caminhoneiro “clássico” (proprietário ou arrendatário)<sup>12</sup>. Mesmo diante dessa possibilidade é comum encontrarmos mais motoristas de caminhão contratados informalmente e no boca-a-boca sob o viés de “sociedade”.

Mas a fragmentação que torna a categoria dos caminhoneiros aparentemente heterogênea não se restringe apenas à relação de propriedade do caminhão. Ela também se dá no **tipo de veículo** que ele utiliza porque essa condição lhe abre um leque de oportunidade de prestação de serviço e renda. A primeira diferença consiste no modelo do veículo, que no senso comum são mais conhecidos como *Caminhão* (veículo rígido, ou seja, a cabine e a carroceria não desengatam e nem articulam para diferentes lados porque o chassi é fixo) ou *Cavalo* (quando a cabine além de desengatar da carroceria, tem a flexibilidade da articulação para diferentes lados)<sup>13</sup>. Há também a diferença que se dá no tamanho do veículo: leve, médio, pesado ou super pesado<sup>14</sup>; e no tipo de carroceria do veículo: caçamba, graneleira, tanque, betoneira, contêiner, canavieira, florestal, baú, cegonha, guincho etc. Isso significa que dependendo da combinação do veículo determina-se o tipo de serviço que o caminhoneiro prestará e **tal combinação é definida basicamente pela carga transportada** determinada pela articulação de três elementos, a saber, peso, volume e distância. É importante saber que, segundo o DNIT (out/2009), a pesagem é definida pela quantidade de eixos existentes no caminhão onde também conta a quantidade de pneus por eixos<sup>15</sup>.

Segue alguns dados sobre a frota de veículos no país por transportador, tipo do veículo e carroceria.

<sup>12</sup> A título de dados e pesquisa a Classificação Brasileira de Ocupações do Ministério do Trabalho e do Emprego caracteriza tanto o caminhoneiro autônomo (proprietário ou arrendatário) quanto o motorista de caminhão, como Motoristas de Veículos de Carga em Geral (Código 7825). Já a ANTT classifica o caminhoneiro autônomo (Transportador autônomo de carga – TAC), que antigamente era definido na lei como Transportador Rodoviário Autônomo de Bens. Para ela “não conta” o motorista de caminhão (este se refere apenas a quem lhe contrata) porque ela trabalha com os operadores legais do transporte rodoviário de carga, que são o TAC, a ETC e a CTC.

<sup>13</sup> O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte usa esses dois termos em seus relatórios (cavalo e caminhão). Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/>. Acesso em: janeiro/2010. Já a MAM Latin América, por exemplo, responsável pela montagem dos caminhões da Volkswagen no Brasil utiliza uma terminologia técnica para diferenciar esses modelos: *Tractor* para veículos conhecidos como *Cavalo* e *Rígido* para *Caminhões*. Disponível em: [www.vwcaminhoeseonibus.com.br](http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br). Acesso em: janeiro/2009.

<sup>14</sup> Os caminhões ou cavalos superpesados são utilizados somente em casos de cargas especiais e necessitam de autorização para circulação. Ex: transporte de peças para navios ou para usinas hidrelétricas.

<sup>15</sup> Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/pesagem/01-qfv-2009.pdf>. Acesso em: janeiro/2010.

**Tabela 3: Frota de veículo por transportador e tipo de veículo.**

| Tipo do Transportador | Caminhão Simples | Caminhão Trator | Semi-Reboque | Reboque | Caminhonete e Furgão | Apoio Operacional | Totais    |
|-----------------------|------------------|-----------------|--------------|---------|----------------------|-------------------|-----------|
| <b>Autônomo</b>       | 652.306          | 123.671         | 102.681      | 14.942  | 73.455               | 116.615           | 1.083.670 |
| <b>Empresa</b>        | 315.004          | 184.646         | 262.484      | 26.711  | 29.605               | 57.700            | 876.150   |
| <b>Cooperativa</b>    | 3.266            | 2.361           | 2.872        | 202     | 172                  | 571               | 9.444     |
| <b>Totais</b>         | 970.576          | 310.678         | 368.037      | 41.855  | 103.232              | 174.886           | 1.969.264 |

FONTE: ANTT. Disponível: [http://www.antt.gov.br/rntrc\\_numeros/rntrc\\_veiculo.asp](http://www.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_veiculo.asp). Acesso: em janeiro/2009.

**Tabela 4: Frota de veículo por transportador e tipo de carroceria.**

| Tipo de carroceria                             | Empresa | Autônomo | Cooperativa | Total     |
|------------------------------------------------|---------|----------|-------------|-----------|
| <b>Basculante/Caçamba</b>                      | 20.590  | 28.530   | 235         | 49.355    |
| <b>Baú Refrigerado/<br/>Câmara Refrigerada</b> | 16.876  | 5.317    | 308         | 22.501    |
| <b>Baú Simples/<br/>Carroceria Fechada</b>     | 167.269 | 131.737  | 1.239       | 300.245   |
| <b>Carga Seca/<br/>Carroceria Aberta</b>       | 236.242 | 537.007  | 2.910       | 776.159   |
| <b>Cegonha/<br/>Transporte de Veículos</b>     | 3.989   | 395      | 10          | 4.303     |
| <b>Granel Sólido/<br/>Granelleiro</b>          | 26.469  | 40.318   | 349         | 67.136    |
| <b>Guincho/<br/>Transporte de Veículo</b>      | 432     | 348      | 0           | 780       |
| <b>Outro tipo não<br/>relacionado</b>          | 80.861  | 80.704   | 538         | 162.103   |
| <b>Porta Contêiner/<br/>Plataforma</b>         | 14.922  | 7.466    | 151         | 22.539    |
| <b>Sider/ Lonado</b>                           | 7.035   | 901      | 56          | 7.992     |
| <b>Silo</b>                                    | 6.248   | 1.151    | 51          | 7.450     |
| <b>Tanque</b>                                  | 56.425  | 15.586   | 681         | 72.692    |
| <b>Transporte de animais</b>                   | 73      | 266      | 1           | 340       |
| <b>Total</b>                                   | 637.340 | 849.726  | 6.529       | 1.493.595 |

FONTE: ANTT. Disponível: [http://www.antt.gov.br/rntrc\\_numeros/rntrc\\_carrocerias\\_tipo.asp](http://www.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_carrocerias_tipo.asp). Acesso: em janeiro/2009.

Seguem também algumas ilustrações que auxiliam na compreensão dos instrumentos de trabalho da categoria.

- Respectivamente, de acordo com o tamanho pesado, médio e leve:

**Figura 1: Cavalo de tipo pesado da Linha Constallation 17.250 da Volkswagen<sup>16</sup>.**



FONTE: <http://www.badenautomotores.com.br/site/index.php?sessao=novos&modelo=16#mostrar>. Acesso em: janeiro/2010.

**Figura 2: Caminhão de tipo médio da Linha Worker 13.180 da Volkswagen<sup>17</sup>.**



FONTE: <http://www.badenautomotores.com.br/site/index.php?sessao=novos&modelo=5#mostrar>. Acesso em: janeiro/2010.

**Figura 3: Caminhão de tipo pesado da Linha Delivery 8.150 da Volkswagen<sup>18</sup>.**



FONTE: <http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/index.php?sessao=novos&modelo=2>. Acesso em: janeiro/2010.

<sup>16</sup> Esse caminhão tem capacidade máxima combinada (cavalo+carroceria+carga) para até 35 toneladas. Perceba que na figura 2 as carrocerias disponíveis possuem dois ou mais eixos, o que as caracteriza caminhões de porte pesado.

Disponível em: [http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/\\_media/vehicles/pdf/3\\_1\\_17250tractor.pdf](http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/_media/vehicles/pdf/3_1_17250tractor.pdf). Acesso em: janeiro/2010.

<sup>17</sup> Esse caminhão tem capacidade máxima combinada de até 23 toneladas (cabine+carroceria+carga). Perceba que na figura 4 as carrocerias disponíveis possuem apenas um eixo, o que as caracteriza caminhões de porte médio.

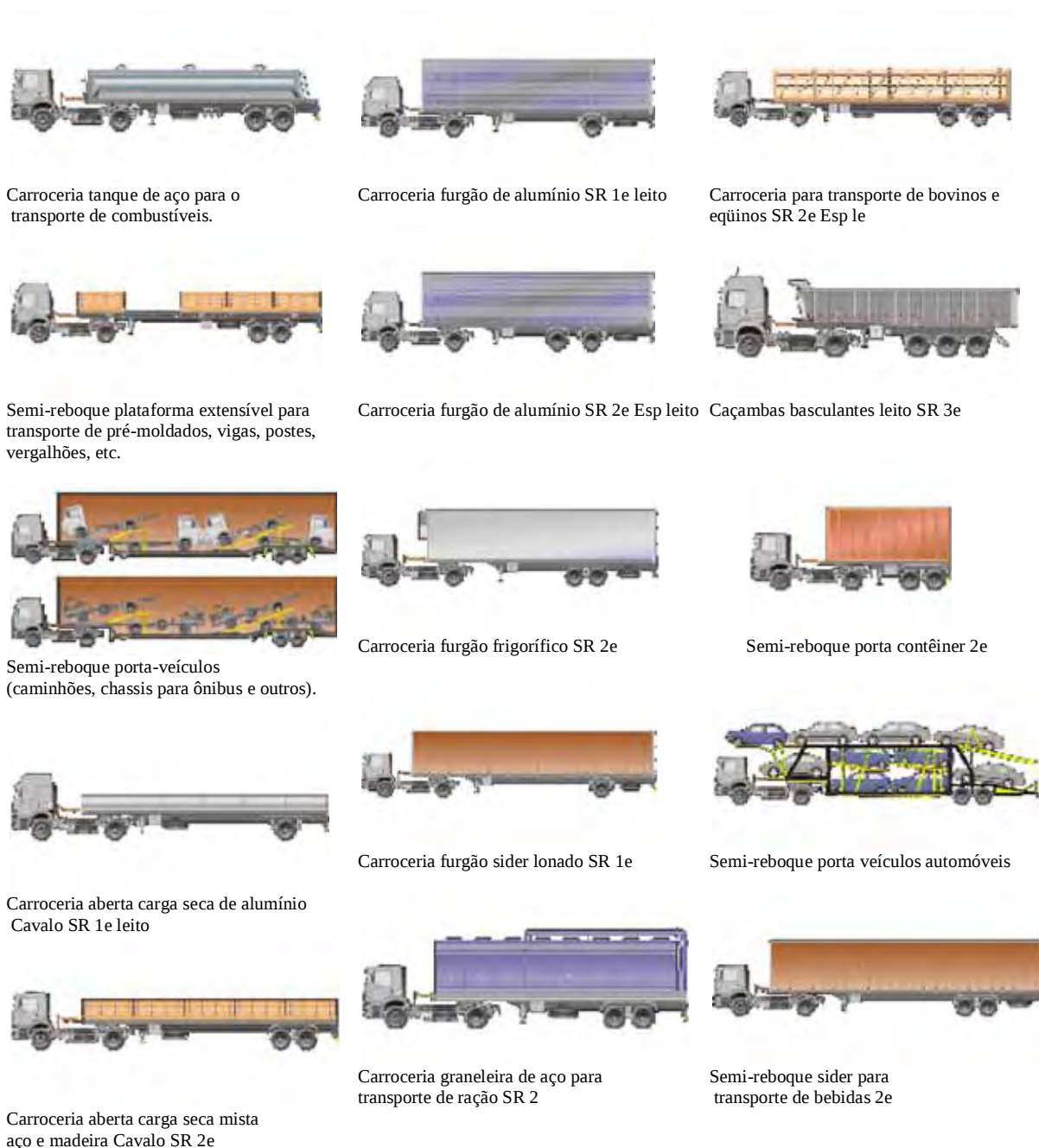
Disponível em: [http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/\\_media/vehicles/pdf/3\\_2\\_13180.pdf](http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/_media/vehicles/pdf/3_2_13180.pdf). Acesso em: janeiro/2010.

<sup>18</sup> Esse caminhão tem capacidade máxima combinada de até 8 toneladas. Perceba que na figura 6 as carrocerias disponíveis possuem apenas um eixo, o que as caracteriza caminhões de porte leve.

Disponível em: [http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/\\_media/vehicles/pdf/3\\_3\\_8150.pdf](http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/_media/vehicles/pdf/3_3_8150.pdf). Acesso em: janeiro/2010.

- Respectivamente, possibilidades de carrocerias para estes tipos de veículos:

**Figura 4: Carrocerias disponíveis para cavalos Constallation 17.250 da Volkswagen.**



FONTE:

[http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/veiculos\\_constellation\\_detalhes.aspx?modelo=17250tractor&li ne=1](http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/veiculos_constellation_detalhes.aspx?modelo=17250tractor&li ne=1). Acesso em: janeiro/2010.

**Figura 5: Carrocerias disponíveis para caminhões Worker 13.180.**



Carroceria aberta carga seca de alumínio.



Carroceria graneleira de aço para o transporte de ração.



Coletor de resíduos úmidos e densos "não compactados".



Carroceria aberta para entrega urbana de gás (P13).



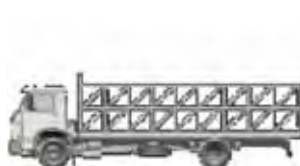
Carroceria para o transporte de tambores.  
Carroceria para transporte de aves vivas.



Equipamento para teste de bombeamento e manutenção.



Carroceria furgão "sider" (lonado).



Carroceria para transporte de suínos.



Guindaste com caçamba estacionária para fins múltiplos (tipo "Brooks" - Entulho).



Carroceria furgão de alumínio.



Carroceria tanque de aço para o transporte de água, com "moto-bomba".



Plataforma deslizante de auxílio para automóveis.



Carroceria furgão isotérmico.

FONTE:

[http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/veiculos\\_worker\\_detalhes.aspx?modelo=13180&line=2](http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/veiculos_worker_detalhes.aspx?modelo=13180&line=2).

Acesso em: janeiro/2010.

**Figura 6: Carrocerias disponíveis para caminhões Delivery 8.150.**



Caçambas basculantes.



Carroceria furgão para manutenção de redes aéreas.



Equipamento para teste de bombeamento e manutenção.



Carroceria aberta carga seca de



Carroceria tanque de aço para o transporte de combustíveis.



Furgão pantográfico para abastecimento de alimentos.



alumínio.  
Carroceria fechada metálica para transporte de bebidas.



Equipamento de prevenção, proteção e extinção de incêndios.



Guincho socorro para veículos comerciais.



Carroceria furgão de alumínio com plataforma elevatória.



Equipamento de resgate, salvamento e outras emergências.



Guindaste com caçamba estacionária para fins múltiplos (tipo "Brooks" - Entulho).



Carroceria furgão frigorífico.



Equipamento para inspeção e manutenção de redes aéreas – Lança elevatória hidráulica (cesta aérea).



Unidade móvel de lubrificação e abastecimento (comboio de lubrificação).



Carroceria furgão isotérmico.

FONTE:

[http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/veiculos\\_delivery\\_detalhes.aspx?modelo=8150&line=3](http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br/site/bra/veiculos_delivery_detalhes.aspx?modelo=8150&line=3).

Acesso em: janeiro/2010.

As cargas transportadas pelos caminhoneiros também caracteriza suas condições de trabalho, porque ela determina a intensidade do ritmo de trabalho e o valor agregado dos fretes. Podem ser de produtos industrializados do gênero alimentício, têxtil, químico, eletrônico, automobilístico, entre outros; produtos de matéria-prima mineral, extrativa ou animal; produtos manufaturados; enfim, tudo aquilo que circula seja para consumo final ou consumo produtivo. Resumidamente, podem ser a granel líquido (combustível, produtos químicos, leite, entre outros), gasoso (transporte de gases) ou sólido (açúcar, trigo, laranja, adubo, minério de ferro, carvão, areia, pedra etc.); mas essas mesmas cargas podem ser unitizadas, ou seja, carga geral (por exemplo, o transporte de gás em botijões, de leite em caixinha ou ensacado, açúcar ensacado, papel e celulose, entre outras).

As tabelas abaixo mostram a porcentagem de carga transportada pelos tipos possíveis entre caminhoneiros, motoristas de caminhão e empresas de transportes.

**Tabela 5: Tipo de carga transportada entre os caminhoneiros autônomos (%).**

| Carga                     | Autônomos |
|---------------------------|-----------|
| <b>Fracionada</b>         | 49,3      |
| <b>Granéis Sólidos</b>    | 10,7      |
| <b>Mineração</b>          | 8,7       |
| <b>Produtos Perigosos</b> | 4,2       |
| <b>Mudanças</b>           | 3,5       |
| <b>Frigorificada</b>      | 3,3       |
| <b>Líquida</b>            | 3,0       |
| <b>Animais vivos</b>      | 1,8       |
| <b>Contêineres</b>        | 1,7       |
| <b>Siderurgia</b>         | 1,0       |

FONTE: SEST/SENAT/Sensus, 1999.

**Tabela 6: Tipo de carga transportada entre os caminhoneiros assalariados (%).**

| Carga                     | Autônomos |
|---------------------------|-----------|
| <b>Fracionada</b>         | 41,5      |
| <b>Granéis Sólidos</b>    | 13,3      |
| <b>Mineração</b>          | 8,8       |
| <b>Produtos Perigosos</b> | 7,8       |
| <b>Mudanças</b>           | 5,5       |
| <b>Frigorificada</b>      | 3,8       |
| <b>Líquida</b>            | 3,2       |
| <b>Animais vivos</b>      | 2,0       |
| <b>Contêineres</b>        | 1,8       |
| <b>Siderurgia</b>         | 1,3       |

FONTE: SEST/SENAT/Sensus, 1999.

**Tabela 7: Tipo de carga transportada entre as empresas de transporte (%).**

| Produto               | %    | Produto                 | %           |
|-----------------------|------|-------------------------|-------------|
| Granel sólido         | 41.6 | Contêineres             | 3.7         |
| Carga fracionada      | 17.9 | Carga viva              | 3.5         |
| Granel líquido        | 13.7 | Materiais de construção | 2.7         |
| Químicos ou perigosos | 10.8 | Produtos alimentícios   | 2.0         |
| Carga frigorífica     | 9.0  | Veículos                | 2.0         |
| Mudanças              | 8.1  | Bebidas                 | 1,8         |
|                       |      | <b>Total</b>            | <b>100%</b> |

FONTE: CNT/Sensus, 1999.

Já a rota realizada que caracteriza a distância pode ser curta, média, longa, sendo que abaixo seguem os dados da distância percorrida entre autônomos e empresas de transportes. Perceba que as empresas se destinam a viagens mais longas e os autônomos a viagens mais curtas e isso pode ocorrer em função da frota ser mais nova entre as empresas do que os autônomos. Isso significa que há uma diferença significativa na quilometragem rodada por mês entre os motoristas de caminhão que são contratados pelas empresas e os autônomos. Mas adiante iremos problematizar a questão da frota, mas é importante ressaltar que todos esses elementos que citamos caracterizam uma fragmentação nos modos de fazer da profissão.

**Tabela 8: Distância média percorrida pelas empresas de transporte por mês.**

| Tipo             | Micro | Pequena | Média | Grande | TOTAL |
|------------------|-------|---------|-------|--------|-------|
| Menos que 250 km | 26,4  | 16,8    | 10,9  | 7,3    | 20,6  |
| 251 a 500 km     | 17,1  | 20,0    | 17,4  | 19,5   | 18,3  |
| 501 a 750 km     | 8,2   | 15,1    | 23,9  | 24,4   | 12,9  |
| 751 a 1000 km    | 2,2   | 16,8    | 19,6  | 19,5   | 13,3  |
| Mais de 1000 km  | 35,6  | 29,2    | 28,3  | 24,4   | 32,1  |
| NS/NR            | 3,4   | 2,2     | 0,0   | 4,2    | 2,8   |

NS: Não sabe; NR: Não respondeu.

FONTE: CNT – Pesquisa Empresa de Cargas, 2002, p. 6.

**Tabela 9: Distância média percorrida pelos caminhoneiros por mês.**

| Km por mês rodado pelo veículo | %            |
|--------------------------------|--------------|
| Até 5.000 km                   | 21,2         |
| De 5.001 a 10.000 km           | 34,1         |
| De 10.001 a 15.000 km          | 23,1         |
| De 15.001 a 20.000 km          | 6,5          |
| Acima de 20.000 km             | 2,6          |
| NS/NR                          | 12,5         |
| <b>Total</b>                   | <b>100,0</b> |

NS: Não sabe; NR: Não respondeu.

FONTE: CNT – Pesquisa de Autônomos, 2002, p. 42.

Assim, o tipo da carga associado à rota percorrida diferencia o tipo da carroceria e o tamanho do veículo: cargas de granel sólido em geral utilizam veículos com carrocerias caçambas ou graneleira; de granel líquido utilizam caminhões com carroceria tanque; cargas unitizadas utilizam carroceria de contêiner, cegonheiro, graneleiro etc. E dependendo do tipo de granel, por exemplo, necessita-se de um veículo com maior força de tração ou não (um veículo que transporta cimento para construção civil necessita de um veículo pesado, mas a carroceria pode ser pequena, lembrando aquela determinação da carga que se faz através do peso, volume e distância; agora, utilizando-se da mesma equação para o transporte de colchões, necessita-se de um veículo leve, mas com uma carroceria grande). Seguem algumas ilustrações:

**Figura 7: Cavalos pesados com carroceria de contêiner utilizado no transporte de cargas unitizadas.**

(Ex: roupas, materiais com alto valor agregado etc.).



FONTE: <http://www.solucionexpress.com.br/locacao.htm>. Acesso em: janeiro/2010.

**Figura 8: Cavalos pesados com carroceria graneleira utilizado no transporte de cargas unitizadas ou granel.**

(Ex: laranja, madeira etc.).



FONTE: <http://www.solucionexpress.com.br/locacao.htm>. Acesso em: janeiro/2010.

**Figura 9: Cavalo médio com carroceria baú utilizado no transporte de cargas unitizadas.**

(Ex: colchão, isopor etc.).



FONTE: <http://www.solucionexpress.com.br/locacao.htm>. Acesso em: janeiro/2010.

Há ainda uma modalidade de veículo comum às empresas de transporte devido ao alto custo de aquisição: são os *Caminhões* ou *Cavalos Bitrens* ou chamados ainda de *Rodotrem*<sup>19</sup>. São veículos com engate para duas carrocerias, ou seja, suportam uma carga muito maior do que os veículos pesados de uma carroceria, utilizando apenas um motorista. Eram muito comuns no transporte de cana-de-açúcar, mas atualmente vem sendo empregado no ramo de grãos, principalmente, de açúcar, trigo e fertilizantes, o que afeta diretamente o trabalho dos caminhoneiros na ACTA-SINDGRAN, porque concorrem com cargas maiores, mais pesadas, utilizando apenas um caminhoneiro. Cabe uma nota para fazer referência a uma matéria que circulou em revista dos caminhoneiros:

Numa época ainda recente, os caminhões com terceiro eixo foram responsáveis pela maior parte do transporte rodoviário de cargas no País, numa atividade intensa, mas a evolução do setor exigiu mudanças, maior rentabilidade, e os trucados perderam espaço para as composições maiores, mais potentes (carretas de dois e três eixos, bitrens e rodotrens) capazes de transportar mais. Entretanto, esses heróis dos anos 70 e 80 continuam rodando e tentando se adaptar aos novos tempos com maior destaque na distribuição, embora ainda existam muitos rodando em rodovias no transporte de curta, média e até longas distâncias nas mãos dos autônomos<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Na Austrália é muito comum esta modalidade de veículo. São conhecidos como trens das estradas, porque tem um peso bruto total superior a 170 toneladas, sendo que a carga útil chega a 100 toneladas. As composições têm entre 26 e 53,5 metros de comprimento, comportam 13 caçambas em 23 eixos e conseguem rodar a uma velocidade de 100 km/h porque são caminhões tracionados com potência acima de 500cv. Um modelo bem conhecido no país é o Volvo FH 16, unidade com motor Euro 4 de 16 litros e 660cv de potência. É utilizado por empresas de transporte, como por exemplo, a frota da Giacci Bros Pty que é formada de mais 100 caminhões dos quais variam entre rodotrem de 92 a 175 toneladas para o transporte de carga a granel de minério e areia. Notícia retirada da Revista *O Carreiteiro*, Ano XXXVIII, Outubro/2008, nº 409, p. 20-26.

<sup>20</sup> Notícia retirada da Revista *O Carreiteiro*, ano XXXVI, julho/2007, nº394, p.48.

Selecionamos aqui duas figuras para exemplificar esse tipo de veículo e da empresa de transporte parceira das entidades, a IC Transportes<sup>21</sup>, e outras duas fotos aleatórias:

**Figura 10: Respectivamente, carroceria basculante bitrem e tanque bitrem, utilizados no transporte de cargas a granel.**

(Ex: trigo, fertilizantes, açúcar) e cargas líquidas (álcool).



FONTE: <http://www.ictransportes.com.br/site/frota.php>. Acesso em: janeiro/2010.

**Figura 11: Respectivamente, carroceria canaveira treminhão e carroceria rodotrem.**

(Ex: cana de açúcar e cargas granéis ou ensacadas).



FONTE: <http://www.solucionexpress.com.br/locacao.htm>. Acesso em: janeiro/2010.

Em relação à distância, há caminhoneiros que se movimentam apenas nos limites municipais, retornando diariamente às suas moradas, ou limites estaduais, permanecendo pouco tempo fora de casa; entretanto há aqueles que se movimentam em âmbito interestadual, viajando dias e mais dias, dependendo da urgência da entrega da carga e da disponibilidade de carga de retorno. Um caminhoneiro que viaja a longas distâncias estabelece relações sociais

<sup>21</sup> Mais adiante problematizaremos o que isso implica do ponto de vista da organização do trabalho nas entidades estudadas.

diferenciadas daqueles que permanecem no percurso local ou próximo à residência. Santos afirma que:

Ao contrário dos trabalhadores que ocupam um mesmo espaço físico e fixo ao longo da jornada de trabalho, os caminhoneiros que realizam percursos de longas distâncias permanecem, durante seus trajetos, afastados das aglomerações da vida urbana. No entanto, as cidades são seu ponto de partida e chegada, permanecendo, contudo, estranhos a elas. Na maioria das vezes, o contato limita-se ao local de destino da carga (2004, p. 287).

Embora essa fragmentação não altere o caráter da atividade de transporte e do trabalho do caminhoneiro e por isso afirmamos inicialmente que ela era aparente, caracteriza culturas de trabalho no sentido de experiências diferenciadas, pois “é a experiência (muitas vezes a experiência de classe) que dá cor à cultura, aos valores e ao pensamento: é por meio da experiência que o modo de produção exerce uma pressão determinante sobre as outras atividades e é pela prática que a produção é mantida” (THOMPSON, 1981, p. 112). Ou seja, essa aparente fragmentação determina as condições de vida e trabalho do caminhoneiro e configuram a organização econômica e política da categoria, afetando sua subjetividade enquanto grupo de trabalhadores e classe social (GRAMSCI, 2002).

O enfoque deste trabalho são, então, os caminhoneiros do transporte rodoviário de cargas a granel e, dentre esses, aqueles que carregam mercadorias de importação na região portuária de Guarujá e Santos, no Estado de São Paulo (respectivamente, cargas de fertilizantes e trigo com caminhões em geral de porte médio e pesado, com carreta basculante). Esses caminhoneiros fazem dois tipos de rotas: a primeira rota é de cargas que são retiradas diretamente dos navios no cais do porto para os armazéns ou dos armazéns para as indústrias na região portuária (são rotas de curta distância e conhecidas como “carga de vira”); e a segunda rota é de cargas retiradas dos navios ou dos armazéns com destino ao interior do país (São Paulo, Uberaba, Uberlândia, Ribeirão Preto, entre outros). No caso dessa segunda rota, em função da distância, os caminhoneiros procuram nos destinos ou nos seus arredores “cargas de retorno”, porque no valor do frete é computada apenas a distância/tonelagem percorrida da região portuária ao destino da carga. É sobre o caminhoneiro que recai o custo da volta, assim, a maioria procura outras cargas para poderem compensar os custos da viagem de volta. Em geral, quem faz esse circuito retorna para o porto com cargas de exportação, dentre elas as principais são o milho, a soja e o açúcar. Mas isso

não é “via de regra”, pois como o caminhoneiro é autônomo ele pode carregar do destino inicial qualquer mercadoria para qualquer outro destino<sup>22</sup>.

Consideramos ainda aquele caminhoneiro caracterizado pela ANTT como Transportador Autônomo de Carga - TAC, “pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade profissional”. Inicialmente vamos considerar apenas aqueles que têm a propriedade do caminhão, cuja comprovação do veículo deve ser feita através do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV) “comprovando a propriedade, co-propriedade ou arrendamento de no mínimo um veículo de carga da categoria ‘aluguel’, com capacidade de carga útil igual ou superior a 500 quilos, registrado em seu nome no órgão de trânsito”. Os outros documentos exigidos para esse caminhoneiro são: RG, CPF, comprovante de residência e comprovação de três anos de experiência ou comprovante da aprovação em curso específico, sendo que essa experiência de serviço em transporte “poderá ser efetuada mediante apresentação de pelo menos um dos seguintes documentos: Carteira de Trabalho e Previdência Social – CTPS; Declaração do Imposto de Renda de Pessoa Física; Comprovante de Contribuição ao INSS”<sup>23</sup>. O interessante é que a Resolução nº 3056 de 2009 passou a exigir também comprovante de pagamento da Contribuição Sindical, o que é formalmente um avanço em termos políticos para a categoria<sup>24</sup>.

Outra característica ainda é pertinente salientar: em função do contrato de prestação de serviço firmado entre eles e as empresas/cooperativas de transporte ou os donos/embarcadores da carga<sup>25</sup> são TAC – independente, ou seja, “aquele que presta serviços de transporte de carga de que trata esta lei em **caráter eventual e sem exclusividade**, mediante frete ajustado a cada viagem”. Frisamos esse tipo de contrato porque há caminhoneiros que são conhecidos como TAC – agregado, ou seja, “aquele que **coloca veículo** de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele ou por preposto seu, **a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa**” (Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007, grifo nosso). Um exemplo típico desses caminhoneiros são aqueles que transportam carros, os

<sup>22</sup> Por exemplo, do fertilizante carregado no porto de Santos para Uberaba, ele pode carregar nesse destino inicial, açúcar para Ribeirão Preto ou Goiânia e de lá carregar uma carga para o porto novamente ou ir “picando” cargas onde melhor lhe convier.

<sup>23</sup> Dados disponíveis em: <http://www.antt.gov.br/carga/rodoviario/pessoafisica.asp#documentacao>. Acesso em: julho/2009.

<sup>24</sup> Essa medida foi duramente criticada pelos parlamentares do DEM. O partido questionou no Congresso Nacional as exigências para obtenção do RNTRC afirmando que a resolução isola o princípio constitucional da reserva legal, contemplando exigências que não estavam previstas em lei ao exigir a sindicalização dos caminhoneiros. Informação disponível em: <http://advocatum76.blogspot.com/2009/07/07/dem-questiona-exigencias-para-obtencao.html>. Acessadas em julho/2009.

<sup>25</sup> Dono ou embarcador de carga é considerado Transportador de Carga Própria – TCP, não precisam ter o RNTRC e pode contratar frota de terceiros.

popularmente conhecidos como cegonheiros, porque necessitam de um tipo especial de carroceria para o deslocamento das mercadorias; ou então, aquele que transporta somente um tipo de mercadoria e na sua carroceria vem estampado o logo da empresa que a produziu.

Segue ilustração de caminhão cegonheiro que demonstra o caso de TACs agregados:

**Figura 12: Cavalo com carroceria cegonheira.**



FONTE: [http://www1.dnit.gov.br/aplweb/sis\\_siaet/fotos.asp](http://www1.dnit.gov.br/aplweb/sis_siaet/fotos.asp). Acesso em: janeiro/2009.

Por ser TAC – independente e mesmo organizado na ACTA-SINDGRAN, nosso caminhoneiro estabelece contratos de serviço com empresas ou cooperativas de transporte. Assim sendo, a outra parte do contrato firmado entre empresa e caminhoneiro é Empresa de Transporte de Carga – ETC, que de acordo com a mesma lei acima citada é a:

pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de carga a sua atividade principal e que deve ter sede no Brasil; comprovar **ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga** registrado no país; indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico; demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico (Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007, grifo nosso).

Ou pode firmar contrato também com a Cooperativa de Transporte de Carga – CTC, que se assemelha juridicamente de acordo com a lei em questão com a ETC, com a diferença de que “devem comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados”. A contratação do TAC na distribuição de cargas ocorre porque, independente da frota da ETC, CTC e do TCP, o serviço de transporte opera por demandas e, quando necessário, os operadores os contratam, ou seja, ocorre uma terceirização que numa cadeia seria uma “quaternização” por conta da atividade de transporte já ser juridicamente

uma atividade terceirizada, desde sua origem pertencente ao setor de serviços. Ademais, outro fator que torna bem interessante a frota de TACs é que, primeiro, o custo de aquisição de um veículo é muito alto e se puder ser dividido entre várias pessoas torna-se bem vantajoso e, segundo, que a manutenção da frota também é muito cara, e com base no mesmo argumento também é interessante a fragmentação. A esses dois fatores soma-se o fato de que quando as cargas estão no período de baixa demanda, o empresário do transporte não tem custos contabilizados com a frota que fica parada nos pátios. Ou seja, a frota do TAC é altamente interessante do ponto de vista da fragmentação do capital que deveria ser adiantado pelo capitalista para a produção do transporte.

Feito esse recorte, não chamaremos mais o “nosso caminhoneiro” de caminhoneiro e sim **associado**, porque é ele quem cria, organiza e desenvolve a luta que se expressa na ACTA-SINDGRAN e, portanto, às entidades é filiado. Assim, podemos distingui-lo dos demais integrantes da categoria que, como já apontado, é heterogênea.

Somente mais uma questão a esclarecer e que tem relação com a forma histórica do trabalho assalariado somente possível nas formações sociais capitalistas:

Não pode haver trabalho assalariado sem que exista, concomitantemente, mercado de trabalho (isto é, compra e venda da força de trabalho). Ora, o mercado de trabalho se constitui por obra do direito capitalista, que atribui a todos os homens a capacidade de praticar atos de vontade (isto é, a capacidade jurídica em geral) e, portanto, viabiliza a conversão da relação de exploração entre proprietários dos meios de produção e produtor direto numa aparente *troca de equivalentes* (salário x trabalho) (SAES, 2001, p.61).

O fenômeno jurídico que contempla esse processo é a mediação estabelecida pela **relação de emprego** e a **relação de trabalho**. Toda a luta desenvolvida pelos nossos associados se centraliza basicamente na busca por **emprego** e nas formas de resistência que são criadas por eles no Porto de Santos quando as empresas de transporte começam a intermediar a relação existente entre eles e importadores/exportadores de mercadorias durante a década de 1980, que já era a mesma relação, mas de forma mais mascarada. Por que consideramos a busca por **emprego** e não **trabalho** se o trabalho autônomo que caracteriza a atividade do caminhoneiro não é considerado relação de emprego?

Há uma diferença entre relação de emprego e relação de trabalho. A segunda caracteriza o trabalho humano, é um conceito jurídico geral em que cabem diversos tipos de contrato de trabalho, inclusive a relação de emprego. E sabemos que o termo emprego é um conceito jurídico caracterizado pela relação entre empregador e empregado. Segundo os art. nº

2 e nº 3 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), empregador é a pessoa física ou jurídica que assume os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação de serviço do empregado, que é aquele que presta serviço ao empregador, com carga horária definida mediante salário estipulado. A **relação de emprego** estabelecida entre eles caracteriza **vínculo empregatício** porque a prestação de serviço é de natureza **não eventual**, independente do contrato de emprego ser de trabalho em regime de tempo integral ou parcial, e **subordinada**, pois o empregado que deve aguardar e executar ordens do empregador. Caracteriza ainda essa relação os direitos do empregado, tais como férias, 13º salário, licença saúde e maternidade, FGTS, e a obrigatoriedade da apresentação da carteira de trabalho e da Previdência Social. Para os caminhoneiros essa relação é comum nos casos em que ele é motorista de caminhão, ou seja, não detém a propriedade do caminhão e está vinculado pela contratação formal.

Mas para o caminhoneiro “clássico” (independente da propriedade ou não do veículo) a sua atividade não comporta a **relação de emprego** porque o contrato de trabalho firmado entre ele e a empresa/cooperativa de transporte ou os dono/embarcador de mercadorias não caracteriza vínculo empregatício. O Transporte Rodoviário de Carga é uma atividade econômica “de **natureza comercial**, exercida por pessoa física ou jurídica **em regime de livre concorrência**” e as relações decorrentes do contrato de transporte firmado entre as partes “são sempre de natureza comercial, **não ensejando**, em nenhuma hipótese, a caracterização de **vínculo de emprego**”<sup>26</sup>. É considerado trabalho autônomo, que não confere caráter de **subordinação** (a atividade é realizada quando e como o caminhoneiro “deseja”) e ainda essa **autonomia** demonstra que ele deve assumir os riscos da atividade econômica, como investimento e manutenção dos instrumentos de trabalho, bem como de sua própria reprodução (alimentação, hospedagem etc.).

Entretanto, esse caráter autônomo é apenas a aparência do fenômeno, o que não significa não ter implicações do ponto de vista político e ideológico para o grupo de caminhoneiros que pesquisamos, porque a ACTA é produto justamente da subordinação deles para com as empresas de transporte. O SINDGRAN é produto da continuidade dessa luta, é um avanço político dos caminhoneiros, mas também a reprodução das condições de classe. Atualmente, não é possível pensar a ACTA sem o SINDGRAN, embora cada entidade tenha seu estatuto, diretoria e ramo de atuação, as relações entre as duas são tão imbricadas que fica difícil distingui-las. Mas, embora seja uma resistência, o horizonte ideológico dos associados

---

<sup>26</sup> Respectivamente Art. nº 2 e nº 5 da Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007.

está permeado pelo discurso da liberdade, da não subordinação, da fazer como e quando eles querem.

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

O trabalho, como qualquer outra mercadoria, tem um preço expresso em dinheiro, que deve ser contabilizado pelo *valor do trabalho*. Mas, “Para poder ser vendido no mercado como mercadoria, é evidente que o trabalho tem que existir antes de ser vendido. Agora, se o trabalhador pudesse dar a seu trabalho uma existência independente, venderia mercadoria, e não trabalho” (MARX, 1973, V. I, p.448, tradução nossa). Isso significa que o possuidor do dinheiro, o capitalista que necessita comprar trabalho, não se defronta diretamente com este, mas sim com o trabalhador. O que o trabalhador vende ao capitalista, então, é a *força de trabalho*. “Portanto, o que ela [a Economia Política clássica] chama de *valor do trabalho* é, na realidade, o *valor da força de trabalho*, que reside na personalidade do trabalhador e que é algo tão distinto de sua função, do trabalho, como uma máquina é das operações que executa.” (Ibid., p.451, tradução nossa).

E se o que constitui, para a Marx, o valor de uma mercadoria é a quantidade de trabalho necessária incorporada nela, tal como o valor da mercadoria, o *valor da força de trabalho* é a quantidade de trabalho necessária para sua produção, ou seja, para a reprodução do trabalhador. Se o capitalista dispõe da força de trabalho como bem lhe convier porque ele está comprando uma mercadoria, ele pode pagar um tanto estipulado com base na duração da vida do trabalhador, traduzido na forma salário, e exigir que o trabalhador execute mais horas de trabalho não pagas, porque o valor da força de trabalho é determinado pela quantidade de

trabalho necessária para a conservação desta, mas seu uso só é limitado pela energia e força física do trabalhador. “Como se vê, a forma do salário apaga, portanto, todo o vestígio da divisão da jornada de trabalho em trabalho necessário e trabalho excedente, em trabalho pago e trabalho não pago. Aqui, todo o trabalho aparece como si fosse trabalho pago.” (Ibid., p.451, tradução nossa). É esse tipo de troca entre o capital e o trabalho, a forma histórica do trabalho assalariado, que serve de base à produção capitalista.

A particularidade do caminhoneiro, enquanto trabalhador assalariado, é que para ele vale a consideração de Marx sobre o *salário por peça* que

não é mais que a *forma transfigurada do salário por tempo*, do mesmo modo que este, por sua vez, não é mais que a forma transfigurada do valor ou preço da força de trabalho. A primeira vista, parece como se no salário por peças o valor de uso vendido pelo trabalhador não fosse a função de sua força de trabalho, do *trabalho vivo*, mas o *trabalho já materializado no produto*, e como se o preço deste não se determinasse, como o salário por tempo, pela fração do valor de um dia de força de trabalho pela jornada de trabalho de um determinado número de horas mas pela capacidade de produção do produtor (MARX, 1973, v. I, p. 462, grifo do autor, tradução nossa).

Veja que para o ramo industrial de transportes, ambas as formas de pagamento de salário, *por peça* ou *por tempo*, coexistem, e Marx já chamava atenção para este fato. O motorista de caminhão pode tanto receber por jornada de trabalho, como por fretes realizados; ou ainda, receber um salário fixo, com base na jornada de trabalho, no piso salarial do motorista, complementado dos adicionais por “produção”, por quantidade de viagens realizadas, que caracterizaria o trabalho *por peça*. O caminhoneiro “clássico” recebe necessariamente *por peça*, cada viagem realizada equivale a um frete pago. A coexistência de ambas as formas de salário, independente de ser no próprio pagamento do motorista de caminhão ou desse e do caminhoneiro “clássico”, favorece aquele que paga os fretes.

É evidente que a diferença de forma no pagamento dos salários não altera em nada a natureza deste, ainda que uma forma seja ou pode ser mais favorável que a outra. [...]. O valor de cada peça não se mede pelo tempo de trabalho materializado nela, senão pelo contrário: o trabalho empregado pelo trabalhador se mede pelo número de peças que produz. No salário por unidades de tempo, o trabalho se mede pela duração direta deste; por empreita, pela quantidade de produtos em que o trabalho se condensa durante um determinado tempo. Por sua vez, o preço do tempo de trabalho se determina em ultimo resultado pela expressão: *valor do trabalho de um dia = valor de um dia de força de trabalho* (Ibid., p. 463-464, grifo do autor, tradução nossa).

O *salário por peça* é uma forma eficiente – e interessante para a indústria do transporte, já que o trabalhador não fica sob os olhos do patrão – de controlar a qualidade e a intensidade do trabalho, porque somente se considera trabalho necessário e pago aquele que materializa determinada quantidade de mercadorias, que por suposto é baseada no conhecimento social médio do saber fazer o produto e com certa qualidade. Ademais, esse sistema apresenta duas formas fundamentais, a saber:

De um lado, a empreita facilita a interposição de *parasitas* entre o capitalista e o trabalhador, com o regime de *subarrendamento do trabalho*. O ganho dos intermediários se nutre exclusivamente da diferença entre o preço do trabalho abandonado pelo capitalista e a parte que vai parar nas mãos do trabalhador. [...]. De outro lado, o regime de empreita permite o capitalista fechar com o trabalhador principal – (...) – um contrato a razão de tanto por peça, a um preço que deixa ao trabalhador principal uma margem para contratar e pagar os seus trabalhadores auxiliares. Deste modo a exploração dos trabalhadores pelo capital reveste a forma indireta da exploração de uns trabalhadores pelos outros (Ibid., p. 465-466, grifo do autor, tradução nossa).

No caso dos transportes, inicialmente surgem às empresas de transporte para fazer a mediação entre o caminhoneiro e o portador de mercadoria; posteriormente, por vezes, pode ser um caminhoneiro que intermedia o trabalho com a empresa de transporte para outro caminhoneiro, principalmente nos casos daquelas situações ilegais que problematizamos. É uma cadeia de “hierarquias” que intensifica ainda mais a subordinação e a exploração do trabalhador do transporte. Mas do ponto de vista do capitalista, essa forma de salário não altera em nada a relação entre capital e trabalho, pelo contrário: se no *salário por tempo*, o preço da força de trabalho tende a ser igual entre os trabalhadores e as diferenças de produtividade são compensadas no conjunto da produção; no *salário por peça*, há uma margem maior em que o trabalhador pode desenvolver a individualidade e a liberdade: de um lado, desperta o sentimento de independência e de controle pessoal do trabalhador, do outro, estimula a concorrência entre os próprios trabalhadores.

Por isso, falaremos aqui na busca dos **associados** por **emprego** no Porto de Santos e nas formas de resistência encontradas por eles diante do avanço e **mediação** (usaremos esse termo para significar a **necessária** relação do TAC com a ETC ou CTC) das empresas de transporte. Ainda assim, podemos perguntar se o caminhoneiro é de fato assalariado disfarçado? Se o trabalho excedente produzido por ele é não pago pelo capitalista? Se o valor do frete, a sua forma de salário, é paga com relação somente ao trabalho necessário à reprodução de sua força de trabalho? Porque, afinal, o trabalho excedente produzido pelo

caminhoneiro deveria ser cristalizado em produtos, nos quais seria feito a mediação para a reprodução da mais-valia. Entretanto, o produto resultante do trabalho do caminhoneiro é o deslocamento de mercadorias, algo que não é possível acumular em prateleiras, estoques.

A apropriação pelo capitalista do trabalho não pago, do trabalho excedente gerado pelo motorista de caminhão é mais fácil de ser desmistificada porque ele recebe um valor fixo pela venda de sua força de trabalho e um valor variável de acordo com a quantidade de viagens produzidas, o que não significa que o empresário do transporte está pagando por todas as horas trabalhadas. O excesso de trabalho entre os motoristas de caminhão é um dos problemas mais comuns na categoria. O trabalhador chega a rodar uma semana sem parar, sob o uso de drogas, entorpecentes ou remédios que impedem o sono de atrapalhar as horas de trabalho. O trabalho excedente do motorista é apropriado pelo capitalista do transporte e servirá de capital para a reprodução do ciclo de produção do transporte; será investido novamente em compra de força de trabalho e mercadorias para manutenção dos instrumentos e meios de trabalho; e assim sucessivamente.

Agora no que diz respeito ao caminhoneiro “clássico”, algumas mediações são necessárias para desmistificar essa relação de troca. Primeiramente, o valor do frete (*salário por peça* pago pelo capitalista ao trabalhador) é composto pelo custo fixo, que não depende da quilometragem rodada (investimento na aquisição do veículo/depreciação, pagamento de taxas e impostos para circulação nas vias, contrato de seguro contra roubo de cargas e acidentes, entre outros), e pelo custo variável, que depende exclusivamente da distância percorrida (peças e manutenção do veículo, pneu, combustível, pedágio, lubrificante, limpeza, entre outros). Todos esses “custos” (que giram em torno de 70%) são pagos pelo motorista do caminhão ao receber um valor estimado pelo frete; em geral recebem um adiantamento para iniciar o trabalho e o restante ao final da jornada. Por exemplo: para o deslocamento do trigo do interior de Goiás para o Porto de Santos o empresário do transporte paga ao caminhoneiro R\$ 75,00 a tonelada. Suponhamos que a quilometragem total seja 1000 km e o veículo transporte 26 toneladas; valor do frete será de aproximadamente R\$ 2000,00 e o tempo necessário para realizar essa viagem são 15 horas; sobra-lhe como remuneração R\$ 600,00. Entretanto, o dono da mercadoria disponibilizou para a empresa de transporte uma média de R\$ 90,00 a tonelada. A diferença é apropriada por ele sem que o caminhoneiro questione essa diferença como trabalho não pago.

Resta agora desmistificarmos os transportes enquanto setor de serviços e a decorrente determinação jurídica dos caminhoneiros como autônomos.

## 1.2. Considerações teóricas sobre os transportes em geral: setor de serviços ou produção?

A existência dos elementos da riqueza material não fornecidos pela natureza “devem sempre sua existência a uma atividade produtiva específica, útil, por meio da qual se assimilam determinadas necessidades humanas a determinadas matérias que a natureza brinda ao homem”. Tal atividade é criadora de valores de uso e como trabalho útil é, portanto, “condição de vida do homem, e condição independente de todas as formas de sociedades, uma necessidade permanente e natural sem a qual não se conceberia o intercâmbio orgânico entre o homem e a natureza nem, portanto, a vida humana” (MARX, 1973, v. I, p. 10, tradução nossa). Entendemos que essa atividade, esse intercâmbio entre homem e natureza, é o que Marx entende por trabalho em geral, conceito abstrato de trabalho que independe da formação social. Isso não significa para nós que concretamente só é trabalho a atividade manual entre homem e natureza que transforma esta última e como tal devemos lançá-lo como bandeira política, porque na medida em que as formações sociais vão se tornando mais complexas, o trabalho vai se fragmentando e só pode ser então compreendido, e aqui já na formação social capitalista, como trabalho coletivo, ou seja, como capacidade de trabalho socialmente combinada. Nessa situação, o produto do trabalho:

(...) deixa de ser fruto direto do produtor individual para converter-se em um produto social, no produto comum de um operário coletivo; é dizer, de um pessoal combinado operário, cujos membros têm uma intervenção mais ou menos direta no manejo do objeto sobre o qual recai o trabalho. Com o caráter cooperativo do próprio processo de trabalho se dilata também, necessariamente, o *conceito de trabalho produtivo* e de seu agente, o operário que produz. Agora, para trabalhar produtivamente já não é necessário ter uma intervenção manual direta no trabalho; basta ser órgão do operário coletivo, executar qualquer uma de suas funções desdobradas. A definição que dávamos do trabalho produtivo, definição derivada do caráter da própria produção material, segue sendo aplicável ao operário coletivo, considerado como coletividade, mas já não rege para cada um de seus membros, individualmente considerado<sup>27</sup>. (Ibid., p. 425, grifo do autor, tradução nossa).

Destarte, não vamos associar àquele conceito de trabalho (que transforma diretamente/manualmente a natureza) como o único capaz de produzir mais-valia, ou seja,

<sup>27</sup> Como estamos utilizando a versão em espanhol de *O capital* traduzimos “ao pé da letra” o termo *obrero* presente no texto. Assim colocamos *operário coletivo* para o termo *obrero colectivo*. Mas em outras traduções esse termo aparece como trabalhador coletivo.

como trabalho produtivo<sup>28</sup>. Não queremos problematizar aqui a questão do trabalho produtivo e improdutivo em Marx, não é nosso objetivo, porque a passagem acima abre espaço para pensar que produtivo assume um caráter mais amplo, já que o trabalho fragmentado só pode ser entendido como trabalho coletivo, ao mesmo tempo, e por outro lado, o conceito se restringe porque:

A produção capitalista não é já *produção de mercadorias*, senão que é, substancialmente, produção de mais-valia. O operário não produz para si mesmo, senão para o capital. Por isso, não basta com que se produza em termos gerais, senão que tem de produzir concretamente mais-valia. Dentro do capitalismo, só é produtivo o trabalhador que produz mais-valia para o capitalista ou que trabalha para fazer rentável o capital. (Ibid., p. 425-426, grifo do autor, tradução nossa)

Só queremos pontuar que é trabalho produtivo sob a égide do capitalismo a atividade que o homem engendra para reproduzir materialmente suas condições de vida e trabalho e que o processo de trabalho decorrente dessa atividade pode obter como resultado coisas que se acumulam em prateleiras ou não (porque independe se produto do trabalho tem a ver com a satisfação das necessidades do estômago ou da fantasia<sup>29</sup>). Carrega em si a forma mercadoria, ou seja, tanto o trabalho em si como o produto do trabalho tem o duplo caráter de ser valor de uso, mas principalmente valor de troca porque “Na produção de mercadorias os valores de uso se produzem pura e simplesmente porque são e enquanto são a encarnação material, suporte do valor de câmbio”. Mais ainda esse processo de trabalho tem que produzir uma mercadoria “cujo valor cubra e exceda a soma de valores das mercadorias investidas em sua produção” (Ibid., p. 138, tradução nossa). Assim,

Como o fim imediato e o produto por excelência da produção capitalista é a mais-valia, temos que somente é produtivo aquele trabalho que (e só é trabalhador produtivo aquele possuidor da capacidade de trabalho que) diretamente produza mais-valia; por isso só o trabalho que for consumido diretamente no processo de produção com vistas a valorizar o capital; (...) todo e qualquer trabalho que, numa parte da alíquota da massa total de mercadorias, representa simplesmente trabalho não pago, ou seja, um produto que nada custa ao capitalista (MARX, 1985a, p. 108-109).

<sup>28</sup> No desenvolvimento de sua obra Marx utiliza trabalho produtivo para caracterizar o trabalho realizado pelo homem e que transforma a natureza de acordo com suas necessidades, independente das formações sociais, como citado anteriormente, e também para caracterizar o trabalho que sob o capitalismo produz ou realiza a mais-valia tornando rentável o capital.

<sup>29</sup> MARX, C. *El capital. Crítica de la economía política*. 7.ed. México: Fondo de Cultura Económica, 1973, Livro I.

Essa afirmação tem dois objetivos que se interligam mutuamente. O primeiro, e mais complexo, é afirmar que na formação social capitalista a produção da mais-valia é uma relação social que não está ligada ao produto do trabalho e sim ao trabalho não pago pelo capitalista ao trabalhador que vende a força de trabalho.

Isso significa que estamos nos situando num campo da Sociologia do Trabalho que lança mão do legado da centralidade do trabalho em detrimento das teses que afirmam a não centralidade do trabalho em função da ampliação das formas de trabalho intelectual como tendência da produção contemporânea. Remetemo-nos aqui ao debate proposto por Amorim no que tange ao trabalho imaterial, no qual o autor afirma que ao contrário da transformação da capacidade intelectual do trabalhador em força produtiva central da produção em geral, “O capital como relação social hegemônica não é alterado, isto é, a sociabilidade capitalista depende da circulação e da produção de mercadorias para se reproduzir, como comunidade de interesses combinados, sua estrutura contraditória” (2009, p. 138).

No contexto de concentração de capital, financeirização da economia e mudanças tecnológicas e organizacionais nos processos de trabalho:

O que se altera, portanto, são as necessidades do capital em seu processo de reprodução social. O capital, por conseguinte, deve requalificar a força de trabalho para que ela possa responder às necessidades de seu processo de autovalorização, de seus interesses vitais. A força de trabalho continua sendo valor de uso do capital no processo de produção. Tem a finalidade de conservar, ao reproduzir a produção de novas mercadorias, o capital em processo (Ibid., p. 138-139).

Assim, o conteúdo do trabalho importa no sentido em que eleva ou não o nível das condições de trabalho e renda do trabalhador. Mas

(...) a comparação mecânica entre trabalhos com conteúdos distintos não parece oferecer um instrumento de análise daquilo que fundamenta a relação entre tais qualificações profissionais, ou melhor, daquilo que estabelece a relação de troca dessas qualificações e nem mesmo a pertinência mercantil de seus conteúdos, ou, para simplificar, o seu valor (Ibid., 2009, 139).

Embora esse seja um debate que está marcado no tema do trabalho intelectual, cabem algumas apropriações no que tange ao trabalho do caminhoneiro, que é um trabalho predominantemente manual, porém “imaterial” no sentido em que não produz, nem cria mercadorias concretas. Mas isso só é possível no ponto aqui proposto – a produção do valor

independe do conteúdo do trabalho – porque algumas particularidades históricas “saltam aos olhos” quando pensamos a objetivação dessa atividade no Brasil.

O trabalho do caminhoneiro sempre foi recorrente na atividade de transporte no Brasil da forma como surgiu, ainda que as recentes transformações no processo de trabalho que integrou mais o trabalhador à máquina – porque o conhecimento adquirido pela experiência dos caminhoneiros foi incorporado nas máquinas através das novas tecnologias eletrônicas e mecânicas – tenham criado novas experiências no processo de trabalho em função da inovação tecnológica não só dos caminhões, mas das formas de controle do trabalho (radar, satélite, tacógrafo, celular, entre outros). Embora a atividade de transporte em geral tenha vivenciado direta ou indiretamente os processos decorrentes do novo padrão de acumulação capitalista (com o surgimento de novos procedimentos organizacionais de logística e distribuição de mercadorias, terceirização, *kanban*, *just-in-time*, programas de qualidade total, entre outros), ele propriamente não está inserido, diferentemente do trabalho intelectual em questão na Sociologia do Trabalho Contemporânea que tem “origem” numa fase marcada do capital monopolista, na

(...) crescente ‘intelectualização’ do trabalho, caracterizada pelo deslocamento da formação e de sua valorização, da produção estrito senso para outras áreas, como a administração e o gerenciamento de fluxos de informação, ou mesmo para a produção de informações e de produtos não materiais (no sentido físico do termo) (Ibid., 2009, p. 144).

Isso significa afirmar que o desenvolvimento do capitalismo em termos de formas de produção e acumulação do valor e da divisão social e técnica do trabalho é demasiadamente complexo. Cria categorias de trabalhadores que carregam elementos contraditórios: existe trabalho que é manual e não produz mercadorias “materiais”; existe trabalho que é intelectual e produz coisas materiais; trabalho manual e intelectual que é produtivo ou improdutivo do ponto de vista da produção de valor (WRIGHT, 1981). O que devemos focalizar na nossa análise é a relação social capital x trabalho estabelecida no processo que estamos analisando.

Para tanto é que adentramos no segundo objetivo daquela afirmação anterior. Queremos demonstrar que a atividade de transporte é realizada por um processo de trabalho que implica também processo de valorização e que inserida na produção capitalista permite a existência da exploração e da subordinação baseada na relação capital x trabalho. Assim, somente na aparência o transporte é uma prestação de serviço.

O setor de serviços abarca uma vasta modalidade de profissões e atividades, incluindo os transportes. Pagotto busca fazer um levantamento de como esse setor foi tratado pela literatura para pensar, então, diante do seu considerável crescimento nos anos 1980, quais problemas teóricos devem ser enfrentados para entendê-lo fugindo das teorias reducionistas que, seja através do Direito ou do Marketing, ofuscam a relação de propriedade privada e salarial presente nos serviços. Em geral são teorias que pretendem “reduzir todos os atos econômicos a atos relacionais entre agentes livres, que estabelecem contratos entre iguais no mercado e que beiram, no limite, a pretensa realização histórica da civilização burguesa baseada nos princípios do individualismo” (2009, p. 57-58). E a consequência prática desse tipo de pensamento é que tratados “enquanto atividade improdutiva e desvinculada da produção de bens corpóreos – justificaria o abandono das categorias marxistas ou das contradições entre capital e trabalho” (Ibid., p. 63).

Diante do esforço de demonstrar que o avanço do setor de serviços aparece como uma das dimensões centrais que atualizam não só as condições da produção de valor no capitalismo contemporâneo, mas também as bases do fetichismo, a autora afirma que o processo de divisão social do trabalho e de subsunção real do trabalho ao capital tende a avançar

(...) de forma a tornar-se universal. O capital, afirma Marx, avança por força de sua própria constituição e segue subordinando e subsumindo aos seus domínios novas atividades e funções que, se de alguma maneira foram consideradas ‘fins em si mesmas’, mantendo aura de autonomia tal como foram os médicos e advogados, transformam-se diretamente em trabalhadores assalariados, por mais diferente que seja o seu conteúdo e seu pagamento; da mesma maneira, tais funções e profissões ‘passam a ser reguladas pelas leis que regulam o preço do trabalho assalariado’ (Ibid., 2009, p. 88).

Para tanto, devemos considerar primeiro que:

À multidão dos diversos valores de uso ou mercadorias, desfilam ante nós um conjunto de trabalhos úteis não menos variados, trabalhos que diferem uns dos outros em gênero, espécie, família, subespécie e variedade: é a *divisão social do trabalho*, condição de vida da produção de mercadorias, ainda esta não seja, por sua vez, da divisão social do trabalho. (MARX, 1973, v. I, p. 9, grifo do autor, tradução nossa)

E segundo:

[...] com o desenvolvimento da *subordinação real do trabalho ao capital* ou do *modo de produção especificamente capitalista* não é o operário individual que se converte no *agente real* do processo de trabalho no seu conjunto mas sim uma *capacidade de trabalho socialmente combinada*; e, como as diversas capacidades de trabalho que cooperam e formam a máquina produtiva total e participam de maneira muito diferente no processo imediato de formação das mercadorias, ou melhor, neste caso, de produtos – um trabalha mais com as mãos, outro mais com a cabeça, este como diretor, engenheiro, técnico etc., aquele como capataz, aquele outro como operário manual ou até como simples servente – temos que são cada vez em maior número as *funções da capacidade de trabalho* incluídas no conceito imediato de *trabalhador produtivo*, diretamente explorado pelo capital e *subordinados* em geral ao seu processo de valorização e de produção. (MARX, 1985a, p. 110, grifo do autor, tradução nossa).

Mas como pensar a articulação do transporte enquanto parte dessa divisão social do trabalho, pertencente ao trabalhador coletivo e ainda como trabalho produtivo para que possamos desmistificá-lo enquanto setor de serviços?

Primeiro a que se ressaltar, assim como ressaltamos a particularidade do trabalho do caminhoneiro no debate sobre a tendência à intelectualização do trabalho, que o transporte enquanto uma atividade pertencente aparentemente aos serviços está datada antes da tendência recente de expansão desse setor.

Ainda que certo recorte cronológico aponte a emergência de ‘novos serviços’ a partir da década de 80 e indique a transformação importante no capitalismo contemporâneo, alguns dilemas que acompanham sua definição permanecem os mesmos desde a constituição da economia política clássica. [...] Data da década de 30 do século passado a preocupação em se estabelecer uma *démarche* conceitual para o setor tomando como preceito a rígida separação entre setores de atividades econômicas. Assim procede o enfoque residual. Suas acepções inaugurais – seja como ‘Terciário’, conforme Fischer (1933), ou enquanto ‘Serviços’, como propôs Clark (1957) – coincidem em torno da preocupação de se estabelecer a divisão econômica em três grandes setores (PAGOTTO, 2009, p. 51-52).

Com base no que afirma a autora, podemos dizer que o transporte já estava sendo considerado dentro do chamado setor terciário ou de serviços. Nessa perspectiva, há de se considerar que o crescimento do setor estava datado antes desse contexto dos anos de 1980 porque em 1940 os serviços ocupavam 20,5% dos empregos, subindo para 41,7% em 1970 e 59,5% em 1990, sendo que dessa percentagem no que cabe aos serviços de distribuição – que é onde se encontra os serviços de transporte para Pochmann – respectivamente, temos 8,8%, 16,7% e 39,3% (POCHMANN, 2007, p. 58). Isso porque

Historicamente, o setor de serviços como um todo já apresentava na economia brasileira um inchamento, influenciado pelo efeito combinado do drástico êxodo rural com a geração de empregos no setor industrial insuficiente ao universo de trabalhadores disponível no mercado de trabalho urbano. Em função disso, as alternativas de ocupação e renda no meio urbano terminaram sendo direcionadas para o chamado setor informal, que abrigava parcelas expressivas de trabalhadores nas ocupações de serviços, sobretudo na classe de distribuição (comércio, comunicações e transportes) (Ibid., 2007, p. 58).

Embora não concordamos com a idéia de que o setor de serviços é uma saída para o desemprego estrutural, o apontamento de Pochmann é interessante no sentido de que de fato o transporte rodoviário conseguiu desempenhar um crescimento relevante a partir da década de 1950, porque recebia força de trabalho de outros setores. Entretanto, não é um setor informal. A sua característica desregulamentada é justamente o que o torna formal.

Mas de qualquer forma a expansão atual nesse setor – que segundo dados da OIT em 2005 cerca de 40% dos empregos mundiais estavam concentrados no setor de serviços e no Brasil, segundo Galette (2006) estes dados ocupam cerca de 70% – revela a necessidade de uma atualização histórica das bases da economia política burguesa. Consequentemente, devemos repensar a questão dos transportes considerando que ele já existia como setor econômico à parte e qual é a sua particularidade nesse recente processo de expansão.

Novamente retornando ao pensamento da crítica à economia política para argumentar nossa hipótese, são poucas as referências que Marx faz no livro I de *O capital* aos transportes. Em geral elas permeiam a importância da “revolução dos sistemas de transportes, fruto da expansão capitalista, que ajudaria, ao lado de outros fatores, a imprimir à produção mecanizada a capacidade de expandir-se bruscamente e aos saltos” e no livro III que o autor afirma ser o progresso dos transportes e das comunicações o principal meio de abreviar o tempo de circulação das mercadorias (BOLAÑO, 2000, p. 25).

Para desfazer inúmeras confusões, Marx mostrou que o crescimento da grande indústria também promoveu incrementos no campo da circulação e que o capital se desloca, contraditoriamente, ao longo de todo o processo, que se define, antes de mais nada, pela própria alternância entre produção e circulação. Alternância que aparece à teoria econômica burguesa como sucessão de instâncias seccionadas, no interior das quais a quantificação do tempo de trabalho pode ser medido relativamente aos diferentes tempos em que dura o longo processo. À economia política burguesa, o tempo socialmente necessário – como o tempo absoluto do dispêndio de trabalho – fica retido nesses diferentes momentos e soe aparecer como objetivação do próprio capital. Neste ponto, **Marx questiona as teorias monetaristas do crédito, as quais consideram tempos de produção e circulação como**

**contrapostos e afirma ser óbvio que, efetivamente, o tempo de produção não é realmente interrompido pelo tempo de circulação.** Se isso aparece como interrupção é pelo fato de o capital dividir-se em partes, que assumem diferentes determinações. Somente dividindo-se em duas partes, a da produção e a da circulação – ‘uma das quais circula como produto acabado, enquanto a outra se reproduz no processo de produção, revezando-se uma com a outra; quando uma retorna à fase (processo de produção) a outra abandona esta fase’ – o capital alcançará a necessária condição de ser duplo e contraditório (PAGOTTO, 2009, p. 102-103, grifo nosso).

Essa afirmação, embora extensa, põe em questão nossa afirmação de que em relação à fragmentação aparente do caminhoneiro independe o lugar dele no processo de produção: se na distribuição de mercadorias para o consumo ou para a produção propriamente dita, porque circulação e produção são apenas fases do mesmo processo, a produção capitalista de mais-valia. Retomando aquelas considerações que fizemos inicialmente com relação à produção, distribuição, troca e consumo e pensando sua materialização nas relações sociais capitalistas de produção:

(...) se desprende que a circulação é um processo essencial do capital. Para que o processo de produção possa iniciar-se de novo, é necessário que a mercadoria [o ciclo produtivo anterior] se converta em dinheiro. A *continuidade constante* do processo, a fluidez sem travas no caminho do valor é de uma forma ou outra, de uma fase para outra do processo, é condição fundamental da produção capitalista, muito mais do que o era em todas as formas anteriores de produção. De outro lado, uma vez que impõe a exigência da continuidade, as fases deste processo se desdobram no espaço e no tempo como dois processos específicos e indiferentes entre si. Para a produção baseada no capital, o que permite ou não realizar sua condição essencial: a continuidade entre as diversas fases que integram o processo total, converte-se em algo [puramente] fortuito. Entretanto, o mesmo capital se encarrega de despojá-lo de seu caráter contingente por meio do crédito. [...] O crédito, enquanto fator essencial e [já] desenvolvido da produção, só aparece historicamente na circulação baseada no capital ou no trabalho assalariado. O dinheiro mesmo constitui uma forma apta para compensar as diferenças de tempo empregado em cada ramo da produção e que são inseparáveis da troca (MARX, 1985b, v. I, p. 387-388, grifo do autor).

Ademais, “enquanto no momento da produção o capital passa por transformações, cria valor, é capital criador de valor em processo, no tempo da circulação ele se põe em movimento”. No processo visto em conjunto, portanto, “o número de vezes em que determinada conjuntura seja capaz de repetir o processo de valorização determina a quantidade de mais-valia que o capital pode produzir”. O tempo da circulação cumpre o papel fundamental de produzir ou não mais mais-valia (PAGOTTO, 2009, p. 109) e “Os obstáculos

enfrentados para que o capital se realize e possa voltar ao momento da valorização devem ser reduzidos. Tais obstáculos derivam da forma pela qual acontece a circulação de dinheiro”. (Ibid., 2009, p. 110). Por isso, Marx considerava de importância fundamental para o capital a questão da criação das condições materiais, de inovações nos transportes e nos meios de comunicação, que permitissem a redução do espaço no tempo em relação àquela necessidade da circulação:

A criação de meios de transporte e comunicação baratos é uma condição para a produção baseada no capital, e este se encarrega, consequentemente, de convertê-la em realidade, já que o produto direto **só pode se valorizar em massa contando com mercados longínquos à medida em que os gastos de transporte se reduzem e, por outro lado, os mesmos meios de comunicação e de transporte são, por sua vez, campos de valorização que dependem do trabalho explorado pelo capital**, dando-se além disso, a circunstância de que o tráfico de grandes massa (de mercadorias) permite obter rendas que reponham o trabalho necessário e deixem um benefício trabalho que se requer para lançar à circulação o produto acabado – que só ao chegar no mercado entra economicamente em circulação – representa, do ponto de vista do capital um obstáculo que é necessário vencer (...)” (MARX, 1985b, v. II, p. 380, tradução nossa, grifo nosso).

Mas a discussão do autor sobre os transportes está principalmente no Livro II de *O Capital*, quando o autor afirma que capital-dinheiro, capital-mercadoria (pertencentes à fase da circulação) e capital produtivo (pertencente à fase de produção) não são formas independentes de capital, mas sim formas funcionais de capital industrial (e industrial, somente no sentido em que une todos os ramos de produção explorados sobre bases capitalistas), sendo que o ciclo global do capital só se desenvolve normalmente se essas fases se sucedam sem interrupção (1973, v. II, p. 48-49).

O capital industrial é a única forma de existência de capital em que é função deste não só a apropriação da mais-valia ou do produto excedente, se não também de sua criação. Este capital condiciona, portanto, o caráter capitalista da produção; **sua existência leva implícita a contradição de classe entre capitalistas e trabalhadores assalariados**. [...]. O capital-dinheiro e o capital-mercadoria, na medida em que aparecem, com suas funções, como expoentes de um ramo próprio de negócios ao lado do capital industrial, **não são mais que modalidades das distintas formas funcionais que o capital industrial assume umas vezes e outras abandona dentro da órbita da circulação, modalidades substantivadas e estruturadas unilateralmente pela divisão social do trabalho** (Ibid., grifo nosso, tradução nossa).

Assim, existem ramos industriais autônomos em que o resultado do processo de trabalho não é nenhum produto, mercadoria, e dentre estes o transporte tem grande importância econômica. Sua indústria vende a **própria mudança de lugar** e esse efeito útil se dá na hora do processo de trabalho de transporte, que é o processo de produção da **indústria de transporte**. De forma alguma seu valor de uso pode ser consumido depois, somente durante o próprio processo de trabalho; mas seu valor de troca é determinado como qualquer outra mercadoria, “pelo valor dos elementos de produção consumidos nele (força de trabalho e meios de produção) mais a mais-valia criada pelo trabalho excedente dos trabalhadores que trabalham na indústria do transporte”. E se o efeito útil do transporte for consumido individualmente, ele se esgota no próprio produto (um caminhoneiro que realiza a mudança de um vizinho e lhe cobra um valor pelo serviço), mas se for consumido produtivamente “de tal modo que é, também, uma fase de produção da mercadoria transportada, seu valor se transfere a esta como valor adicional” (o caminhoneiro que vende sua força de trabalho a uma empresa de transporte e dele recebe um “salário”) (Ibid., p. 51, tradução nossa).

(...) na produção direta, é evidente que todo trabalho excedente extraído do operário pelo fabricante representa para este uma mais-valia, já que é trabalho objetivado em novos valores de uso que nada custaram. Porém, o tempo de transporte não pode, evidentemente, alargar-se mais do que o necessário. De outro modo o tempo de trabalho se dilapidaria, não se valorizaria, não se objetivaria em um valor de uso. **Se o marinheiro, o carreteiro, etc., precisam, para viver um ano inteiro, trabalhar somente meio ano (...) o capitalista os faz trabalhar o ano todo, pagando-lhes meio somente.** E, ao carregar os produtos transportados em um ano inteiro, pelo que lhe pagou só a metade, obterá uma mais-valia de 100 por 100 sobre o trabalho necessário. É exatamente o mesmo caso que se dá na produção direta; portanto, a mais valia originária do produto transportado só pode nascer do fato de que seus trabalhadores não são pagos por uma parte de seu tempo de trabalho, uma parte que representa sobretempo rendido depois de cobrir o trabalho necessário para sua subsistência. E a coisa não muda minimamente pelo fato de que o produto se encareça tanto pelos gastos com transporte que não podem ser trocados (...) (MARX, 1985b, vol. II, p. 377, tradução nossa, grifo nosso).

Ademais,

O ser produtivo é uma determinação daquele trabalho que em si e para si não tem absolutamente nada que ver com o conteúdo determinado do trabalho, com a sua utilidade particular ou o valor de uso peculiar em que se manifesta. Por isso, um trabalho de idêntico conteúdo pode ser produtivo ou improdutivo (MARX, 1985a, p. 115).

Veja que o caminhoneiro que citamos de exemplo em ambos os casos (se trabalha para um vizinho ou para uma empresa de transporte) se classifica na ANTT como Transportador Autônomo de Carga (TAC). Mas no segundo caso, sua força de trabalho e seus objetos de trabalho, o caminhão e a carga a ser transportada, aparecem articulados na produção de um valor de uso que tem também um valor de troca e, portanto, o processo de trabalho dele decorrente é também processo de valorização do capital (MARX, 1973, v. II, p. 138-149).

Vê-se que, as funções surgidas da complexificação da divisão social do trabalho, inclusive aquelas incluídas nas funções comerciais e que comumente têm sido denominadas como serviços, se prestam como fontes inúmeras de mistificações que pretendem apagar as especificidades do modo de produção capitalista. Vê-se que tudo o quanto tem sido apresentado como novidade, faz parte, na verdade dos processos de atualização teórica necessários ao capital, no sentido de seccionar suas frações como se fossem autônomas e, sobretudo, como se tudo o quanto arregimentam para seus propósitos de valorização fossem propriedades do conjunto da sociedade. Ao prestar o serviço, o trabalhador não aparece como sujeito do processo de valorização do capital. Dessa maneira, o progresso e a modernização também aparecem como se fossem produtos de iniciativas particulares, de empreendedores individuais, mais ou menos incentivados pelas instituições de seus contextos particulares, cujos resultados pertencessem à humanidade genérica, pensada como proprietária da riqueza acumulada a partir do incremento das potências sociais em atividade (PAGOTTO, 2009, p. 113-114).

Diante do que apresentamos, entendemos a atividade do transporte no campo das relações sociais de produção capitalista como indústria e se juridicamente ela aparece como setor de prestação de serviços é porque o Estado capitalista tem a capacidade de mistificar a forma como se dão aquelas relações sob formas jurídicas, que apenas na aparência possuem outro significado. Isso não quer dizer que vamos lançar mão da idéia presente não só nos apologistas do capital, como também em leituras vulgares do próprio Marx, que o desenvolvimento da produção capitalista transforma todo tipo de atividade em trabalho assalariado e trabalhador produtivo, tornando o que expusemos até aqui válido para qualquer situação. Tal postura abre espaço para que se converta

(...) o trabalhador produtivo, pelo fato de ser assalariado, num trabalhador que apenas troca os seus serviços (quer dizer, o seu trabalho enquanto valor de uso) por dinheiro. Saltam assim comodamente por cima da diferença específica deste ‘trabalhador produtivo’ e da produção capitalista como produção da mais-valia, como processo de autovalorização do capital, cujo único instrumento nele incorporado, é o trabalho vivo (MARX, 1985a, p.115).

Estamos nos reportando a um caso específico, que como já citado é um tipo de trabalho assalariado disfarçado sob o véu da imposição jurídica. O ato de troca presente na relação entre o caminhoneiro e a empresa de transporte – aquele que vende e aquele que compra a força de trabalho – é mediado pelo dinheiro que também é capital e este

(...) é aquele que para o operário reproduz apenas o valor previamente determinado da sua capacidade de trabalho, ao passo que na sua condição de atividade geradora de valor valoriza o capital e enquanto capital opõe ao operário os valores por eles mesmos criados. A relação que transforma o primeiro em capital converte o segundo em trabalho produtivo. O produto específico do processo de produção capitalista de produção, a mais-valia, apenas é gerado por intercâmbio com o trabalho produtivo. O que consistiu o valor de uso específico do trabalho produtivo para o capital não é o seu caráter determinado, nem tampouco as qualidades úteis particulares em que se objetiva, mas o seu caráter de elemento criador de valor de troca (mais-valia) (Ibid., p. 114).

Por isso, para ele vale o assalariamento típico da produção capitalista. Vale também a conceituação teórica de trabalhador produtivo, do transporte como indústria e não serviço. Passemos agora as considerações históricas sobre os transportes no Brasil, para entendermos que interesses econômicos e políticos determinaram essa infraestrutura no país e de que modo se constituiu a particularidade que expusemos até aqui.

## Capítulo 2 - A inserção do transporte rodoviário na economia brasileira e as transformações das condições de vida e trabalho dos sujeitos envolvidos na produção do transporte.

### 2.1. Primeiras considerações acerca da infraestrutura e dos interesses econômicos e políticos.

A primeira ressalva a ser feita quando pensamos a questão dos transportes em qualquer país, em qualquer formação histórica, é que tal atividade é inerente e fundamental à reprodução material dos homens, seja ela aqui entendida como aquela que transporta mercadorias, seja aquela que transporta pessoas de um lugar a outro. Se contextualizada historicamente é preciso ainda dizer que o homem se **transportou** e **transportou** de diferentes formas (por tração animal, veículos a vapor e depois motorizados, por estradas de terra, ferrovias, rodovias, hidrovias, etc.), levando em conta as condições geográficas da região na qual se inseria e o grau de desenvolvimento das forças produtivas. Mas não só. Considerando as diferenças nas energias naturais e na destreza que adquiriu o trabalho entre os povos, o transporte tem papel fundamental nesse processo porque as forças produtivas do trabalho dependem para além das condições naturais (como fertilidade do solo, riquezas minerais disponíveis, entre outros)

Do aperfeiçoamento progressivo das *forças sociais do trabalho* por efeito da produção em grande escala, da concentração do capital, da combinação do trabalho, da divisão do trabalho, maquinaria, melhoria dos métodos, aplicação dos meios químicos e de outras forças naturais, **redução do tempo e do espaço graças aos meios de comunicação e de transporte**, e todos os demais inventos pelos quais a ciência obriga as forças naturais a servir o trabalho, e pelos quais desenvolve o caráter social ou cooperativo do trabalho. Quanto maior é a força produtiva do trabalho, menos trabalho se inverte numa dada quantidade de produtos e, portanto, menor é o valor destes produtos. Quanto menores são as forças produtivas do trabalho, mais trabalho se emprega na mesma quantidade e, por consequência, maior é o seu valor. Podemos, então, estabelecer como lei geral o seguinte: *Os valores das mercadorias estão na razão direta do tempo de trabalho invertido em sua produção e na razão inversa das forças produtivas do trabalho empregado* (MARX, s/d b, p. 355, grifo do autor, grifo nosso).

A divisão social do trabalho se impõe como necessidade do processo histórico e, por sua vez, diferentes formas de produção foram sendo desenvolvidas para organizar as

condições de vida e trabalho. Formas que, enquanto processo, têm alteradas características quantitativas e qualitativas no processo social do trabalho. Nesse contexto, é que os transportes se inserem e seus sistemas vão se transformando na medida em que a velocidade do tempo de circulação das mercadorias necessita ser aumentada. Marx, quanto às formas de cooperação, afirma:

Comparada com o *artesanato*, esta forma de produção supõe uma aumento de força produtiva, aumento que tem sua origem no *caráter cooperativo geral* da manufatura. Por outra parte, **o princípio peculiar da divisão do trabalho se traduz em um isolamento entre as diversas fases da produção**, fases que carregam existência independente umas das outras, como tantos trabalhos parciais de caráter artesanal. **Para criar e manter a coesão necessária entre estas funções isoladas, se levanta a necessidade de transportar continuamente o artigo fabricado de uma mão para outra e de um a outro processo**. Do ponto de vista da grande indústria, isto constitui uma limitação característica, custosa e *imane*nte ao *princípio* da manufatura (MARX, 1973, v. I, p. 279, grifo do autor, grifo nosso, tradução nossa).

De acordo com essa citação temos que o transporte se isola enquanto ramo de produção e sua organização se torna fundamental. Assim sendo,

O revolucionamento do modo de produção em um ramo industrial arrasta consigo os outros ramos. Isto que dissemos se refere principalmente àqueles ramos industriais que, apesar de isolados pela divisão social do trabalho, que faz com que cada um deles produza uma mercadoria independente [já abordamos que a mercadoria produzida pelo transporte é o próprio deslocamento de mercadorias], aparecem, contudo, entrelaçados como etapas de um processo geral. [...] A revolução vivenciada pelo modo de produção agrícola ou industrial determinou, por sua vez, uma mudança revolucionária em termos das condições gerais do processo social de produção, ou seja, em termos dos meios de comunicação e transporte (Ibid., p. 313-314, tradução nossa).

Portanto, o transporte de mercadorias ou pessoas tornado uma atividade autônoma e uma infraestrutura específica do processo de produção capitalista – produto da divisão social do trabalho – carrega as relações capitalistas de produção e teve, portanto, suas formas condicionadas a interesses econômicos e políticos determinados pela luta de classes.

Pensando sua importância na circulação de mercadorias e pessoas “os sistemas de transporte constituem elementos de infraestrutura econômica de um país. A eficiência desses

sistemas é imprescindível ao desenvolvimento de uma região, de uma nação” (PONTUAL, 1974, p. 381-382)<sup>30</sup>. Dessa forma

(...) o acesso a mercados mais distantes, a novas fontes de matérias-primas e a novas oportunidades para o emprego da mão-de-obra sob relações sociais capitalistas possui o efeito de aumentar o tempo de giro do capital, a menos que haja melhorias compensatórias na velocidade da circulação. O tempo de giro de um determinado capital é igual ao tempo de produção mais o tempo de circulação. (...) qualquer redução no tempo de circulação aumenta a produção do excedente e intensifica o processo de acumulação. Nessas condições, ‘até a distância espacial se contrai em relação ao tempo: o importante não é a distância do mercado no espaço, mas a velocidade [...] pela qual o mesmo pode ser alcançado (HARVEY, 2006, p. 50-51).

Sua natureza instrumental, salvo transporte a passeio<sup>31</sup>, não é um bem de consumo final; ela “só tem utilidade quando serve, direta ou indiretamente, a alguma atividade produtiva” e se produzir algo que não for bem aproveitado, o produto é perdido, pois não pode ser consumido amanhã (CONSULTEC, 1961, p. 10). Segundo o Ministério dos Transportes, entender os transportes, a extensão e qualidade das vias de comunicação, em qualquer país, é entender o progresso econômico e social da região, porque:

A atividade do transporte está profundamente inserida no ambiente físico e humano, constituído pelas diversas atividades sociais, econômicas e políticas de um país ou região. **Essas atividades demandam serviços que o sistema de transporte deve satisfazer mediante a operação coordenada de veículos, vias e terminais.** Por sua vez, o transporte utiliza insumos e serviços produzidos em diferentes seguimentos do meio ambiente (por exemplo, energia), completando assim o ciclo. (BRASIL, 1984, p. IX, grifo nosso).

Em acordo com essa visão, Silva<sup>32</sup> afirma que as litovias<sup>33</sup> existiam antes das vias férreas, embora extremamente precárias. Desde a Antiguidade elas prestaram serviços

<sup>30</sup> Citações retiradas de uma conferência ministrada pelo engenheiro Arlindo Pontual durante o Seminário de Tropicologia da Universidade Federal de Pernambuco, publicado na obra *Trópicos &* (1974).

<sup>31</sup> Não será nosso objeto de investigação o transporte rodoviário de pessoas, mas é importante ressaltar que ele, com suas devidas particularidades, têm um desenvolvimento concomitante ao transporte de carga.

<sup>32</sup> É importante ressaltar que o autor era engenheiro e lente catedrática da cadeira “Navegações, Rios, Canais e Portos” da Escola Politécnica da USP, da qual também foi vice-diretor em 1936. Foi também diretor dos Correios que era vinculado ao Ministério de Viação e Obras Públicas e em várias situações nomeado a coordenar Planos de Viação no país. Isso demonstra o que adiante vamos defender com base em Almeida (2006) que os técnicos estavam intimamente ligados ao aparelho estatal e por conta da natureza do Estado (SAES, 2001) representavam um conjunto de interesses de classe, escondidos por detrás do discurso da neutralidade e do tecnocratismo.

<sup>33</sup> Termo que Silva utiliza para definir as vias feitas de petróleo, concreto, ou chão batido; pois para ele o termo rodovia engloba as estradas de ferro, já que a origem da palavra se refere às estradas de rodagem. Usamos aqui

valiosos e, embora, alguns povos – gregos, persas e romanos – a desenvolvessem de maneira mais adequada em relação às sociedades capitalistas [acreditamos que nelas a questão dos interesses políticos e econômicos não vigorava de maneira tão articulada como no capitalismo], a evolução do veículo junto a essas vias foi muito pequena. Ao longo dos séculos trabalhou-se muito no sentido de descobrir o automotor ou o loco-trator a vapor, “prescindindo da navegação a vela, completamente revolucionada –, o sistema de comunicação e transporte se adaptou pouco a pouco ao modo de produção da grande indústria por meio de uma rede de barcos fluviais a vapor, de ferrovias, transatlânticos e telégrafos” (MARX, 1973, v. I, p. 314, grifo do autor, tradução nossa).

Entretanto, “o futuro estava nos motores a combustível líquido e gasoso. A segunda metade do século XIX passou em grande parte em atividades tendentes a criar os motores destes gêneros”. Descobriu-se após estes o pneumático de borracha, com R. W. Thompson em 1865, e depois o automóvel na França e na Alemanha, por volta de 1890 (SILVA, 1940, p. 385-386). Assim, “O automotor ou automóvel foi se adaptando às litovias, assim como as litovias se foram adaptando ao automóvel, e, no princípio do século XX, a litovia motorizada, apresentava-se definitivamente constituída” (Ibid., p. 383-384). Deste modo, o que marcou de fato a evolução do transporte rodoviário mundialmente foi a motorização. Tal intento foi um grande feito da Humanidade; era o mais elevado grau da evolução desse transporte. Mas até o rompimento da 2ª Guerra Mundial, o binômio automóvel/rodovia estavam ainda em desenvolvimento, sendo que as ferrovias e aquavias cumpriam os serviços, principalmente a longas distâncias.

Propondo-se a pensar a influência dos transportes na constituição e no progresso das nações, Silva aponta a íntima relação entre rodovia e indústria automobilística e o seu desenvolvimento fazendo concorrência às ferrovias, já em declínio no pós-guerra no Brasil. Mas entende que a utilização comercial dos transportes rodoviários foi uma causalidade desprezível. Na passagem abaixo o autor afirma que o elemento da guerra

(...) pôs à prova a litovia motorizada, e no período da reação industrial subsequente, ele entrou a fazer, em escala, crescente, transportes comerciais, **coisa bem natural e espontânea**. Instrumento industrial de transportes, fabricado sob todos os aspectos, formas e objetivos para a guerra, o automóvel tomou lugar especial depois dela, passando a ser facilmente fabricado com todas as facilidades relativas; e dilatou-se o seu uso. Explica-

---

litovia somente para citações de Silva; nas demais circunstâncias serão usados os termos rodovia e ferrovia para diferenciar os tipos de transportes realizados por carros, ônibus e caminhões, no primeiro caso, e trens, no segundo caso.

se assim a sua infiltração no mercado mundial dos transportes, e a concorrência que começou a fazer às ferrovias (Ibid., p. 387, grifo nosso).

Percebe-se que tanto para Silva assim como para o órgão federal representativo desse setor, o processo que organiza a atividade de transporte é puramente técnico. Esse pensamento foi e ainda é hegemônico entre os autores que desde o governo Vargas<sup>34</sup> vem, na tentativa de melhorar o desenvolvimento do país, propondo políticas para o sistema de transporte. Em geral:

O problema dos transportes consiste em fazer o devido discernimento em relação à opção pela via de comunicação e o melhor apreço. Deve-se lançar mão de ensinamentos científicos, técnicos e econômicos para o estabelecimento de uma via de comunicação. Deve-se basear em condições especiais ou peculiares, levando em conta a intensidade do tráfego, o percurso, a regularidade e a segurança, onde as duas primeiras devem ser predominantes. (Ibid., p. 387).

Vê-se que não revela as contradições desse processo técnico, não revela quem se beneficiaria com as rodovias, quais custos a mais teria em relação à ferrovia, nem em quais termos se organizaria os sujeitos que a operam, ou seja, ao expor o desenvolvimento do automóvel e da rodovia considera apenas a contribuição do transporte rodoviário diante de um sistema de ferrovias e cabotagem em declínio.

A chegada sistemática dos primeiros automóveis e caminhões, bem como a abertura de novas estradas com melhoramento dos antigos caminhões deram à elite brasileira da época, uma certa ‘crença em que o bom governo seria aquele que promovesse a expansão acelerada da infra-estrutura rodoviária’. Daí em diante, houve uma herança desta concepção pelos demais governos, que achavam que através das ligações rodoviárias haveria automaticamente aumento da produção, do emprego e renda, transformando o investimento no setor rodoviário em ‘um fim em si mesmo do qual dependeria o dinamismo econômico de regiões inteiras’. Caminhões, ônibus e automóveis, foram inovações tecnológicas que passaram a constituir no imaginário coletivo, modernizações frente à ferrovia, que a partir de então passou a ser considerada como uma representação do ‘atraso’. Isto bastava para justificar os investimentos rodoviários (Ibid., 2004, p. 48-49).

---

<sup>34</sup> Vamos considerar esse governo porque nele se constituiu o primeiro plano oficial, o *Plano de Viação Nacional*, aprovado pelo Decreto 24.497 de 1934 e já estava sendo priorizado o investimento em rodovias em detrimento das demais modalidades. A exemplo dessa situação, durante o governo Vargas a pressão do DNER culminou no *Plano rodoviário do DNER* em 1937, inspirado no Plano da Comissão de Estradas de Rodagem de 1927 e que propunha duas novas rodovias, e ainda o *Plano Rodoviário Nacional* através do Decreto 15.093 de 1944, onde 27 novas rodovias foram propostas. Esse plano foi aprovado apenas em 1951 pela Câmara dos Deputados.

Diante desse quadro, não ocorre àqueles técnicos, com bases em todas as considerações que fizemos anteriormente, que

Para analisar o modelo brasileiro de transportes de mercadorias, se faz necessário o entendimento da promoção da circulação geográfica, com ampla fluidez no âmbito das relações internacionais, sustentadas pelo processo de *internacionalização do capital* com a consequente *divisão internacional do trabalho*, que definiu, de certa maneira, a forma de transporte predominante em cada período histórico (SILVA JUNIOR, 2004, p. 44, grifo do autor).

A ausência dessa posição é articulada a uma hipótese: os autores que em meados do século XX abordavam a questão dos transportes eram, na sua maioria, “quadros” do Estado, pois compunham os ministérios e grupos de trabalho ou estavam, de alguma forma, organicamente ligados ao aparelho estatal. Tinham por objetivo resolver o “problema dos transportes” diante do projeto de industrialização que vinha se consolidando no país, sendo de certa forma, ainda que se julgassem envolvidos de uma neutralidade em nome da técnica, eram influenciados pelos conflitos de interesses que se objetivavam no e pelo Estado. Assim, o horizonte desse grupo os transportes são uma infra-estrutura imprescindível que deve ser eficiente e rentável. Interessante citar aqui os comentários irônicos, porém críticos de Azevedo:

Planejamos muito. Desordenadamente. Grupos de trabalho são criados para estudar os mais diversos problemas. Existem montões de Planos concluídos, ou em elaboração. Cada um, entretanto, estudou a questão somente dentro de um ponto de vista. Todos estes planos estão, por assim dizer, interligados. Nota-se a falta de entrosamento de cúpula indispensável à harmonização dos mesmos dentro dos princípios de Segurança Nacional. Cada ministro que passa quer deixar o seu nome na história com seu *planinho* salvador. E começa tudo de novo (1964, p. 20, grifo do autor).

No limite, os autores reconheciam os problemas enfrentados pelas ferrovias, pelo transporte marítimo e pelo desordenamento do transporte rodoviário, que integrados tinham pesos desproporcionais haja vista as condições geográficas do Brasil. A citação abaixo demonstra essa disparidade:

No transporte de carga, portanto, à exceção do rodoviário e aeroviário, todos os meios cresceram em ritmo menor do que o volume total, perdendo a importância no conjunto. O rodoviário, que em 1950 realizava cerca de 41% do volume total de trabalho, em 1960 já executava 61%. [...]. As

modificações na distribuição do volume de transporte entre os diversos meios mostram que 74% do aumento de trabalho entre 1950 e 1960 coube à rodovia, 15% à cabotagem e apenas 11% à ferrovia. (CONSULTEC, 1961, p. 4).

Para exemplificar, podemos citar duas obras que se encaixam na perspectiva citada acima: a de Edgard de Fróes da Fonseca, intitulada *Uma política nacional de transportes* e publicada em 1955<sup>35</sup>, e a da CONSULTEC – Sociedade Civil de Planejamento e Consultas Técnicas LTDA, intitulada *O transporte rodoviário no Brasil. O Plano Federal de obras rodoviárias e seu financiamento* e publicada em 1961<sup>36</sup>.

A primeira obra propunha que, diante do crescimento demográfico acelerado, do crescimento da indústria siderúrgica e da agricultura no período entre 1940 e 1950, dois pontos estavam estrangulados: transporte e energia. O transporte rodoviário avançava sobre esse crescimento de maneira desordenada exigindo a necessidade de uma política de transporte, pois não bastava construir vias de comunicação, **era preciso integrá-las orientando-se pelo método cartesiano de fragmentação das partes e confronto com os propósitos em vista**. Os fatores analisados deveriam ser as condições geográficas (estudo do meio físico e das características econômicas e demográficas das diversas regiões); fatores materiais (investimentos, aspectos técnicos, problema de energia propulsora e maior participação da indústria nacional); fatores políticos (responsabilidade do governo federal para a execução de uma política nacional que integre os centros político-administrativos e os núcleos dispersos); e fatores militares (de segurança nacional). Assim, Fonseca demonstrava a complexidade do problema diante de fatores heterogêneos que, por vezes, exigem soluções divergentes e afirma que “Entretanto, dentre todas, **avulta a necessidade de satisfazer aos interesses econômicos e a eles daremos primazia**, pois, de uma forma ou outra, deles derivam as soluções dos demais” (1955, p. 19, grifo nosso).

A segunda obra, centrando a análise na questão da insuficiência dos recursos financeiros frente ao Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias do DNER (1961-1965), tinha por objetivo verificar se os parques tributos arrecadados pela União, somados a constante

<sup>35</sup> Essa obra foi publicada pelo Ministério da Viação e Obras públicas e apresentada pelo então ministro Maurício Joppert, o que demonstra sua organicidade junto ao aparelho estatal.

<sup>36</sup> Essa instituição foi criada em setembro de 1959 por Lucas Lopes juntamente com alguns colaboradores do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE). Alguns cargos assumidos por ele demonstram a sua organicidade no aparelho estatal: compôs a Comissão Mista Brasil - Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico durante o Governo Vargas, produzindo estudos que foram incorporados ao Plano de Metas do governo Juscelino Kubistchek e do qual fez parte como técnico junto com Roberto Campos defendendo a “ala” do planejamento econômico estatal para aceleração da industrialização; integrou o conselho de administração do BNDE quando de sua criação em 1952; foi ministro de Viação e Obras Públicas, entre outros cargos.

emissão inflacionária de papel moeda, suportavam os melhoramentos propostos para as rodovias ou se atendia aos interesses do Brasil um grande esforço nesse tipo de investimento. O estudo afirmava que era pré-condição para suportar o crescimento econômico, um sistema de transporte adequado e eficiente e o investimento necessário para tal intento ocupavam apenas inicialmente um peso importante na poupança nacional. Assim, “como o transporte rodoviário é o meio que produz a maior quantidade de trabalho, e tendendo sua participação a aumentar, é natural que seus investimentos cresçam, tanto em termos absolutos como relativos” (CONSULTEC, 1961, p.7). Nessa perspectiva há uma identidade de função (aquela descrita acima) entre os diferentes meios de transporte, sendo que a variável determinante entre um e outro se concentra na possibilidade e limitação técnica e econômica, na qualidade e no custo de serviço, atrelados ao fato de que “Como a produção do transporte não tem utilidade em si mesma, mas apenas pelo serviço que presta a outras atividades, **a eficiência do sistema não pode ser desligada da percussão de cada solução na economia das atividades a que pretende servir**” (Ibid., p. 12, grifos nossos).

Posteriormente, Gilberto Freire acrescentará que o transporte nas áreas tropicais, como no caso do Brasil, sofre profunda influência da colonização europeia e que pensar o desenvolvimento nessas regiões é colocar o problema dos transportes “com suas produções, seus projetos de aperfeiçoamento social, seus planos de integração de grupos retardados, em cultura, com adiantados” (1974, p. 377-378)<sup>37</sup>. Diante de tal afirmação, salvaguardadas suas implicações políticas e ideológicas, conclui-se que no Brasil a questão dos transportes frente ao desenvolvimento econômico também passava pela questão das desigualdades regionais internas e externas.

O desenvolvimento regional não deve ser visto, entretanto, como um fim em si mesmo, desligado do contexto dos objetivos nacionais, mas, pelo contrário, como um meio de racionalizar e promover o crescimento mais acelerado da economia do País como um todo. Nesta ordem de ideias, caberá ao sistema de transportes continuar desempenhando, também, seu papel pioneiro na integração econômica, social e política de áreas desfavorecidas, quer pela ausência de ligações com pólos nacionais ou regionais, quer pela precariedade com que é feito atualmente o transporte de sua produção, devido a intermitência das ligações existentes. [...] Dessa forma, na política de transportes estarão presentes, também objetivos decorrentes da estratégia nacional de desenvolvimento – objetivos de equidade e integração. [...] Todavia, cabe lembrar que a persistência de muitos problemas de estagnação ou decadência econômica regional não se deve à ausência ou ineficácia do

---

<sup>37</sup> Comentários feitos durante a apresentação do Seminário de Tropicologia da Universidade Federal de Pernambuco, publicado na obra *Trópicos &* (1974).

transporte, mas sim a fatores peculiares da estrutura econômica ou da disponibilidade de recursos naturais. [...] A infraestrutura rodoviária será, neste caso, apenas um dos investimentos do conjunto necessário para a consecução de tal objetivo (BARAT, 1978, 154-155).

Entretanto, havia aqueles planejadores que na mesma perspectiva do transporte como fator de integração nacional supunham que as desigualdades regionais do país seriam eliminadas, porque:

O imperialismo do Brasil consiste em ampliar as suas fronteiras econômicas e **integrar um sistema corrente, em que a circulação das riquezas e utilidades se faça livre e rapidamente, baseada em meios de transportes eficientes, que aniquilarão as forças desintegradoras da nacionalidade.** O sertão, o isolamento, a falta de contato são os únicos inimigos terríveis para a integridade do país. Os localismos, as tendências centrífugas são o resultado da formação estanque das economias regionais fechadas. Desde que o mercado nacional tenha a unidade assegurada, acrescentando-se a sua capacidade de absorção, estará solidificada a federação política. A expansão econômica trará o equilíbrio desejado entre as diversas regiões do país, evitando-se que existam irmãos ricos ao lado de irmãos pobres. No momento nacional só a existência de um governo central, forte, dotado de recursos suficientes, poderá trazer o resultado desejado (SCHWARTZMAN, 1982, p. 422-423 *apud* SILVA JR, 2004, p. 51, grifo nosso).

Mas a questão que estava em jogo era de outro caráter: o transporte em termos teóricos pensado tecnicamente e sem um fim em si, assumia na prática nessa perspectiva um fim em si que era integrar o território e resolver as desigualdades regionais. Em contraposição a essa visão, vale citarmos o estudo de Wilson Cano que afirma que a “Questão Regional” aflora na consciência nacional entre fins da década de 1950 e início dos anos de 1960, primeiro porque o “grau de informação sobre os níveis de desenvolvimento regional aumentou gradativamente” e segundo “as grandes secas no final da década de 1950, ampliaram consideravelmente o número de ‘retirantes’ nordestinos, que se dirigiam ao sul, em busca de sobrevivência” (1977, p. 12). Ganhou também destaque no cenário latino-americano “a divulgação das técnicas de ‘planejamento para desenvolvimento’”, além do fato de que no cenário internacional havia aumentado as disparidades por causa da divisão internacional do trabalho desfavorável para os países subdesenvolvidos (Ibid., p. 13).

Enquanto o centro capitalista foi reforçado pelo programa norte-americano (Plano Marshall) de reconstrução europeia e japonesa – permitindo contrarrestar a área de influência soviética e viabilizar ao mesmo tempo, quase três décadas gloriosas de expansão econômica pós-1945 –, parte

pequena da periferia integrada ao bloco capitalista conseguiu avançar na internalização do padrão de industrialização da segunda Revolução Industrial e Tecnológica. Dessa forma, o conjunto dos países periféricos, dependentes da relação tradicional de produtores e exportadores de bens primários e importadores de produtos manufaturados, teve um pequeno subconjunto de nações que conseguiram alcançar o estágio de produtores e até de exportadores de produtos manufaturados. O surgimento desse bloco de países periféricos se deu a partir da combinação do forte esforço das elites internas com a oportunidade de ter o espaço nacional transformado pela concorrência das grandes empresas transnacionais, especialmente durante a fase de bipolaridade das relações internacionais. A perifização da indústria ocorreu, em grande medida, sob a liderança do Estado, por meio da expansão e da proteção do mercado interno, o que permitiu a rápida passagem da fase agrário-exportadora para a de desenvolvimento industrial (POCHMANN, 2007, p. 24).

Diante dessa tomada de consciência, uma série de políticas sistematizadas de desenvolvimento regional foi elaborada, bem como estudos sobre a “Questão Regional”. Mas em nenhuma delas foram examinadas as raízes fundamentais do processo de concentração industrial em São Paulo e seu papel na dinâmica interregional, ou seja, “as origens do problema remontam, efetivamente, ao início do século XX e não, como se pensa correntemente, ao pós ‘Crise de 1929’, quando muda o padrão de acumulação” (1977, p. 15). Se quiséssemos de fato resolver o problema, a questão não era discutir os transportes e sim investigar, portanto, o desenvolvimento das relações capitalistas de produção vigente em São Paulo antes de 1930 e a formação do complexo capitalista cafeeiro.

No que tange à questão da desigualdade regional, São Paulo exigiu mais cedo a instituição do regime de trabalho livre para que a expansão cafeeira pudesse se acontecer. “Café, agricultura, transportes, comércio e finanças, cresciam, assim, dinâmica e integradamente, ampliando consideravelmente o potencial de acumulação do complexo Paulista” (Ibid., p. 257). Se outrora os sistemas de transporte, da forma como estavam constituídos, criavam barreiras naturais de proteção às indústrias regionais, organizando uma indústria descentralizada até fins do século XIX (CANO, 1985, p. 64-65), todavia

A década de 1920 representou para São Paulo ‘um novo salto’ de sua capacidade produtiva. Agora, porém, não era apenas quantitativo, mas também significava grande avanço na diversificação estrutural de sua indústria, com a inclusão de novos produtos e novos segmentos produtivos (Ibid., p. 69).

O que acontece, diferentemente das outras análises, é que para Cano “o *agravamento do processo de concentração industrial* no Brasil, a nível regional, parte da ‘crise de 1929’”

(1985, p. 73, grifo do autor), mas não necessariamente tal momento foi o que criou a desigualdade regional. Ainda para o autor **não há** uma estagnação industrial em determinadas regiões brasileiras, mas sim uma concentração em âmbito regional e que está ligada ao processo de acumulação capitalista no Estado de São Paulo<sup>38</sup>. Esse processo trazia no seu bojo a necessidade de novas condições históricas na circulação de capital e como já citamos anteriormente o transporte compreende um importante papel nessa instância.

O modo capitalista de produção fomenta a produção de formas baratas e rápidas de comunicação e transporte, para que o ‘produto direto possa ser realizado em mercados distantes e em grandes quantidades’, ao mesmo tempo em que novas ‘esferas de realização para o trabalho, impulsionadas pelo capital’ podem se abrir. Portanto, a redução nos custos de realização e circulação ajuda a criar espaço novo para a acumulação de capital. Reciprocamente, a acumulação de capital se destina a ser geograficamente expansível, e faz isso pela progressiva redução do custo de comunicação e transporte (HARVEY, 2006, p. 50).

No caso particular de São Paulo, atrelou-se produção cafeeira e ferrovia e, posteriormente, nos anos compreendidos entre 1920-1930 teve-se uma mudança significativa na estrutura de exportações, porque nessa região

(...) diminuía o peso relativo de suas exportações para o exterior, como determinante principal da renda e do emprego; aumentavam gradativamente as exportações para o resto do país, demonstrando a crescente conquista do mercado nacional ou, de outra forma, afirmava o nascimento do processo de integração do mercado nacional (CANO, 1985, p. 69).

E diante mudança na estrutura produtiva,

(...) alterou-se bastante a estruturação do espaço geoeconômico; do predomínio quase absoluto, de unidades produtivas pequenas e médias, disseminadas pelo espaço geoeconômico e produzindo para mercados locais e regionais, chegou-se às tendências recentes de concentração industrial no eixo São Paulo-Rio de Janeiro, com mercado de âmbito nacional, à medida que eram implantadas etapas mais avançadas do processo industrial. Com a expansão da diversificação da oferta final de bens, o deslocamento dos fluxos adicionais de bens intermediários e finais passou a ser feito com a participação crescente do transporte rodoviário. **A expansão da carga geral justificou a suplementação da capacidade de transporte através das rodovias**, surgindo, de início, as primeiras ligações rodoviárias de âmbito interestadual e inter-regional. Muitos investimentos na infraestrutura rodoviária passaram a objetivar, posteriormente, a função de transporte a

---

<sup>38</sup> Ver: CANO, W. 1977.

longa e média distância, para a consolidação de um mercado nacional, surgindo, na década de 50, as ligações troncais paralelas às ferrovias e ao mar. A implantação de um sistema rodoviário principal acompanhou a consolidação das etapas anteriores do processo de industrialização. A substituição de bens anteriormente importados fez-se no sentido do mais simples – para consumo semidurável e durável – aos mais complexos insumos básicos de bens de capital. As densidades e partidas de carga, justificavam, de certa forma, o uso intensivo do caminhão (BARAT, 1978, p. 91).

Isso porque, os sistemas de transporte ferroviário e marítimo apresentavam sinais de estrangulamento, de ineficiência, de tal modo que para aqueles que determinavam as políticas de investimentos os olhos se voltaram não para um reordenamento puramente técnico, embora esses próprios formuladores rogassem aos quatro ventos tal necessidade. Na verdade, o que acontecia é que todo esse universo estava envolto por uma ideologia atrelada ao desenvolvimento da indústria automobilística e da necessidade da ampliação do seu mercado de consumo. “Realmente todos sentimos a euforia do desenvolvimento nacional, quando diante do nosso automóvel está uma boa estrada pavimentada. Não nos interessa pensar na maneira e nos sacrifícios pelos quais foram importados a gasolina e o óleo que consumimos com prazer” (AZEVEDO, 1964, p. 25). Isso porque “Enveredamos numa demagógica política rodoviária gastando 500 bilhões de cruzeiros em três anos, para permitir a formação de um campo de expansão à nascente e subvencionada indústria automobilística *Brasileira (...)*” (Ibid., p. 35).

Mas o que aqui nos interessa são os transportes e seus problemas, e por que noventa e nove por cento dos candidatos incluem em suas plataformas de futuras realizações a construção da estrada de rodagem. Como se prestam maravilhosamente as rodovias à demagogia dos políticos! Atingem em cheio o ponto fraco das populações dos lugarejos, sem nome. São a porta mágica que trará a civilização dos grandes centros ao interior. [...] A estrada de rodagem é um símbolo da fuga do cotidiano, da escravidão a um mundo fechado sem horizontes e perspectivas. [...] Todos esses aspectos constituem poderosas motivações psicológicas, facilitando a propaganda rodoviária. São armas que como todas as armas, poderão ser usadas para o bem ou o mal. **Sob o nome de Rodoviarismo englobamos todo um complexo de interesses sociais, políticos e econômicos** (Ibid., p. 66).

As leituras desse momento tinham a interpretação de que

(...) o modal rodoviário apresentou, entre outras vantagens, o transporte porta a porta, que com grande flexibilidade passou a atender à demanda exigida, atraindo principalmente os fretes de carga geral e alimentos acondicionados

em sacaria para atender o mercado interno que ampliava o seu alcance, principalmente depois do movimento de centralização promovido por Getúlio Vargas, da década de 1930. Além de envolver mais operações simplificadas de carga e descarga (porta a porta), o transporte rodoviário envolvia relativamente menos mão-de-obra com níveis de remuneração mais baixos devido ao excesso de oferta. Com o transporte rodoviário, evitavam-se fortes pressões sindicais como ocorria nos setores marítimo e ferroviário, que tinham sindicatos mais consolidados. Outra facilidade encontrada no transporte rodoviário, é que, pelas suas características específicas, oferece maior velocidade e rapidez, além de possuir maior regularidade nos seus deslocamentos, estando submetido a menos avarias (SILVA JR, 2004, p. 51).

No entanto, essa leitura pode ser questionada porque não é que o transporte rodoviário usava menos mão-de-obra, mas havia uma intensa fragmentação (tanto do capital investido quanto da força de trabalho) nesse tipo de transporte; a sua flexibilidade/agilidade estava atrelada ao fato de que as estruturas ferroviárias estavam articuladas à economia cafeeira e ainda às aquisições obsoletas no pós-guerra do material de transporte inglês que dificultava o melhoramento desse ramo de transporte.

Após a Segunda Grande Guerra, o Governo Federal encampou os ativos fixos das ferrovias e da navegação, tanto por pressão dos proprietários ingleses para liquidarem o seu patrimônio e migrar o capital de volta para a Europa em reconstrução, quanto para assumir o controle da circulação e poder de dirigir o crescimento econômico. Tinha o governo suas reservas cambiais adquiridas durante a guerra para a compra desse material obsoleto, o que ainda implicava em um aumento relativo dos gastos públicos e de seu déficit externo (ALMEIDA, 2007, p. 19).

Outro elemento pertinente que pairava sobre o problema dos transportes e que pode questionar essa influência era resolver a questão energética no país, porque nesse período de intenso debate sobre a constituição do sistema viário nacional um fato era de extrema relevância: o Brasil não era auto-suficiente na produção de petróleo, fonte de energia imprescindível para um sistema de transporte que estava sendo direcionado para as rodovias (seu uso era necessário não somente em relação ao revestimento usado nas estradas como enquanto combustível para os veículos que circulavam nelas) e ainda no sistema como um todo, haja vista a crescente dieselização dos transportes. Uma importante contribuição nessa questão é o livro de Murilo de Azevedo (1964), intitulado *Transportes sem rumo*, que faz uma crítica ampla à escolha pelas rodovias. Primeiro, porque o Brasil não era auto-suficiente em produção de petróleo para optar por um transporte à base de tal fonte energética.

Se não possuímos recursos em combustíveis líquidos para movimentação dos transportes, mantida a taxa de crescimento dos veículos rodoviários nacionais, se nossas reservas de petróleo conhecidas são ínfimas, porque se continua numa política de incremento ao transporte rodoviário e de dieselização das estradas de ferro? Por que não reequacionar a questão em bases verdadeiras, compatíveis com nossos recursos e deficiências? (Ibid., p. 14).

E segundo, porque para os EUA era extremamente viável estimular as rodovias e os veículos a diesel; era uma das formas do imperialismo penetrar no país (o Brasil importava em sua maioria o petróleo americano)<sup>39</sup>. “O reflexo do rodoviarismo desenfreado num País que não possui petróleo suficiente para a sua movimentação é outro aspecto gravíssimo da questão. Caminhamos para a inteira escravização econômica” (Ibid., p. 20).

O processo de substituições de importações tomaria nesse campo do modo de transporte a ação da troca do padrão inglês da ferrovia pelo norte-americano de rodovia. Isto é, deixava-se de ‘importar’ um modo de transporte cuja forma de produção do serviço de transporte era ‘estranha’ ao modo de vida brasileiro, para ‘importar’ uma outra forma de produção em um modo de transporte que pudesse ser absorvido pelo modo de vida brasileiro, e ‘adequar-se ao modelo de desenvolvimento nacional’, para então ‘substituir-se ao modelo de desenvolvimento nacional’, para então ‘substituir-se’ sua importação. A gênese dessa substituição desenvolveu-se nas relações externas que cambiavam com as duas guerras, nas quais a emergente proeminência norte-americana se dava de maneira diferente da anterior inglesa, e sob o espólio desta. E isso porque os norte-americanos se preocupavam em fornecer ‘alguns bens estratégicos’ sem os quais a exploração da infra-estrutura dos países em zona de influência não teria avanço (ALMEIDA, 2007, p. 20).

Ademais, da política rodoviarista

Como era de se esperar, formaram-se gradativamente Sindicatos congregando choferes, mecânicos, empresas transportadoras, que hoje em dia tem posição proeminente, modificando, inclusive, a política tradicional de transporte de um povo. James Hoffa, o poderoso dirigente sindical, recentemente eleito para Presidente do Sindicato dos Motoristas de Caminhão, tem intenções, inclusive de criar um partido trabalhista que concorrerá às eleições presidenciais em 1968 com um candidato próprio. Por aí se vê a força e a influência do mundo dos interesses girando em torno do campo rodoviário. É uma luta de duas concepções: o transporte individual feito em pequenas unidades consumindo mais e utilizando maior número de pessoal, e a racionalização do transporte de grandes massas, feito a longas distâncias pelo menor custo. Nesta luta todos os golpes são válidos, desde

---

<sup>39</sup> Outrora o imperialismo se manifestou através das ferrovias e sob influência principalmente da Inglaterra e da França.

métodos tradicionais de *gangsters* até o sutil jogo de influências políticas nas Casas de Congresso. Estando ligados à grande nação americana sofreremos os reflexos do mesmo fenômeno (AZEVEDO, 1964, p. 35).

Entretanto, o autor, em relação ao petróleo, tinha a avaliação de que era uma questão que se estendia a qualquer tipo de transporte e ainda avalia que “O desenvolvimento das estradas de rodagem decorreu da necessidade de expansão econômica nacional que não podia ficar indefinidamente esperando solução do transporte ferroviário ineficiente, inadaptado, para fazer face à tarefa” (Ibid., p. 14). Caso esse problema não fosse resolvido, continuaríamos alheios aos interesses norte-americanos com relação ao petróleo, à demagogia rodoviária, à indústria automobilística e aos trustes que objetivavam os interesses das grandes corporações. Assim, sua defesa era com relação a qualquer tipo de transporte, mas com a utilização da fonte de energia mais abundante no país: a elétrica, em função da possibilidade das bacias hidrográficas.

O problema dos transportes do Brasil tem que ser equacionado em função do quadro energético do País. Não se foge disso. Temos necessidade de adotar uma política de energia que considere, em conjunto, todos os combustíveis. É fundamental que se utilizem, ao máximo, nossos próprios recursos, a fim de se obter o melhor rendimento possível das riquezas naturais de que dispomos. O quadro de referências, básico, é constituído pelo triado: - Petróleo, Carvão, Energia Elétrica. São três vetores cuja soma produzirá uma resultante que deverá orientar a política a ser seguida (Ibid., p. 9).

Nesse ponto teve grande contribuição para o desenvolvimento do rodoviarismo e da própria indústria automobilística a criação da Petrobrás durante o segundo Governo de Vargas que enquanto projeto visava à autonomia na produção do petróleo. Portanto, se o transporte deveria ter suas soluções vinculadas às soluções da cadeia produtiva enquanto uma atividade dependente de setores da indústria e do comércio, então estava condicionado o desenvolvimento da indústria automobilística e das rodovias no Brasil.

## 2.2. Interesses em questão: o transporte rodoviário de carga no Brasil beneficia a quem?

As primeiras estradas foram surgindo no Brasil com o processo de colonização de acordo com os interesses político-econômicos da metrópole portuguesa, pois a população indígena pouco contribuiu para abertura de caminhos, já que não tinha contato umas com as outras. No século XVII, o ciclo do gado deu início à interiorização do país na região nordeste em função dos tropeiros e suas tropas que “eram os grandes agentes de circulação e transporte de riquezas”. Mas, sem dúvida “o ciclo do ouro foi mais significativo do ponto de vista de caminhos e estradas. Os centros de exploração do ouro criaram núcleos de civilização interior” que necessitavam da criação das vias de acesso (PONTUAL, 1974, p. 385-387). Já no século XIX com o advento da locomotiva deu-se também início à construção de estradas para animais e veículos de tração animal para abastecimento desse transporte que surgia. As ferrovias, portanto, surgem diante de um “sistema de rodovias” muito precário e duram muito pouco tempo, pois de acordo com Pontual “o Brasil partiu cedo para a Estrada de Ferro [1835]; infelizmente, porém, partiu mal e continuou pior. Além disso, podemos mesmo dizer que o sistema ferroviário brasileiro ‘na idade do amor envelheceu’” (Ibid., p. 391).

Saes (1981), em seu estudo realizado durante a década de 1970 quando o debate acerca dos transportes (do sistema viário como um todo) avaliava seus problemas como decorrente da questão energética, tem por objetivo analisar as ferrovias durante os anos de 1870-1940 em função, respectivamente, de sua prosperidade no Estado de São Paulo frente ao avanço no Oeste Paulista e seu declínio no pós-guerra decorrente da mudança significativa do setor agrícola diante da industrialização. Tais ferrovias ficaram conhecidas como “estradas do café”, tanto pelos interesses dos produtores e comerciantes do café, quanto pela importância do produto no tráfego. Procurando apontar o problema estrutural do setor, o autor questiona as explicações conjunturais, por vezes unilaterais, existentes até o momento<sup>40</sup>. E a partir da categoria *rentabilidade* tenta explicar tanto a prosperidade quanto o declínio das ferrovias, já que essas passaram a ser inventariadas pelo fluxo dos transportes e o nível das tarifas.

---

<sup>40</sup> Questiona, por exemplo, a tese de Sunkel, onde tais estradas eram vias de escoamento de produto de exportação e seu aproveitamento no sentido contrário era baixo; a de Azevedo que associava o declínio à ineficiência das empresas diante do número excessivo de funcionários, dos altos salários e da elevação do preço dos transportes; a de Monbieg que afirmava que o seu desenvolvimento não foi sistemático por ser guiado pelos interesses do café; e a de Braga, onde o porto e as linhas férreas serviam para uma economia baseada num produto de ‘luxo’ – o café – que tinha alto valor comercial em pequeno volume, suportando taxas e fretes mais pesados.

Acreditamos ser essa uma categoria e um prisma importante para se pensar o transporte rodoviário no Brasil, haja vista que semelhante às ferrovias e à produção do café, as rodovias foram construídas para escoar os novos produtos da economia que se diversificava com a industrialização na década de 1950 e impulsionadas pelos interesses de uma determinada fração de classe ligada à “burguesia automobilística”<sup>41</sup>, obviamente que salvaguardadas a especificidade histórica de uma e de outra.

Segundo o autor, as ferrovias no Brasil sofrem reflexo da Europa e começam a ser construídas aqui favorecidas pelo sistema de garantia de juros (5% para capital investido em ferrovia).

Acompanhar o desenvolvimento do capital das ferrovias significa, quase sempre, observar a construção de prolongamentos e novos ramais da linha. Tal fato decorre da mecânica adorada pela empresas: os aumentos de capital (autorizados ou realizados) se destinam àqueles novos empreendimentos. Nos vinte anos iniciais, essa mecânica foi imposta pelos contratos com ‘Garantia de Juros’ (Ibid., p. 151).

No entanto, tal o regime foi sendo gradativamente eliminado e os primeiros interessados nessa mudança foram os próprios dirigentes das ferrovias. Isso porque as ferrovias na medida em que ganhavam a confiança dos fazendeiros e capitalistas dispensavam tais privilégios e favores. Além de que

(...) os contratos de garantia de juros estabeleciam também que, da renda líquida superior a 20% do capital autorizado, metade seria destinado ao governo. Esta cláusula visava, em parte, ao reembolso dos juros pagos pelo Governo às ferrovias; porém, como não havia um limite ao seu funcionamento, as ferrovias passaram a restituir ao governo mais do que haviam recebido na fase de baixos rendimentos. É claro, portanto, o motivo pelo qual as ferrovias tinham interesse em ‘desistir’ da Garantia de Juros (Ibid., p. 152).

O Governo Republicano também caminhava nesse sentido de eliminar a Garantia de Juros para os novos contratos a partir de 1892 e de diminuir o controle estatal sobre as ferrovias. Outro fator que colaborou foi a isenção de impostos nos materiais importados para sua construção e nas áreas a cinco léguas de cada lado por onde passava a estrada de ferro,

---

<sup>41</sup> Entendemos aqui como indústria automobilística todo um complexo produtivo que envolve desde a produção de veículos até a pavimentação de estradas, privilegiando assim frações da burguesia ligada também à indústria de base, borracha e petroleira. A essa fração de classe chamaremos neste trabalho de “burguesia automobilística”.

como zona de privilégio. A estrada de ferro acompanha o café e a população em sua marcha para o Oeste Paulista. Entretanto, nem sempre é claro à população esta relação, visto que havia disputas no que tange aos prolongamentos das linhas férreas, já que os indivíduos ou representantes de zonas próximas à expansão reclamam a aproximação de tais ferrovias.

A proximidade da linha férrea para suas propriedades tem por objetivo reduzir o custo de transporte para os produtos agrícolas de exportação (em especial o café). Entretanto, nas mesmas disputas, podemos observar a dependência das ferrovias para com o transporte de café. A luta para obter as concessões de certas linhas mostra claramente o empenho das empresas em alcançar zonas cafeeiras e a relativa indiferença ante a possibilidade de atingir zonas que não prometam, de imediato, grandes receitas (Ibid., p. 54-55).

Assim, esse seria um bom motivo para a contestação do público aos serviços ferroviários: a ferrovia estava a serviço do café. Contudo, o autor chama atenção para o fato de que havia conflitos também entre as empresas ferroviárias.

O tipo de disputa entre as companhias (a busca de vantagens junto ao governo) parece-nos decorrer, em parte, do monopólio que cada linha férrea desfrutava no Brasil. Como já vimos, entre os direitos que as ferrovias obtinham quando da concessão de uma linha, havia ‘privilégio de zona’ que impedia a outra empresa estabelecer estações à distância de 30 quilômetros de cada lado da linha. Limitada, por esse modo, a concorrência direta que era possível (e, talvez, sem interesse), a ação das diretorias das empresas junto ao Governo com fim de obter novas concessões surge como meio de aumento da área de influência de uma empresa ferroviária (Ibid., p. 56).

Essas disputas significam que “(...) a diretriz das ferrovias, tanto ao nível local quanto ao nível de zonas, se via influenciada (ou talvez determinada) pelos interesses do café”. Eram disputas que serviam muito bem às lutas “políticas” da época, entre liberais e conservadores. É válido aqui reproduzir, portanto, a frase de Monbieg presente no texto de Saes “O desenvolvimento das vias férreas não obedeceu a um plano sistemático; ele foi comandado pelos interesses dos administradores, produtores e comerciantes de café” (MONBIEG *apud* SAES, 1981, p. 67).

As estradas de São Paulo tiveram um peso quantitativo de crescimento em relação ao resto do país e o que explicava esse fato é que para elas existirem era preciso população e produção. O estado disparou na produção de café e esse, tornando-se um produto central na economia brasileira, passou a ser também o grande usuário das ferrovias. Daí a íntima relação

entre ferrovia e produção de café. Mas não só as estradas de ferro ganharam impulso, pois veremos mais adiante que o Porto de Santos também ganhará incremento no final do século XIX em função da economia cafeeira.

Inicialmente, as ferrovias eram financiadas pelos próprios cafeicultores<sup>42</sup>, que a partir de 1880 passaram a buscar empréstimos no exterior. Esse fato não escapou à política imperialista descrita por Lênin<sup>43</sup>, porque na era dos grandes monopólios as fontes de matérias-primas existentes no mundo, a mão-de-obra qualificada, as vias e os meios de comunicação foram inventariados e tomados pelas grandes corporações. A luta que se trava na esfera da concorrência passou a se dar nesse momento entre os monopólios e uma de suas características era justamente a privação dos meios de transporte (2003, p. 20). Os monopólios que controlavam as riquezas, inevitavelmente penetraram “em todos os aspectos da vida social, independentemente do regime político ou de qualquer outra particularidade” (2003, p. 44). Um exemplo, no que tange à questão dos transportes, segue-se na seguinte passagem:

Em Berlim, em princípios de 1914, falava-se da fundação de um *trust dos transportes*, isto é, de uma *comunidade de interesses* das três empresas berlinenses de transporte: os caminhos-de-ferro elétricos urbanos, a sociedade de carros elétricos e a de autocarros. [...]. Mas a questão complicava-se em virtude de, por detrás desse *trust dos transportes* em formação, estarem os bancos, que, se quiserem, podem subordinar as vias de comunicação que monopolizam aos interesses do seu tráfico de terrenos (LENINE, 2003, p. 44)

A privação dos transportes pelos países imperialistas deu-se basicamente pela exportação de capitais aos países mais atrasados que ofereceram atrativos ao aumento do lucro (salários e matérias-primas relativamente baixos, trabalho escravo, preços de terras, entre outros) por “terem sido já incorporados na circulação do capitalismo mundial, terem sido construídas as principais linhas férreas ou iniciada a sua construção, terem sido asseguradas as condições elementares para o desenvolvimento da indústria etc.” (Ibid., p. 48). Esse tipo de prática econômica estimulava o desenvolvimento dos países que recebiam o investimento e se em parte estagnava o desenvolvimento dos países exportadores é porque no conjunto acelerava o desenvolvimento do capitalismo mundial. Entretanto, quase sempre os

<sup>42</sup> Cano, abordando a concentração industrial em São Paulo, afirma que “A expansão ferroviária, talvez o elemento mais importante desse complexo, teve sua maior fase de crescimento nas décadas de 1870 e 1880. Provavelmente, pelo menos uma parte do capital aplicado nas ferrovias dessa região deve ter saído diretamente da cafeicultura, representando assim uma nova oportunidade de inversão para o capital cafeeiro” (1977, p. 28).

<sup>43</sup> Já citamos anteriormente a política desenvolvida para atrair os investimentos nas ferrovias.

países exportadores de capitais adquiriam vantagens, porque junto com os empréstimos ou investimentos garantiam a venda de suas mercadorias aos países credores.

A construção dos caminhos-de-ferro brasileiros realiza-se, na sua maior parte, com capitais franceses, belgas, britânicos e alemães; os referidos países, ao efetuarem as operações financeiras relacionadas com a construção de caminhos-de-ferro, reservam-se as encomendas de materiais de construção ferroviária (Ibid., p. 50)<sup>44</sup>.

Mas além da sua relação com o imperialismo, os transportes (e aqui se inclui a ferrovia), como já citado no item 1.2, compõem um importante papel na acumulação de capital. “A introdução do sistema ferroviário, sem dúvida alguma, provocou uma redução apreciável nos custos de transporte do café, anteriormente feitos em carros de boi ou através de tropas, em direção aos mais próximos portos fluviais e marítimos da região”. Portanto, “a redução dos fretes compensou, ainda que só em parte, o agravamento dos custos permitindo dessa forma, a continuidade da acumulação cafeeira” (CANO, 1977, p. 29).

Foi um processo que trouxe ganhos e perdas levando em conta a questão das desigualdades regionais. No vale do Paraíba, essa expansão tornou sem utilização a existência de outros sistemas que integravam portos fluviais e marítimos às rodovias, bem como também reduziu o uso das redes de armazéns nos portos, o que já diminuiu em parte os efeitos positivos do processo. Outros dois problemas é que as ferrovias surgiram quando as plantações de café já estavam maturadas e não exerciam o papel de criadoras de terras, exceto onde se deu a expansão para o Oeste Paulista, sendo que nos anos de 1880 elas passam a sofrer seus efeitos tendendo a diminuição de sua taxa de lucro que culminou na estrutura deficitária e na estatização. A ferrovia “tornou-se mais tarde numa aplicação ‘improdutiva’, pelo menos do ponto de vista privado de uma inversão capitalista” (Ibid., p. 30).

Já na região da expansão cafeeira, a implantação do sistema ferroviário veio a ser o fator que anulou o freio natural da acumulação capitalista – à medida que a fronteira agrícola crescia e se distanciava dos portos de embarque aumentavam os custos com transportes – e cumpriu múltiplos papéis: “atuação desbravadora da fronteira agrícola, tornando economicamente acessíveis as terras virgens” dessa região (Ibid., p. 33); ao reduzir os custos

---

<sup>44</sup> A que se citar um dado que questiona essa situação: Cano afirma que houve pouca participação do capital externo (apenas um pouco na Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, no ramal ferroviário de Rio Claro e na Estrada de Ferro Sorocabana) o que talvez favorecesse o crescimento da acumulação interna de capital nessa região (1977, p. 257). Mas veja que essa é uma questão pontual se lançarmos mão da análise da totalidade do processo.

com transporte, as ferrovias foram responsáveis também pela redução em média de 20% da saca de café exportada (Ibid., p. 34); contribuíram também para elevar a produtividade física do café, já que parte da produção não se perdia em função da precariedade dos transportes utilizados.

(...) se de um lado, as ferrovias transferiram sensíveis economias externas e diminuíram os custos aos cafeicultores, por outro lado, esses mesmos cafeicultores cuidaram para que ela fosse também lucrativa. Desta forma, a ferrovia passa a cumprir mais dois importantes papéis. Um, por se tornar uma nova e rentável oportunidade de inversão a parcelas do excedente gerado pelo complexo cafeeiro, tornando-se *destino* para parte desses capitais; outro, refere-se a sua lucratividade relativamente alta, que lhe confere o caráter de *origem* de novos capitais que permitem uma nova ampliação do excedente do complexo. [...] Cabe lembrar, ainda, mais um efeito positivo. Como as ferrovias requerem um grande aparato em termos de construção e reparos mecânicos, é fácil compreender sua importância, nos primórdios de nossa industrialização, quando instalaram importantes oficinas de reparo, construção e montagem, promovendo, inclusive, treinamento e habilitação da mão-de-obra (Ibid., p. 52-53).

A expansão das ferrovias atrelada à expansão cafeeira favorecia, assim, a acumulação de capital e a constituição das relações capitalistas de produção. Entretanto, com a desvalorização da moeda brasileira, a dívida aumentou e a crise nas ferrovias começou a se agravar. No período de 70 anos, somente nas duas primeiras décadas a prosperidade das ferrovias foi plena, pois as crises cíclicas de oferta ou demanda do café pouco afetaram sua rentabilidade. O programa de valorização do café, ao manter equilibrado o câmbio, mascarava a crise da ferrovia. Mas depois da Primeira Guerra Mundial a crise acentuou ainda mais com a diversificação da economia, chegando ao seu ápice na crise de 1929. Portanto, as ferrovias paulistas, construídas para exportar café, se expandiram junto com este e enfrentaram problemas com a sua crise. Conclui-se que, “os sistemas ferroviários surgidos na América Latina na segunda metade do século XIX se viram comprometidos pelas próprias bases de seu estabelecimento” (SAES, 1981, p. 187).

Pontual considera que quatro vícios assolaram as ferrovias: a ação político-partidária e eleitoral nas quais se contrapunham diferentes interesses entre as regiões; a lentidão do avanço na construção das linhas ferroviárias, pois inauguradas com pequenos trechos, implicavam a valorização das terras por onde passaria o restante, dificultando a colonização e o desenvolvimento; as tarifas políticas, porque o governo concedia de 5% a 7% de juros para o capital investido e as tarifas cobradas estavam aquém do valor devido; ausência de uma

política de integração do sistema ferroviário nacional. Entretanto, a deteriorização das ferrovias não significava, para o autor, que devíamos negá-la para defender a rodovia, pois “ela prestou grandes serviços ao Brasil, ao lado de grandes erros que ameaçaram matá-la”. Assim como o transporte rodoviário prestava grandes serviços na ausência da ferrovia e atendia às crescentes exigências do desenvolvimento econômico do país (1974, p. 400-402).

O autor chama a atenção para as avaliações erradas sobre o “déficit ferroviário”, pois elas afirmavam que tanto nas ferrovias quanto na marinha mercante os déficits apareciam porque eram facilmente contabilizados e controlados e nas rodovias o déficit era enorme e invisível. Entretanto, o déficit nas ferrovias não era real porque a contabilidade das empresas era imperfeita (não se contabilizavam contas de depreciação ou amortização, fazendo o balanço apenas das receitas e despesas, **nem se calculava os serviços prestados não remunerados**<sup>45</sup>). Para ele, o déficit rodoviário “invisível” correspondia “ao total dos investimentos governamentais em construção de rodovias; as despesas com conservação, fiscalização e controle do tráfego rodoviário”. E essas despesas não eram invisíveis, já que estavam orçadas nos gastos públicos. Ademais, os usuários usufruíam os serviços das rodovias sem que pagassem, porque o sistema de pedágio não existia naquela época<sup>46</sup>. Por isso o descompasso no orçamento. Mas não se podia considerá-lo um prejuízo, haja vista que “o transporte rodoviário atendeu às crescentes exigências do desenvolvimento econômico do país” (PONTUAL, 1974, p. 402).

Assim, afirmava que o fracasso do sistema ferroviário não era “culpa” (no sentido de uma concorrência) da rodovia, pois “uma empresa de transporte destina-se a prestar serviços eficientes; vende facilidades e comodidades, nos sentidos nobres destes termos. Os nossos sistemas ferroviários e marítimos deixaram a muitos anos de oferecer tais requisitos” (Ibid., p. 402). Restringir-se a uma análise comparativa do déficit ferroviário e rodoviário em termos de orçamento, significava substituir ferrovia por rodovia. O que era um erro, pois o transporte

---

<sup>45</sup> Ressaltamos essa questão porque durante a pesquisa de campo realizada na ACTA-SINDGRAN foi levantado várias vezes o problema das cargas de retorno. Saes afirma que, ao contrário de Pontual, nas ferrovias o retorno é ‘calculado’ no valor do frete em função da alta rentabilidade, o que será um problema quando esta cair. Já nos fretes rodoviários a empresa de transporte paga o valor referente ao deslocamento da mercadoria da saída até o destino; o retorno cabe ao caminhoneiro que autônomo decide se volta com outra carga ou não. O problema é que sempre se quer arrumar cargas de retorno, mas nem sempre é possível. Daí o prejuízo recai sobre o dono do caminhão. Isso parece ser bem vantajoso em relação ao frete ferroviário, onde os donos das empresas pagam o prejuízo. Essa situação se parece muito com a socialização dos prejuízos do café.

<sup>46</sup> Há que se dizer ainda que de fato no início os usuários não pagavam tarifas para utilizar as rodovias, não havia pedágios. Entretanto, quando as rodovias são privatizadas, já na década de 1990, quem também assumiu os custos do pedágio foram os caminhoneiros. Afirmava-se que estava incluído no preço total do frete, mas a greve realizada pela categoria em 1999 pôs em cheque essa questão. Atualmente, o pedágio é pago à parte do valor do frete e vem descrito na Nota de Conhecimento.

ferroviário não estava superado e nem devia sê-lo, já que “o transporte rodoviário a motor, numa política integrativa viária, complementar e suplementaria os transportes ferroviário e marítimo” (Ibid., p. 406).

Mas nessas considerações o que o autor parece desconsiderar, igualmente aos demais autores citados no item 2.1 e talvez não sem um propósito, é que o transporte rodoviário no Brasil foi uma opção econômica e política articulada no interior da classe dominante, num momento importante do desenvolvimento do país. O fato de as ferrovias estarem precárias e deterioradas já na década de 1940 não explica, por si só, o surgimento do transporte rodoviário como uma alternativa em termos de eficiência e qualidade dos serviços prestados e, portanto, os investimentos do governo em pavimentação e construção de rodovias em detrimento das ferrovias. A exemplo do que Pontual defende:

O transporte rodoviário pelas suas características de maior maleabilidade e agressividade, pelo fato de permitir suprimir diversas etapas da operação total de transporte – (transporte de porta a porta) –, retira de seus antecessores faixas de transporte nas quais, do ponto de vista do tipo de carga e do ponto de vista de distância, ele é mais eficiente, pelo que consegue integrar o conjunto de tipos de transporte de forma a aumentar a produtividade do sistema viário (Ibid., p. 406).

Nota-se que esse autor remete-se apenas à presteza do serviço rodoviário. Na mesma direção, Silva aponta que tudo contribuía para o desenvolvimento do transporte automobilístico:

(...) as qualidades próprias do veículo, os melhoramentos contínuos que iam tornando cada vez melhor adaptadas as litovias, as facilidades de que dispunha a indústria preparada durante a guerra, embora com grande deficiência de operários, o aumento da produção de utilidades gerais, as deficiências generalizadas das ferrovias agravadas com a prolongação da guerra, **a maior facilidade de construir automóveis que de construir locomotivas e fazer trilhos** (1940, p. 396, grifo nosso).

E o autor associa esse último item, por nós grifado, ao regime legal que foi se **desenvolvendo espontaneamente, sem lei**, com exceção da Alemanha<sup>47</sup> que submeteu o automóvel à ferrovia. Argumento que já não é válido para Pontual, que tem uma visão bem otimista com relação às políticas do sistema rodoviário. Já Saes, diferentemente desses

---

<sup>47</sup> Silva afirma que a Alemanha sempre optou pela ferrovia sob a administração do Estado, diferentemente da França e da Inglaterra, que no final do século XIX estavam na dianteira das rodovias (1940, p. 392-393).

autores, fornece elementos econômicos e políticos para uma articulação mais ampla entre ferrovia e rodovia, embora essa última não seja seu objeto de estudo e apenas aponte rapidamente o desenvolvimento como concorrência ao transporte ferroviário.

Para ele, era fato “o declínio e a participação das ferrovias no total do transporte no país e a incapacidade de as ferrovias gerarem recursos para cobrir suas despesas operacionais”. Mas a questão das ferrovias se tornava mais complexa, porque, primeiro, as estradas produção-porto eram mal aproveitadas, gerando uma baixa rentabilidade e, segundo, atrelava-se erroneamente esse fato à irresponsabilidade política administrativa das ferrovias (SAES, 1981, p. 181).

As ferrovias, enquanto uma opção de via de comunicação, funcionavam como um “termômetro” da economia, a exemplo do que acontecia com a taxa cambial nesse período estudado pelo autor, pois se por um lado a queda da taxa de câmbio (verificada nos primeiros anos da república) favorecia os cafeicultores no mercado interno, por outro prejudicava os empresários do transporte, pois os produtos indispensáveis à sua atividade eram importados.

No início as ferrovias eram rentáveis, investimentos compensadores, pois embora pouco usadas, isso “não anulava a receita produzida pelo café e esta garantia a rentabilidade da ferrovia”. Mas as mudanças no mercado cafeeiro desestabilizam tal rentabilidade, em função da queda percentual do transporte total representado pelo café com o início da diversificação da economia e da política de retenção do café em armazéns objetivando não baixar o preço do produto. A rentabilidade caía porque as tarifas para transporte de café eram maiores do que das outras mercadorias e se o serviço diminuía a receita também. Mas a própria dinâmica do mercado cafeeiro levaria à queda: primeiro porque o prolongamento das ferrovias em áreas onde não se plantava café não implicava necessariamente incentivo da plantação; e segundo porque a diversificação de produtos na economia foi um estímulo dado pelo próprio café no mercado interno. Ademais, ao mesmo tempo em que a receita era reduzida, aumentavam-se as despesas devido à queda da moeda nacional, pois como já citado os custos de manutenção eram importados. O próprio setor cafeeiro, então, impelia a lógica de câmbio (caía o preço no mercado externo, pressionava-se para desvalorizar a moeda). “Define-se dessa forma, um conflito entre os interesses de cafeicultores e de estradas de ferro: o declínio cambial garante a renda do fazendeiro de café e reduz o saldo operacional das ferrovias”. E disso conclui-se que mesmo diante de uma eficiente gestão administrativa nada poderia ser feito com relação à taxa cambial, ao preço do carvão, aos materiais de transporte ou ao nível dos salários (Ibid., p. 185).

O autor afirma, portanto, haver um descompasso de interesses nos setores econômicos – cafeicultores e empresários ferroviários, outrora muito “bem casados” – que influenciou estruturalmente o declínio das ferrovias. O surgimento de novos produtos nos fluxos de transportes até permitia que as ferrovias tivessem uso, embora não fosse um serviço tão remunerador quanto o café. Mas às ferrovias caberia mesmo a estatização. E não se pode responsabilizar a má administração estatal, porque o Estado já assumia as ferrovias em franco declínio, não podendo esperar grande rentabilidade, nem mesmo responsabilizar a concorrência com a rodovia porque

“Somente na década de 1930 as Companhias registram os efeitos da concorrência rodoviária. Entretanto tais efeitos devem ter sido bastante limitados: em primeiro lugar, porque o estado das rodovias e o porte dos caminhões da época não favoreciam o transporte a longas distâncias. Por isso, a concorrência deve se ter dado quanto aos transportes entre localidades próximas em que os custos de transbordo assumem maior importância. Porém, os efeitos devem ter sido limitados porque pelo menos duas das ferrovias (sorocabana e Mojiana) estabelecem serviços rodoviários paralelos aos ferroviários. Dessa forma, as próprias empresas de estradas de ferro se aproveitam da inovação. Por isso, os desvios de transporte ferroviário para o rodoviário não parecem ter provocado, até 1940, maiores perdas para as empresas de estradas de ferro” (Ibid., p. 181).

Mas a substituição dos sistemas de transportes, ainda que nesse período citado por Saes tenha sido pouco concorrente, era um processo que se instalaria inevitavelmente. Ao pensarmos o pós-guerra no Brasil e o debate sobre o desenvolvimento econômico e a questão da industrialização, podemos afirmar que igualmente às ferrovias, em outra conjuntura histórica, o transporte rodoviário vinha se articulando com um setor econômico de peso na economia, à indústria automobilística. Mas aqui com uma particularidade fundamental: todo o investimento e manutenção em rodovias eram feitos pelo Estado e este serviço foi entregue “sem custo” a quem o utilizaria, ou seja, as empresas e aos trabalhadores do transporte. As rodovias não eram tal como as ferrovias, o termômetro da economia, porque o Estado arcava com variações desta. Mas o rearranjo de interesses econômicos no interior e pelo aparelho do Estado denunciava as lutas de classe no próprio seio da burguesia e, não menos, entre trabalhadores ferroviários e rodoviários, além do postulado clássico entre burgueses e proletários.

(...) os planejadores na década de 1940-1950 transformaram a possibilidade daquela *forma de integração nacional* com a ferrovia em *política nacional*

*de divisão*. Pois a integração nacional que unia três formas de relação na ferrovia: viagem, comunicação e comércio, foi dividida em três atividades isoladas, sendo a primeira atividade restrita ao avião, de preço unitário relativamente mais caro, a segunda ao rádio, *sem contato humano direto*, e a terceira, a maior geradora de divisas, à rodovia (ALMEIDA, 2007, p. 21).

Posteriormente, essa opção foi tida como contraditória, porque ao mesmo tempo em que rompeu com “as ‘estruturas do passado’, materializadas nas ferrovias ‘regionais’ e ‘oligárquicas’”, optou por um transporte mais adequado ao subdesenvolvimento nacional, dado ao baixo padrão técnico do trabalho brasileiro e com o isolamento populacional (Ibid., p. 22).

A forma de produção do serviço do transporte por rodovias condicionou a forma de urbanização do território nacional feita no desenvolvimento industrial após a Segunda Grande Guerra, quando substituiu a possibilidade da ‘indústria’ de serviço de transporte em uma ferrovia – imensa produção interurbana espalhada por quilômetros através de zonas rurais que cruzava. Ainda mais fundamental que isso foi esse serviço de transporte ter ficado diretamente vinculado à evolução da renda privada per capita (Ibid., p. 32).

Isso porque

Nas economias em desenvolvimento, o recurso escasso é geralmente o capital. Entretanto, o preço de capital raramente reflete a sua escassez, quando se trata da construção da infraestrutura de transportes nessas economias. Com exceção dos investimentos nas frotas de veículos, os recursos para financiamento de investimentos de infraestrutura não são obtidos no mercado de capitais. Provêm, de um modo geral, dos orçamentos ou dos fundos governamentais criados especificamente para seu financiamento (BARAT, 1978, p. 108).

O que acontecia é que esses fundos eram regados pelo consumo interno que estava intimamente ligado à indústria automobilística.

O baixo padrão de investimento na sua infra-estrutura viária (a estrada de rodagem) poderia crescer ao passo que a renda privada per capita crescesse, ‘atendendo os acréscimos da oferta interna’(...). Isso significava que a renda privada, uma vez imobilizada na forma do material rodante – o caminhão ou o automóvel –, mercadoria da indústria automobilística, demandaria o investimento em infraestrutura viária para o seu uso, e instaurar o ciclo de consumo da mercadoria e novo investimento para produção de mais mercadoria (ALMEIDA, 2007, p. 40).

Não é por outro motivo que “Os investimentos na infra-estrutura rodoviária adquiriram assim crescente importância relativa na formação de capital do setor de transporte como um todo, com grande ênfase nas ligações-tronco para atendimento do tráfego de longa e média distância” (BARAT, 1978, p. 157). E “Embora a indústria do transporte seja, *potencialmente*, uma fonte de mais-valia, há boas razões para que o capital não se engaje em sua produção, exceto sob certas circunstâncias favoráveis<sup>48</sup>. Desse modo, o Estado é, muitas vezes, bastante ativo nessa esfera de produção” (HARVEY, 2006, p. 49).

Assim, a indústria rodoviária fragmentou o capital investido para a produção do serviço de transporte. O que antes era concentrado nas ferrovias (construção e distribuição) se dividiu em investimentos estatais para a construção das ferrovias, financiados basicamente pelos fundos nacionais compostos de impostos que de certa forma recaía sobre os usuários das rodovias.

Com relação à destinação de recursos ao setor rodoviário, cabe lembrar que este beneficiou-se, a partir do pós-guerra, das receitas vinculadas oriundas do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, tendo a seu favor, assim, um processo de causação circular, através do qual os acréscimos na extensão rodoviária induziram à expansão da frota de veículos e ao maior consumo de derivados de petróleo, ampliando cumulativamente a disponibilidade de recursos para a construção de novas rodovias e melhoria das existentes. Os financiamentos internos e externos dependeram, por sua vez, do comprometimento da parcela do Imposto Único que constitui o Fundo Rodoviário Nacional, o que colocou o setor rodoviário em posição privilegiada para a captação de recursos adicionais para aplicação na infra-estrutura viária (BARAT, 1978, p. 159-160).

E a distribuição das mercadorias coube aos inúmeros operadores de transporte rodoviário que se dispuseram a lançar-se na aventura rodoviária.

O trabalho no serviço que usaria a infraestrutura de transportes nacional foi desorganizado de uma empresa e disseminado entre os próprios interessados – com seus automóveis particulares – e entre empregados de companhias serviço das unidades produtivas – os motoristas, entre eles principalmente os caminhoneiros. Esse foi o passo mais importante na substituição da ferrovia pela rodovia: com a extinção da empresa ferroviária prestadora do serviço de transporte – e a franquia desse serviço aos interessados que, para montar suas companhias, teriam de comprar a produção automobilística, até a década de 1950 ainda importada –, o planejamento rebaixou o padrão de investimento geral do setor, e por consequência aumentou a socialização dos custos sobre os bolsos privados, revertendo seus lucros primeiro para os

---

<sup>48</sup> Tais condições são favoráveis no Brasil na década de 1990 quando o governo entrega à concessão privada as estradas para investimento em construção e manutenção.

imposto da importação automobilística e de derivados de petróleo, depois para a instalação e prosperidade dessa indústria em território nacional, uma vez assegurado seu mercado consumidor em expansão (ALMEIDA, 2007, p. 36).

O rebaixamento dos investimentos inicia-se com ao barateamento do custo do frete, que colocava nas mãos dos caminhoneiros a responsabilidade sobre o investimento na frota e na manutenção do veículo, retirando das empresas essa necessidade. Nessa perspectiva,

(...) o transporte rodoviário apresenta a peculiaridade de ter sua tarifa formada em condições de concorrência, enquanto que os serviços ferroviários, portuários (assim como muitos tipos de carga marítima) têm suas tarifas formadas em condições monopolistas ou oligopolistas. Num contexto inflacionário, as tarifas rodoviárias foram muito mais flexíveis frente aos acréscimos de custos, permitindo reajustamentos imediatos (BARAT, 1978, p. 55)

Dado que o caminhoneiro autônomo necessita reproduzir suas condições de vida e ainda tem que encarar a sazonalidade do serviço de transporte, em contextos de recessão ele se dispõe a qualquer preço de frete, tudo para poder trabalhar. Assim, o fator mais interessante nesse processo do ponto de vista das relações de classe é que já se percebe de início a prática da terceirização no setor de transporte rodoviário, muito antes da terceirização tão característica da reestruturação produtiva dos anos 1990 no Brasil.

Com esse *toyotismo avant-la-lettre* citado, o planejamento de transportes conseguiu a ‘meta’ de redução do preço do frete, pois o preço do trabalho foi ‘nivelado por baixo’ pelo excesso de oferta de força de trabalho – caminhoneiros com seus caminhões – em demanda de serviço, o qual varia a sua demanda sazonalmente, sem a garantia da certeza do emprego. Por esse sistema, a maioria em competição deletéria, na situação insegura em que está, garante aos compradores do trabalho no serviço de transporte o mais baixo preço<sup>49</sup>. O caminhoneiro não fica dono de seu trabalho, ainda que tenha o caminhão. Para o acesso ao mercado nacional, fica dependente da mediação das transportadoras e, quando não há trabalho para ele nesse mercado, a propriedade de seu caminhão ainda lhe serve para fazer pequenos serviços temporários. Independentes e de pouco valor (ALMEIDA, 2007, p. 36).

É importante ressaltar que o transporte não determina a atividade econômica, mas se desenvolve concomitantemente a ela. Por exemplo, mais ferrovias não significavam mais

---

<sup>49</sup> A luta desenvolvida pelos caminhoneiros no Porto de Santos que se materializa na constituição da ACTA-SINDGRAN é expressão dessa concorrência, desse processo histórico.

produção de café, mas o inverso da moeda era verdadeiro, tanto que a queda do café põe “em cheque” a ferrovia, já que esta era usada predominantemente para o transporte desse tipo de produto. Igualmente, as rodovias não determinaram a indústria automobilística, mas esta trouxe consigo o projeto rodoviário, seja para o transporte de cargas, seja para o transporte de pessoas, pois os veículos produzidos precisam circular por algum lugar e ainda era um interessante mercado consumidor. Assim sendo, o transporte não pode ser considerado como uma infra-estrutura puramente técnica, pois nele também prevalecem os interesses econômicos e políticos.

O rodoviarismo pode ser então entendido como um fenômeno

(...) tanto no suprimento de um sistema de transporte – composto de infraestrutura, material rodante e trabalho no serviço de transporte –, tanto na indústria produtora dos materiais de uso do sistema: a do material rodante (automóveis, caminhões, ônibus) em aço, lata e borracha; a do combustível dos motores (petróleo e posteriormente o diesel e etanol vegetal) e o substrato da vai permanente, igualmente derivado do petróleo, de produção impulsionada pelo trabalho no serviço de transporte (Ibid., p. 37-38).

O que podemos perguntar é como esse fenômeno, que se manifesta no Brasil principalmente nos anos de 1950 e 1960, se efetiva e não encontraremos resposta diferente senão pelo Estado. O desvio manifestado na opção pelas rodovias em detrimento dos demais modos de transporte

(...) deve ser buscado na natureza da política de transportes conduzida pelo Estado brasileiro em meio a um processo de industrialização realizado a partir do ‘subdesenvolvimento’ e com fortes determinações advindas de sua posição subordinada na estrutura mundial de crescimento capitalista. [...] No setor de transportes, como em outros, as políticas estatais forjadas sob aquelas condições tendem a promover um desenvolvimento econômico-social que traz em si mesmo não a superação continuada do *atraso* senão que a convivência contraditória deste com características de avanço (BRAGA; AGUNE, 1979, p. 9 *apud* ALMEIDA, 2007, p. 39).

Cabe analisar então, em que momento houve a ênfase no rodoviarismo, enquanto ideologia e política nacional de desenvolvimento, para assim entendermos a totalidade do processo que caracteriza a questão da classe e da consciência de classe do caminhoneiro.

### **2.3. O plano de metas do governo Juscelino Kubistchek e o transporte rodoviário enquanto infra-estrutura fundamental para o desenvolvimento do Brasil.**

Sem dúvida que Washington Luís foi um dos primeiros idealizadores das rodovias no Brasil. É bem conhecida sua famosa frase que diz *Governar, é abrir estradas*. Durante seu governo como Presidente da República foi construída a rodovia Rio-Petropolis e Rio-São Paulo e em 1927 foi criado o Fundo Especial para a Construção de Estradas de Rodagem Federais sob o Decreto nº. 5141, de 05 de janeiro, que estimulava a construção de rodovias com os recursos da tarifa adicional sobre importação de gasolina, automóveis e peças sobressalentes. Já sob o governo de Getúlio Vargas, o Decreto nº. 24497 de 29 de junho de 1934 aprovou o primeiro Plano Geral de Viação Nacional estabelecendo as linhas de desenvolvimento das vias de transporte no país. Outras conquistas vieram com o Fundo Rodoviário de Estados e Municípios, criado em 1940 pelo Decreto-Lei nº. 2615, de 21 de setembro, e o primeiro Plano Rodoviário Nacional, aprovado em 20 de março de 1944 sob o Decreto-Lei nº. 15093. Este último, assim como Plano Geral de Viação Nacional, apesar de voltados fundamentalmente para o transporte rodoviário não negavam a importância do transporte marítimo. Contudo o que se percebeu, segundo Pontual, é que o transporte marítimo sofria graves problemas, tal como as ferrovias, e pouco foi feito no sentido de melhorá-lo (1974, p. 419). Isso já demonstrava a prioridade que vinha sendo dada às rodovias.

A reorganização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), como pessoa jurídica, com autonomia administrativa e financeira, veio com a Lei Joppert<sup>50</sup>, sob o Decreto-Lei nº. 8463, de 27 de dezembro de 1945. Nesse decreto foi criado o Fundo Rodoviário Nacional, que extinguiu o Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios e era constituído pelo produto total do Imposto Único Federal sobre combustíveis e lubrificantes líquidos e minerais importados ou produzidos no país. O imposto era recolhido pelo Banco do Brasil e ordenado diretamente ao DNER. Mas com o tempo, a destinação do imposto e a distribuição do Fundo sofreram varias alterações, o que exemplificava o jogo de interesses, pois a origem dos impostos estava vinculada à indústria automobilística (Ibid., p. 413). O artigo nº 32 do mesmo decreto estabelecia que os estados deveriam possuir departamentos que

---

<sup>50</sup> Assim conhecida porque foi elaborada pelo Ministro de Viação e Obras Públicas, Prof. Maurício Joppert da Silva.

fizessem jus à cota recebida do Fundo Rodoviário Nacional. Então, criaram-se os Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, vinculados ao DNER. Assim,

(...) as atividades rodoviárias dos Estados teriam que ser subordinadas a planos rodoviários estaduais elaborados, e periodicamente revistos, de acordo com o DNER (...). Da receita orçamentária do Estado teria de constar uma parcela tal, que somada a quaisquer tributos estaduais incidentes sobre o automobilismo e o transporte rodoviário, atingisse um total, a ser aplicado em construção e conservação de rodovias, igual ou superior a 50% do montante do auxílio federal. (Ibid., p. 414).

Dessa leitura, o autor supõe que as pressões “políticas eleitoreiras” ou “políticas imediatistas”, que foram verificadas nas ferrovias, seriam subtraídas em grande parte porque os objetivos “se verificariam dentro dos planos traçados, e encontrar-se-iam limitados e dificultados pelas formas das estruturas em que foram moldados os órgãos rodoviários” (1974, p. 415). Entre outras considerações, esse Decreto nos interessa diretamente porque Pontual acreditava que a estrada de rodagem adquiriu fundamental importância na viação do país graças ao grau de perfeição já atingido pelo automóvel. E apesar de revelar a relação entre rodovia e indústria automobilística e a possibilidade de prevalecerem no seu desenvolvimento interesses específicos, não se percebe que tais mandas poderiam prevalecer na estrutura do Estado para definir uma política de desenvolvimento. Para ele, se o Estado tomasse as rédeas da situação evitaria os problemas vivenciados pelo transporte ferroviário e solucionaria os problemas da viação nacional, o que de fato poderia acontecer se essa instituição não reproduzisse os interesses políticos e econômicos criados no seio da luta de classes.

Da década de 1950 em diante foram propostos vários planos governamentais para transportes. O Plano da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951/1952) – baseado principalmente nos setores de transportes e energia, as principais deficiências do país naquele momento – deu prioridade às ferrovias e a navegação de cabotagem em função do avanço anterior do modal rodoviário e aeroviário. Os investimentos feitos principalmente nas ferrovias foram possibilitados principalmente pelos recursos de financiamento providos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, criado em 1952. Já o Plano de Metas (1956/1960), sob o qual nos deteremos mais atentamente neste item, foi o programa que apresentou

(...) pela primeira vez no Brasil, a mobilização e coordenação de diferentes instrumentos da política econômica, visando a alcançar objetivos definidos. O Programa visou, fundamentalmente, à integração vertical da estrutura industrial e ao desenvolvimento coordenado da infraestrutura de energia e transporte para o apoio ao processo de industrialização (BARAT, 1978, p. 123).

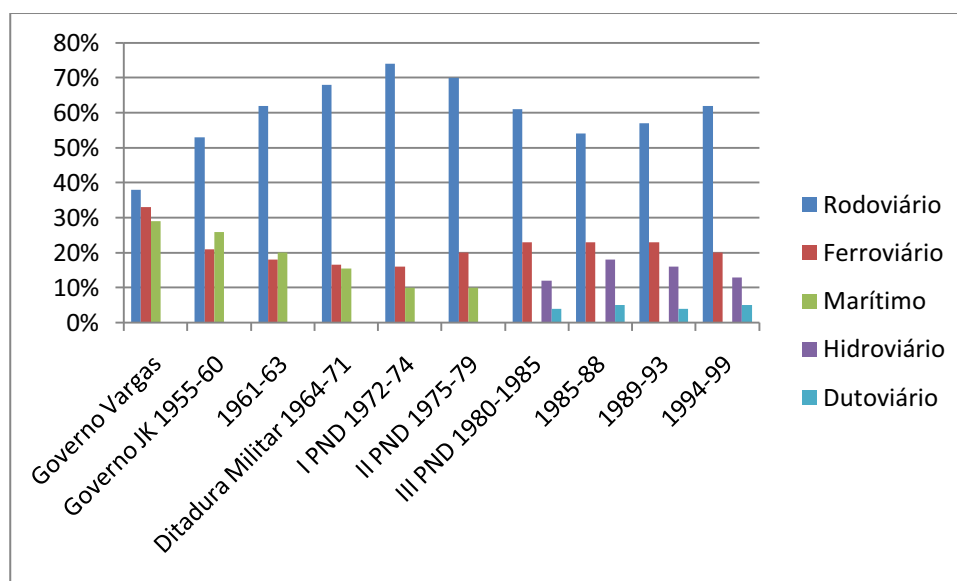
Depois tivemos o Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico-Social (1963/1963), propondo-se principalmente a corrigir as distorções econômicas e sociais decorrentes da industrialização do período anterior. Embora fosse um plano, na prática não assumiu o caráter de planejamento sendo mais “um esforço de transição em busca de um conhecimento mais sistemático da realidade econômico, permitindo maior eficiência na capacitação de decisão, através da hierarquização mais objetiva dos problemas nacionais”. Seus objetivos para os transportes foram principalmente “assegurar uma elevada taxa de crescimento do produto e de melhorar as condições de vida da população” através do aumento dos investimentos (BARAT, 1978, p. 129). Na seqüência, dando continuidade aos objetivos do plano anterior, porém com soluções diferenciadas, tivemos o Programa de Ação Econômica do Governo – PAEG (1964/1966) que ao se preocupar com a contenção da inflação “teve efeitos importantes para a racionalização de operações dos serviços, bem como para melhorar seleção de investimentos” e ainda criou uma importante instituição para coordenação de políticas de investimento, operação e tarifas, o GEIPOT (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Ibid., p. 135).

O Programa Estratégico de Desenvolvimento PED (1968/1970), elaborado durante um longo período de estagnação, também deu continuidade ao programa anterior alterando a política de contenção da inflação e trouxe novamente a prioridade de ação sobre a infra-estrutura dos transportes que era “indispensável para a dinamização do processo de desenvolvimento” (Ibid., p. 137). No período posterior, entre as décadas de 1970 e 1980, temos os três Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND) e o que mais caracteriza esse período é que o modal rodoviário embora **inicialmente** apresentasse um investimento maior em detrimento dos demais setores, como sempre e o que pela primeira vez será revertido, começou a apresentar queda na taxa de crescimento, retomando o crescimento somente a partir da década de 1990. O transporte rodoviário no I PND “absorveu 53% dos investimentos, principalmente com grandes rodovias de integração, e apesar disto houve queda de 3% na participação” deste transportes entre os modais. Já o II PND, realizado durante o Governo de Geisel (1975-1979), “procurou dar ênfase aos transportes urbanos

(metro e vias expressas), às ferrovias e às hidrovias”, sendo que ao modal rodoviário ainda coube investimentos maiores do que para as ferrovias (24,1% em detrimento de 22,3%, respectivamente). Essa situação só se alterou no III PND que ainda priorizando ferrovia e hidrovia, forneceu ao modal rodoviário apenas 21% dos investimentos, ao passo que para os outros, respectivamente, tivemos 31% e 32%. Diante desse quadro o transporte teve uma queda de 7% na participação total dos transportes (SILVA JR, 2004, p. 57-58).

Segue abaixo um gráfico que possibilita uma visão ampla do crescimento dos modais de transporte a partir da década de 1950. É bom lembrar que a partir do Governo Vargas, os investimentos vieram predominantemente por conta da expansão industrial. Mas a expansão da fronteira agrícola também colaborou para esse crescimento.

**Gráfico 1: Comparação entre os governos e períodos a partir de Políticas Econômicas e Políticas de Transportes. Participação entre os modais (%).**



FONTE: SILVA JR, 2004, p. 61, adaptado.

Segue também uma tabela que demonstra a participação de cada transporte ao longo dos anos de acordo com a distribuição total e outra de acordo com a produção do transporte em termos de movimentação de cargas. Ambas demonstram a disparidade do transporte rodoviário em relação aos demais modais.

**Tabela 10: Evolução da distribuição modal entre 1950 e 1979 (%).**

| Ano  | Rodovia | Ferrovias | Cabotagem | Aéreo* | Dutoviário | Soma  |
|------|---------|-----------|-----------|--------|------------|-------|
| 1950 | 10,8    | 8,3       | 9,2       | 0,1    | -          | 28,4  |
| 1951 | 13,4    | 8,8       | 10,5      | 0,1    | -          | 32,8  |
| 1952 | 16,3    | 9,1       | 10,1      | 0,1    | -          | 35,6  |
| 1953 | 19,7    | 9,2       | 10,6      | 0,1    | -          | 39,6  |
| 1954 | 22,3    | 9,4       | 11,1      | 0,1    | -          | 42,9  |
| 1955 | 23,1    | 9,3       | 11,3      | 0,1    | -          | 43,8  |
| 1956 | 29,4    | 9,7       | 13,5      | 0,1    | -          | 52,7  |
| 1957 | 32,1    | 10,2      | 13,7      | 0,1    | -          | 56,1  |
| 1958 | 35,1    | 10,5      | 13,9      | 0,1    | -          | 59,6  |
| 1959 | 38,4    | 12,5      | 14,5      | 0,1    | -          | 65,5  |
| 1960 | 42,0    | 13,1      | 14,5      | 0,1    | -          | 69,7  |
| 1961 | 46,8    | 13,7      | 15,4      | 0,1    | -          | 76,0  |
| 1962 | 52,7    | 15,0      | 18,1      | 0,1    | -          | 85,9  |
| 1963 | 59,3    | 15,0      | 16,4      | 0,1    | -          | 90,8  |
| 1964 | 66,7    | 15,9      | 14,8      | 0,1    | -          | 97,5  |
| 1965 | 75,0    | 18,3      | 15,5      | 0,1    | -          | 108,9 |
| 1966 | 84,1    | 19,0      | 17,7      | 0,1    | -          | 120,9 |
| 1967 | 92,8    | 19,7      | 20,3      | 0,1    | -          | 132,9 |
| 1968 | 102,4   | 21,5      | 21,3      | 0,2    | -          | 145,4 |
| 1969 | 112,9   | 25,0      | 22,7      | 0,2    | -          | 160,8 |
| 1970 | 124,5   | 30,3      | 21,4      | 0,2    | -          | 176,4 |
| 1971 | 137,3   | 31,9      | 24,0      | 0,2    | -          | 193,4 |
| 1972 | 152,1   | 33,3      | 21,8      | 0,3    | -          | 207,5 |
| 1973 | 168,0   | 42,5      | 24,0      | 0,4    | -          | 234,9 |
| 1974 | 185,5   | 54,7      | 29,4      | 0,4    | -          | 270,0 |
| 1975 | 204,8   | 58,7      | 31,6      | 0,5    | -          | 295,6 |
| 1976 | 226,2   | 63,4      | 32,6      | 0,7    | 7,1        | 330,0 |
| 1977 | 249,7   | 61,5      | 35,5      | 0,7    | 8,5        | 355,9 |
| 1978 | 275,4   | 64,0      | 35,9      | 0,8    | 11,1       | 387,2 |
| 1979 | 304,4   | 73,6      | 44,1      | 0,9    | 11,3       | 434,3 |

FONTE: Geipot e Panorama Setorial *apud* REIS, 1998, p. 108.

\* Doméstica

**Tabela 11: Evolução da distribuição modal entre 1980 e 1996 (%)**

| Ano  | Rodovia | Ferrovias | Cabotagem | Aéreo* | Dutoviário | Total |
|------|---------|-----------|-----------|--------|------------|-------|
| 1980 | 58,70   | 24,50     | 13,10     | 0,30   | 3,40       | 100,0 |
| 1981 | 60,40   | 23,50     | 12,50     | 0,30   | 3,30       | 100,0 |
| 1982 | 60,20   | 22,10     | 14,20     | 0,30   | 3,20       | 100,0 |
| 1983 | 60,60   | 21,20     | 14,60     | 0,30   | 3,30       | 100,0 |
| 1984 | 56,00   | 23,60     | 16,30     | 0,30   | 3,80       | 100,0 |
| 1985 | 54,40   | 23,20     | 18,00     | 0,30   | 4,10       | 100,0 |
| 1986 | 55,60   | 22,40     | 17,40     | 0,40   | 4,20       | 100,0 |
| 1987 | 55,10   | 21,00     | 19,70     | 0,30   | 3,90       | 100,0 |
| 1988 | 56,49   | 22,52     | 17,00     | 0,29   | 3,70       | 100,0 |
| 1989 | 57,20   | 23,02     | 15,90     | 0,34   | 3,54       | 100,0 |
| 1990 | 56,03   | 21,54     | 18,37     | 0,32   | 3,74       | 100,0 |
| 1991 | 54,95   | 20,47     | 21,20     | 0,29   | 3,09       | 100,0 |
| 1992 | 61,52   | 21,62     | 13,18     | 0,26   | 3,42       | 100,0 |
| 1993 | 61,74   | 22,61     | 11,15     | 0,29   | 4,21       | 100,0 |
| 1994 | 62,05   | 23,31     | 10,34     | 0,31   | 3,99       | 100,0 |
| 1995 | 61,92   | 22,29     | 11,53     | 0,31   | 3,95       | 100,0 |
| 1996 | 63,72   | 20,72     | 11,46     | 0,31   | 3,79       | 100,0 |

FONTE: Anuário Estatístico dos Transportes e Panorama Setorial *apud* REIS, 1998, p. 111.  
Doméstica\*

Fizemos esse breve histórico, para indicar que já havia nos anos anteriores ao governo de Juscelino Kubistchek uma política que direcionava para o desenvolvimento das rodovias e que posteriormente também haverá incentivos com particularidades. Mas é predominantemente no seu governo que elas têm um avanço expressivo e sistematizado, como citou Barat, por articular infraestrutura e indústria na perspectiva do desenvolvimento econômico. Cabe lembrar aqui que até o governo de Getúlio Vargas, havia um debate sobre o desenvolvimento brasileiro que resumidamente se polarizava entre a tradição agrário-exportadora do país e a necessidade da industrialização. Obviamente que por trás desse debate estavam os diferentes interesses das frações burguesas, que não se esquivavam aos investimentos em transportes: a primeira tendia aos investimentos ferroviários, principalmente nos fluxos do café, e a segunda já exigia uma demanda de transporte mais eficiente para atender a indústria nascente, tanto no que tange a circulação de seus produtos finais, como para abastecimento da produção.

Concretamente o que acontece é que o período que compreende os anos entre 1930-1955, caracterizado por Cano como industrialização “restringida”, mesmo diante das dificuldades da década de 1930 e da Segunda Guerra Mundial, onde se verificou a restrição do investimento industrial e da capacidade de importar, continuou ampliando e diversificando sua base produtiva. “Além da expansão dos segmentos produtores de bens de consumo corrente, os de bens de produção cresceram a taxas muito mais elevadas, notadamente cimento, mecânica, química, material de transporte e elétrico” (1985, p. 77)

Essa etapa de expansão industrial que foi centrada basicamente nos produtores de bens de consumo não duráveis “pode ser feita em grande parte pelo capital industrial nacional, dada as menores dimensões das plantas, menor densidade de capital e menor risco de investimento”. Ademais “no imediato pós-guerra e até 1953, a supervalorização cambial, barateando equipamentos importados favoreceu bastante a acumulação industrial”, bem como “A reforma cambial de 1953, instituindo o sistema de taxas múltiplas de câmbio não só dava continuidade àquele privilégio como elevava as margens de proteção a indústria, principalmente de bens de consumo”, crescendo muito mais rápido que no período anterior (Ibid., p. 78).

Outro fator que colaborou é que no imediato pós-guerra “o novo estrangulamento externo fez com que se instaurasse no país rígido controle de importações, permitindo, basicamente, aquelas consideradas ‘essenciais ao desenvolvimento’, isto é, combustíveis e lubrificantes, matérias-primas e equipamentos”. Isso favoreceu a continuidade do estímulo da

indústria de bens de consumo não duráveis, bem como estimulou a implantação da indústria de bens de consumo duráveis. A citada reforma cambial também favoreceu a expansão do compartimento de bens de produção já que encarecia os produtos importados (Ibid., p.84). Esses efeitos somados aos “incentivos decorrentes do Programa de Metas (1956-1960) – entre os quais a que se destacar a indústria automobilística”, fez com que a taxa de crescimento industrial saltasse para níveis ainda mais elevados (Ibid., p. 87). Por isso o autor caracteriza esse período, que vai de 1956 a 1970, como industrialização “pesada”. Entretanto, cabe uma subdivisão nesse período: de 1956 a 1961, que compreende a fase áurea de inversões decorrentes do Programa de Metas, e os anos de 1962 a 1970 que compreende um período de crise.

Assim, quando da consolidação da industrialização o debate passa a se polarizar basicamente entre os “nacionalistas” e os “entreguistas” e daí há uma divergência nos direcionamentos do governo Vargas e JK no que tange ao desenvolvimento nacional, que esbarra na conduta com relação aos transportes: se no primeiro já havia uma tendência a desenvolver as rodovias, ela foi ainda muito tímida perto da política do segundo, que estava intimamente atrelada à indústria automobilística e ao capital internacional. Mas como ressalta Almeida:

No interior de uma unidade político-ideológica maior – determinada para a manutenção da dominação burguesa de classe – foi atravessada por intensos conflitos cuja apreensão requer o exame dos vínculos entre os diferentes segmentos desta burocracia e as contradições que grassavam o bloco no poder, além das que ao longo dos anos 1950 (e início dos 60) resultaram da ascensão das lutas populares no Brasil. Recuperar a dupla determinação mencionada acima pode contribuir para desenvolver o caráter burguês (quase sempre nomeado de modo impreciso por ‘interesses privados’) da política estatal e, mais concretamente, para jogar luz sobre a existência e eficácia, nos anos dourados, de uma variante burguesa industrial do nacionalismo. (2006, p. 21-22).

Ainda “No período de 1930-1964, a eficácia política da principal vertente do nacionalismo brasileiro não consistiu em eliminar, mas em redefinir, a relação de dependência frente às formações sociais que ocupam posições centrais no sistema internacional” (Ibid., p. 22-23). Outro elemento que queremos abordar nesse momento e que já vínhamos apontando nas linhas anteriores é que a leitura feita por alguns autores sobre o problema dos transportes no Brasil é que ele como um processo puramente técnico de organização de uma infraestrutura deveria ser solucionado pelo Estado, como se essa instituição fosse neutra.

Entretanto, para além do postulado de Marx e Engels presente no *Manifesto Comunista* onde “O poder do Estado moderno não passa de um comitê que administra os negócios comuns da classe burguesa como um todo” (1999, p. 10), o Estado não só reproduz através de seus aparelhos repressivos e ideológicos e de suas instituições jurídicas os conflitos entre a própria burguesia, como também cristaliza as pressões do proletariado abrindo espaço para a classe dominante fazer concessões a ele quando necessário<sup>51</sup>. Para Poulantzas, a burguesia, enquanto classe dominante, não é um bloco homogêneo, pois se trata de uma aliança estabelecida entre as várias frações burguesas que engendram a dominação política e tal processo não se dá sem a direção de uma dessas frações, pois “é a fração hegemônica que unifica sob sua direção a aliança no poder, garantindo o interesse geral da aliança, e aquele em particular cujos interesses específicos o Estado garante, por excelência” (1977, p. 110). Mas a hegemonia da fração burguesa pode ocorrer pela dominação política e pela dominação econômica, ou ainda por uma ou outra separadamente, porque existe ainda uma classe ou fração que o autor chama de *reinante* que é aquela composta pelo “alto” pessoal do aparelho de estado e o “pessoal político” em amplo sentido.

Na fase do capitalismo monopolista seria possível identificar na classe dominante a fração hegemônica da burguesia que domina economicamente, aquela atrelada ao grande capital, e a fração reinante da burguesia que domina politicamente, aquela ligada ao médio capital. Assim, o papel objetivo do Estado no que tange a diferenciação dessas frações reside no fato de que a

(...) correspondência entre os interesses da fração hegemônica, os grandes monopolistas neste caso, e da política de Estado, não esta fundada sobre uma questão de vínculos pessoais: depende, fundamentalmente, de uma série de coordenadas objetivas, concernentes ao conjunto da organização da economia e da sociedade sob o domínio dos grandes monopólios, e ao papel objetivo do Estado a este respeito. O Estado não constitui um simples “instrumento” que a fração hegemônica não poderia adaptar a seus interesses a não ser que o possuísse, no sentido físico, “pessoalmente” em suas mãos. É por causa de suas funções objetivas com respeito ao sistema social no seu conjunto, que o Estado não pode, numa sociedade organizada sob o domínio dos monopólios, senão servir, finalmente a seus interesses (Ibid., 113).

No caso do Brasil, segundo Mello e Novais:

---

<sup>51</sup> O Estado de Bem-Estar Social desenvolvido principalmente nos países europeus ocidentais é expressão dessa condição.

(...) do começo dos anos 50 até o início dos anos 60, a burguesia brasileira, como salientou Fernando Henrique Cardoso, havia renunciado definitivamente a qualquer veleidade que porventura tivera de liderar o desenvolvimento do capitalismo brasileiro. Mergulhada na passividade tradicional, limitou-se a tirar partido da ação do Estado e da grande empresa multinacional, que, esta sim, se tornara o centro indiscutível do novo poder econômico (2000, p. 589).

Embora não concordemos totalmente com a tese de que a burguesia brasileira se esquivou ao desenvolvimento nacional – porque no limite ela o fez, mas tal projeto foi uma disputa de classes no qual o papel do imperialismo teve uma importância estrutural não somente na esfera econômica como também na esfera política e estatal (ALMEIDA, 2006, p. 23) – não podemos desconsiderar, como já foi demonstrado, que os transportes estavam vinculados ao grande capital monopolista e a concretização desses interesses no Brasil se deu através do Estado, embora de diferentes formas para as ferrovias e rodovias. No que tange aquele “pessoal técnico” que formulava as políticas de transporte nesse período e estava organicamente ligado aos aparelhos estatais, Almeida aponta que, diferentemente das análises que privilegiem o papel das “ilhas de excelência” constituídas pela chamada “administração paralela”, pautadas nos critérios de “racionalidade” e “eficiência” e que revelavam uma capacidade de contornar os obstáculos do Congresso e do sistema partidário, duas determinações devem ser consideradas:

a) esta “segunda burocracia” era parte constitutiva do aparelho de Estado, cabendo levar em conta as determinações político-ideológicas dessa inserção; b) tratava-se de um aparelho de Estado-burguês. [...]. Esta dupla determinação não implica reduzir os órgãos da “administração paralela” a um campo homogêneo e dotado de direção própria unificada. Eles eram disputados (e, logo, perdidos ou conquistados) por diferentes facções político-ideológicas. Seu funcionamento só pode ser compreendido à luz dos conflitos intraburocráticos mais amplos, os quais guardavam estreita relação com os embates no interior da classe dominante e entre esta e as classes dominadas (Ibid., p. 21).

O objeto desse autor é o nacionalismo e a dominação burguesa constituída nos anos JK e nessa perspectiva aponta diversos elementos no decorrer da referida obra que demonstram a organicidade dos “quadros” e através destes as disputas internas entre as frações do bloco no poder. Não vamos aqui nos deter sistematicamente nessa análise; apenas vamos apontar a relevância do tecnocratismo para a dominação burguesa, principalmente para a questão dos transportes:

Desde suas origens, **sempre apelando para a necessidade e a urgência da organização nacional**, o que passaria pela montagem de um Estado mais centralizado e mais imune às pressões particularistas, as quais se expressariam sobretudo por meio dos partidos políticos, **esta variante do discurso tecnocrático brasileiro** e as práticas com as quais se imbricou **relacionaram-se estreitamente com um novo padrão de dominação de classe** que buscava sua legitimidade na desqualificação da burocracia tradicional e da representação diretamente política (especialmente parlamentar) e na apologia de um executivo que, alardeando o objetivo de se estruturar segundo critérios técnicos, a começar pela qualidade de seu pessoal, empenhava-se ao máximo para organizar, no interior do próprio aparelho estatal, as relações entre os diversos interesses da sociedade (Ibid., p. 28, grifo nosso).

A maior expressão do impulso ao transporte rodoviário foi o Plano de Metas realizado por JK, porque foi essa política econômica que amarrou efetivamente a indústria automobilística à construção de rodovias. Nesse processo se materializava os interesses econômicos e políticos do tripé Estado, indústria automobilística e rodovia.

As elites empresariais com ascendente influência política, já no início da década de 1940, abordavam em seus discursos a fraqueza da infraestrutura de base, especialmente siderurgia, combustível e transportes. Sabendo disso, Juscelino Kubitschek abordou na sua campanha eleitoral o slogan ‘Energia e Transporte’, e quando eleito cumpriu ‘à risca’ o compromisso com o empresariado, elaborando um Plano de Metas de caráter desenvolvimentista, no qual o transporte rodoviário tinha um lugar de destaque, através da expansão das rodovias federais<sup>52</sup> (...) (SILVA JR, 2004, p. 55).

Entretanto, esse programa não foi produto somente das mentes da tecnocracia estatal; antes de tudo foi

(...) determinado pelo padrão de desenvolvimento capitalista em marcha desde os anos 1930, pelos avanços, mesmo que zigzagueantes, da política de Estado na primeira metade dos anos 1950 (especialmente da criação do BNDE e da Petrobrás), por formulações emanadas desta política, como os estudos feitos pela Comissão Mista CEPAL – BNDE, o que supunha certas relações entre as classes e frações de classes na primeira metade dos anos 1950. A elaboração e implementação do “plano” também foram objeto de intensos conflitos no interior do bloco no poder e implicaram a decisão e a capacidade política de, no essencial, reproduzir, em novos termos, padrões de dominação e exploração de classe extremamente duros para a imensa maior parte da população brasileira (ALMEIDA, 2006, p. 123).

---

<sup>52</sup> A maior parte delas se direcionava para Brasília. Portanto, este (a criação de Brasília) foi outro fator que ajudou a dar ênfase no rodoviarismo.

A imaginação desenvolvimentista estava prestes a remodelar a estrutura econômica do país. “Eliminar os obstáculos que retinham o crescimento da produção, a acumulação de riquezas e a melhoria da qualidade de vida da população rapidamente converteu-se em obsessão política e, posteriormente, em programa econômico” (FARO & SILVA, 2002, p. 67-68). Em geral, a economia estava baseada ainda no café; portanto, era essencialmente agrícola e exportadora. Mas o movimento histórico era complexo, pois

A industrialização, que ganhava impulso com as estradas, também impulsionava o rodoviarismo. Concomitantemente, a economia cafeeira demonstrava sinais de crise ampliando o movimento rumo à industrialização. O crash de 29 marcou a aceleração do processo de derrocada da hegemonia das oligarquias, que sucumbiriam frente às classes médias, à burguesia industrial e alguns chefes oligarcas (como Getúlio Vargas) depois da ‘revolução por cima’ de 1930. A prova do fortalecimento do setor industrial e alguns chefes oligarcas (como Getúlio Vargas) depois da ‘revolução por cima’ de 1930. A prova do fortalecimento do setor do fortalecimento do setor industrial é a criação do Centro de Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP) em 1926 e posteriormente, a criação da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) em 1931 (SILVA JR, 2004, p. 49).

Algumas pretensões industrializantes começaram a ser favorecidas, como já citado por Cano, pela Instrução nº. 113 da Sumoc, que autorizava a entrada de equipamentos estrangeiros, principalmente no setor automobilístico. Para Almeida, esse instrumento baixado durante a gestão de Eugenio Gudín no Ministério da Fazenda era um excelente instrumento para a substituição de importações:

Ao permitir a importação de equipamentos sem cobertura cambial, o que **favorecia as empresas estrangeiras** dispostas a implantar ou expandir indústrias no país, a Instrução 113 foi decisiva para a política implementada pelo governo JK, **apesar das sucessivas ondas de reclamação da parte de empresários industriais nativos** (2006, p. 107, grifos nossos).

Exemplo desse conflito é o fato de que:

Desde 1919, quando Henry Ford acreditou que um dia o Brasil teria boas estradas e instalou aqui a Ford Motor Company Export Inc., o país comportava ramificações da indústria automobilística. Nos anos de 1920, a General Motors e a International Harvester também iniciaram operações em território nacional. Durante 30 anos essas operações limitaram-se à importação de peças para a montagem de caminhões e também de alguns carros (...). O potencial inexplorado desse mercado, reprimido à força de controle administrativo de câmbio, fermentava pressões externas para que se impedisse a continuidade das importações. A Instrução nº. 113 era ‘o

caminho das pedras' para a nacionalização de todos os estágios da manufatura (FARO & SILVA, 2002, p. 70).

Assim sendo, as primeiras indústrias de autopeças no Brasil surgiram na década de 1920 estimuladas pela importação de veículos. A Fábrica Nacional de Motores (FNM), fundada em 1940 como uma empresa governamental, a partir de 1950 passou a se dedicar à produção de veículos de carga e com a instalação da Mercedes-Benz em 1954 começaram a dar ao país crescentes índices de nacionalização. Foi a pedido dessa última que foi fundido o primeiro bloco de motor a diesel para caminhões em 1955. Mas os programas de expansão dessas duas companhias eram retardados pela insuficiência de oferta de materiais não ferrosos (cobre, chumbo, e zinco). E dada às dificuldades de ordem cambial em 1955, nem a companhia Siderúrgica Nacional, nem a Belgo-Mineira e a Mannesmann (as três primeiras indústrias siderúrgicas no ranking da produção de aço) tinham pretensões de expandir-se para sanar o problema da indústria automobilística. É por isso que é importante afirmarmos que somente nos anos JK, através do Plano de Metas, é que foram criadas as condições materiais para o desenvolvimento da montagem de peças no país.

Até esse momento, “os pesos-pesados do setor secundário, há muito tempo estabelecidos, eram têxtil e alimentos”, representando 40% da produção industrial. Na indústria alimentícia destacavam-se o segmento frigorífico, a produção do açúcar, a moagem de farinha de trigo e café, a fabricação de laticínios e a preparação de banha. Já a indústria têxtil, embora tivesse peso na produção industrial brasileira, tinha em relação aos países latino-americanos uma baixa produtividade decorrente do maquinário obsoleto, da má qualidade das matérias-primas e do despreparo da mão-de-obra. E absorvendo grande parte da mão-de-obra pagava salários abaixo da média da indústria (Ibid., p. 71-72).

No que tange à questão energética “o petróleo e seus derivados forneciam 40 % de toda a energia requerida no país, em 1955. Em segundo lugar nessa escala vinha a energia elétrica suprimindo 25% das necessidades”. A energia elétrica era monopolizada, desde o final da década de 1920, por empresas estrangeiras. Somente a partir de 1950 passou a se intensificar a presença do setor público sob o argumento de que o crescimento da oferta de energia era inferior ao ritmo da industrialização (FARO & SILVA, 2002, p. 73).

Como Saes já apontara, em 1955 as ferrovias estavam integralmente estatizadas, sendo que a União possuía 80% do controle da rede e 215 mil funcionários. “Pelas ferrovias eram transportados 20% das mercadorias e 28% dos passageiros, enquanto para as rodovias estas

proporções subiam para 56 e 57%, respectivamente” (Ibid., p. 74-75)<sup>53</sup>. No transporte ferroviário “as empresas públicas recebiam subvenções superiores a suas receitas operacionais. Em todas elas já se destacavam sintomas de improdutividade com níveis de salário e de emprego adiante de suas reais possibilidades” (Ibid., p. 79).

Assim, a idéia do planejamento em economias de mercado foi adotada no Brasil sobre o intenso debate entre os liberais Eugênio Gudin e Octavio Gouvêa de Bulhões e aqueles que defendiam a coordenação estatal das decisões econômicas, como Roberto Simonsen e Euvaldo Lódi. Leopoldi entende que “as decisões na área de política econômica resultam da interação de três campos: o campo internacional, o Estado e os setores econômicos”. O campo internacional, segundo a autora discordando do pensamento cepalino, influenciou as escolhas políticas, mas não condicionou a tomada de decisão. E o Estado, sendo visto como “uma arena, que abriga os interesses contraditórios e complementares que se ajustam em alianças ou formam áreas de conflito”, não estava “acima e no lugar das classes sociais, incapazes de organização e ação” (2002, p. 109-110). Em países de inserção tardia no comércio e no sistema produtivo internacional,

(...) além de abrigar os vários interesses econômicos em jogo e ordená-los conforme prioridades de caráter nacional, o Estado se lança como empresário, financia o desenvolvimento econômico e prepara quadros, nos setores público e privado, para desempenharem novas funções econômicas (Ibid., p. 110).

Além disso, o Estado se conjuga com os setores econômicos dominantes, que atuam juntos e dentro do Estado, pois o fato de não conseguirem financiar o desenvolvimento do país não significa que não ajam ativamente no processo decisório. Diante dessas três esferas, JK buscava manter o consenso através da legitimidade, do uso da ideologia desenvolvimentista e da capacidade de resolver crises mediante negociação e adiamento de questões problemáticas. Essa estratégia será bem sucedida durante seu mandato presidencial, quando as

(...) dificuldades de conciliar inflação com crescimento se tornaram mais claras, os problemas da dívida externa e do balanço de pagamentos se agravaram e cresceu no Congresso e na sociedade o protesto das elites nacionalistas contra a internacionalização da economia brasileira (Ibid., p. 111).

---

<sup>53</sup> Nessa época somente 3 mil quilômetros de rodovias estavam pavimentados de um total de 400 mil quilômetros, sendo que 380 mil pertenciam às administrações municipais (FARO e SILVA, p. 74-75).

Essa articulação política no interior do Estado, para a qual Leopoldi chama a atenção, onde se ressalta a importância dos interesses econômicos, nos permite entender a escolha pelas rodovias, o incentivo dado a elas no Plano de Metas de JK e sua íntima relação com a “burguesia automobilística”. JK se apoiou nos estudos realizados pela Comissão Mista Brasil – Estados Unidos e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico. Sob o lema ‘50 anos em 5’, instituiu o Conselho de Desenvolvimento em 12 de fevereiro de 1956 – a um órgão subordinado a ele e secretariado por Lucas Lopes. A partir do conceito de pontos de germinação que

(...) tinham como fundamento a identificação de setores que, uma vez adequadamente estimulados, poderiam apresentar capacidade de crescimento, e atendendo à necessidade de ampliação de setores de infra-estrutura básica, notadamente nas áreas de energia e transportes, previamente apontados como pontos de estrangulamento, o Conselho de Desenvolvimento elaborou um conjunto de 30 objetivos específicos, distribuídos segundo cinco setores, denominado Programas de Metas (FARO & SILVA, 2002, p.81-82).

Como já apontado por Pontual e Silva, havia uma forte articulação entre transporte, energia e indústria automobilística. O petróleo servia aí não apenas como energia, isto é como combustível, mas também como matéria-prima para a pavimentação das rodovias. Como ilustração, vejamos alguns dados extraídos da obra de Faro e Silva. No setor de **energia** – Meta 4 Petróleo (produção): “aumento da produção de petróleo de 6800 barris em fins de 1955 para 100 mil barris de média de produção diária em fins de 1960 e Meta 5 Petróleo (refino): aumento da capacidade de refinação de 130 mil barris diários em 1955 para 330 mil barris diários em fins de 1960”. No setor de **transportes** – Meta 6 Ferrovias (reaparelhamento): “com investimento de US\$ 239 milhões e Cr\$ 39,8 bilhões; Meta 7 Ferrovias (construção): construção de 2100 km de novas ferrovias, 280 km de variantes e 320 km de alargamento de bitola”; Meta 8 Rodovias (pavimentação): “pavimentação asfáltica de 5 mil quilômetros de rodovias até 1960” e Meta 8 Rodovias (construção): “construção de 12 mil quilômetros de 1ª classe até 1960”. No setor de **indústria de base** – Meta 27 Indústria de automóvel: “implantação da indústria para produzir 170 mil veículos nacionalizados em 1960”. Esta indústria estava apoiada em outros ramos do setor que também contaram com metas, como o aumento da capacidade de produção de aço, expansão da produção de refino de metais não-ferrosos e aumento da produção da borracha. Com relação aos investimentos para essas metas, o financiamento foi estabelecido paralelamente à execução contando com a

participação de recursos estatais e privados. Esses últimos eram não só controlados, mas também supervisionados pelos grupos executivos (FARO & SILVA, 2002.).

Assim, o Plano de Metas:

(...) não só mudou o padrão de acumulação da economia brasileira com o desenvolvimento da ‘industrialização pesada’, como redefiniu – e aprofundou – o papel do Estado, instaurando, de modo real, como unidade-chave do sistema social, a grande empresa capitalista industrial, seja de capital internacional, seja de capital nacional. [...]. O objetivo supremo do Estado desenvolvimentista, (...) era promover uma intervenção deliberada para a expansão da acumulação do capital industrial que deveria se dar com base numa nova inserção do capitalismo brasileiro no sistema do capitalismo mundial (ALVES, 2000, 107).

A ampla gama de oportunidades de investimento criadas durante o governo JK, principalmente no setor industrial, “exigiam um volume de capital inicial verdadeiramente extraordinário e o domínio de uma tecnologia extremamente complexa” e estavam abertas somente às grandes empresas multinacionais ou à grande empresa estatal (MELLO & NOVAIS, 2000, p. 590). Portanto, aquele grupo de técnicos que inicialmente convergiam às estruturas básicas do capitalismo, rapidamente “refluíram para as atividades ‘privadas’ (leia-se: crescentemente articuladas aos interesses do grande capital)” (ALMEIDA, 2006, p. 121).

O investimento direto do capital estrangeiro era favorecido pela “adoção de uma tarifa aduaneira efetivamente protecionista, completada com um sistema cambial que subsidiava tanto a importação de bens de capital como de insumos básicos”. Em relação ao total dos investimentos programados no setor de transportes temos: Cr\$ 75,3 bilhões nacionais, Cr\$ 30 bilhões importados, somando um total de Cr\$ 105,3 bilhões, que correspondia a 29% do total de investimentos, perdendo somente para 43,4% de investimentos no setor de energia (FARO & SILVA, 2002, p. 85). Como se vê os transportes ainda assumia um elemento diferenciado no Plano de Metas, pois diferentemente dos outros setores que tenderam predominantemente ao capital estrangeiro contou com a maior parte dos recursos nacionais.

A principal fonte de recursos para a rede rodoviária no Brasil era o Decreto-Lei 2.615, de 21 de setembro de 1940, que regula as leis constitucionais nº 3 e nº 4 do mesmo ano, no que tange ao imposto único sobre os combustíveis líquidos e gasosos. Em 27 de dezembro de 1945, o Decreto-Lei nº 8.463, criou o Fundo Rodoviário Nacional que era alimentado pelo esse imposto, recolhido pelo Banco do Brasil e repassado diretamente aos estados através do DNER. Assim,

Essa é a legislação vigente, em parte modificada pelas leis 1.749, de 28/11/52, e 2.973, de 26/11/56, que além de aumentar a incidência do imposto (a primeira) e transformá-la em *ad valorem* (a segunda), atribuíram (em caráter transitório) uma porcentagem do imposto à Petrobrás (25% na Lei 1.759 e 15% na Lei 2.973) e à Rede Ferroviária Federal S/A (na Lei 2/973 até 1972) (CONSULTEC, 1961, p. 97).

Somente uma ressalva na lei citada acima para a questão da Petrobrás no que tange ao seu financiamento em parte sustentado pelo imposto sobre os combustíveis líquidos e gasosos, porque assim como os transportes ela teve prioridade de investimento nacional.

(...) o governo proporcionava à Petrobras “todos os recursos financeiros e facilidades administrativas a um programa enérgico de pesquisa e exploração do óleo”. (...) a Petrobrás é contemplada com “um esquema de prioridade na obtenção de divisas” e com financiamentos externos que possibilitarão significativo aumento de seus investimentos em moeda estrangeira (ALMEIDA, 2006, p. 125).

Outro elemento era a Lei de Tarifas criada em 1957, que

(...) estabelecia impostos *ad valorem* para as importações, gravando com impostos maiores as considerações não essenciais concorrentes com os bens produzidos no país; reduzia as cinco categorias criadas pela Instrução nº 70 a duas, a ‘geral’ e a ‘especial’ (que determinava maior custo cambial para a importação dos produtos mencionados no início do parágrafo) (Ibid., p. 132).

Produto da luta dos empresários industriais desde 1930 implicava em redefinir a dependência e a posição do grande capital, porque estimulava a “associação de capitais nativos com estrangeiros que para não perderem o mercado tinham que investir diretamente aqui” (Ibid., p. 132). Assim:

Vista no conjunto do processo de desenvolvimento capitalista dependente da segunda metade dos anos 1950, a lei contribuiria para o enfraquecimento do nacionalismo de amplos segmentos da burguesia industrial. Ao mesmo tempo, reforçou uma política efetiva de ‘oligopolização dos novos setores industriais’ (ALMEIDA, 2006, p. 133).

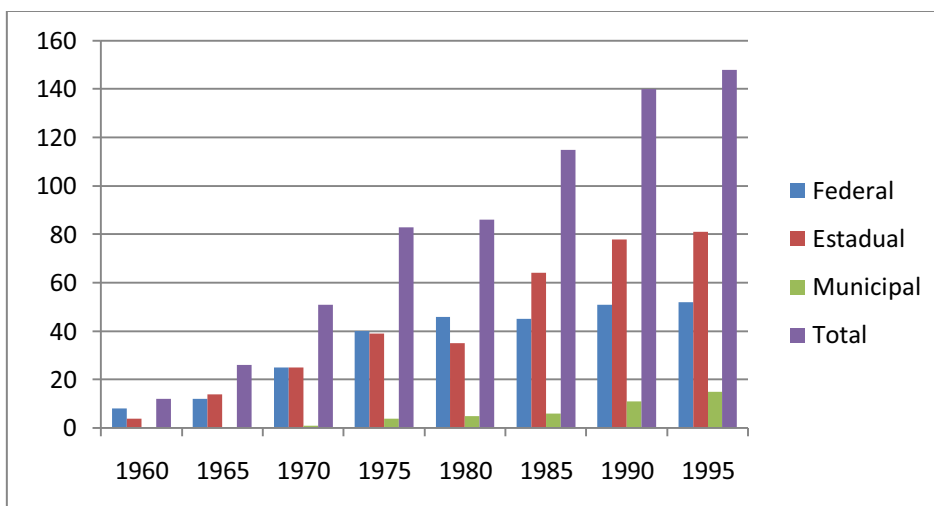
Agora resta saber quais resultados o Plano de Metas atingiu no fim do mandato de Juscelino. Para fins de comparação nota-se que a meta do petróleo para a produção e refino atingiu, respectivamente, 75,5% e 67,7% do previsto no programa; e as ferrovias em reaparelhamento e construção atingiram 76% e 39,4% das metas previstas. Foi

definitivamente nas rodovias e na indústria automobilística que encontramos não só o cumprimento das metas, como até mesmo a superação dessas em 24% e 24,8%. É importante lembrar que tivemos a superação também nas metas da siderurgia e metais não ferrosos. E apontamos anteriormente que para o aumento da produtividade da indústria automobilística era necessário desenvolver outros setores da indústria de base.

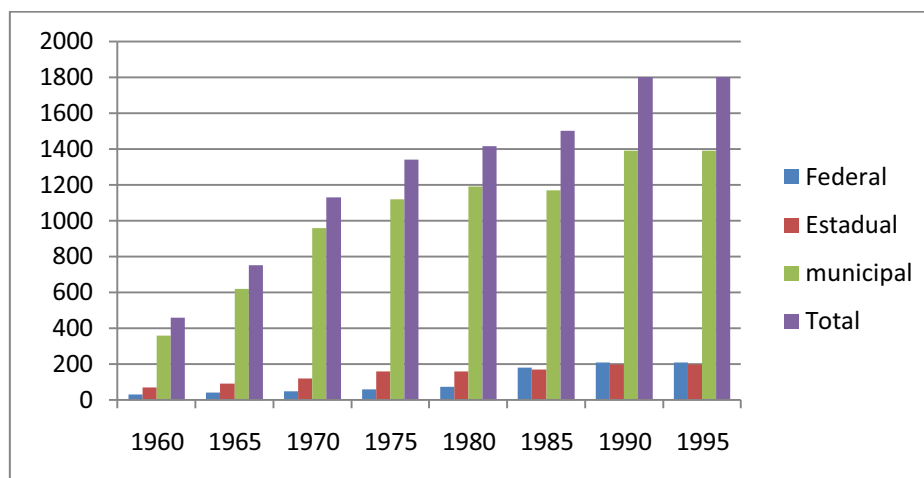
Mas nem tudo eram flores. No que se refere à pavimentação de rodovias sua expansão foi muito inferior à produção de veículos. Usando dados de 1958, Juarez Távora (então ministro dos transportes), em sua obra *Uma política de desenvolvimento para o Brasil* (1962), nos informa que “para uma extensão total de 455.000 km de rodovias (...) (das quais 26.000 km federais, 79.000 km estaduais e 350.000 km municipais) – apenas 7150 km estavam pavimentadas (1,5% do total)” (p. 44).

Seguem dois gráficos que ajudam a perceber que essa tendência do crescimento da malha ser maior que sua pavimentação foi constante ao longo dos anos, pois por mais que se fizessem planos para os transportes os investimentos estavam aquém do crescimento necessário, o que trará como consequência um grande prejuízo do ponto de vista daqueles que vão operar os transportes, principalmente os caminhoneiros.

**Gráfico 2: Evolução da malha pavimentada (extensão mil km).**



FONTE: REIS, 1998, p. 26, adaptado.

**Gráfico 3: Evolução da malha rodoviária total (extensão mil km).**

FONTE: REIS, 1998, p. 26, adaptado.

Se compararmos os dados anteriores com a produção de caminhões ao longo dos anos notamos que essa disparidade entre o crescimento da produção de veículos e expansão da rede rodoviária pavimentada demonstrava a influência da indústria automobilística, preocupada em vender seus produtos, independentemente das condições infraestruturais. Perceba que o crescimento da produção de caminhões nos anos JK foi crescente e chegou a dobrar o número de veículos produzidos.

**Tabela 12: Produção de caminhões da indústria automobilística (em unidades).**

| Ano  | Produção | Ano  | Produção | Ano  | Produção |
|------|----------|------|----------|------|----------|
| 1957 | 16.259   | 1971 | 38.868   | 1985 | 64.769   |
| 1958 | 26.998   | 1972 | 53.517   | 1986 | 84.544   |
| 1959 | 36.657   | 1973 | 69.202   | 1987 | 74.205   |
| 1960 | 37.810   | 1974 | 79.413   | 1988 | 71.810   |
| 1961 | 26.891   | 1975 | 78.689   | 1989 | 62.699   |
| 1962 | 26.174   | 1976 | 83.891   | 1990 | 51.807   |
| 1963 | 21.556   | 1977 | 101.368  | 1991 | 49.295   |
| 1964 | 21.790   | 1978 | 86.269   | 1992 | 32.025   |
| 1965 | 21.828   | 1979 | 93.051   | 1993 | 47.876   |
| 1966 | 31.098   | 1980 | 102.017  | 1994 | 64.137   |
| 1967 | 27.141   | 1981 | 76.350   | 1995 | 70.495   |
| 1968 | 60.642   | 1982 | 46.698   | 1996 | 48.712   |
| 1969 | 40.569   | 1983 | 35.487   | 1997 | 63.744   |
| 1970 | 38.338   | 1984 | 48.497   | 1998 | 11.748*  |

FONTE: ANFAVEA e Panorama Setorial *apud* REIS; SANTOS, 1998, p. 36.

\* Ate março de 1998.

“Ao longo de todo esse período, o mercado evoluiu dos caminhões americanos, geralmente médios a gasolina, para os europeus, geralmente pesados e a diesel”. Isso tem a ver com a participação cada vez maior do transporte de carga por rodovias, com cargas

pesadas e de longa distância. Mas não só porque “outra tendência constatada foi o aumento do uso de veículos leves, de coleta e entrega” (REIS e SANTOS, 1998, v. I, p. 1).

Como já citado anteriormente, muito “esforço” vinha sendo desenvolvido para superação do problema do transporte rodoviário, da indústria automobilística e do petróleo e o programa de metas era um exemplo disso.

Data de alguns anos apenas a fundação efetiva da indústria automobilística no Brasil. Espera-se, contudo, que, em mais 2 ou 3 anos, ela nos garantirá a auto-suficiência em veículos automóveis, pois sua produção atingiu em 1960, a 133.000 unidades. Ainda importamos mais de 66% do combustível consumido. E apenas começamos a pensar seriamente no problema da pavimentação de nossas rodovias. (TAVORA, 1962, p. 43)

Assim, a articulação entre fatores infraestruturais da produção e o desenvolvimento da produção industrial se dava muito aquém dos padrões normais de desenvolvimento, haja vista a ineficiente disponibilidade de energia, produção industrial sem preocupação em termos de eficiência e produtividade. Por fim, transportes deficientes e desorganizados, por tender a optar illogicamente pelas rodovias.

Távora, assim como outros autores aqui mencionados, cita algumas questões pertinentes ao transporte rodoviário sem, contudo, articulá-las politicamente. Tanto o autor como Pontual tomam como pressuposto a necessidade de melhoramento da capacidade e coordenação dos transportes, sendo um dos pilares fundamentais para uma política objetiva de desenvolvimento nacional. Mas os apontamentos permanecem numa esfera conjuntural, de como tinham se desenvolvido os transportes até aquele período e como deveriam ser pensados então. Objetivamente essas políticas não se efetivaram, as rodovias se consolidaram como uma opção estrutural de desenvolvimento para o capitalismo brasileiro e nada se falou a respeito dos sujeitos políticos e econômicos que lideraram esse processo.

#### **2.4. As transformações do transporte rodoviário de carga em tempos de neoliberalismo e reestruturação produtiva.**

Atualmente, o setor de transporte rodoviário é responsável por 58% da distribuição nacional de cargas, representando 6,7% do produto interno bruto do país. Existem 973.592 mil registros de transportadores rodoviários de cargas, divididos entre autônomos, empresas de transporte e cooperativas, concentrando uma frota de veículos de aproximadamente 1,7 milhões<sup>54</sup>. Já abordamos aqui o peso da participação do modal rodoviário no Brasil. Resta saber agora como os dados que estamos apontando em relação aos operadores de transporte se articulam.

Se considerarmos a origem do transporte rodoviário no Brasil, desde quando foi lançada sua função estrutural na distribuição de mercadorias e pessoas, é possível apontar seus sujeitos políticos e econômicos e traçar seu desenvolvimento à luz das transformações no processo de produção capitalista global, à luz dos regimes de acumulação de capital que organizam a produção e o trabalho.

Para entendermos o que acontece historicamente precisamos lançar mão do fato de que todo movimento deve ser pensado dialeticamente em escala mundial e local: existe um desenvolvimento das relações capitalistas de produção em termos globais que deve ser particularizado de acordo com a realidade de um país ou uma região, por exemplo. Nesse sentido vimos como o transporte se concretiza diante do desenvolvimento capitalista no Brasil acompanhando um movimento mais geral. Mas ainda temos que analisar a organização dos processos de produção e trabalho do transporte que se concretiza em meio àquele movimento e de tal perspectiva: o que estava acontecendo mundialmente e como se particulariza no Brasil. Assim, quando falamos de padrões de acumulação capitalista, taylorismo-fordismo e toyotismo, temos que pensá-los de acordo com movimento geral e particular do Brasil e ainda entender essas formas de acordo com o desenvolvimento do nosso capitalismo que não está desvinculado do movimento em escala mundial.

Fazendo uma breve revisão, o país, em termos de política nacional, não teve um projeto elaborado que garantisse o desenvolvimento ordenado do transporte rodoviário de carga diante de seu rápido crescimento a partir de 1930. Muitas rodovias foram construídas nas décadas de 1930 e 1940, como por exemplo, a Rodovia Rio-Petropolis, São Paulo-Santos, Rio-São Paulo; já na década de 1950, foram feitas ligações como a de São Paulo-Curitiba,

---

<sup>54</sup> Disponível em: [http://www.ntcelogistica.org.br/tecnico/tecnico\\_estatistica.asp](http://www.ntcelogistica.org.br/tecnico/tecnico_estatistica.asp). Acesso: janeiro/2009.

Curitiba-Porto Alegre, Rio-Belo Horizonte, Rio-Salvador. Até tal período, os transportes ferroviário e marítimo se complementaram para suprir a distribuição de produtos e a locomoção de pessoas. Mas, diante da consolidação do processo de industrialização, da necessidade de aproximar regiões, unificar mercados e integrar a fronteira agrícola, o transporte rodoviário surgiu como alternativa economicamente viável para atender esta demanda (BARAT, 1978).

Como já apontado, a partir do governo de Juscelino Kubistchek as rodovias contaram com o apoio determinante do Estado e da indústria automobilística, ao que se pode acrescentar à análise de Barat não ser apenas uma opção econômica viável, mas, sobretudo, uma opção política que favorecia certos interesses econômicos. Instalando-se no Brasil em meados da década de 1950, o setor automobilístico atraiu empresas de capital externo, exigindo ao mesmo tempo a construção de uma infraestrutura. Segundo Barat, os caminhões que eram importados anteriormente da França, Alemanha, Suíça, Itália, EUA etc. e – embora as peças continuassem sendo importadas – passaram a ser montados no país e direcionados para a produção de veículos mais rápidos, com maior conforto e maior capacidade de carga, contribuindo, portanto, para o crescimento quantitativo e o avanço tecnológico da frota de veículos (1978).

Havia nesse contexto uma forte articulação entre transporte, energia e indústria automobilística. Entendemos que esta conjuntura política e econômica vai determinar as lutas de classe no sistema de transporte como um todo. Se o sistema de ferrovias foi organizado com base na economia de exportação do café que privilegiava a fração da burguesia ligada a essa atividade, igualmente as rodovias se compunham diante de interesses econômicos específicos. Travava-se um conflito não só entre as frações burguesas que estruturavam os serviços de transportes – burguesia cafeeira e burguesia automobilística – como também entre as classes trabalhadoras – os motoristas ferroviários e rodoviários – que executavam os transportes.

Nas ferrovias, os investimentos eram de uma empresa concessionária que ao mesmo tempo em que construía e mantinha as linhas pelas quais escorriam as mercadorias, contratava os trabalhadores que nela desenvolveriam o deslocamento dos veículos. Os motoristas ferroviários eram contratados sob o regime da CLT, por uma empresa pública ou privada (dependendo o momento histórico), que ao longo dos anos foram se organizando politicamente nos sindicatos. Já nas rodovias, como já citamos, o capital e o trabalho envolvidos no processo de transporte foram fragmentados. A concessão rodoviária coube

inicialmente ao Estado – ele foi encarregado dos investimentos na construção e manutenção das vias. Já o pólo que compõe o trabalho foi entregue aos motoristas rodoviários que vão se constituir em sujeitos autônomos perante a lei, portadores de parte dos meios de produção (o caminhão), independentes de qualquer empresa que disponha de serviços de transportes, porque não há exigências de que ele seja contratado especificamente só por uma empresa ou cooperativa de transporte. Também vão compor esse pólo as próprias empresas da cadeia produtiva que disponibilizam o transporte e as empresas de transporte.

A atividade de transporte já é terceirizada no sentido da divisão social do trabalho, preenchendo na aparência as fileiras do setor de serviços. Mas ela, por sua natureza, tem uma dinâmica à parte e diferenciada dos setores de produção propriamente ditos. Enquanto, por exemplo, a Sociologia do Trabalho se dedicava a estudar a organização dos processos de trabalho e produção no chão das fábricas sobre a ótica taylorista-fordista ou, posteriormente, toyotista, o transporte inseria-se nessa lógica na medida em que se relacionava com a indústria automobilística e que distribuía as mercadorias da produção industrial como um todo sem, contudo, chamar a devida atenção.

Como fizemos referência à Marx em relação à transformação de um ramo industrial se espalhar para os demais, devemos entender como se manifesta as mudanças engendradas inicialmente na indústria automobilística e que vão transformar a produção e a acumulação capitalista nos transportes. A que se ressaltar primeiro que fica difícil entender esses processos na própria produção do transporte, porque ele por princípio deve ser dinâmico e flexível, rápido e eficiente, menos custoso, para que ocorram aquelas considerações que fizemos inicialmente sobre a circulação de mercadorias na produção capitalista, para que ela possa ser materializada no sentido de contribuir para a acumulação e produção de capital. Assim sendo, a terceirização do transporte já é uma forma dinâmica da produção capitalista independente das formas de organização da produção; ela está presente na produção taylorista-fordista e na toyotista; então, se conceitos como terceirização, produção flexível, entre outros são típicos da segunda forma de organização, elas já estavam presentes no nosso setor independente desses processos.

Mas existe uma terceirização interna/externa dos serviços de transporte que é um fenômeno típico do processo de reestruturação produtiva, isto é, as empresas da cadeia produtiva que antes terceirizavam em sua maioria o serviço do caminhoneiro, passaram a contratar empresas de transporte para realizar o serviço, estabelecendo uma mediação entre ela e o autônomo. Por exemplo, no ramo de transporte de trigo e fertilizantes as ETCs se

tornam mais freqüentes ou então as empresas de transporte detêm um crescimento exacerbado e tendem à monopolização do mercado no final da década de 1970 e início da década de 1980. Mas é importante frisar que os caminhoneiros autônomos já existiam anteriormente, como autônomos, terceirizados. Eles prestavam serviços diretamente às empresas da cadeia produtiva (no caso investigado na ACTA-SINDGRAN prestam serviços aos importador/exportadores de fertilizantes e trigo) e na medida em que as empresas de transporte passam a intermediar o serviço, esses trabalhadores sofrem uma espécie de “quarteirização”. Esse é um processo que acontece para a categoria em geral.

Contextualizando esse processo entre a indústria e o transporte, temos que:

O modo de produção dos materiais rodantes da rodovia e da ferrovia é condicionado pela indústria moderna. Logo, não há, em princípio, diferenças marcantes entre o trabalho efetuado numa fábrica de vagões e aquele feito em uma fábrica em uma montadora de automóveis. Elas só começam a aparecer do lado de ‘fora da fábrica’, e são essas diferenças as fundamentais na ponderação da importância da produção do material rodante para cada modo de transporte. [...] Considerando que a produção industrial é igual para os dois modos, deve-se atentar logo para a diferença de dimensão de produção que a automobilística atingiu para dar conta das necessidades de transportes nacionais, frente àquela que faria a ferroviária para desempenhar a mesma atividade. Assim, parece claro que a superexploração do trabalho a que foi submetida a população brasileira nas fábricas *fordistas* e mesmo nas *toyotistas* – bem como no trabalho do serviço de transporte, manifestação ‘extra-fábrica’ de *toyotismo avant-la-lettre* –, e a influência dessas empresas na política nacional, estão enraizadas na descomunal atividade que puderam alcançar as montadoras automobilísticas, causada pela opção pela hegemonia do modo rodoviário na infraestrutura nacional de transportes, e pela eleição da indústria automobilística como setor mais avançado da industrialização brasileira, os lados de baixo e de cima da mesma moeda (ALMEIDA, 2007, p. 35, grifo do autor).

Para entender esse toyotismo “extra-fábrica”, voltemos um pouco na transição dos modos de acumulação do capital no século XX. No início dos anos 1970 um conjunto de mudanças foi engendrado para dar continuidade ao processo de acumulação do capital. Esse período de “crise”<sup>55</sup> não se restringiu apenas ao esgotamento do padrão de acumulação taylorista-fordista, mas correspondeu a mudanças nas instituições e procedimentos capitalistas. O regime de acumulação fordista permitiu a intensificação da exploração da força de trabalho pelo capital porque a divisão intensificada dos processos de trabalho diminuiu o

<sup>55</sup> A crise do capitalismo contemporâneo é interpretada, nas ciências humanas, de diferentes formas. O debate que recai sobre esse tema concentra-se principalmente na transição do fordismo-taylorismo para a reestruturação produtiva, enquanto padrões de acumulação do capital. Para uma discussão mais aprofundada ver Marcelino (2004).

tempo de trabalho morto entre uma atividade e outra, porque se o regime anterior tinha uma característica dominante extensiva “baseado essencialmente na formação da mais-valia absoluta: na extração do trabalho excedente pelo simples prolongamento da duração do trabalho além do tempo de trabalho necessário e pelo aumento de sua intensidade”, esse regime tem uma característica de outro tipo, é mais intensivo, porque é “prioritariamente orientado para a formação da mais-valia relativa: o aumento do trabalho excedente pela diminuição do tempo de trabalho necessário à reprodução da força de trabalho do proletariado, graças ao aumento contínuo da produtividade média do trabalho social” (BIHR, 1998, p. 40).

Esse padrão de acumulação extensivo, que quando maduro vigorou principalmente no pós-guerra nos países de economia desenvolvida, foi a união de duas formas: o gerenciamento administrativo de Taylor e as técnicas organizacionais da produção de Ford.

(...) o termo taylorismo pode ser definido como a soma total daquelas relações de produção internas ao processo de trabalho que tendem a acelerar a conclusão do ciclo mecânico dos movimentos no trabalho e preencher as brechas no processo de trabalho. Essas relações são expressas num princípio geral da organização que reduz o grau de autonomia dos trabalhadores e os coloca sob uma permanente vigilância e controle no cumprimento das normas imputadas. Já o fordismo, enquanto processo de trabalho organizado a partir de uma linha de montagem, deve ser entendido como o desenvolvimento da proposta taylorista. O fordismo abraça princípios do taylorismo e os coloca mais efetivamente em prática, para obter uma intensificação maior do trabalho. [...] O fordismo trata de fixar o trabalhador num determinado posto de trabalho com ferramentas especializadas para a execução de diferentes tipos de trabalho e transportar, através da esteira, o objeto de trabalho em suas diferentes etapas de acabamento, até sua conformação como mercadoria. Dessa forma o fordismo desenvolveu ainda mais mecanização do trabalho, radicalizou a separação entre trabalho manual e trabalho mental, submeteu rigorosamente os trabalhadores à lei de acumulação e transformou o processo científico em instrumento de poder a serviço da expansão uniforme do valor (SOUZA, 2002, p. 75).

Esse processo nasceu no bojo das lutas de classe entre a burguesia e o proletariado; instalou-se nas indústrias depois de intensos conflitos no início do século XX e foi um compromisso no sentido de conter o avanço do socialismo. Dois elementos contribuíram para tal intento: primeiro, que o fordismo vinha imbuído de uma ideologia de controle social, porque nessa perspectiva o trabalhador era um “gorila domesticado” e para isso os administradores fordistas lançaram mão de recursos como o aumento salarial, até mesmo para incentivar o consumo, e uma nova educação dentro e fora das fábricas, pois a racionalização

do trabalho necessitava criar um novo tipo de trabalhador (GRAMSCI, 1984); e o segundo elemento, era a concretização do Estado de Bem Estar Social, porque tal padrão de acumulação necessitava de um modelo de intervenção estatal que suprisse as pressões sociais advindas das contradições capitalistas.

Essas mudanças trouxeram ganhos do ponto de vista da produção capitalista e colaborou para a intensificação da internacionalização da economia: força de trabalho e capital circularam mundialmente de forma a colaborar para a acumulação de capital; o próprio consumo final assumiu escalas jamais vistas anteriormente. **Tal intento necessitava do desenvolvimento tecnológico dos transportes e da comunicação.** E em muitos países, incluindo o caso do Brasil ainda que de modo particular, o Estado (dentro daquela tendência keynesiana) colaborou para tal crescimento econômico ao se responsabilizar por políticas fiscais e monetárias, bem como investimentos em infraestrutura (transportes, comunicação e até mesmo indústrias de base) e serviços sociais (educação, saúde, seguridade social, etc.).

O que aconteceu foi que as experiências iniciais de Taylor e Ford foram muito “bem casadas” na produção industrial e depois da crise de 1929 ganharam mais força com as propostas keynesianas. Embora esse fosse um movimento em escala mundial, tal processo se deu de forma particular em cada país dependendo da correlação de forças entre as classes e o próprio estágio do desenvolvimento capitalista. No geral, esse compromisso imposto à sociedade não era consciente do ponto de vista das partes que o compunham.

(...) se deu em virtude de uma necessidade e não de um acordo de limites claros. Esse compromisso teve como intermediários sindicatos, partidos e outras organizações de trabalhadores, de um lado, e organizações patronais do outro. O estado se encontrava no meio delas, ao mesmo tempo como juiz e como parte interessada em fornecer as condições para a expansão do capital, oferecendo aos trabalhadores a satisfação de algumas de suas reivindicações para, dessa forma, melhor controlá-los (MARCELINO, 2004, p. 51).

Mas os ganhos auferidos por esse padrão de acumulação capitalista tinham suas limitações dado que a acumulação com característica dominante extensiva “corre permanentemente o risco de desembocar em uma crise de superprodução, devido a uma insuficiência de meios de garantir a venda de produtos” (BIHR, 1998, p.41).

(...) a terceira revolução tecnológica e a própria expansão, uma vez que implicam uma concentração acentuada do capital, levaram a um aumento pronunciado da composição orgânica do capital. O longo período de pleno

emprego reforçou consideravelmente o peso objetivo da classe operária, a força de suas organizações de massa (sobretudo dos sindicatos) e, em relação a um ciclo autônomo de luta de classes em escala internacional, sua combatividade. Daí as dificuldades crescentes para o capital em compensar a elevação da composição orgânica do capital por uma alta contínua da taxa de mais-valia a partir dos anos 60. Daí a erosão inexorável da taxa média de lucros, que, em correlação com a difusão cada vez mais universal das características da terceira revolução tecnológica (e, logo, com a erosão das “rendas tecnológicas”), termina por determinar a inversão da “onda longa” (MANDEL, 1990, p. 27).

Esse padrão de acumulação anuncia, então, sinais de esgotamento porque

(...) os ganhos de produtividade continuam a diminuir; o custo dos investimentos aumenta; se o medo do desemprego permite restabelecer progressivamente a disciplina do trabalho e, conseqüentemente, recuperar em certa medida a taxa de mais-valia, essa recuperação está comprometida, por um lado, pelo crescimento das retiradas obrigatórias que se mantêm. Nessas condições, a melhora da taxa de lucro observada é insuficiente para reestimar o investimento: a produção não encontra em parte alguma seu nível anterior e, conseqüentemente, o desemprego aumenta (BIHR, 1998, p. 75).

Esse processo de agravamento do desemprego, diminuição do poder de compra dos assalariados, compressão dos gastos públicos, aumento da taxa de juros agrava “a crise latente de superprodução com a qual se debate o capitalismo ocidental desde o início da década de 1970” (Ibid., p. 77). Tornava-se cada vez mais evidente depois dos anos de 1970 “a incapacidade do fordismo e do keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo” (HARVEY, 1997, p. 135). Isso tinha a ver com a rigidez imposta por esse padrão de acumulação capitalista; por isso o que se sucede tende a uma acumulação mais flexível do ponto de vista da organização dos processos de trabalho e produção. As crises trazem à tona as contradições do capital ao mesmo tempo em que criam as próprias condições para a recuperação e um novo ciclo de acumulação de capital; o próprio sistema reage à queda tendencial da taxa de lucro, impondo novamente a lei do valor.

A “acumulação flexível” que vigorou a partir daí é caracterizada pela instabilidade econômica, pelas inovações tecnológicas aplicadas aos processos produtivos, pela flexibilização das leis trabalhistas, pela intensificação da precarização do trabalho, pelas políticas neoliberais e pelo novo ciclo de expansão do capital através do processo de financeirização (HARVEY, 1994; CHESNAIS, 1996; ALVES, 1998).

Esse período é chamado também de reestruturação produtiva e inclui a adoção do sistema toyotista de organização dos processos de trabalho que incide diretamente sobre a planta industrial, estendendo-se para outros setores. Dentre as diversas formas que a reestruturação produtiva se configurou, o toyotismo é um dos exemplos mais significativos, sendo também chamado de Ohnismo. Tal sistema incide sobre a organização dos processos de trabalho e foi desenvolvido nas indústrias da cadeia automobilística do Japão já por volta da década de 1950 e 1960. Algumas de suas características são: sistemas de produção *just-in-time* (a produção é por demanda e não mais por estoque como na produção fordista, o que era uma forma de evitar as superproduções) e *kan-ban*, porque como o estoque é mínimo criam-se formas rápidas e eficientes no interior das plantas industrial para a reposição destes na produção; a disposição física da fábrica é pensada para favorecer o trabalho em grupo, onde os trabalhadores são altamente qualificados, polivalentes e multifuncionais, rompendo com aquele trabalhador especializado/mecânico do período fordista; gestão participativa da empresa; organização horizontalizada que incentiva a terceirização e novas formas de subcontratação, entre outros (GOUNET, 1999).

Para Antunes (2001), embora a crise do capital tenha atingido sua estrutura como um todo, seu enfrentamento se deu no padrão de acumulação – um dos aspectos fenomênicos da crise. Assim, o capital utilizou novos e antigos mecanismos de acumulação, de continuidades e descontinuidades do padrão anterior, trazendo um padrão distinto do fordismo-taylorismo por ser mais flexível e dinâmico. Para Harvey (1994) foi um processo que se desenvolveu contrariamente à rigidez fordista e foi além da esfera produtiva, constituindo-se num novo regime de acumulação, qual seja por ele nomeado de acumulação flexível. Levando em consideração suas particularidades, o padrão de produção acelerou o ritmo de inovação dos produtos e também explorou os nichos mais específicos do mercado. Como consequência trouxe uma organização mais coesa da produção, embora dispersa geograficamente, desenvolveu uma desregulamentação ampla e acelerou o consumo com modas crescentemente passageiras.

Um dos resultados de seu desenvolvimento foi a redução do operariado industrial tradicional, porque como Bihl chamara a atenção esse padrão de acumulação de tipo extensivo pressupõe a mais-valia relativa, a introdução de tecnologias na cadeia produtiva que intensificam a produção e liberam força de trabalho. Esse processo foi acompanhado paralelamente de três fenômenos aparentemente contraditórios, porém complementares: a ampliação do setor de serviços, a heteroginização da classe trabalhadora e a

subcontratação<sup>56</sup>. Heterogeneizada e fragmentada a classe trabalhadora enfrenta dificuldades em relação a sua organização enquanto classe, porque esse processo veio acompanhado de transformações na formas de organização política, predominantemente sobre os sindicatos (ANTUNES, 2000).

Outra característica é que, tal como o fordismo, esse novo regime de acumulação também exigia novas formas de educação do trabalhador onde deveria ser criada uma nova cultura de trabalho que contivesse a resistência, porque obviamente essas transformações não se dão sem conflitos de classe. Os Programas de Qualidade Total são formas de controle do conhecimento do trabalhador e de colocá-lo à disposição da empresa sem que este perceba a exploração capital x trabalho porque agora ele é um “colaborador”. Responsabilidade, iniciativa, capacidade de prevenção, flexibilidade, estado de autocontrole, são demandas necessárias à produção informatizada decorrente das práticas toyotistas e formas de intensificação do trabalho ainda mais alienado (WOLFF, 2005). Mais do que educação, houve uma “captura” da subjetividade do trabalhador porque o capital passa a incorporar o conhecimento do trabalhador nos processos organizacionais da produção ou o transforma em tecnologia.

Ao dizermos ‘captura’ da subjetividade, é importante destacar que utilizamos ‘captura’ entre aspas, pois o que ocorre não é propriamente a captura, mas sim um processo tenso, contraditório, irremediavelmente inconcluso de captura da subjetividade do trabalho pela lógica do capital. A rigor, não há captura, pois o capital é incapaz de anular objetivamente o trabalho vivo, o qual é o elemento incontável e imponderável da produção social. A vigência do toyotismo é a mera afirmação do fracasso do capital em eliminar o trabalho vivo da produção de mercadorias. O controle através da ‘captura’, como estamos sugerindo, é meramente virtual, pois existem, é claro, mesmo no microcosmo do processo de produção, formas contingentes de resistência – mesmo que inconsciente – à nova exploração da força de trabalho. (ALVES; MORAES, 2006, p. 115).

Veio à baila também o esgotamento da forma de intervenção do estado, o que não significa de forma alguma que ele deixou de intervir. A política neoliberal é um conjunto de medidas econômicas e políticas construídas no interior e pelo Estado burguês como uma reação das classes dominantes diante do avanço das conquistas da classe trabalhadora e da crise de acumulação de capital dos anos 1970. Ou seja, na prática sua doutrina impôs no sentido de um Estado mínimo a redução dos direitos sociais, a desregulamentação do mercado

---

<sup>56</sup> Entende-se aqui como subcontratação a expansão do trabalho parcial, temporário, terceirizado, informal, entre outros.

de trabalho, as reformas fiscais e monetárias que permitiram a abertura comercial, o ataque aos serviços públicos do Estado através da privatização de importantes setores sociais (saúde e educação) e também, no caso do Brasil, de setores estruturais da economia (como a aviação, telefonia, siderurgia, energia, rodovias, portos entre outros), mas isso não significa que esse Estado tenha sido “deixado de lado”, porque esse conjunto de mudanças em âmbito estatal criou as condições objetivas para as mudanças na esfera produtiva e que repercutiram obviamente na sociedade como um todo (BOITO JR, 1999; GALVÃO, 2007).

Já afirmamos anteriormente, que esse processo tanto no campo da produção quanto da regulamentação política e social, que atingiu escala mundial, se manifestou de forma particular em cada país. No Brasil, é importante ressaltar que seu movimento é contraditório e complexo, pois mescla duas formas diferentes, mas não antagônicas de produção e organização: o fordismo/taylorismo e o toyotismo; a transformação do padrão de acumulação não é uma troca imediata e direta de características; ela carrega ao longo do processo continuidades e descontinuidades, porque é da natureza do capitalismo conviver com formas novas e pretéritas de produção.

Segundo Marcelino, os êxitos que a reestruturação produtiva obteve no Brasil foram “resultado de condições sociais e históricas: do impulso dado pela nova fase do capitalismo mundial, pelas facilidades promovidas pelas políticas neoliberais, pela crise das estratégias políticas e sindicais de caráter socialista e pelo recuo na luta dos trabalhadores” (2004, p.111). Mais que isso, o próprio fordismo foi criando as bases para o regime posterior, porque o toyotismo “assenta-se na permanência e aprofundamento das antigas relações internas de produção, secularmente marcadas pela informalidade, o trabalho de agregado, o não-assalariamento” (ALMEIDA, 2007, p. 37). Não houve formas completas no sentido de um transplante direto do que acontecia em escala mundial. Dada a condição de subdesenvolvimento em que o país estava lançado, aqui vigorou formas mescladas dos processos de produção. Nos transportes, por exemplo, vamos perceber que no momento fordista já havia formas flexibilizadas de trabalho, mas a máquina (o caminhão) não dominava o homem. Essa dominação será típica do momento toyotista, quando a produção industrial vai exigir uma agilidade tão grande no deslocamento de mercadorias que as tecnologias materializadas na máquina vão controlar o trabalho dos caminhoneiros de forma extremamente intensificada. Scaramella (2004) aponta justamente essa transformação ligada à experiência dos caminhoneiros.

O Brasil nos anos de 1968 a 1973 alcançou índices de crescimento sem precedentes na história do país. Foi o período chamado de “milagre brasileiro”, no qual ocorreu a expansão do setor de produção de bens de consumo – Departamento III de produção de automóveis, eletrodomésticos etc. Entretanto, o período subsequente vivenciou a crise do capitalismo industrial:

(...) uma crise do padrão da industrialização retardatária que exacerbou a contradição existente entre uma industrialização voltada para o mercado e interno e o controle externo da propriedade do Departamento III, que requereu o contínuo, e em elevação, retorno da fração dos lucros a circulação internacional do capital (ALVES, 2000, p. 110).

Assim, há indícios dessas mudanças já na década de 1980, mas é principalmente na década seguinte que esse fenômeno intensifica-se. A primeira década de transformações é conhecida como “a década perdida” porque “o Brasil se tornou um dos principais países exportadores, com uma pauta variada de produtos industriais exportados, redirecionando a sua industrialização para o mercado externo, em busca de superávits na balança comercial”. E é diante dessa nova situação que

Ocorre um novo impulso a inovações tecnológico-organizacionais nas principais indústrias do país. Surge, aos poucos, um novo padrão de flexibilidade vinculado ao toyotismo, que se desenvolve ainda, nos anos 80, como ‘toyotismo restrito’. É o que poderíamos destacar como o início de um novo complexo de reestruturação produtiva, que assumiria maior impulso apenas nos anos 90, indicando a constituição de um ‘toyotismo sistêmico’. (Ibid., p. 113).

O sistema de transporte, diante daquela crise que para alguns era traduzida na questão do petróleo de 1973, mostrou tal fragilidade sem, contudo, sofrer mudanças profundas em sua estrutura.

A chamada ‘crise do petróleo’ de 1973, uma crise do ciclo longo de acumulação internacional, exacerbou a fragilidade da política econômica brasileira de dependência de financiamento externo, que a condicionava a ter os períodos prósperos de seus ‘ciclos breves’ sincronizados aos períodos de ascensão do ciclo longo internacional, o que igualmente a sujeitava aos períodos de depressão internacional. Por o insumo petróleo ser fundamental no modo rodoviário, a crise de financiamento internacional da economia nacional confundia-se com uma crise de insumo energético, daí essa crise parecer par ao planejador de transportes como uma ‘excessiva dependência do modo rodoviário’ (...). Isto é, provocava empate ao desenvolvimento da

infraestrutura de transportes dado o encarecimento do serviço de transporte e de toda a produção nacional pelo custo adicionado pelo alto preço do insumo do petróleo (ALMEIDA, 2007, p. 51).

Se repararmos o Gráfico 1 (p. 101 deste trabalho), a partir do II PND que coincide com os anos de crise internacional, houve uma queda na participação do modal rodoviário frente a um inibido aumento da participação das ferrovias e das hidrovias por conta dos planos nesse período que incentivaram esses modais. Mas no geral, o modal rodoviário manteve-se em crescimento como principal setor atuante em detrimento da modernização de outros setores. Os fatores subjetivos envolvidos nesse processo foram, segundo os itens elencados por Barat:

- 1) A crença em que um bom governo seria aquele que promovesse a expansão acelerada da infraestrutura rodoviária;
- 2) A crença e que a disponibilidade da infraestrutura rodoviária seria condição necessária e suficiente para promover o desenvolvimento;
- 3) A sobrestimação do papel do transporte rodoviário como fator de modernização;
- 4) A sobrestimação dos investimentos rodoviários face a outras oportunidades de utilização dos recursos escassos da economia;
- 5) A importância exagerada imputada à indústria de veículos automotores como fato de dinamismo econômico (1978, p. 345-347).

Assim como, os fatores objetivos foram:

- 1) A necessidade de consolidação de um mercado nacional para matérias-primas, alimentos e produtos manufaturados;
- 2) As vantagens oferecidas pelo transporte rodoviário para atendimento das necessidades de deslocamento dos acréscimos da oferta interna;
- 3) A posição da indústria automobilística no contexto do nosso modelo de desenvolvimento;
- 4) O desinteresse das antigas concessionárias em modernizar as ferrovias e portos
- 5) O mecanismo circular de geração dos recursos destinados aos investimentos rodoviários vinculados à expansão da frota de veículos (Ibid., p. 347-352).

Em pesquisa realizada pelo Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), o modal rodoviário atuava em 1956 em 38% do transporte de carga nacional; esse número chega a 62,72% em 1996. Contudo, nesse período de 1956-1996, o modal aéreo, ferroviário e de cabotagem teve uma queda de atuação de aproximadamente 0,1%, 10%, 20% respectivamente. Um setor que também teve aumento na atuação dos transportes nacionais, a partir da década de 70 quando de sua criação, foi o modal dutoviário. Mas esse crescimento

pode ser considerado insignificante perto do modal rodoviário, sendo de aproximadamente 0,4% e atuando em 1996 em 3,79% do total da distribuição de transportes no Brasil<sup>57</sup>.

Partindo de uma análise que considera os problemas do sistema de transporte como decorrentes apenas da ausência de políticas públicas, Schoroeder e Castro (s/d) afirmam que a empresa pública e o Estado, constituindo-se em diferentes níveis, respectivamente como agente básico e responsável pela implantação da infra-estrutura, contribuíram para o atraso verificado no setor. Isso porque, a partir da década de 1980, em função da política de combate à inflação, de controle do desequilíbrio externo e dos déficits públicos, o investimento público estatal no setor passou a ser restringido, agravando suas deficiências e estrangulamentos.

A cadeia de autofinanciamento rodoviário romperia-se pela queda do consumo privado, incitando o governo a rever suas políticas de financiamento para que a crise não se alastrasse por toda a economia, que já a sofria pelo encarecimento da energia industrial, também baseada em petróleo, e principalmente pela fragilidade no suprimento de capital de investimento, de origem estrangeira (ALMEIDA, 2007, p. 51).

Isso ocorre diante da

(...) deteriorização do cenário da economia capitalista no Brasil, caracterizada pela instabilidade macroeconômica – hiperinflação, recessão, ciranda financeira. A crise da dívida externa (1981-1982), a instauração da crise estrutural do balanço de pagamentos, o estrangulamento das contas externas, debilitaram a reprodução interna de capital. A economia brasileira foi colocada diante da necessidade desesperada de novos saldos na balança comercial, visando a adquirir meios de pagamentos internacionais para cumprir o serviço da dívida externa. Pela imposição dos ajustes ortodoxos do FMI, com a tutela dos credores internacionais, o país se concentrou no equilíbrio do balanço de pagamentos adotando, para isso, políticas recessivas que deixam o circuito interno do capital paralisado. Ocorreu a deteriorização crescente do setor público, que se debilitou ainda mais, paralelamente à deteriorização das condições sociais (ALVES, 2000, p. 112).

Percebeu-se nas décadas seguintes que tanto consumidores, como o setor industrial e agrícola, quanto caminhoneiros e empresas de transporte de carga foram direta e indiretamente afetados, sofrendo drasticamente com essa política de transportes desordenada. As mudanças apontadas no plano geral anteriormente apresentado perpassam desde o modelo organizacional e tecnológico de distribuição do setor rodoviário até os impactos nos processos de trabalho. A greve de 1999, uma das maiores da categoria não só porque atingiu a categoria

---

<sup>57</sup> Disponível em: [www.geipot.gov.br](http://www.geipot.gov.br). Acesso em: setembro/2006.

em âmbito nacional, mas pelas pautas de reivindicações que denunciavam esse processo, é um exemplo da resistência política dos caminhoneiros a essas transformações. Ela

(...) projeta no plano social a experiência dos caminhoneiros (...) as dificuldades do dia a dia, os custos atuais da profissão, o preço do diesel, o preço dos pedágios, o frete baixo, a perda do caminhão etc. Nesse sentido, suas *vivências* são re-apresentadas no plano público, portanto, político. (...) aponta para os problemas dos postos aos caminhoneiros e para mudanças no que concerne à experiência dos mesmos, reconfigurando os moldes sob os quais a profissão se dá, o que nem sempre ocorre de maneira positiva (SCARAMELLA, 2004, p. 10, grifo do autor).

No que tange as estas mudanças vamos nos deter primeiramente ao veículo, pois as transformações tecnológicas na produção industrial se materializam na modernização dos produtos e o caminhão é consumido pelo caminhoneiro, portanto, ele vai se apropriar das mudanças em grande parte através dele. Todos os recursos que aquele vai ganhar são incorporações do saber dos caminhoneiros nas máquinas associado às necessidades de mudanças na esfera produtiva. Toda alteração na produção necessita de um ajuste no transporte, porque é da sua natureza a agilidade na circulação das mercadorias para que o ciclo complete a realização das mercadorias. Portanto, se a profissão do caminhoneiro sempre existiu e se constituiu em sua maioria sob a forma de trabalho autônomo, ela não se realiza nos mesmos moldes que no início. No que tange ao caminhão e na estrada:

Os caminhões eram pequenos, com motor pouco potente, a maioria a gasolina, a capacidade de carga era pequena, as rodas em muitos caminhões, eram maciças, as acomodações precárias impossibilitavam viagens mais longas; as estradas antes da década de 50 eram poucas, portanto, os caminhões eram usados para serviços mais próximos, sem envolver grandes movimentações e transportes pesados (SCARAMELLA, 2004, p. 4).

Hoje os caminhões são modernos, com tecnologias eletrônicas e mecânicas que controlam a atividade de transporte e permitem o deslocamento de cargas a longas distâncias. Já as estradas estão cada vez mais precárias (embora, com raras exceções e, ainda sim, somente no contexto da privatização, elas nunca estiveram à altura das necessidades das condições de trabalho adequadas para o caminhoneiro).

Ao mesmo tempo em que os caminhões “ficaram mais velozes, mais silenciosos, mais confortáveis e com muitos recursos” para agilizar o escoamento da produção “As estradas no Brasil tiveram movimento oposto”. Incentivadas principalmente na década de 60 e 70,

entraram em processo de degeneração. E a relação estabelecida entre o veículo moderno, o caminhoneiro que trabalha sobre pressão dos prazos de entrega e as estradas ruins colabora para um cenário de más condições de trabalho, haja vista os perigos de acidentes a que estão submetidos e os problemas que essa relação impõe à intensificação da exploração do trabalho (SCARAMELLA, 2004, p. 29).

O desenvolvimento do veículo aparece, então, como elemento fundamental para as transformações no trabalho do caminhoneiro. Quando esse trabalhador afirma “Caminhão não era nada hidráulico, o cara tinha uns braços, uma força”<sup>58</sup>, expressa na sua fala a experiência em relação às mudanças tecnológicas que um caminhoneiro com mais de trinta anos de profissão conseguiu adquirir. A consequência disso é “Nós acompanhamos a evolução da estrada, a evolução do caminhão, então a gente aprendeu muito mais. Mas você vê cara velho com essas carretas que andam que deus me livre! [...] A máquina está dominando o homem, esse é que é o pepino (...)”<sup>59</sup>. Entretanto, a questão não é que a máquina domina o homem, mas o fato dela ser utilizada como uma forma de intensificação da rotina de trabalho e daí independem de ser jovem ou velho, o caminhoneiro que entra na lógica da agilidade se sujeita ao domínio da máquina sobre si mesmo. As tecnologias que os caminhões adquirem servem principalmente para anular a perda de tempo entre uma entrega e outra, entre a produção e o consumo; e o ritmo do escoamento das mercadorias quem impõe, direta ou indiretamente, são as empresas<sup>60</sup>. Destarte, não é só o fato do domínio da máquina sobre o homem, mas o **porquê** dessa tecnologia ser inserida na produção.

O veículo impõe ainda uma relação de experiência e de oposição entre juventude e velhice, porque os caminhoneiros mais velhos possuem uma experiência que lhes permite não só trabalhar melhor, mas também perceber as contradições do movimento histórico.

O caminhão pode ser visto como um marcador: o tempo tem seu ritmo marcado através da máquina, sendo possível visualizar na evolução tecnológica os anos que passaram. [...] O ‘ronco’ e a ‘fala’ do caminhão, que servem de sinal ou aviso para o motorista sobre o problema, estabelecem relações diferentes entre o motorista e o caminhão. No primeiro caso, o ‘ronco’ de um motor, como ruído, emite um sinal que precisa, para ter sentido, ser reconhecido. Nesse caso, é necessário que haja uma interação entre ambos para que apenas o ‘ronco’ seja suficiente na detecção do

<sup>58</sup> Entrevista de Waldir concedida à Scaramella (Ibid., p. 21).

<sup>59</sup> Continuação da entrevista citada na nota anterior (Ibid., 2007, p. 22).

<sup>60</sup> Quando a empresa impõe diretamente o ritmo de trabalho é claro (entrega-se tal mercadoria em tanto tempo e em tal lugar). Mas o problema é a imposição indireta. Ela não impõe ao caminhoneiro horário, mas estimula a concorrência entre eles porque o trabalho é autônomo. Daí aquele que lhe oferecer melhores serviços, no sentido de atender as necessidades da empresa, leva o frete.

problema. No caso dos caminhões mais modernos essa interação é menor. O papel do caminhoneiro fica cada vez mais reduzido. [...] A evolução tecnológica distancia, gradativamente, o caminhoneiro de sua antiga condição: a do motorista, que segundo Waldir, sabia ao mesmo tempo arrumar o caminhão, ajustar os freios, descer a serra ‘na marcha’ ou perceber o problema ‘ouvindo’ o motor (Ibid., p. 43-44).

Mas mesmo que as novas tecnologias dispensem o conhecimento adquirido ao longo dos anos pelo caminhoneiro, esse elemento aparece como um diferenciador na profissão. Ainda sim, vivem e percebem a evolução tecnológica da frota: existem jovens que lutam para entrar no mercado de distribuição de carga e não conseguem, porque as transportadoras acreditam que falta experiência, ao mesmo tempo em que muitas vezes lançam mão desse profissional por estar mais disposto a qualquer condição de trabalho (principalmente naqueles dias em que ficam horas e horas rodando sem parar para dar conta dos prazos de entregas das mercadorias, já que a lógica atual é a produção *just-in-time*); mas existem caminhoneiros de idade mais avançada que lutam para entrar ou para permanecer no mercado e encontram a dificuldade da idade, porque ao mesmo tempo em que esta garante uma “experiência” a mais que confere maior cuidado com o veículo e com a estrada, pode impossibilitar a sujeição a jornadas intensas de trabalho, além dos encargos sociais que sobre ele recaem por conta da idade (exemplo da aposentaria).

A ‘juventude’ representa em suas falas o que é ameaçador ao exercício de sua profissão. Nesse sentido, os jovens são uma ameaça, mas os mais velhos também, pois no atual contexto, um dos problemas mais sérios enfrentados pelos caminhoneiros é o excesso de oferta de serviços e a baixa demanda pelos mesmos. E, nesse caso, tanto jovens quanto velhos sofrem pelos mesmos problemas (Ibid., p. 49).

Os jovens acusam que para entrar no mercado de trabalho o profissional ou tem que se atualizar para encarar as dificuldades e diferenças encontradas no país, ou necessitam da indicação de um colega, ou tem que iniciar a profissão com um parente ou amigo. Já os mais velhos acusam as exigências cada vez maiores das empresas de transporte para atuar na distribuição de carga (o que descaracteriza a antiga cultura de trabalho deles, pois muitas vezes exigem barba feita, roupas adequadas, qualificações profissionais, etc.)<sup>61</sup>; além do que

---

<sup>61</sup> Para exemplificar essas exigências vale citar a piada *Zé e o KITFRETE* presente na revista que circula entre os caminhoneiros:

Aqui, vende-se KITFRETE. Preços especiais.

“- KIT FRETE? Que KIT é esse?

para eles interfere a falta de condicionamento físico para atuar em longas jornadas de trabalho; o peso da seguridade social em função do trabalho ser autônomo; e o desejo de se estabilizarem com fretes ou partir para outra atividade<sup>62</sup>.

As afirmações sobre o conhecimento adquirido que, de certa forma, circunscreve esses caminhoneiros em um determinado grupo – de experientes – são recorrentes nas falas dos entrevistados, mas a maneira como aparecem é variada. Em alguns casos, ela é construída sobre a figura dos caminhoneiros mais jovem, onde as narrativas opõem juventude e experiência. Nesse caso, a juventude aparece associada à irresponsabilidade, às drogas, à loucura, ao presente, etc., em oposição à experiência, que esta associada à responsabilidade e ao bom trabalho, ao amor pela profissão, ao passado (Ibid., p. 46).

Mas falar de juventude x velhice e pensar na questão de classe que discutiremos adiante, só quer dizer que essa exposição constitui aparentemente *barreiras de classe*, porque criam mais fragmentações nos grupos sociais, mas não determinam de forma alguma a classe (POULANTZAS, 1978, p. 22)

Cabe uma ressalva no que tange a idade da frota dos veículos porque obviamente que toda a tecnologia incorporada aparece principalmente nos caminhões mais novos e que em certo sentido questiona essa oposição entre juventude e velhice. Porque dissemos que inicialmente o problema não é a tecnologia dos caminhões e sim o porquê dela ser utilizada? Há caminhoneiros mais velhos com caminhões mais novos, bem como caminhoneiros mais novos com caminhões mais velhos. Há caminhoneiros novos e velhos que são autônomos, bem como o inverso da moeda é verdadeiro. A questão novamente não é a idade e a tecnologia. É o ritmo de trabalho a que se sujeitam esses trabalhadores. Veja na tabela abaixo que a frota com idade mais nova pertence às empresas de transporte. Estas contratam motoristas de caminhão, que podem ser jovens ou caminhoneiros com mais idade dependendo das circunstâncias em que se produz o serviço de transporte. Entretanto, os caminhões mais velhos pertencem aos autônomos (independente de serem caminhoneiros mais jovens ou mais

---

- É um KIT com pente, barbeador, colônia, roupas e sapatos limpos; KIT de polimento, livro sobre como dirigir com segurança e um apostila de curso...

- Tudo isso?

- É, e se comprar tudo duma vez, faço um desconto.

- E precisa comprar tudo?

- Claro que precisa. Todas as transportadoras estão exigindo manutenção em dia, boa aparência do motorista e do caminhão, além do conhecimento das novas regras na direção. Se não você fica sem frete.

-E quem te falou todas essas coisas?

- Ora, Zé! Eu também sou caminhoneiro. Só que agora mudei de profissão.”

Disponível na revista *O carreteiro*, ano XXXVIII, outubro/2008, nº 409, p. 68-69.

<sup>62</sup> Entrevista disponível na revista *O carreteiro*, ano XXXVI, julho/2007, nº 394, p. 20-29.

velhos). Esse fator colabora para a precarização, porque a frota vai incidir em fretes mais baratos, custos maiores, mais restrições na escolha da carga, maior demora para realização das viagens etc.

**Tabela 13: Idade média da frota de veículo por operador de transporte.**

| <b>Tipo do Transportador</b> | <b>Caminhão Simples</b> | <b>Caminhão Trator</b> | <b>Semi-Reboque</b> | <b>Reboque</b> |
|------------------------------|-------------------------|------------------------|---------------------|----------------|
| <b>Autônomo</b>              | 24,6                    | 17,2                   | 14,01               | 18,1           |
| <b>Empresa</b>               | 13,5                    | 8,2                    | 8,2                 | 14,1           |
| <b>Cooperativa</b>           | 17,3                    | 15,5                   | 12,4                | 13,1           |
| <b>Totais</b>                | 21,0                    | 12,1                   | 10,4                | 15,5           |

FONTE: ANTT. Disponível em:

[http://74.125.93.132/search?q=cache:http://www.antt.gov.br/rntrc\\_numeros/rntrc\\_idademediaveiculos.asp](http://74.125.93.132/search?q=cache:http://www.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_idademediaveiculos.asp).

Acesso em: janeiro/2009.

A experiência com relação à estrada e ao uso prudente da tecnologia do caminhão aparece de fato aos mais velhos, porque eles viveram situações diferenciadas. Mas isso não significa que eles não se sujeitem a pressão do mercado de distribuição de carga. O que se confirma é que a tecnologia é utilizada para intensificar o ritmo de trabalho e o resultado que ela estimula, independente do corte geracional, é a concorrência na produção de transporte. Veículos mais novos, mais potentes, carregam mais mercadoria, quebram menos e, portanto, trabalham mais, embora os investimentos de aquisição sejam maiores. Os veículos mais velhos encontram muito mais dificuldades de atuação justamente porque sua vida útil está comprometida.

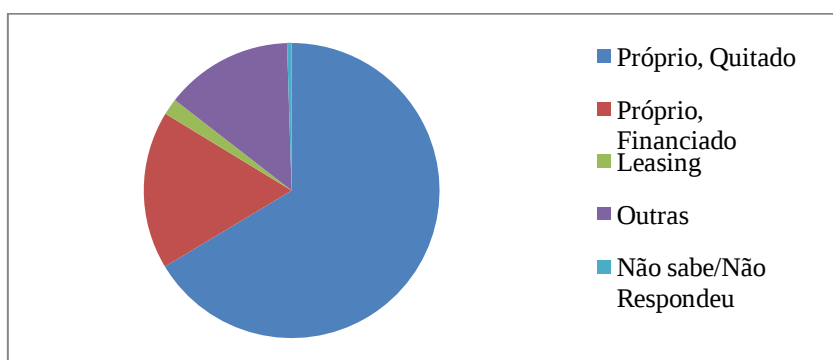
A questão, portanto, entre o veículo e o caminhoneiro, é a forma como se dá a apropriação dos instrumentos de trabalho entre os operadores de transporte. As empresas têm mais condições de adquirir caminhões mais novos, até por conta dos incentivos que recebe. Já o autônomo enfrenta graves dificuldades. Note que a idade média da frota das cooperativas está numa posição intermediária, porque ainda que com todas as contradições e limites o trabalho associado afluente minimamente condições melhores de trabalho. É o caso verificado tanto nas entidades pesquisadas por nós, como nas demais. Segue alguns dados da CNT sobre a frota de veículos de autônomos:

**Tabela 14: Idade da frota de veículos dos caminhoneiros autônomos.**

| Idade do caminhão | %            |
|-------------------|--------------|
| Até 1 ano         | 3,8          |
| De 2 a 5 anos     | 11,7         |
| De 6 a 10 anos    | 16,0         |
| De 11 a 20 anos   | 34,4         |
| De 21 a 30 anos   | 31,4         |
| Mais de 30 anos   | 2,4          |
| NS/NR             | 0,3          |
| <b>Total</b>      | <b>100,0</b> |

NS: Não sabe; NR: Não respondeu.

FONTE: CNT, Pesquisa de autônomos, 2002, p.40.

**Gráfico 4: Condições do veículo em termos de aquisição.**

FONTE: CNT, Pesquisa de autônomos, 2002, p.40, adaptado.

**Tabela 15: Possibilidades de quitação dos veículos financiados**

| Como tem conseguido pagar as prestações | Veículo Financiado |
|-----------------------------------------|--------------------|
| Com muita dificuldade                   | 60,7               |
| Com dificuldade                         | 30,6               |
| Sem dificuldade                         | 6,4                |
| NS/NR                                   | 2,3                |
| <b>Total</b>                            | <b>100,0</b>       |

NS: Não sabe; NR: Não respondeu.

FONTE: CNT, Pesquisa de autônomos, 2002, p.41.

**Tabela 16: Perspectivas de renovação da frota por idade para caminhoneiros autônomos.**

| Perspectivas de Renovação | Idade da frota em anos |              |              |                 |              |              |
|---------------------------|------------------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|--------------|
|                           | Até 1                  | 2 a 5        | 6 a 10       | 11 a 20         | 21 a 30      | Mais de 30   |
| Até 2 anos                | 10,5                   | 12,0         | 12,5         | 12,8            | 11,1         | 8,3          |
| De 2 a 5 anos             | 18,4                   | 16,2         | 20,6         | 14,2            | 12,1         | 8,3          |
| De 6 a 10 anos            | 7, <sup>2</sup>        | 2,4          | 6,0          | 6,1             | 4,1          |              |
| Acima de 10 anos          | 2,6                    | 2,6          | 0,6          | 0, <sup>2</sup> | 1,0          | 8,3          |
| NS/NR                     | 60,5                   | 59,8         | 59,4         | 66,0            | 71,7         | 75,1         |
| <b>Total</b>              | <b>100,0</b>           | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b>    | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

NS: Não sabe; NR: Não respondeu.

FONTE: CNT, Pesquisa de autônomos, 2002, p.40.

**Tabela 17: Perspectivas de renovação da frota por tempo para caminhoneiros autônomos.**

| Em quantos anos poderá trocar o caminhão | %               |
|------------------------------------------|-----------------|
| De 1 a 2 anos                            | 11,9            |
| De 3 a 5 anos                            | 14,8            |
| De 6 a 10 anos                           | 5, <sup>2</sup> |
| Acima de 10 anos                         | 1,3             |
| NS/NR                                    | 66,1            |
| <b>Total</b>                             | <b>100,0</b>    |

NS: Não sabe; NR: Não respondeu.

FONTE: CNT, Pesquisa de autônomos, 2002, p.41.

O processo de transição de um regime de acumulação para outro é contraditório, porque ao mesmo tempo em que formas do padrão fordista já condicionavam formas de trabalho flexibilizadas no transporte rodoviário, estas formas traziam no seu bojo a agilidade e a eficiência necessária para a implantação das práticas de produção fordistas, embora os veículos fossem mais vagarosos e menores. Por um lado, porque “O caminhão tem sido mais rápido, não se sujeitando a horários e a tabelas; é de porta a porta para pequenas ou grandes entregas, na reposição ampla ou parcial de estoques” (VILAÇA, 1969, p. 73). De outro, daquele no que incide na estruturação das relações de trabalho, embora adquirir e manter esse veículo fosse custoso, esse investimento recaiu sobre os trabalhadores, que de forma fragmentada ainda arcavam com a procura da carga porque “As viagens subordinam-se à existência de produto a conduzir, para onde ele queira ou dentro da capacidade do veículo. Isso pode causar o desfavor de perder dias na espera do frete compensador” (Ibid., p. 75). Ou seja, a flexibilização possibilitada pelo transporte rodoviário já foi uma inovação no taylorismo-fordismo. A intensificação das tecnologias atreladas aos veículos como uma forma de dinamizar não só a produção da indústria automobilística, mas também a própria produção do transporte para o novo padrão de consumo que se instaurava com o toyotismo (porque o caminhão enquanto produto final, de consumo, seria absorvido por essa modalidade de transporte), se incumbiu de intensificar a exploração do trabalho ao exigir ainda mais agilidade e dinamismo para dar conta da reposição dos estoques na cadeia produtiva.

Assim, vale citarmos que o que acontece na transição do taylorismo-fordismo para o toyotismo no que se refere ao transporte rodoviário é que se matem o caráter flexível e ágil da profissão, porém inova-se a intensificação das formas de exploração do trabalho, com a inserção de novas tecnologias e formas de gestão da produção, e não novas formas de organização do trabalho no sentido de tornar-se terceirizado. Depois veremos que tais transformações afloram nos caminhoneiros a contradição capital x trabalho presente no seu

dia a dia, porém as respostas que eles constroem intensificam a condição de classe quando de sua inserção na distribuição de cargas no Brasil.

No que tange à intensificação da condição de precariedade, que ocorre sob o jugo das sociedades onde se dá a exploração baseada na relação capital-trabalho, e a precarização, enquanto processo que intensifica aquela condição através das transformações objetivas e subjetivas do trabalho vivo dos caminhoneiros (ALVES, 2007), temos algumas características a ressaltar. O trabalhador do transporte já estava na condição de precariedade, sem os meios de produção e essa condição permanece. Agora, em relação à precarização, o primeiro apontamento se refere à redução dos níveis salariais e de emprego, pois o número de viagens necessárias para manter uma renda média aumentou, já que o preço dos fretes reduziu em função do crescimento da oferta dos serviços e do aumento dos custos da atividade. O frete é a forma de “salário” do caminhoneiro e como já problematizamos anteriormente é um assalariamento disfarçado, se revestindo do conceito de *salário por peça*.

(...) é o preço do transporte de mercadoria (aquilo que se paga pelo transporte de algo/tarifa) calculado a partir da distância percorrida, peso, tamanho, perecibilidade, resistência ou fragilidade, periculosidade, toxidade, valor agregado, valor da nota e dependendo do cliente. Além destas referências de cálculo, o frete varia conforme safra, oferta e demanda da mercadoria no mercado, número de transportadoras, grau de dinamismo da economia de uma cidade ou região. Na composição do frete, podemos identificar os ‘custos das cargas’ (valor da nota da mercadoria e o grau de dificuldade para transportar) e os custos fixos e variáveis (SILVA JR, 2004, p. 63, grifo do autor).

O custo fixo refere-se a itens que não estão submetidos à distância percorrida: depreciação dos bens (é o valor gasto com a utilização da vida útil do bem investido, no caso o caminhão), remuneração do capital (oportunidade do capital imobilizado na compra dos ativos); pessoal (tanto para caminhoneiros que contratam motoristas de forma legal ou ilegal, como para empresas; no caso do caminhoneiro autônomo, o que sobra do cálculo entre receita e despesa é o “lucro”, seu “salário”); seguro do veículo, imposto (IPVA, seguro obrigatório, licença, entre outros), custo administrativo. Já o custo variável se refere aos gastos que aumentam ou diminuem de acordo com a distância que se percorre: pneu, combustível, peças, lavagem, lubrificantes, pedágio, manutenção em geral, entre outros.

Outros fatores que influem no custo final são: **Risco da carga** – produtos inflamáveis, tóxicos ou mesmo visados para roubo são fatores de risco que influenciam o valor do frete; **Sazonalidade** – efeitos como a safra de grãos

afetam de forma acentuada a procura por frete, fazendo com que os preços de frete desta época sejam maiores que os da entressafra; **Trânsito** – entregas em grandes centros urbanos com trânsito e com janelas de horário para carregamento e descarregamento, também influenciam o custo e respectivamente o preço do transporte; **Carga de retorno** – a não existência de frete de retorno faz com que o transportador tenha que considerar o custo do retorno para compor o preço do frete; **Especificidade do veículo de transporte** – quanto mais específico for o veículo menor é a flexibilidade do transportador, assim caminhões refrigerados ou caminhões tanques acabam tendo um preço de frete superior que um veículo de carga granel (Ibid., p. 65, grifo nosso).

Segundo a Revista *O caminhoneiro* “O frete no Brasil é baixo porque é subsidiado pelos transportadores, principalmente pelos autônomos” e fazem esse subsidiamento “Com o dinheiro que eles deveriam ter para trocar de caminhão quando o mesmo ficar velho ou com o dinheiro das peças, que devem ser trocadas ao final da vida útil”. Não é a toa que na referida tabela sobre a idade da frota por tipo de operador de transporte nota-se que a frota dos autônomos é mais velha que a das empresas. “O fato é que o frete rodoviário, como qualquer outro preço em uma economia aberta, é definido pelo mercado, ficando a cargo do prestador de serviço, apenas a sugestão de preços e a avaliação dos valores vigente (...)”<sup>63</sup>

Para Geraldo Vianna, presidente da NTC no Brasil,

O frete rodoviário exageradamente barato acaba funcionando como uma barreira à prática da multimodalidade e como desestímulo ao desenvolvimento dos outros modais. É uma espécie de dumping involuntário. [...] O frete rodoviário que se pratica no Brasil é um dos mais baratos do mundo, para quem o paga; mas o custo final do transporte acaba sendo caríssimo para a sociedade (CNT/COOPEAD, s/d, 32, .

#### Gráfico 5: Valor do frete rodoviário por distância e tonelada.



FONTE: CNT/COOPEAD. **Transporte Rodoviário de carga no Brasil. Ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país.** S/D, p. 33<sup>64</sup>.

<sup>63</sup> Para se ter uma noção de como se calcula o frete no cotidiano dos caminhoneiros ver Anexo E.

<sup>64</sup> Disponível em: [http://www.cnt.org.br/portal/arquivos/cnt/downloads/coppead\\_cargas.pdf](http://www.cnt.org.br/portal/arquivos/cnt/downloads/coppead_cargas.pdf). Acesso em: novembro/2009.

O que encarece o transporte do ponto de vista de quem realiza o serviço, principalmente dos autônomos que arcam com os custos sozinhos, é a alta incidência de roubo de carga e o conseqüente gasto com sistemas de monitoramento e seguros para sua prevenção; manutenção do veículo, principalmente por conta do péssimo estado das estradas brasileiras, dos acidentes em que os caminhoneiros se envolvem quando submetidos a extensas jornadas de trabalho, a idade da frota, pois mesmo com a alta produção de veículos da indústria automobilística não é suficiente para a renovação total da frota nacional; pedágios, impostos, etc. Esses dados podem ser vistos sob duas óticas: da empresa de transporte e do transportador autônomo. E se repararmos nos dados o que percebemos é que os caminhoneiros acabam tendo um prejuízo maior, porque ainda contam com a mediação das empresas de transporte para o pagamento dos fretes.

Essa situação de precarização pode ser notada no gráfico 6 que mostra que a frota continuará envelhecendo e pressionando o preço dos fretes, precarizando ainda mais as condições de trabalho do caminhoneiro autônomo, haja vista que ele detém os veículos mais velhos como já foi demonstrado na Tabela 19.

**Gráfico 6: Projeção da idade média da frota se mantida as condições de renovação.**



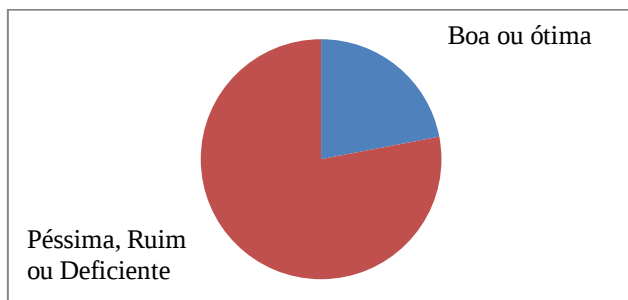
FONTE: CNT/COOPEAD, s/d, p. 36.

**Tabela 18: Situação atual das estradas no país.**

|              | 2003   |      | 2004   |      | 2005   |      | 2006   |      |
|--------------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|
| Estado Geral | Km     | %    | Km     | %    | Km     | %    | Km     | %    |
| Ótimo        | 5.676  | 10   | 8.692  | 11,6 | 8.993  | 11   | 9.097  | 10,8 |
| Bom          | 9.098  | 16   | 10.227 | 13,7 | 13.922 | 17   | 11.991 | 14,2 |
| Deficiente   | 21.812 | 38,4 | 27.148 | 36,4 | 26.063 | 31,8 | 32.410 | 38,4 |
| Ruim         | 12.200 | 21,5 | 17.686 | 23,7 | 18.057 | 22   | 20.561 | 24,4 |
| Péssimo      | 8.012  | 14,1 | 10.928 | 14,6 | 14.909 | 18,2 | 10.323 | 12,2 |
| TOTAL        | 56798  | 100  | 74681  | 100  | 81944  | 100  | 84382  | 100  |

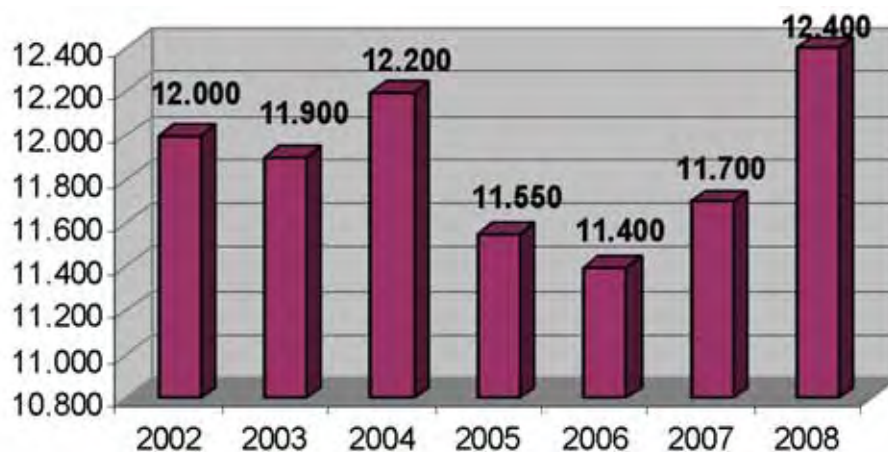
FONTE: CNT. Pesquisa Rodoviária, 2006, adaptada.

**Gráfico 7: Conservação geral da malha rodoviária.**



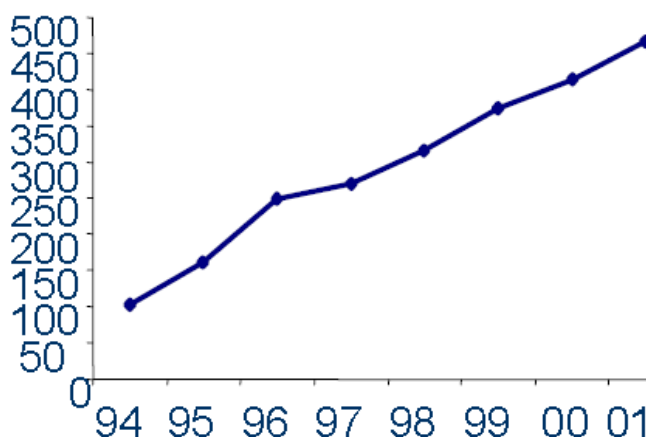
FONTE: CNT/COOPEAD, s/d, p. 20, adaptado.

**Gráfico 8: Roubo de carga no Brasil - ocorrências anuais.**



FONTE: NTC&LOGÍSTICA, 2008, p. 7.

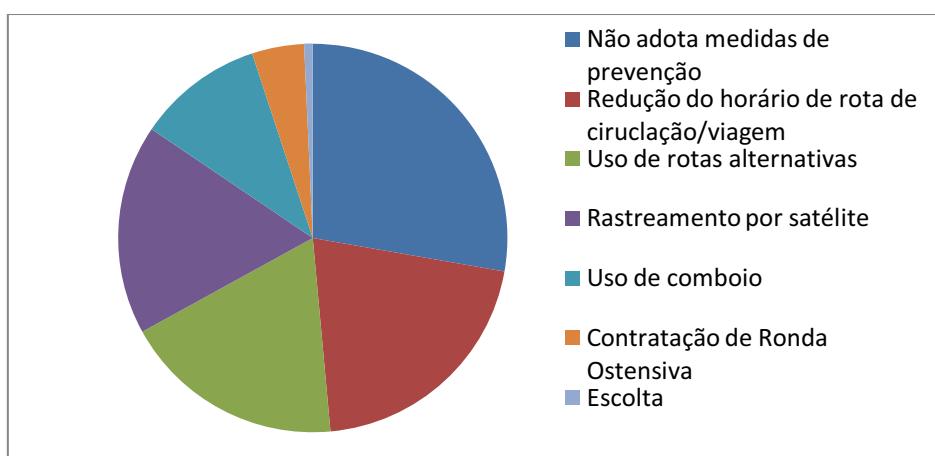
**Gráfico 9: Roubo de carga no Brasil: prejuízo em milhões de R\$.**



FONTE: CNT/COOPEAD, s/d, p.23.

Dos roubos de carga é válido citar que a pesquisa da CNT (2002) constatou que dos caminhoneiros autônomos entrevistados apenas 5,4% têm seguro de veículo contratado, 30% possuem alarme e 32% algum tipo de rastreador como forma de prevenção à roubo. A mesma pesquisa em relação às empresas de transporte constatou os seguintes dados expressos no gráfico 10, que demonstra a capacidade que estas têm de proteger seus investimentos e reduzir custos no cálculo final.

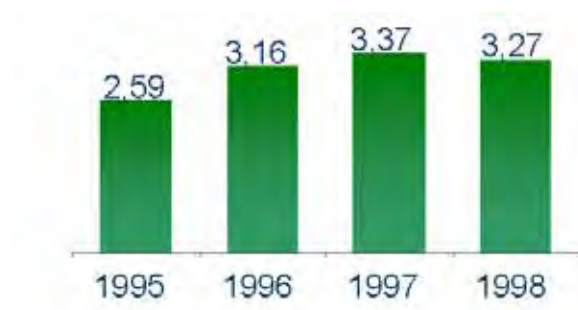
**Gráfico 10: Medidas de prevenção de roubo de cargas pelas ETCs.**



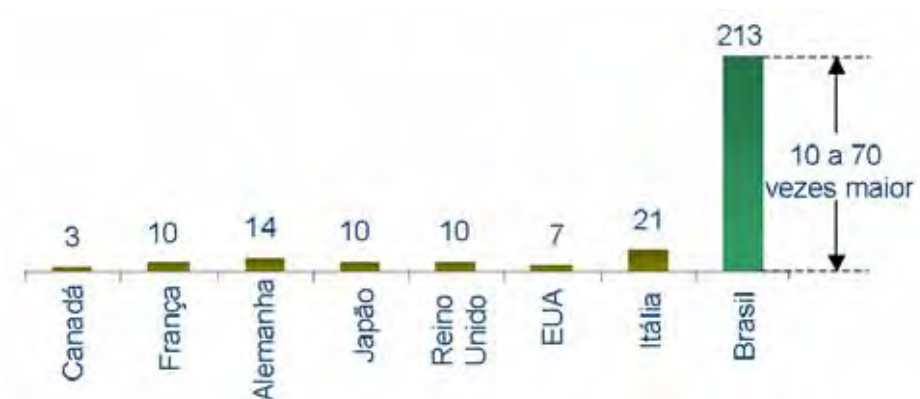
FONTE: CNT, Pesquisa Empresa de Carga, 2002, p. 10, adaptado.

No que tange aos acidentes temos os maiores índices mundiais e podemos notar na comparação apresentada nos gráficos abaixo.

**Gráfico 11: Número de acidentes por km de rodovia.**

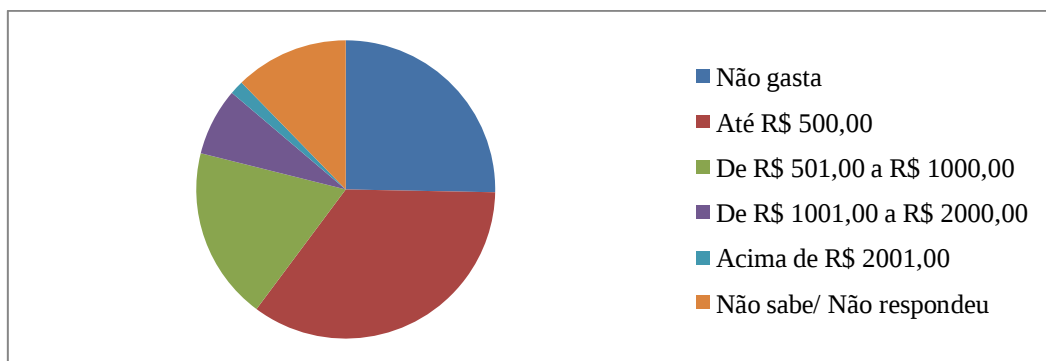


FONTE: CNT/COOPEAD, s/d, p. 22.

**Gráfico 12: Índice de mortes nas estradas no mundo.**

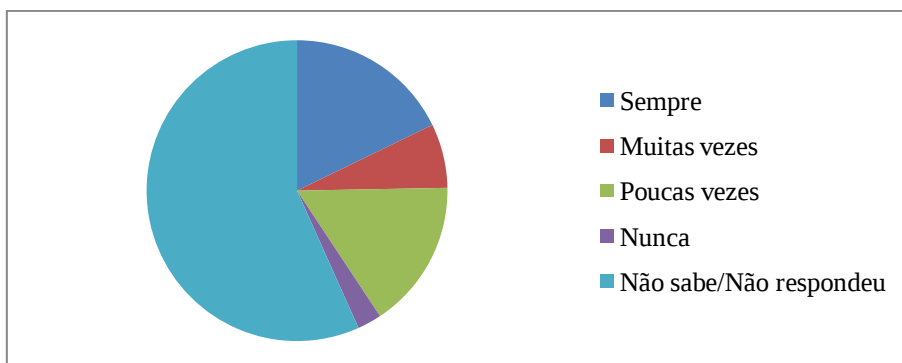
FONTE: CNT/COOPEAD, s/d, p. 21.

Como nosso interesse maior é mostrar a precarização que incide sobre os caminhoneiros autônomos, segue abaixo dados estimativos sobre os gastos com pedágios e com manutenção dos veículos. Para os dois gráficos que seguem é válido citar que até 2002 a utilização do vale pedágio (reembolso das empresas de transporte ao caminhoneiro) era menor porque a lei do vale pedágio era ainda recente. O que ocorria até então é que ou gastava muito com pedágios ou desviava-se deles. Os gastos com pedágio depois da privatização das rodovias estaduais de São Paulo eram de responsabilidade dos TCAs. Mas no final da década de 1990, as greves marcaram a história dessa categoria de trabalhadores e uma das reivindicações dos caminhoneiros era com relação aos pedágios. A vitória foi obtida com a promulgação da Lei nº 10.561 de 11 de novembro de 2002 que institui de fato a responsabilidade da antecipação do Vale Pedágio ao embarcador, independente do valor do frete.

**Gráfico 13: Gasto mensal com pedágios do caminhoneiro autônomo.**

FONTE: CNT, Pesquisa Autônomos, 2002, p. 42, adaptado.

**Gráfico 14: Utilização de estradas secundárias para evitar os pedágios por caminhoneiros autônomos.**



FONTE: CNT, Pesquisa Autônomos, 2002, p. 42, adaptado.

**Tabela 19: Gastos com manutenção mensal do veículo de caminhoneiros autônomos.**

| Gasto Mensal com manutenção    | %     |
|--------------------------------|-------|
| Não gasta                      | 5,4   |
| Até R\$ 500,00                 | 18,9  |
| De R\$ 501,00 a R\$1.000,00    | 24,8  |
| De R\$ 1.001,00 a R\$ 2.000,00 | 17,3  |
| Acima de R\$ 2.000,00          | 14,1  |
| NS/NR                          | 19,5  |
| Total                          | 100,0 |

NS: Não sabe; NR: Não respondeu

FONTE: CNT, Pesquisa autônomos, 2002, p. 42

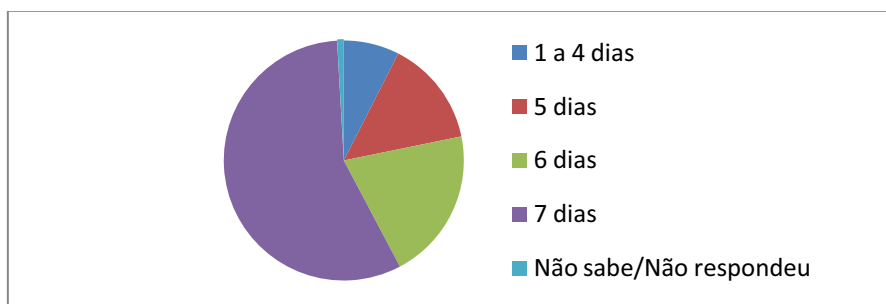
É bom lembrar que a tabela 20 é uma estimativa porque os custos com manutenção aumentam ou diminuem de acordo com a quilometragem rodada. E as situações se determinam mutuamente, porque se o trabalho se encontra precarizado, por exemplo, por conta de roubo, estradas ruins, por sazonalidade da carga, entre outros, a tendência é buscar mais fretes, rodar mais e gastar mais com manutenção. É válido ressaltar, portanto, que condições precárias de trabalho “se traduz em excesso de cargas transportadas, de velocidade e de horas trabalhadas na procura de rentabilidade, tentando compensar os baixos fretes” (SILVA JR, 2004, p. 67). Consequentemente se aumentou o número de viagens, aumentou também a jornada de trabalho, que é facilitada pela falta de fiscalização no caso de motoristas contratados e pela ideologia do trabalho autônomo no caso dos donos de caminhão. Seguem dados sobre a jornada de trabalho:

**Tabela 20: Quantidade de horas trabalhadas por dia pelos caminhoneiros autônomos.**

| Horas por dia de trabalho | %            |
|---------------------------|--------------|
| Até 8 horas               | 6,0          |
| De 9 a 12 horas           | 29,0         |
| De 13 a 19 horas          | 51,5         |
| 20 horas ou mais          | 10,4         |
| NS/NR                     | 3,1          |
| <b>Total</b>              | <b>100,0</b> |

NS: Não sabe; NR: Não respondeu

FONTE: CNT, Pesquisa autônomos, 2002, p. 44.

**Gráfico 15: Média de dias trabalhados por semana pelo caminhoneiro autônomo.**

FONTE: CNT, 2002, p. 44, adaptado.

**Gráfico 16: Comparação da jornada de trabalho entre assalariados de CLT, caminhoneiros autônomos e motoristas de caminhão filiados às transportadoras.**

FONTE: CNT/COPPEAD, s/d, p. 39.

É corrente e polêmica hoje as discussões pertinentes a jornada de trabalho dos caminhoneiros. E o curioso é que a questão polariza as lideranças sindicais da categoria e as

entidades que defendem a jornada de trabalho menor e controlada. É o caso da nova Lei nº 2660, proposta pelo senador Osmar Dias do PDT que está tramitando desde 1996 no Congresso Nacional e que limita a carga horária de caminhoneiros e motoristas de ônibus há quatro horas ininterruptas de trabalho, com meia hora de descanso entre uma e outra e de 11 horas a cada 24 horas. Segundo o presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti, “Na prática o motorista poderá dirigir até 14 horas por dia. Acho isso seguro e profissional. O que não é possível é ficar mais de 19 horas ao volante, é muito perigoso”<sup>65</sup>. Se assim for, a lei não altera em nada a questão porque em média eles já trabalham 15 h/dia. Mas é importante ressaltar que foi tratada como questão de leis de trânsito e não como lei trabalhista.

Recentemente (janeiro de 2008), o Ministério Público de Mato Grosso determinou que a jornada de trabalho tem que ser controlada em no máximo oito horas diárias, pois a maioria dos acidentes causados nas estradas federais devia-se ao cansaço dos motoristas. A pesquisa realizada pelo procurador de Justiça do Estado, Paulo Moraes, revelou que “para aguentar uma jornada de trabalho, que muitas vezes passa de 16 horas por dia, 51% dos caminhoneiros que trafegam pelo estado mato-grossense afirmaram que já se drogaram para permanecer acordado”<sup>66</sup>. Outra pesquisa demonstrou que “Dos que diziam usar drogas, 61% admitiram dormir no máximo cinco horas por dia. Além disso, 71% dos motoristas trabalhavam mais de 13 horas diariamente e 46% faziam intervalos para refeições inferiores há uma hora”<sup>67</sup>.

Em defesa da regulação da jornada de trabalho o procurador do Ministério Público do Trabalho de Mato Grosso, Paulo Douglas de Almeida afirmou que

Países com a dimensão do Brasil já adotam esse controle de jornada com sucesso, e garantiram qualidade de vida não apenas ao motorista como também a segurança de todos que circulam pelas rodovias. [...]. Esse segmento não paga, mas transfere essa conta para toda a sociedade, o que tem que se fazer efetivamente é controlar essa jornada, é dar qualidade de vida a esses motoristas. Pode incorrer numa elevação de frete, o que não seria um problema, tendo em vista que o Brasil pratica um dos fretes rodoviários mais baixos do mundo<sup>68</sup>.

<sup>65</sup> Disponível em: [http://www.diariodeguarapuava.com.br/index.php?pag=noticia&id\\_noticia=2654&id\\_menu=51](http://www.diariodeguarapuava.com.br/index.php?pag=noticia&id_noticia=2654&id_menu=51). Acesso em: julho/2009.

<sup>66</sup> Disponível em: [http://maplink.uol.com.br/v2/noticias/2008/01/22carga\\_horaria\\_cainhoneiros\\_8\\_horas-16510.htm](http://maplink.uol.com.br/v2/noticias/2008/01/22carga_horaria_cainhoneiros_8_horas-16510.htm). Acesso em: janeiro/2009.

<sup>67</sup> Disponível em: <http://www.setcepb.com.br/ntc.php?idpf=602&idft=887&idcat=1>. Acesso em: janeiro/2009.

<sup>68</sup> Disponível em: <http://www.portalsinos.net/2008/06/02/procurador-atribui-acidentes-nas-estradas-a-jornada-de-trabalho-dos-caminhoneiros/>. Acesso em: janeiro/2009.

Mas para o presidente da Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Rio Grande do Sul e Santa Catarina:

Graças a Deus que derrubaram a liminar. A gente quer e defende às oito horas de descanso, não oito horas de bate cartão e depois de um tempo, vai para a casa. Sua opção é dirigir e entregar a carga, ele não sai da cabine para quase nada. Imagina como seria o transporte de uma mercadoria de Porto Alegre para Belém com o veículo andando só oito horas por dia. Meu Deus<sup>69</sup>.

Além dos representantes sindicais, os próprios caminhoneiros apóiam a não regulação da jornada de trabalho, independente dos riscos a que se submetem, pois como autônomo o que conta é rodar para fazer fretes que possibilitem uma boa renda e isso depende somente deles ou mesmo no caso motorista de caminhão que está subordinado às exigências do patrão e ganha porcentagem sobre o frete realizado. É o que apontamos no capítulo 1: o salário por peça intensifica a exploração do trabalho, aumenta a concorrência e aufere ganhos aos capitalistas. Como a fiscalização é pouca, é muito fácil burlar a lei que confere ao tacógrafo – um aparelho pregado junto ao velocímetro do caminhão que marca o tempo e a velocidade do veículo ininterruptamente – a responsabilidade de regular a jornada de trabalho, além de sua função principal que é a de controlar a velocidade máxima do veículo.

Diante desse quadro, o transporte rodoviário de carga nos anos de 1970 e a atividade nos dias de hoje diferem tanto pelo diferencial tecnológico dos caminhões como pelo comportamento e a forma de trabalhar dos caminhoneiros. Esse ritmo acelerado de trabalho leva muitas vezes o motorista a dopar-se com remédios e entorpecentes como dito anteriormente (SCARAMELLA, 2004; SANTOS, 2002).

Assim, atrelada a questão da jornada de trabalho está o problema da saúde, porque obviamente intensas jornadas acarretam problemas dos mais variados: hipertensão, dores musculares, colesterol e triglicéres, obesidade, baixa audição, etc. Inúmeras concessionárias de rodovias, com propostas permeadas pela ideologia da responsabilidade social – que também é outra característica desse contexto de reestruturação produtiva e de políticas neoliberais que lançam mão do serviço público de saúde à iniciativa privada –, fazem exames e pesquisas periódicas nos caminhoneiros. É o caso do Programa “Saúde no Volante” na Rodovia Imigrantes, do Programa “Rota Cidadã” na BR - 364 na saída de Cuiabá para Rondonópolis, da Campanha “Saúde na área” na rodovia Washington Luís, entre outros.

<sup>69</sup> Disponível em: <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=14673>. Acesso em: março/2008.

Também a Polícia Federal e o SEST/SENAT desenvolvem programas desse tipo junto aos caminhoneiros. Em geral, oferecem exames de glicemia, colesterol, triglicérides, aferição de pressão, vacina dupla adulto de tétano e difteria, tríplice viral e febre amarela, exame de hepatite B, corte de cabelo, consulta médica e odontológica, orientação sobre o câncer bucal e prevenção à DSTs através de informações e distribuição de preservativos.

No que tange a esse último elemento, o Programa da Polícia Federal em parceria com o SEST/SENAT em Sergipe afirmou que:

A atividade do caminhoneiro representa alguns fatores relacionados com a vulnerabilidade às Doenças Sexualmente Transmissíveis e AIDS: o ritmo intenso de mobilidade do caminhoneiro dificulta o acesso rápido aos serviços de saúde para diagnóstico e tratamento; muitos caminhoneiros que, por sua condição profissional, passam longos períodos longe de casa podem se deparar com as situações que envolvam vulnerabilidade, como por exemplo, relações sexuais desprotegidas, uso de substâncias à base de anfetamina e uso abusivo de álcool. Outro elemento importante a ser considerado se refere ao fato de que os caminhoneiros, em sua maioria estão inseridos nas camadas populares da sociedade, onde prevalece a cultura da ‘dominação masculina’, na qual a virilidade é importante elemento de constituição de ser ‘homem’, o que também pode se configurar vulnerabilidade para DST/HIV/AIDS<sup>70</sup>.

Santos (2002) já apontara esse elemento da dominação masculina na cultura dos caminhoneiros. Entretanto, esse vínculo entre DSTs e condições de trabalho não é mecânico e caso afirmemos isso incorremos ao erro de discriminar e estigmatizar esses sujeitos.

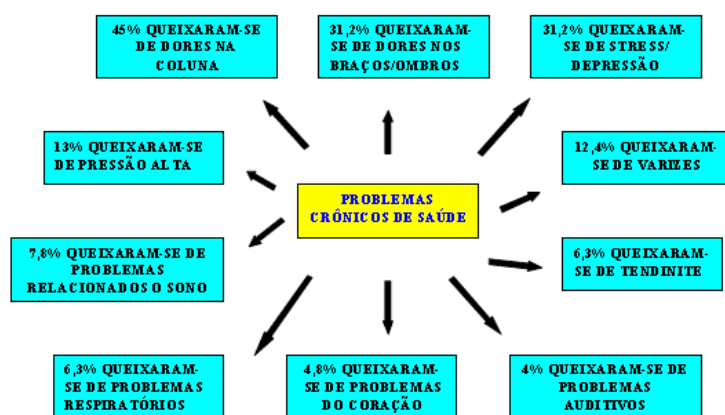
Ainda no que tange a questão jornada de trabalho e saúde, segundo a Revista *O Caminhoneiro* as condições físicas e emocionais a que estão submetidos podem interferir no ato de dirigir e acarretar problemas de saúde e acidentes. São eles: irritação, idade, mobilidade, audição, visão, enfermidades e medicamentos, fadiga e enjôos, entre outros<sup>71</sup>. Assim, veja abaixo os principais problemas apontados pelos caminhoneiros:

---

<sup>70</sup> Disponível em: <http://www.faxaju.com.br/viz-conteudo.asp?codigo=28620091921050019>. Acesso em: junho/2009.

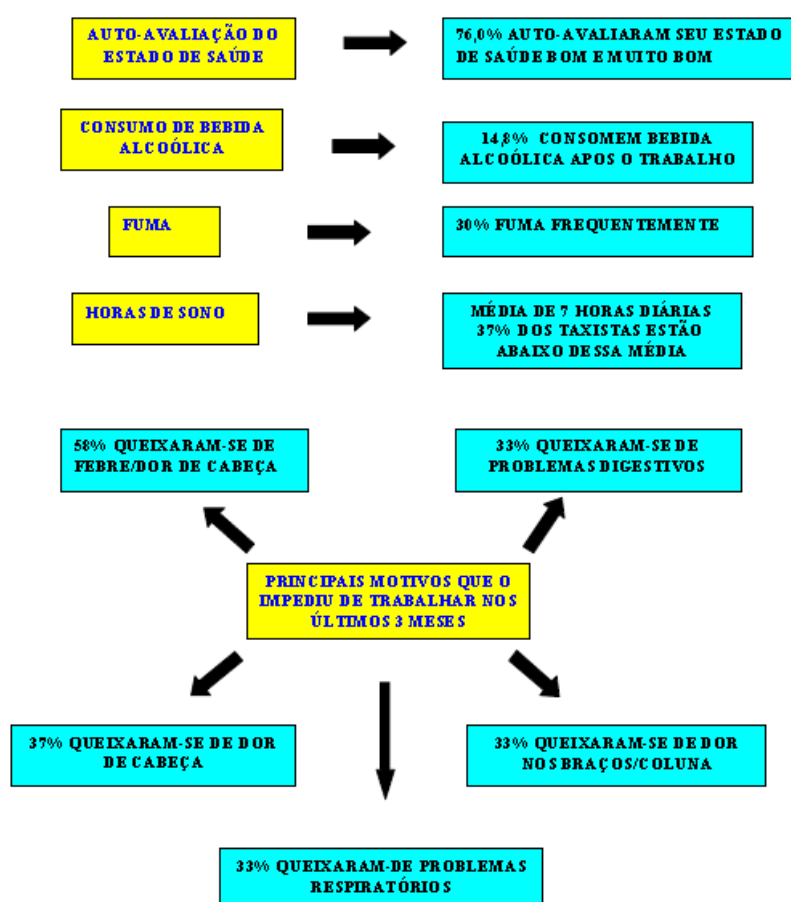
<sup>71</sup> Informações retiradas da Revista *O caminhoneiro*, ano XXV, nº 260, p. 58-59.

Figura 13: Características da saúde dos caminhoneiros I.



FONTE: Centro de Políticas Sociais, 2001, p. 21.

Figura 14: Características da saúde dos caminhoneiros II.



FONTE: Centro de Políticas Sociais, 2001, p. 22.

Há ainda outro problema atrelado à intensificação da jornada de trabalho que é o aumento da quantidade de caminhoneiros na contrapartida de uma tendência mundial. Mészáros (2002) afirma que ao contrário do período áureo fordista de acumulação, o desemprego estrutural é um dos sintomas mais evidentes da crise deste período, pois atinge não só os trabalhadores não-qualificados, como também ultrapassam os tradicionais problemas dos países subdesenvolvidos e bolsões de pobreza. É uma contradição inerente do padrão de acumulação de capital e, como tal, impele a intensificação da exploração. Veja que segundo Pochmann (2001, p. 86) o desemprego mundial subiu cerca de 53% em 24 anos, de 4,04% em 1975 para 6,18% em 1999. Mas o Brasil se superou no mesmo período, pois sua taxa de desemprego subiu 369,4%, indo de 1,73% em 1975 para 9,85% em 1999. Se compararmos os dados fornecidos pela CNT em 2008 a taxa de emprego no transporte rodoviário no Estado de São Paulo mantinham-se e aproximadamente 93%, ou seja, uma média de 7% de desempregados no setor acompanhando a média nacional<sup>72</sup>.

A questão da queda no nível de emprego e salário veio aliada à redução da força de trabalho na planta industrial e no campo do agronegócio que liberou força de trabalho para o setor de prestação de serviço, contribuindo para alavancar esse processo a flexibilização das leis trabalhistas, que permitiu a contratação temporária de motoristas de caminhão, algo extremamente interessante para um trabalho que é sazonal.

(...) o setor de transporte é pressionado pela entrada de novas massas de desempregados, principalmente agricultores e estudantes, além de outros perfis, fazendo com que aumente a concorrência entre os caminhoneiros. Regular a entrada de agentes no setor, pode significar a privação a pessoas, que, estando desempregadas, vêm uma saída no transporte e se tornam motoristas de caminhão. Por outro lado, pode-se melhorar as condições para os que já estão no setor, desde que, haja uma política para a manutenção destes (SILVA JR, 2004, p. 70).

Não existem pesquisas sistemáticas que apontam o número de pessoas que migraram do trabalho industrial para o setor de serviços, especificamente para a atividade de transporte. Entretanto, no decorrer de nossas pesquisas de campo, a grande maioria dos caminhoneiros havia deixado o trabalho em indústrias para iniciar-se na profissão de caminhoneiro no transporte rodoviário de carga. Assim, a questão do desemprego no transporte rodoviário se cristaliza não só na organização interna do setor, porque mais tecnologias de controle para entrega das mercadorias intensificam o ritmo de trabalho e liberam força de trabalho mais

<sup>72</sup> Disponível em: [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br). Acesso em: maio/2008.

rápido para fazer novos fretes, mas também na estrutura econômica do país, pois a liberação de força de trabalho dos setores industriais em função do processo de mecanização da produção pressiona os transportes enquanto uma possível alternativa de emprego.

**Tabela 21: Proveniência dos caminhoneiros autônomos.**

| PROVENIÊNCIA | AUTÔNOMOS % | PROVENIÊNCIA | MOTORISTAS % |
|--------------|-------------|--------------|--------------|
| Mecânico     | 8,2         | Estudante    | 8,3          |
| Agricultor   | 8,2         | Agricultor   | 7,0          |
| Estudante    | 7,7         | Mecânico     | 5,8          |
| Motorista    | 6,3         | Lavrador     | 4,8          |

FONTE: SEST/SENAT, Sensus, 1999.

Isso pode se justificar pelo fato de que a força de trabalho na indústria (considerando também a industrialização dos processos agrícolas) reduziu na contrapartida do aumento da produção em função da introdução de tecnologias no processo produtivo, o que do ponto de vista da distribuição das mercadorias é bom, porque implica em mais força de trabalho para o setor de transporte que necessita do trabalhador para realizar o deslocamento de mercadorias e, por outro, este setor acaba recebendo mais trabalhadores e aumentando a concorrência. Mas há que se perguntar se tais tecnologias também não liberariam os caminhoneiros de seus processos de trabalho? Pode-se até desenvolver tecnologicamente os caminhões para aumentar a velocidade e a capacidade de carga e assim reduzir o número de trabalhadores, mas ainda conta-se com o caminhoneiro para funcionar o caminhão. Entretanto, é possível que esse aumento de trabalhadores do transporte não seja proporcional ao aumento de cargas, justamente pela tendência ao desenvolvimento tecnológico dos caminhões, o que pressionaria a renda média no mercado de distribuição de carga, tal como já foi apontada anteriormente.

As principais questões que motivam a entrada de novos transportadores rodoviários de carga no mercado são: alto índice de desemprego no País; facilidade para se tornar motorista autônomo (basta possuir a habilitação específica e o veículo) e faturamento mensal médio atraente, de aproximadamente R\$ 3 mil por mês, segundo pesquisa da CNT. É interessante ressaltar que apesar do faturamento mensal ser relativamente alto, os custos associados também o são (manutenção, combustível, pneus etc.), tornando a remuneração líquida do motorista autônomo baixa. Infelizmente estas considerações não são feitas antes de se ingressar na profissão (CNT/COOPEAD, s/d, p. 35).

Segue a Tabela 23 que compara o nível de emprego no transporte rodoviário de carga no país e o Gráfico 17 sobre o nível de emprego no transporte rodoviário de carga. Note que

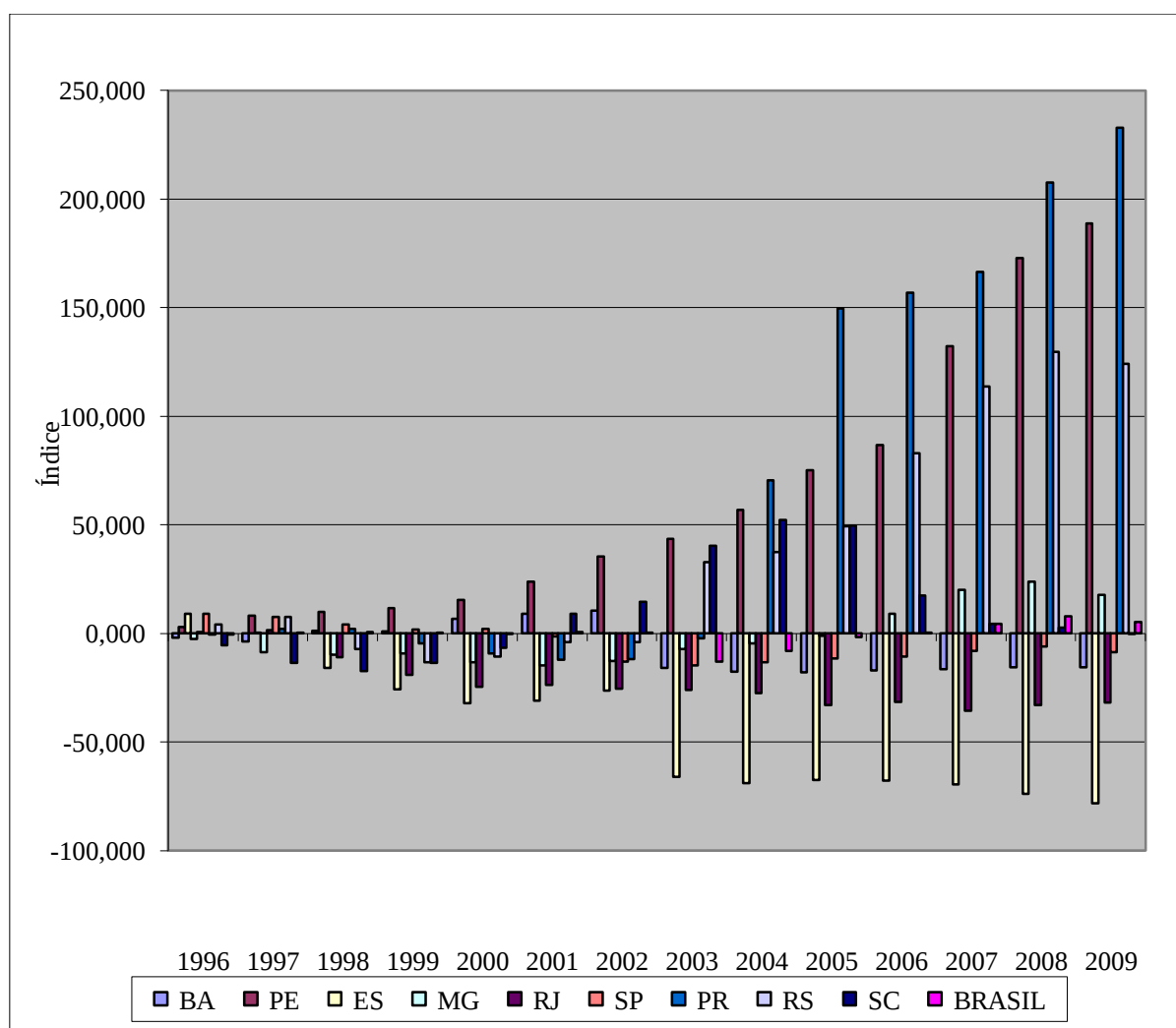
os estados de RS, ES e PE tiveram um considerável aumento em detrimento do estado de SP, com índices negativos. Isso tem a ver com esse movimento que estamos descrevendo.

**Tabela 22: Valores absolutos de emprego no transporte rodoviário de carga por estado.**

|        | BA     | PE      | ES      | MG      | RJ      | SP     | PR      | RS      | SC      | BRASIL  |
|--------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|
| mar/96 | 99,694 | 104,741 | 104,819 | 103,561 | 103,468 | 98,426 | 100,484 | 100,380 | 100,078 | 100,248 |
| jun/09 | 84,530 | 305,880 | 21,090  | 117,550 | 68,090  | 91,650 | 331,250 | 227,270 | 98,810  | 105,540 |

FONTE: IDET –FIPE/CNT, 2009.

**Gráfico 17: Índice de emprego anual por estado no transporte rodoviário de carga.**



FONTE: IDET –FIPE/CNT, 2009.

Outros elementos desse processo de reorganização dos processos de trabalho no interior da cadeia produtiva que trouxeram conseqüências ao transporte rodoviário de cargas e

que estão relacionados à questão da intensificação da jornada de trabalho, prejudicando até mesmo a saúde, são os sistemas de controle de produção *Kanban* e *Just in Time*, características do toyotismo que exigindo o reabastecimento dos estoques de acordo com a necessidade da produção demanda um transporte muito mais eficiente atrelado ao sistema de logística da cadeia produtiva. Isso significa que os caminhoneiros foram submetidos a sistemas de controle de entrega das mercadorias, em geral por satélite ou por contagem de horas. A revista *O Carreteiro* em uma de suas reportagens cujo nome já faz alusão a esse controle excessivo “O Big Brothers dos carreteiros”, diz que “Rotas e paradas programadas, com horários e locais pré-determinados, fazem parte da rotina dos motoristas que dirigem caminhões equipados com aparelhos de rastreamento ou monitoramento, os quais ajudam na comunicação e dão segurança durante a viagem” (2008, p. 32) <sup>73</sup>. Mas não só porque é uma forma de controle da jornada de trabalho para uma categoria que até então era difícil de controlar, haja vista que todas as paradas são monitoradas. A introdução de tecnologias avançadas no setor, portanto, foi um aspecto decisivo para as transformações ocorridas.

Não é sem propósito que na década de 1990 cresceu consideravelmente o número de empresas do setor logístico de transporte. O conceito de logística surgiu como algo totalmente operacional, processando armazenagem e transporte. Mas em função das modernizações nas indústrias que necessitam ainda mais da eficiência na distribuição

(...) o conceito se expandiu e passou a ser vista como distribuição física a partir da integração dos dois processos. Em uma terceira fase, o conceito foi ampliado a partir da integração dos processos de armazenagem, estoques, transportes, informação, gestão de trabalho e de suprimentos. Na quarta fase surgiu como conceito de gerenciamento de cadeia de suprimentos (*Supply Chain Mnagement*). A fase mais recente da logística é o conceito de ECR (*Efficient Consumer Response*), ou seja, a resposta eficiente ao consumidor. No ECR é o consumidor quem provoca os movimentos na cadeia (SILVA JR, 2004, p. 129).

A reportagem abaixo demonstra claramente esse processo no que tange a containerização das cargas, processo intimamente ligado à evolução logística:

“Há 15 anos a TGA vem liderando o mercado de transporte rodoviário de carga na chamada rota ABC – Argentina, Brasil e Chile” conta Adilson Santos, diretor de negócios para o MERCOSUL. “E agora com o crescimento da carga fracionada junto ao setor industrial, queremos investir mais no país, de olho em uma fatia importante do mercado, liderado hoje por

<sup>73</sup> Reportagem da Revista *O Carreteiro*, ano XXXVIII outubro/2008 p. 32-37.

grupos estrangeiros”, continua. “A procura por esse tipo de transporte tem sido muito grande, por causa do excelente custo-benefício”, justifica Adilson, lembrando que nesse serviço é possível transportar cargas de vários clientes em um mesmo caminhão, reduzindo não só os custos de transportes e operação, mas também o ciclo de pedidos, permitindo aos clientes a compra de lotes menores de transporte, reduzindo assim o inventário na cadeia logística<sup>74</sup>.

Nesse ponto, cabe citar um importante concorrente do associado da ACTA-SINDGRAN, que se encaixa não só com relação à concorrência ferroviária no transporte de carga, mas também nesse quadro de operador de logística: América Latina Logística (ALL).

A diferença principal da ALL para as outras concessionárias da RFFSA é que ela é uma empresa de logística, não simplesmente uma ferroviária. A essência da diferença está em que seus interesses de oferecer serviço de transporte ‘porta-a-porta’, logística completa de transporte, levaram-na a comprar inclusive a transportadora rodoviária Delara em 2001, e assim integrar dois modos de transportes em atividade complementar que, de outra maneira, permaneceriam em competição (ALMEIDA, 2007, p. 88-89).

Esse processo tem a ver com a privatização dos transportes na década de 1990, que dispôs as ferrovias à iniciativa privada. Não é sem motivo que a ALL se tornou a maior concessionária da malha paulista, pois contou com a ajuda do Governo, através dos lobbies, para garantir a compra da Brasil Ferrovias (Ibid., p. 89).

Assim, no que tange às implicações das mudanças neoliberais no transporte rodoviário, temos principalmente a política de privatização das estradas e portos, que em nome da eficiência e melhoria dos serviços privados entregou, igualmente as ferrovias, grande parte das rodovias do estado de São Paulo e a região portuária à iniciativa privada<sup>75</sup>. Nas palavras do diretor geral da ANTT, Bernardo Figueiredo,

A concessão é um meio adequado de prestar serviços aos usuários. (...) permitiu o aumento o aumento da competitividade das rodovias em relação aos demais modais. Hoje o caminhão demora menos tempo na estrada do que há 10 anos, gerando mais produtividade sem abertura de novas vias. Uns falam que o valor do pedágio joga contra as rodovias, mas sem ele as empresas não recuperariam os milhões investidos. Ao fazer as contas, percebemos que a agilidade e o aumento da produtividade das estradas superam o custo com o pedágio. A rodovia brasileira vai até a casa do cliente, do transportador<sup>76</sup>.

<sup>74</sup> Disponível em: <http://prnewswire.com.br/news/090600000290.htm>. Acesso em: julho/2009. Para um estudo mais aprofundado dessa questão ver: Macohin (2001) e Silva Jr (2004).

<sup>75</sup> Sobre esta última abordaremos em item específico.

<sup>76</sup> Disponível em: [www.portogente.com.br/texto.php?cod=23405](http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=23405). Acesso em: julho/2009.

A crise fiscal que o Estado enfrentou na década de 1980, citada acima, foi utilizada como discurso para as políticas neoliberais na década de 1990 e isso repercutiu de maneira contraditória aos caminhoneiros, pois ao mesmo tempo em que eles foram submetidos a tarifas de pedágios extremamente caras, houve uma melhora significativa nas condições das estradas que favoreceram não só as condições de trabalho, como também melhorias nos custos de manutenção do caminhão. Desde 1995 foram investidos 13 bilhões de reais nos trechos sob concessões concessionárias rodoviárias melhorando os serviços prestados, embora apenas 5,18% da malha rodoviária nacional seja comandada por 27 empresas privadas. Mas nem sempre eles são positivos como afirma a fala acima citada, pois:

Quem acompanha esta coluna é testemunha do combate insistente a favor de melhorias urgentes na Via Dutra, área controlada pela concessionária CCR, sob fiscalização – de longe – da Agência Nacional de Transportes Terrestres. A concessionária se beneficiou do excesso de tráfego, que implicou maior renda com pedágios e, conseqüentemente, extrema rentabilidade e não compensou a coletividade com obras previstas nos contratos.

A queda das exportações por volta de 1995 e o novo incentivo do governo ao transporte ferroviário, que veio como parte do processo de privatização dos serviços públicos, também gerou uma redução da demanda de serviços e, conseqüentemente, queda no valor dos fretes. Atualmente é o transporte ferroviário que faz concorrência ao transporte rodoviário, pois nas palavras de Bernardo Hees, presidente da empresa ferroviária ALL, argumentando que o Porto de Santos não pode depender somente do modal rodoviário para escoar 30% do PIB brasileiro, afirmou que:

Podem escrever aí: quero tirar os caminhões de Santos. [...]. Prova disso é que, no Mato Grosso, vamos expandir em 250 km as ferrovias. É o Projeto Rondonópolis, para facilitar a saída da soja para os portos. E, além destes R\$ 600 milhões, estamos com outro projeto pioneiro. Uma parceria da Cosan prevê a criação de um corredor de açúcar capaz de movimentar 9 milhões de toneladas ao ano do produto. A idéia é escoar isso por Santos mesmo<sup>77</sup>.

---

<sup>77</sup> Disponível em: [www.portogente.com.br/texto.php?cod=2131&sec=10](http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=2131&sec=10). Acesso em: março/2009.

**Figura 15: Integração de diferentes modalidades de transporte. Linhas da ALL.**



FONTE: Foto elaborada durante a pesquisa de campo.

**Figura 16: Descarregamento de trem de açúcar.**



FONTE: Fotos concedidas pela CODESP.

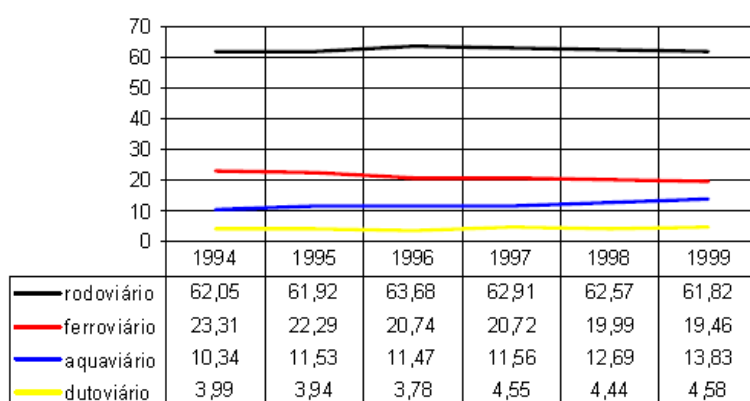
**Figura 17: Descarregamento de caminhão de açúcar.**



FONTE: Fotos concedidas pela CODESP.

É interessante notar os investimentos em infraestrutura e a participação dos modais de transporte na década de 1990. A partir do Gráfico 18 e da Tabela 24 podemos notar que o TRC continuou sendo incentivado, pois a percentagem de investimento foi muito maior para manter a participação média do modal, em detrimento dos demais. E a política de privatização comprova a precarização do trabalho dos caminhoneiros, pois as melhorias das malhas vieram na contrapartida do aumento do pedágio que encarece a atividade.

**Gráfico 18: Participação dos modais de transporte no Governo Fernando Henrique Cardoso (%).**



FONTE: Anuário Estatístico do Geipot, 2000.

**Tabela 23: Investimentos no Transporte Rodoviário de Carga no Governo Fernando Henrique Cardoso (em R\$ 10<sup>3</sup>).**

| Ano              | Rodoviário       | Ferrovário     | Hidroviário      | Dutoviário       |
|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|
| 1995             | 542.359          | 84.415         | 112.392          | 480.165          |
| 1996             | 1.008.788        | 153.423        | 189.990          | 359.596          |
| 1997             | 1.271.711        | 164.987        | 176.381          | 250.253          |
| 1998             | 1.764.431        | 143.795        | 498.392          | 167.543          |
| 1999             | 1.397.792        | 65.585         | 269.398          | 186.107          |
| <b>Total</b>     | <b>5.985.081</b> | <b>612.205</b> | <b>1.246.553</b> | <b>1.443.664</b> |
| <b>Total (%)</b> | <b>64,4</b>      | <b>6,6</b>     | <b>3,4</b>       | <b>15,6</b>      |

FONTE: Anuário Estatístico do Geipot, 2000.

Retomando a introdução deste trabalho, na organização do trabalho do setor em discussão, o transportador autônomo de carga, juridicamente portador de parte seus meios de produção sempre foi recorrente nesse setor, atuando de forma independente no mercado como prestador de serviços, diferentemente do que acontecia com os motoristas das empresas ferroviárias. Porém, nas três últimas décadas este trabalhador para atuar no mercado deve ser associado de alguma CTC, vinculado a alguma ETC ou à TCP, ou seja, raramente atua de

forma independente, característica típica da quaternização. E é importante ressaltar que, por vezes, essas empresas optam pela contratação de motoristas de caminhão durante o período de maior distribuição de cargas utilizando assim seus próprios caminhões. Assim, se por um lado a flexibilização das leis trabalhistas “favorece” a criação de novos empregos no transporte<sup>78</sup>, por outro pressiona e precariza o trabalho dos caminhoneiros, porque reduz a oferta de emprego, reduz o valor dos fretes e desarticula politicamente esta categoria por fragmentá-la.

Veja que a partir da década de 1990, a frota rodoviária nacional de caminhões cresceu cerca de 33% sem haver, contudo, uma distribuição uniforme entre os vários tipos de operadores de transporte. Nota-se que a frota dos transportadores autônomos vinculados às ETCs e às TCPs e a frota das ETCs aumentaram acima da média, enquanto a frota de TCP e dos TACs independentes evoluiu abaixo da média. Em relação a esses dois últimos, constatou-se também uma redução nas fatias do mercado de distribuição de carga e somada à frequência significativa da vinculação ou associação de TACs às ETC, CTC e TCP (mesmo com redução deste último no mercado), percebemos uma espécie de terceirização dissimulada no setor, pois tal fenômeno não acontecia antes da década de 1980<sup>79</sup>. Voltamos aqui à questão da frota, agora aqui em relação às vantagens em termos de terceirização:

(...) cerca de 66,7% dos caminhoneiros autônomos se vinculam a empresas que transportam a própria carga, ao passo que, cerca de 28% se vinculam a às empresas transportadoras. Assim mesmo, o número de caminhoneiros que se vinculam às transportadoras é grande o suficiente para as empresas barganharem o pagamento a eles (SILVA JR, 2004, p. 70).

E fazem isso através de incentivos do Estado, que no contexto da crise econômica de 2008 assumiu claramente a política de incentivo da indústria automobilística e o fez atrelado a programas vinculados ao consumo. Atualmente o BNDES visando superar a questão da renovação das frotas, principalmente para caminhoneiros, lançou o programa de financiamento com redução de juros para empréstimo para compra de caminhões de até 15 anos de uso com juros de 4,5% ao ano, em 96 meses para pagar, garantido pelo Fundo Garantidor de Investimento (FGI). O governo federal manterá ainda a alíquota de 0% de Imposto sobre Produtos Industrializados e se comprometeu a negociar ainda com os estados a

---

<sup>78</sup> Discurso utilizado por grande parte dos capitalistas nas décadas de 1980 e 1990 na medida em que acusavam a grande quantidade com impostos e encargos trabalhistas como responsável pelo não crescimento do emprego no país.

<sup>79</sup> Dados da ANTT, disponíveis em: [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br). Acesso em: setembro/2006.

redução do ICMS sobre esses produtos<sup>80</sup>. O Programa Pró-Caminhoneiro já existia anteriormente (sob as seguintes condições: 8 anos de uso do veículo a ser financiado, 84 meses para pagar e 13,25% de juros ao ano) e será complementado com uma verba de 1 bilhão de reais. Assim, dessa vez o foco da política de incentivo foi o caminhoneiro autônomo já que:

A idade média dos veículos é de cerca de 17 anos para a frota geral e 20 anos para os caminhões simples. Os caminhões de autônomos são mais antigos: têm em média 24 anos de idade, em contraposição aos de empresa, que tem em média 13 anos, e de cooperativas em média 15 anos<sup>81</sup>.

Mas quando se conversa com os caminhoneiros, primeiro eles acusam que as taxas de juros reais não são as propostas pelo governo e segundo a burocracia é muito grande; dadas às suas condições de trabalho precárias e instáveis fica complicado adquirir os empréstimos. A frota acaba sendo renovada mesmo pelas ETCs e TCPs ou as cooperativas e associações que conseguem barganhar diante da situação. Como isso é um círculo vicioso, esbarramos novamente na concorrência x emprego.

Desta forma mais um fato pode-se acrescentar à questão do emprego/desemprego: as crescentes dificuldades de sobrevivência dos trabalhadores autônomos do transporte no mercado advêm, sem dúvida, da formação de grandes empresas de transportes, como já citamos anteriormente. O volume de capital alcançado pela fusão de várias empresas favorece, por exemplo, a terceirização dos serviços de transportes industriais, pois é mais viável entregar os serviços a uma grande empresa do que a várias pequenas empresas. Mas não só isso. No que tange à atividade de transporte em si, embora a frota própria tenha deixado de ser interessante para as ETCs e TCPs, em função dos custos citados acima, essas empresas possuem vantagens de financiamento de veículos, fornecimento de combustível, contratação de seguros, entre outras, que não são estendidas aos caminhoneiros. Ou seja, grandes empresas transportadoras abocanham as fatias do mercado de distribuição de carga e racionalizam os serviços visando obter mais lucros, impondo a baixa capacidade de negociação individual aos caminhoneiros, em decorrência da forma como o setor vem organizando o trabalho desde sua origem.

---

<sup>80</sup> Disponível em: <http://g1.globo.com/noticias/Economia-Negocios/0,,MUL1211704-9356,00.html>. Acesso em: julho/2009.

<sup>81</sup> Disponível em: [www.senado.gov.br/agencia/verNoticia.asp?codNoticia=93317&codAplicativo=2](http://www.senado.gov.br/agencia/verNoticia.asp?codNoticia=93317&codAplicativo=2). Acesso em: julho/2009.

Não obstante, uma das alternativas encontradas nesse processo de precarização é a associação tanto às cooperativas de transportes quanto a associações de classe. Nessas instituições os caminhoneiros encontram um espaço maior para a negociação de fretes e atuação no mercado de distribuição de cargas. No caso das cooperativas, organizam-se como empresas, sendo constituídas por, no mínimo, vinte trabalhadores, associados através de cotas de participação, com adesão voluntária e prestação de serviços em torno de uma atividade econômica de proveito comum e sem fins lucrativos. Não existe vínculo empregatício entre a instituição e seus associados, mas igualam-se às demais empresas em relação aos seus empregados para os fins das legislações trabalhista e previdenciária<sup>82</sup>. Já as associações de classe, sendo um grupo de trabalhadores que se unem como “cooperados”, porém informalmente ou com pouca formalidade, podem apenas barganhar frente à prestação de serviços nas regiões onde atuam<sup>83</sup>. Em alguns casos, tanto as cooperativas como as associações podem obter certas vantagens referentes a financiamentos e preços melhores para manutenção mecânica dos veículos e consumo de combustível. A ACTA-SINDGRAN é a expressão dessa luta contra a tendência à proletarização/precarização, assim como a CTS (Cooperativa de Transporte de Sorocaba) é e como a greve de 1999 foi. Resta saber agora como se processa essas experiências associativas.

---

<sup>82</sup> Fonte: Lei nº. 5.764, de 16 de dezembro de 1971, que define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas e dão outras providências. Alterada pela Lei nº. 6981/82 e pela medida provisória nº. 2.085-34 de 22 de março de 2001, e pela Lei nº. 11.076 de 30 de dezembro de 2004.

<sup>83</sup> Informações obtidas por meio de entrevistas, junto a dois associados da ACTA-SINDGRAN.

## **2.5. Considerações a cerca das formas associadas de organização dos trabalhadores.**

Tentaremos aqui, sem pretensão alguma, fazer um breve histórico das formas associadas que os trabalhadores encontraram mundialmente para se organizar na luta contra o capital. Elas basicamente podem ser cooperativas, associações, sindicatos, etc. O processo de formação e desenvolvimento das cooperativas de trabalho<sup>84</sup> e produção é um tema discutido nas ciências humanas desde o início do século XIX, quando os socialistas utópicos pensaram a transformação da sociedade por meio do cooperativismo. Ainda hoje o assunto continua sendo pertinente, porém seu enfoque no debate acadêmico atual retorna em outros termos.

Sua filosofia social básica foi formulada por escritores como Robert Owen, na Grã-Bretanha, e Charles Fourier, na França – ficando conhecida posteriormente como socialismo utópico –, e sua primeira estrutura organizacional data de 1844, com o estabelecimento da Rochdale Society of Equitable Pioners<sup>85</sup>. Organizadas a partir do movimento operário, como uma reação defensiva ao desemprego e às condições de vida e trabalho dos operários industriais, as cooperativas demonstraram na prática que a produção poderia ser realizada sem a existência de uma classe de patrões que apropria o trabalho excedente da força de trabalho.

E valendo-se da idéia de que para produzir o mundo material os meios de produção não precisavam ser monopolizados – monopolização que serve como meio de dominação e de exploração dos operários –, o trabalho assalariado estaria destinado a desaparecer diante do trabalho associado. Portanto, com propostas baseadas em princípios de controle democrático, adesão aberta, sem fins lucrativos, ausência de discriminação religiosa ou política e reeducação da classe trabalhadora para atuação dentro das mesmas, a autogestão do trabalho seria uma alternativa dentro do capitalismo (LIMA, 2004).

Mas o cooperativismo não se constituiu como única forma de luta do proletariado contra o sistema capitalista. Segundo Germer (2006), durante a primeira fase desta luta, que se inicia no começo do século XIX e se estende até 1848, os trabalhadores não tinham tomado

---

<sup>84</sup> Segundo a Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), as cooperativas de trabalho pertencem ao Ramo Trabalho que é composto por cooperativas de trabalhadores de qualquer categoria profissional, para prestar serviços, organizados num empreendimento próprio. A OCB classifica as cooperativas de trabalho em três grupos: Artesanal, Cultural e Diversos. No site da instituição estão disponíveis especificamente os critérios para identificar as cooperativas de trabalho. Já as cooperativas de produção inserem-se no ramo de produção e são aquelas em que os associados contribuem com serviços laborativos ou profissionais para a produção em comum de bens, sendo que a cooperativa deve deter por qualquer forma os meios de produção. Disponível em: [www.ocb.org.br](http://www.ocb.org.br). Acesso em: setembro/2006.

<sup>85</sup> Dados da Organização das Cooperativas Brasileiras. Disponível em: [www.ocb.org.br](http://www.ocb.org.br). Acesso em: setembro/2006.

ainda consciência de sua identidade enquanto classe social distinta das demais e, portanto, não elaborou nenhum projeto oposto de fato ao capital. Destacou-se, nesse momento, enquanto prática de luta: o ludismo, as primeiras tentativas de formar sindicatos e o fenômeno cooperativista, que se apresentava sobre duas formas: ou como ocupação de fábricas falidas ou como base de utopias sociais elaboradas por intelectuais como Fourier e Saint-Simom.

Num segundo momento, pós – 1848, a luta dos trabalhadores se caracterizou pela intervenção do proletariado no processo social como classe consciente de sua própria identidade social e política. Rompendo com o socialismo utópico e, conseqüentemente com o ideal cooperativista que restringia sua luta à esfera econômica, as experiências revolucionárias desenvolveram o socialismo moderno, baseado na ciência da história e na estrutura e movimento real da sociedade, trazendo significativamente conquistas políticas para os trabalhadores. A exemplo disto, podemos citar a Comuna de Paris, em 1871, a expansão dos partidos social-democrata europeus e a revolução russa de 1905 (GERMER, 2006).

E já na terceira fase da luta dos trabalhadores, marcada pelo fim da primeira Guerra Mundial e pela concretização da Revolução Russa, concebeu-se concretamente o socialismo, no plano político, como conquista do poder do Estado pelo proletariado, e no plano econômico, com a substituição do mercado pelo planejamento integrado da produção e distribuição (GERMER, 2006)<sup>86</sup>.

Assim, durante o século XX dentro da perspectiva socialista, o cooperativismo se contrapôs as experiências centralizadoras do socialismo soviético. Em países como Itália e França o apoio estatal - em relação a subsídios e financiamentos – foi determinante para o desenvolvimento dessas experiências autogestionárias. Na Itália, soma-se ao apoio do Estado, a proximidade do movimento com os partidos políticos e perspectivas comerciais favoráveis, mesmo que grande parte dessas experiências distanciava-se dos princípios cooperativistas e mantinha-se geralmente em situações de crise e com ganhos mínimos para os trabalhadores (LIMA, 2004). Já na Iugoslávia, o regime socialista baseou-se na implantação de cooperativas de produção e consumo<sup>87</sup>, também organizadas sob orientação e planejamento estatal. Mas, dentre todas as experiências do século XX, esta foi a que mais se aproximou do ideal do movimento cooperativista (GUILHERM, A. e BOURDET, Y., 1976).

---

<sup>86</sup> Não nos foge ao conhecimento a polêmica sobre o socialismo na União Soviética. Entretanto, não entraremos nesse debate por não ser este o nosso objetivo.

<sup>87</sup> Segundo a OCB: o ramo consumo é composto por cooperativas dedicadas à compra em comum de artigos de consumo para seus associados. A primeira cooperativa do mundo era desse ramo e surgiu em Rochdale, na Inglaterra, no ano de 1844. Também no Brasil, esse é o ramo mais antigo, cujo primeiro registro é de 1889, em Ouro Preto, Minas Gerais.

O que podemos concluir é que, no decorrer desse processo histórico, as cooperativas jamais conseguiram libertar as massas, conter os monopólios ou aliviar o peso da miséria. Karl Marx, no seu texto *Manifesto de lançamento da Associação Internacional dos Trabalhadores*, consciente de tal processo e embora reconhecesse o avanço do cooperativismo no combate ao capitalismo, sinalizava o risco da auto-exploração pelos próprios trabalhadores, por serem patrões de si mesmos e pela imposição do mercado à produção. Denunciava também o uso em benefício próprio que os burgueses e senhores de terras faziam do cooperativismo, apontando que o apoio dirigido ao movimento não era sem propósito (MARX, 1977)<sup>88</sup>.

Esse argumento foi posteriormente rearticulado por Rosa Luxemburg, que afirmava a inevitabilidade da dissolução do cooperativismo ou da sua transformação em empresa capitalista, uma vez que a produção socializada era seguida de uma troca capitalista. Diz a autora que:

(...) a cooperativa só pode assegurar sua existência no seio da economia capitalista quando suprime, por rodeio, a contradição que recebe entre o modo de produção e o modo de troca, subtraindo-se artificialmente as leis da livre concorrência. Só pode fazer assegurando um mercado, um círculo constante de consumidores. A cooperativa de consumo fornece uma via. (LUXEMBURG, 1970, p. 79-80).

Apoiado ainda no raciocínio dos autores acima e diante da impossibilidade de uma reforma social geral, Webb e Webb (1914 *apud* LIMA, 2004) formulam a *tese da degeneração das cooperativas*, afirmando a transformação das mesmas em associações capitalistas, com a incorporação do lucro e da contratação de trabalhadores assalariados.

No final do século XX, podemos notar que o cooperativismo renovou-se como reflexo da emergência da reestruturação produtiva. As cooperativas foram se multiplicando como forma de geração de renda, alternativa de ocupação ou manutenção de trabalho, desembocando, em certos casos, num processo de precarização e terceirização do trabalho, além do progressivo distanciamento dos seus princípios originários (HARVEY, 1994).

Segundo Germer (2006), a crise mundial dos anos 70 e a inflexão neoliberal que se seguiu, produziu taxas elevadas de desemprego e índices crescentes de pobreza. Como conseqüências, no campo dos movimentos sociais surgiram propostas de reforma social com

---

<sup>88</sup> Os elementos de crítica desenvolvidos por Marx ainda estão presentes atualmente no debate sobre o cooperativismo. Ver: GERMER, C. A “*economia solidária*”: uma crítica marxista. Revista Outubro, nº 14, 2006.

base na solidariedade mútua e no associativismo, que segundo o autor são limitadas em relação às lutas operárias surgidas nas primeiras décadas do século XIX. Conjuntamente, viu-se a ascensão de partidos de centro-esquerda que não possuindo um projeto concreto alternativo aos problemas neoliberais, lançou mão de políticas emergenciais de atendimento a desempregados e pequenos produtores autônomos e informais. Para o autor, esses dois elementos fundiram-se e constituíram uma corrente heterogênea de propostas e iniciativas concretas sob o título de “economia solidária”. Com o objetivo de amenizar os problemas sociais, colocam-se como embriões de uma forma de organização social alternativa ao capitalismo. Mas essas vertentes ignoram a crítica marxista. Entre elas, a de Paul Singer diferencia-se, pois introduz alguns elementos da teoria social de Marx, concebendo a economia solidária como um novo “modo de produção”<sup>89</sup>.

A respeito disto, Paul Singer afirma que

“a essência do socialismo, enquanto modo de produção, é a organização de produção e consumo, em que os produtores e consumidores livremente associados repartem de maneira igualitária o ônus e os ganhos do trabalho e da inversão, os deveres e direitos enquanto membros de cooperativas de produção e/ou de consumo ou o nome que venham a ter essas organizações” (1998, p.9).

No Brasil, há várias experiências de cooperativas, distribuídas nos ramos de crédito, habitacional e agrícola, anteriores à década de 1980. Mas é a partir de meados dessa década que as cooperativas de trabalho e produção ganham força e visibilidade, evidenciando as primeiras manifestações do processo de reestruturação produtiva nacional (NAVARRO, 2003; MARTINS, 1998; SINGER, 1998)<sup>90</sup>. A adoção de políticas neoliberais e a abertura comercial, já nos anos 90, alteraram a estrutura industrial do país e tornou-se notória a multiplicação das cooperativas chamadas “fênix” ou “defensivas”, onde operários, visando manter empregos diante da falência ou fechamento de empresas, criam projetos de recuperação. E, ao lado dessas experiências autogestionárias associadas ao movimento sindical, surgem também às chamadas ‘falsas’ cooperativas ou cooperativas “pragmáticas”, organizadas com o objetivo de terceirizar serviços e reduzir custos (LIMA 2004).

<sup>89</sup> É importante ressaltar que Germer, no texto aqui referido, faz uma crítica as idéias de Paul Singer, mesmo considerando-o qualitativamente diferente em relação aos demais autores que defendem a “economia solidária”.

<sup>90</sup> Segundo a classificação da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), atualmente existem cooperativas em diferentes ramos, os quais são: agropecuário, consumo, crédito, educacional, especial, habitacional, infraestrutura, mineral, saúde, produção, trabalho, transporte e turismo e lazer. Dados disponíveis no site [www.ocb.org.br](http://www.ocb.org.br), acessados em set/2006.

Experiências como a falência da fábrica de calçados Makerly, em Franca, e sua transformação em empresa autogestionária, bem como a criação, em 1994, da Associação Nacional de Trabalhadores em Empresas de Autogestão e Participação Acionária (ANTEAG) para assessorar empresas solidárias são exemplos marcantes do crescimento do movimento cooperativista no Brasil. Mas é necessário ressaltar que a organização dessas experiências efetivou-se pela atuação de sindicatos, Ongs, empresas e até mesmo o próprio Estado, contando com uma heterogeneidade no espectro ideológico, que vai de grupos empresariais a movimentos socialistas.

O setor de transporte rodoviário de carga, segundo dados da Organização das Cooperativas Brasileiras, a partir da década de 1980 vem vivenciando esse processo de formação de cooperativas. Até 2001, essas organizações eram registradas no ramo de trabalho. Em função do aumento de tal fenômeno no setor, foi criado o ramo das cooperativas de transporte. Mas não só de cooperativas como também de formas de organização informal, ou seja, em associações de classe.

Um caso interessante é a Cooperativa de Transporte de Sorocaba (CTS). Essa entidade foi criada em 1999 a partir da união de caminhoneiros autônomos que sentiram a necessidade de se organizar para se manter no mercado de cargas, que é extremamente seletivo e competitivo. Atualmente conta com 105 associados (que diferentemente da ACTA-SINDGRAN, são donos de cotas e trabalham nas suas cotas, pois não é permitida a participação de terceiro, nem a transferência das cotas a outrem). Entretanto, o capital da cooperativa é variável por conta da entrada e saída dos associados que deve ser sempre igual. Opera numa área de 5.000 m<sup>2</sup> em Sorocaba, também no segmento de granéis líquidos e sólidos. Para a entidade é sua missão **“Prestar serviço de transporte de carga, atendendo as necessidades de logística, com qualidade e a custos competitivos**, buscando o contínuo desenvolvimento de nossos cooperados, dos recursos humanos e a total satisfação do cliente”. Isso é feito através da autogestão onde “Todos os associados participam da administração da cooperativa, através dos órgãos de administração, fiscalização ou do Comitê Educativo. Eles elegem seus representantes e participam das decisões em Assembléias gerais” (grifo nosso)<sup>91</sup> e através do fato de a cooperativa ser um operador de transporte podendo, portanto, emitir notas de conhecimento. Isso lhe garante uma relação direta com o dono ou embarcador da mercadoria.

---

<sup>91</sup> Disponível em: [www.ctstransportes.com.br](http://www.ctstransportes.com.br). Acesso em: fevereiro/2009.

Além da cooperativa, os caminhoneiros podem se associar em entidades de classes como é o caso da ACTA-SINDGRAN da qual descreveremos suas particularidades posteriormente, num item específico. Mas o que cabe afirmar até aqui é que as entidades funcionam de maneira diferenciada, embora seus objetivos sejam atender bem o cliente da logística de transporte.

Isso significa que entre a CTS e a ACTA-SINDGRAN, ambas as entidades sendo produto da resistência dos caminhoneiros, têm particularidades do ponto de vista dos avanços auferidos pela categoria. Seria necessária uma pesquisa a parte para avaliar e problematizar as conquistas de cada entidade. Entretanto, vamos nos fixar em um ponto que consideramos mais importante: o questionamento da condição do caminhoneiro autônomo. A CTS se tornou um operador de transporte que pode emitir notas de conhecimento, o que implica em certo sentido em uma autonomia maior do cooperado em relação às empresas de transporte. Tanto conseguiu isso que é uma entidade “parceira” da ACTA-SINDGRAN, porque emite notas aos associados, coisa que essa entidade nem ao menos questionou durante seu processo de luta. Entretanto, a CTS, ainda que uma cooperativa, uma resistência importante do ponto de vista político e econômico para a categoria, se enquadra dentro dos limites que problematizamos neste item.

### **Capítulo 3 – A organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos: a ACTA-SINDGRAN e suas complexas relações sociais.**

#### **3.1. Aspectos econômicos e políticos do Porto de Santos.**

A capacidade tanto do capital como da força de trabalho de se moverem, rapidamente e a baixo custo, de lugar para lugar, depende da criação de infra-estruturas físicas e sociais fixas, seguras e, em grande medida, inalteráveis. A capacidade de dominar o espaço implica na produção de espaço. No entanto, as infra-estruturas necessárias absorvem capital e força de trabalho na sua produção e manutenção (HARVEY, 2006, p. 149).

A Baixada Santista, que envolve a atividade portuária das cidades de Santos, Guarujá e Cubatão, é uma região estrutural na economia brasileira, haja vista sua importância na distribuição de cargas em âmbito nacional e internacional. É o espaço onde todos os modais de transporte se encontram. Nele e por ele impera a lógica da acumulação de capital. Assim,

Do ponto de vista da circulação do capital, portanto, o espaço aparece, em primeiro lugar, como mera inconveniência, uma barreira a ser superada. O capitalismo, conclui Marx, em um notável *insight*, é caracterizado necessariamente por um esforço permanente da superação de todas as barreiras espaciais e da ‘anulação do espaço pelo tempo’. No entanto, isso denota que esses objetivos apenas podem ser alcançados por meio da produção de configurações espaciais fixas e imóveis (sistemas de transporte, etc.) (Ibid., p. 145, grifo do autor).

É importante economicamente e também politicamente, porque a distribuição de cargas envolve a integração de dois setores fundamentais na economia capitalista responsáveis pela produção e circulação de mercadorias, ou seja, a indústria e o transporte.

Como no processo global da produção, a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita, os fluxos se tornam mais importantes ainda para a explicação de determinada situação. O próprio padrão geográfico é definido pela circulação, já que esta mais numerosa, mais densa, mais extensa, detém o comando das mudanças de valor no espaço (SANTOS, 1996, p. 214)

Tudo seria perfeito se essa integração fosse justa e neutra, se ela fosse meramente produto de um processo/progresso técnico, se ela historicamente não materializasse o conflito de interesses econômicos e políticos das diferentes empresas da esfera produtiva e das

empresas responsáveis pelo transporte de mercadorias que ali se articulam, se no interior destas empresas também não se cristalizasse diferentes interesses decorrentes do conflito capital/trabalho. Entretanto, essa integração que aparentemente seria técnica, é um processo social que tem múltiplas facetas.

(...) toda situação é uma construção real que admite uma construção lógica, cujo entendimento passa pela história de sua produção. O recurso à técnica deve permitir identificar e classificar os elementos que constroem tais situações. Esses elementos são dados históricos e toda técnica inclui história. Na realidade, toda técnica é história no momento da sua criação e no de sua instalação e revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história (Ibid., p. 21).

A região portuária não pára. É um conjunto de enormes armazéns e pátios que abrigam a movimentação de pessoas e mercadorias vinte e quatro horas por dia. Andando pelas ruas da região, vêem-se cargas escoando por navios, trens, caminhões e tubulações.

**Figura 18: Armazenamento de papel e celulose.**



FONTE: Fotos concedidas pela CODESP.

**Figura 19: Carregamento de açúcar ensacado.**



FONTE: Fotos concedidas pela CODESP.

**Figura 20: Carregamento de navio de container.**



FONTE: Fotos concedidas pela CODESP.

**Figura 21: Carregamento de navio de veículos**



FONTE: Fotos concedidas pela CODESP.

E num “passar de olhos” é possível perceber quem são os sujeitos ali envolvidos: empresas como a Cargil, Fercicentro, Bunge, América Latina Logística, Hamburg-Süd, IC Transportes, Maersk Sealand, P&O Nedlloyd, entre outras são facilmente identificadas pelos símbolos em contêineres e carretas de caminhões.

**Figura 22: Organização dos contêineres no pátio.**



FONTE: Fotos concedidas pela CODESP.

**Figura 23: Pátio de contêiner.**



FONTE: Fotos concedidas pela CODESP.

**Figura 24: Carregamento de contêiner.**



FONTE: Fotos concedidas pela CODESP.

O que acontece é que “Os capitalistas individuais, em virtude de suas decisões localizacionais específicas, moldam a geografia da produção em configurações espaciais distintas” (HARVEY, 2006, p. 146). Assim,

Na medida em que o porto se estrutura como um agregado institucional intermediário entre mercado e empresas, ele envolve um número apreciável de firma e empresários com interesses particulares fortemente concorrenciais. Estes são, ao mesmo tempo, compelidos a empreender uma sinergia capaz de integrá-los em um esforço mais ou menos comum e com vistas a atrair um imenso tráfego de mercadorias e, por fim, distribuídas, constituindo um processo no qual se verifica um portentoso valor agregado (TEIXEIRA DA SILVA, 2003, p. 24).

Mas também vemos nesse cenário, caminhoneiros, estivadores, carregadores, seguranças, fiscais, entre tantos outros que ajudam a compor esse complexo sistema da economia. É, portanto, como um espaço de lutas de classes que devemos entender essa região<sup>92</sup>. Resumidamente, essas lutas se travam em duas esferas: entre capitalistas; entre trabalhadores; e entre capitalistas e trabalhadores. A concorrência entre os operadores portuários e as empresas industriais<sup>93</sup> nessa região – quando estas também são transportadores

<sup>92</sup> Enfocaremos aqui as relações que tangem ao nosso objeto de pesquisa, os caminhoneiros. Não nos aprofundaremos em outros sujeitos, senão quando necessário.

<sup>93</sup> Chamaremos de empresas industriais as empresas ligadas diretamente a transformação de matérias-primas e mercadorias estocáveis (Ex: Cargil, Bunge, Ferticentro etc.) e empresas de transporte aquelas que deslocam mercadorias (Ex: IC Transportes, BETEL Transportes etc.). Mas há que se lembrar que empresas de transporte também são industriais no sentido de produzir algo diretamente, embora na lei sejam tratadas como prestadoras

de carga própria (TCPs) e necessitam de armazéns e pátios para organizar a logística de sua produção –, se dá na luta pelo espaço, por um lugar privilegiado que confira eficiência na distribuição da produtividade realizada em outras regiões. E tal organização do espaço é constituída na relação entre Estado, capital e trabalho.

(...) as alianças regionais de classes, vinculadas vagamente num território e organizadas habitualmente (ainda que não exclusiva ou unicamente) pelo Estado, são um resposta necessária e inevitável à necessidade de defender valores já materializados e a coerência regional estruturada já alcançada (HARVEY, p. 151, 2006).

O Estado, representado pela Companhia das Docas do Estado de São Paulo (CODESP) que desempenha a função de administração das concessões, permissões e licitações das áreas ao entorno do porto, absorve e reproduz a luta dos diferentes interesses do conflito capital x trabalho, mas também das divergências dos interesses do capital, como discutido anteriormente. No caso da Cargil, por exemplo, que possui um terreno-pátio grande na região, ela cobra uma “taxa” de dez reais por noite dos caminhoneiros que não estão prestando serviços a ela para que estes possam usufruir do pátio de descanso de sua propriedade na cidade de Cubatão. Esses terrenos em alguns casos são propriedade privada, ou seja, desenvolvem a relação econômica e jurídica de propriedade, adquiridos a custa de muita especulação imobiliária; em outros casos são concedidos pela administração portuária através de processos de concorrência.

Há também a concorrência que se dá entre as empresas de transporte, incluindo aqui as do ramo de logística, principalmente, porque estas precisam não só de pátios para espera da carga e descarga, como também armazéns. Nesse caso, a luta se materializa não só na concorrência por espaços, quando entram também em conflito com os operadores portuários e as empresas industriais<sup>94</sup>, mas também na concorrência por fatias de mercado, por serviços de transporte – quem vai pegar quantas toneladas de carga, de qual navio ou armazém, de qual importador ou exportador. Nota-se, então, que se os caminhoneiros precisam buscar espaços para aguardar o momento do carregamento ou da descarga, o conflito não se dá mais entre

---

de serviço. Fazemos essa diferenciação para facilitar a leitura, porque ambas pertencem ao setor produtivo, no sentido de produzir uma mercadoria, mas a primeira um produto do trabalho tangível e acumulável (adubo, fertilizante, farelo de soja, etc., e a segunda um produto tangível, porém não acumulável em estoques (o deslocamento de mercadorias).

<sup>94</sup> A maior parte delas atua sem possuir pátios, deixando a carga e custo dos caminhoneiros a procura por lugares de espera. Mesmo assim, elas tendem a procurar espaços para abrigar seus caminhões já que a prefeitura proíbe a permanência dos caminhões na beira da estrada.

capitalistas, mas também entre capitalistas e trabalhadores, e aqui se soma um elemento importante que é o fato dos caminhoneiros entrarem na disputa por serviços de transporte. A citação, embora extensa, nos explica como as lutas de interesses políticos e econômicos diferenciados se reproduzem no espaço onde se localizam e tendem a alianças (Ibid., p. 151).

As diferentes facções do capital e do trabalho representam diversos interesses dentro de um território, dependendo da natureza dos ativos que controlam e dos privilégios que dispõem. Algumas facções são mais facilmente atraídas a uma aliança regional de classes do que outras. Os proprietários de terras e de bens de raiz, os incorporadores e os empreiteiros (...), e os funcionários públicos, tem mais a ganhar. Aqueles setores da produção que não podem se deslocar com facilidade (por causa do capital imobilizado empregado ou de outras restrições espaciais) tenderão a apoiar uma aliança, ficando tentados, ou sendo forçados, a obter ordem e habilidades laborais locais por meio de compromissos em relação a salários e condições de trabalho. As facções da mão de obra que, por intermédio da luta ou da escassez, conseguiram criar bolsões de privilégio em um mar de exploração certamente também aderirão à causa da aliança para preservar seus proveitos. **Se um compromisso local entre capital e trabalho é profícuo tanto para a acumulação como para padrões de vida da mão de obra (que pode ser por um tempo), então mais facções da burguesia e das classes trabalhadoras talvez apoiem esse compromisso. A aliança, saliente, também não é, na postura, inteiramente defensiva.** A experiência que mostra uma economia regional eficientemente organizada (a coerência estruturada que já nos referimos), repleta de infraestruturas sociais e físicas adequadas, pode ser benéfica para a maioria (Ibid., p. 151-152).

A ACTA SINDGRAN é, em primeira instância, a expressão da luta dos caminhoneiros contra o avanço das grandes empresas de transporte na disputa por serviços e também em busca de melhores condições de trabalho. Mas ela é também resultado daquelas alianças descritas acima, porque ela contribuiu para a organização do trabalho na região colaborando para aquele processo de acumulação de capital. Exemplo dessa aliança pode ser notado no espaço onde predominantemente o conflito se travou. A Rua do Adubo, nome informal dado à Rua Idalino Pinês, local onde estão instaladas as entidades e principal rua de acesso ao Terminal de Granéis do Guarujá (TGG), daí seu “apelido”, é uma rua movimentada e enfrenta grandes problemas, pois

A ‘geografia industrial’ de Santos guarda particularidades que distinguem sua vida urbana da de várias outras cidades (...). Trata-se de um enquadramento urbano eminentemente portuário, ou seja, o porto é o principal elo de articulação com a comunidade local, estendendo tentaculares raízes no campo social e econômico da região. O ancoradouro de Santos é uma instituição ‘territorialmente integrada’, pois sua economia urbana

encontra-se indissociavelmente vinculada à economia portuária, que estabelece interface com recursos materiais e humanos da cidade (TEIXEIRA DA SILVA, 2003, p. 23-24).

Esta informação até a pesquisa de campo nos era desconhecida e tange à relação porto-comunidade: o escoamento de mercadorias realizado por pessoas, por trabalhadores, em meio à comunidade de entorno, gera problemas dos mais variados e denuncia a falta de estrutura portuária. É o barulho excessivo dos caminhões, os buracos na rua em função da movimentação de cargas, poluição, problemas nas estruturas das casas da rua, entre outros. Antigamente havia ainda muito problema com relação ao comportamento dos caminhoneiros, porque havia muito trânsito, os terminais de carga e descarga eram vagarosos e os caminhões não tinham onde estacionar para a espera problema que ainda existe, embora em menor intensidade dada à constante reivindicação da categoria. Os caminhoneiros ficavam estacionados na Rua do Adubo a espera da sua vez de carga ou descarga e ali usufruíam dos espaços para toda e qualquer necessidade. Seguem alguns comentários dos associados a respeito dessa questão:

[Essa rua do adubo aqui é bem movimentada?]*É movimentadíssima. É o dia inteiro do jeito que você tá vendo aí oh, caminhões, é 99,9 é só caminhões. [...]. De sol a sol caminhão, carro mesmo dificilmente entra aqui. Só se o cara tem alguma coisa pra fazer por aqui, porque às vezes eles ficam aí na fila, então, é melhor ele dar uma volta do que ele entrar nessa rua*<sup>95</sup>.

[A associação serviu para organizar a Rua do Adubo?]*E também organizar, chamar uma parte desse pessoal que ia pro meio da rua antigamente aqui né, ali na rua do adubo. Hoje tá uma beleza, hoje tem pátio aqui. Tem pátio lá dentro, não lá dentro tiraram o pátio de lá né. [Eu vi que essa rua aqui não pára de passar caminhão?] Não, não pára, mas antigamente aqui dentro esses caminhões era tudo parado na rua esperando carga. Hoje eles ficam aqui dentro do pátio. [Outro associado comenta]: Na rua e ali na parte dele ficava semana ali enfiado no trilho e os que estavam no meio não podiam sair. Era. Ahh era uma bagunça, era caminhão batido, dava tiro. Se a maioria visse isso aqui antigamente queria distância*<sup>96</sup>.

*É porque vocês não conheceram aqui quando era antigamente, aqui não existia nada era só mato. Só mato, não tinha quase ninguém aí que era só do adubo, adubo nós jogava tudo no chão aí, jogava no chão, aí quando faltava navio aí vinha carregar carga do chão na pá pra poder levantar e ir embora lá. [Porque não tinha armazém?] Não tinha armazém, não tinha máquina, não tinha nada, carregava na pá, era material que não estragava, que podia jogar no chão e carregava na pá, depois que a gente batia, colocava no batedouro assim. Aí chegavam aí e falavam ahh amanhã vai*

<sup>95</sup> Trecho da entrevista do associado A concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>96</sup> Trecho da entrevista do associado E concedida durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

*encostar, aí ficava aí, jogado na rua, aí ahh manhã vai encostar, amanhã vai, amanhã vai, acabava o dinheiro, não tinha mais dinheiro. Eu tava falando com o [fulano] agora, aí juntava uma turma boa nós ia lá naquela ponta pegar caranguejo, pegava um tambor de óleo, lavava e fazia os caranguejão e dava pra comer com pão. [...] Não, não tinha nada, tava sem dinheiro, acabava tudo aí juntava um pouquinho de cada um aí ia comprar um pão, outro ia comprar um negocio pra dar o dinheiro e comia<sup>97</sup>.*

Havia, portanto, muita reclamação da comunidade pelo mau cheiro das ruas e pela falta de respeito com a população que andava na rua (os caminhoneiros chegavam a se despir ali para tomar banho, que era feito com canequinhas). Não havia ali qualquer estrutura (banheiro, restaurante, área de descanso) que garantisse a eles boas condições de trabalho. Sem contar as constantes brigas e discussões entre os caminhoneiros mesmo, porque não tinha uma organização do trabalho por ordem de chegada, sendo que qualquer um podia furar fila.

Tentando pensar a ligação do local (Rua do Adubo) como regional, vale citar que o complexo do Porto de Santos<sup>98</sup> ainda tem uma localização privilegiada por estar no Estado de São Paulo que responde por 35% do PIB brasileiro e situar-se a 60 km da região mais industrializada do país, onde vivem cerca de 20 milhões de pessoas. Atende, portanto, uma área que concentra 45% do mercado consumidor nacional. Mas sua influência não se restringe somente à esfera estadual, pois movimenta cargas das mais variadas regiões possíveis de estados como Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia, Goiás, Paraná e Países do MERCOSUL (um leque de insumos e manufaturados que vão desde carga geral – solta, em contêineres, unitizadas, automóveis etc. – até os grânéis sólidos – vegetais e minerais – e líquidos, além da circulação de pessoas).

O porto movimenta anualmente mais de 25% dos produtos negociados pelo País no mercado internacional. Em 2005 foram US\$ 20,2 bilhões (27,6% do total nacional) em exportação e US\$ 12,2 bilhões (25,2% das operações brasileiras) em importação, representando cerca de 5% do PIB nacional, num total de 60 milhões de toneladas movimentadas<sup>99</sup>. Os principais destinos das cargas de exportação são China, Países Baixos e EUA, e de importação são EUA, Canadá e Argentina. E, segundo a CODESP, esses dados

<sup>97</sup> Trecho da entrevista do associado G concedida durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

<sup>98</sup> Utilizaremos aqui a visita de campo feita na Rua do Porto, atrelada às informações obtidas junto à COPESP. Os dados estão presentes no material fornecido pela instituição e pesquisado no site. Disponível em: [www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br). Acesso em: setembro/2009.

<sup>99</sup> Dados retirados do Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias do Porto de Santos. Disponível em: [www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br). Acesso em: setembro/2009. Se comparados com os dados de 2007 e 2008, disponíveis no mesmo site, percebemos que não há muita variação nas estatísticas. O que ocorre por vezes é uma variação nas porcentagens de produtos movimentados, mas sempre com destaque para a exportação de soja, álcool e milho.

explicam o fato de ser o maior porto da América Latina e a vanguarda da economia brasileira, estando cada vez mais moderno e competitivo em função do significativo aporte de investimentos feitos pela iniciativa privada depois de 1993. Mas muita discussão vem sendo feita para a reorganização dessa área portuária, pois ela dá sinais de não comportar o movimento existente e a projeção futura de crescimento.

O marco inicial de sua inauguração foi o ano de 1892 quando a Companhia das Docas de Santos entregou 260 m de cais à navegação. Iniciava-se a construção e a modernização do porto, vencida por concorrência pública pelo Decreto nº 9.979 de 12 de julho de 1888 que garantiu ao grupo Graffré, Guinle & CIA noventa anos de exploração da região. Um porto que ficara três séculos e meio em padrões estáveis, com muita mão de obra para operá-lo e pouca mecanização, em péssimas condições de higiene e salubridade, recebia o impulso da modernização e da ampliação vinda das pressões da economia cafeeira. Daí em diante o porto não parou de crescer.

Em 1980, quando termina a concessão da exploração do porto da Companhia das Docas de Santos cria-se a Companhia das Docas do Estado de São Paulo, a CODESP, uma empresa de economia mista e de capital majoritário da União que passa a ser responsável por toda a área portuária, pela manutenção dos terminais e armazéns, pela segurança e infraestrutura das vias e canais, e pela operação de carga e descarga de mercadorias. Mas em meio às privatizações no país na década de 1990, produto da política neoliberal vigente, o Porto de Santos teve as atividades portuárias entregues à iniciativa privada que passaram a movimentar a carga própria e de terceiros mediante arrendamentos de áreas/terminais. Nessa passagem, retirada do folder de apresentação do Porto de Santos e também presente na fala dos funcionários da CODESP, percebe-se o apoio à privatização da região:

**Com a parceria da iniciativa privada e os investimentos em infraestrutura, o Porto de Santos conseguiu atingir elevados índices de produtividade.** Ampliou progressivamente sua capacidade de movimentação de cargas, atingindo recordes superiores a 6 milhões de toneladas/mês. Ao mesmo tempo, implementou políticas comerciais para a redução das tarifas portuárias e para a consolidação de novos negócios com clientes, fornecedores e usuários (grifo nosso).

Esse processo é contraditório em seu movimento, pois ao mesmo tempo em que moderniza, aumenta a produtividade, a competitividade, reorganiza os espaços onde está inserido, engendra profundas alterações, sentidas não só pela instituição como também pelos sujeitos que através dela se relacionam. A Lei nº 8.630/93 criou o Conselho da Autoridade

Portuária, o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) – que tem por objetivo a administração do fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário avulso do porto organizado que antes eram contratadas pela CODESP –, as normas para Operador Portuário – que até então era função da CODESP e agora é pessoa jurídica de direito privado determinada em regime de competição – e, posteriormente foi criada a figura da Autoridade Portuária desempenhada atualmente pela CODESP, a qual também cabe a função de administração do porto organizado. Aos caminhoneiros a privatização do porto foi positiva no sentido do melhoramento no escoamento das cargas, o serviço se tornou mais ágil e eficiente, o que favorece o desenvolvimento do seu trabalho. Entretanto, politicamente, a capacidade de negociação da categoria ficou comprometida, porque principalmente no que tange às concessões dos espaços a concorrência tende às grandes empresas industriais e de transporte. Somente com muita resistência a categoria tem ganhos auferidos.

Para finalizar, fazendo a descrição física da região, ela tem acesso aos aeroportos internacionais de Guarulhos e Viracopos; às rodovias Anchieta-Imigrantes e Piaçaguera-Guarujá (ambas sob concessão da Ecovias), BR-101 Rio-Santos e SP-55 Rodovia Padre Manuel da Nóbrega; e às ferrovias MRS Logística S/A, Bandeirantes S/A (Ferroban), Ferronorte S/A, Cento Atlântica, NOVOESTE e PORTOFER. São 13 km de extensão de cais, entre os terminais privativos, a CODESP e a Marinha do Brasil, somando uma área de 7.700.000 m<sup>2</sup> entre a margem direita e esquerda do canal. A extensão dos dutos é de 55 km e da malha ferroviária 100 km, mais uma capacidade de 545.000 m<sup>3</sup> de tanques e uma usina hidrelétrica com potência de geração de 15.000 KW. Toda essa estrutura funciona 24 horas por dia, 365 dias no ano: **o porto não pára.**

Dos cais e berços de atracação, nove são de terminais privativos (sendo que a Cosipa e a Fosfertil em Cubatão, com áreas privadas, não pagam os valores de arrendamento, mas pagam a tarifa portuária de utilização do canal e da infra-estrutura) e cinquenta e cinco terminais são de administração da CODESP (que recebe dos arrendatários o valor de arrendamento mais a tarifa portuária). É importante citar que a CODESP continua respondendo pela manutenção e projetos de expansão e melhoria da infra-estrutura portuária e agora na função de Autoridade Portuária administra os arrendamentos de áreas (um total de 1.600.000 m<sup>2</sup> entre pátios e armazéns) e terminais portuários, sua principal função depois da privatização. Um dos principais e mais importantes projetos de expansão, em função do crescimento da economia e da movimentação portuária, é o Projeto Barnabé-Bagres, que aumentará a área de atracamento de embarcações e de armazenamento de mercadorias em

cerca de 50 berços. Ainda sim essa estrutura é insuficiente para a movimentação, daí a necessidade manifestada nos intensos debates sobre o novo marco regulatório que, em suma, visa aumentar a movimentação do Porto de São Sebastião.

### 3.2. Os caminhoneiros e as relações sociais de trabalho com o Porto de Santos.

Assim como a Rua do Adubo, a Rua do Porto – principal rua que liga os armazéns e terminais da cidade de Santos do armazém nº 39 (na ponta da praia) até o armazém nº 1 na região do Valongo (uma região que está desativada atualmente e que tem projeção de reforma para atividades culturais e turísticas) – possui vários elementos pertinentes e um deles no que tange a concorrência entre os capitalistas, já citamos anteriormente<sup>100</sup>. Dentre outras coisas, é uma rua de intensa movimentação, onde estão instalados os operadores portuários (os grandes operadores tem seu próprio terminal, mas no caso de operadores menores eles operam conjuntamente nos terminais). Estão instaladas nessa região também algumas entidades de classe, como por exemplo, o galpão da OGMO e também a ACTA-SINDGRAN que tem ali um pátio, antigamente provisório, agora definitivo.

Citamos anteriormente, a questão dos espaços e como eles reproduzem o conflito entre capital e trabalho no interior do Estado, representado nesse caso pela Autoridade Portuária (a CODESP). O Programa de Arrendamento e Instalações Portuárias do Porto de Santos afirma que:

A Autoridade Portuária de Santos poderá submeter à licitação, conforme a legislação pertinente, áreas e instalações com potencial para atividades e empreendimentos portuários. Essa ação de disponibilidade de área e instalação **será precedida por aviso, através de divulgação pela imprensa escrita. Os processos de arrendamento e instalações do Porto de Santos terão início com a manifestação formal do interessado**, mediante encaminhamento de requerimento, na forma do artigo 5º, da Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, conforme norma específica defendida pela Autoridade Portuária de Santos – APS. (s/d, p. 6, grifo nosso<sup>101</sup>).

Nesse requerimento devem estar contidos os objetivos do empreendimento proposto, que entre outras coisas deve conter: localização, finalidade, discriminação da natureza do serviço (tipo de carga, forma de manuseio, quantidade de embarques), estimativa de demanda de mercado e possível uso de terrenos nas adjacências. Continuando: “É meta da CODESP adotar política capaz de produzir um programa com ênfase na redução dos custos portuários, **na promoção de um ambiente de competição** e na preservação ambiental (...)”. (p.8, grifo

<sup>100</sup> De forma alguma estamos deixando de lado o outro lado do canal, na cidade do Guarujá, que possui a semelhante configuração ao cais de Santos. Apenas estamos focando uma região para problematizar uma questão pertinente.

<sup>101</sup> Disponível em: [www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br). Acesso em: setembro/2009.

nosso<sup>102</sup>). Dessa forma, qualquer interessado em uso público ou privativo da área (*exclusivo*, quando movimenta cargas próprias, e *misto*, quando movimenta carga própria e de terceiros<sup>103</sup>) que esteja habilitado pode participar da licitação que ocorre através de leilão ou concorrência pública. Mas será que na prática os interessados concorrem às concessões em igualdade de condições? Em seus próprios documentos é possível perceber que a CODESP aparentemente não representa os interesses de uma ou de outra personificação do conflito capital x trabalho, mas na prática ela tende a privilegiar certos interesses dados as condições objetivas em que as lutas de classes se materializam.

Foi possível constatar essa contradição na concessão do terreno da ACTA-SINDGRAN em Santos. Eles estavam inicialmente alocados num terreno provisório de 12 mil m<sup>2</sup>, sendo transferidos em 2008 para um terreno ao lado menor, com 8 mil m<sup>2</sup>, mas em contrapartida de caráter definitivo. A área antiga foi concedida ao Corredor de Exportação que está sendo implantado no porto, tudo isso à custa da modernização da produtividade e da eficiência portuária. Então cabe nos perguntarmos se 4 mil m<sup>2</sup> fazem pouca diferença para estacionar caminhões? Onde ficam esses veículos, se nas ruas ao entorno do canal eles não podem parar? Que interesses deixaram de ser atendidos em detrimento de outros? Porque esse terreno e não outro tem que ser concedido ao Corredor de Exportação?

Aos caminhoneiros, e independente de ser associado à ACTA-SINDGRAN, há tanto quanto para os interesses do capital falta de estrutura portuária, falta de um espaço na logística da região para recebê-los adequadamente nos processos de carga de descarga. E a categoria pode continuar enfrentando esse tipo de problema porque é “mais fácil” resolver a infraestrutura de um Corredor de Exportação do que de solucionar o problema da maior categoria de trabalhadores do porto de Santos. Se os navios chegam e descarregam nos terminais portuários qualquer tipo de mercadoria (granel, contêiner, unidade etc.), como é que essas mercadorias escoam para o país? E vice-versa: se as mercadorias têm que ser exportadas, como elas chegam até o Porto? A ANTT afirma em suas estatísticas que cerca de 60% das mercadorias no país são transportadas pelas rodovias, ou seja, pelos caminhões<sup>104</sup>. Então o fato é: o Porto de Santos funciona, e isso é apenas afirmar uma obviedade, em torno dos caminhões. O que fazer com eles, se as filas para carga e descarga são atualmente inevitáveis

<sup>102</sup> Citação do Programa de Arrendamentos de Áreas e Instalações Portuárias no Porto de Santos. Disponível em: [www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br). Acesso em: setembro/2009.

<sup>103</sup> Disponível em: <http://www.lei.adv.br/8630-93.htm>. Acesso em: setembro/2009.

<sup>104</sup> O restante é transportado por trem, avião ou cabotagem. Essa sim uma modalidade de transporte que é concorrência para a modalidade rodoviária em função da eficiência e lucratividade. Disponível em: [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br). Acesso em: setembro/2009.

e decorrem da própria falta de logística das empresas que operam no porto? Que a ACTA-SINDGRAN tenha conseguido conquistar espaços na região, são caminhões graneleiros que atuam principalmente no Terminal de Granéis do Guarujá (TGG). Mas e os caminhões não associados que também são graneleiros e atuam em outros terminais de cargas a granel (por exemplo, os armazéns 33 e 34, o Teaçu 3, entre outros)? Onde ficam esses caminhões? No pátio da associação não podem ficar porque é restrito aos associados, na rua também não. Mas o problema não pára por aqui. E os caminhões de contêineres, a grande maioria desses veículos? Onde estacionam? Segue uma foto para exemplificar o movimento da rua. Observe que era um dia tranquilo e mesmo assim havia caminhões estacionados na calçada.

**Figura 25: Caminhões estacionados na Rua do Porto em Santos.**



FONTE: Foto elaborada durante a pesquisa de campo

A “containerização”, se é que podemos assim chamar o processo de substituição dos caminhões, é produto da modernização dos transportes e do porto que tende a movimentar não só mercadorias de alto valor agregado, mas qualquer tipo de mercadoria solta por contêiner. É um fato visível aos olhos tendo em vista a quantidade de contêineres presentes nos armazéns. Segundo as informações da CODESP, a tendência a partir da década de 1980 é tudo ser transportado por contêiner, pois eles são mais seguros, mais flexíveis ao transportar cargas de diferentes destinatários no mesmo contêiner e liberam mão de obra nos terminais porque todo o carregamento é feito por guindastes, empilhadeiras e esteiras<sup>105</sup>. Não é nosso objeto de pesquisa nos aprofundar nessa questão, mas somente a título de ressalva essa modernização,

<sup>105</sup> Segundo informações obtidas na mesma instituição, o transporte por sacos está diminuindo. Tudo vai por rolagem e contêiner. Os trens em geral transportam grãos, sendo menor a utilização dos contêineres.

ao lado da reforma trabalhista e sindical do governo FHC, é responsável pelo desemprego de grande parte dos trabalhadores portuários e da flexibilização das leis trabalhistas que foi imposta àqueles que continuam trabalhando nessas atividades, vide a função do OGMO.

No que tange à ACTA-SINDGRAN a pergunta é: até que ponto o transporte por contêiner é concorrência ao transporte a granel? Eles servem de base para cálculo do frete? Há alguma relação entre seus sindicatos? Até este ponto da visita de campo, percebemos que se há alguma relação, ela consiste no problema dos espaços para estacionamento, porque os caminhões ficam estacionados em qualquer “boca”<sup>106</sup> possível. Mas o problema se torna ainda mais complexo quando se compreende a estrutura das relações portuárias.

A LIBRA, empresa criada em 1995 com 100% do capital nacional, é uma operadora portuária, ou seja, é a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução da movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário realizada na área do porto organizado<sup>107</sup>. Seus terminais estão localizados nos armazéns de nº 34, 35, 36 e 37<sup>108</sup>, somando uma área de 120.141,20 m<sup>2</sup> e movimentando 575.000 toneladas de mercadorias por ano. A área é um “ponto de integração” entre os transportes ferroviário, marítimo e rodoviário e sendo um operador portuário, os serviços prestados pela empresa aos exportadores, importadores e armadores são: Operações de carga e descarga de navios; Armazenagem de contêineres ou carga solta de importação; Armazenagem de contêineres de exportação<sup>109</sup>; Fornecimento de energia elétrica e monitoramento a contêineres refrigerados; Controle informatizado das operações; Armazenagem de produtos químicos; Unitização e desunitização de contêineres; Pesagem de contêineres; Início e conclusão de trânsitos aduaneiros; Procedimentos aduaneiros de importação; Seguro integral; Conexão Intermodal rodo e ferroviária; Postos de Fiscalização dentro das dependências do terminal para a Receita Federal e demais autoridades.

<sup>106</sup> Como se refere um dos entrevistados informalmente na Rua do Porto durante a pesquisa de campo.

<sup>107</sup> Disponível em: <http://www.portodesantos.com/cap/norma.html>. Acesso em: setembro/2009. Cabe ressaltar que antes de 1993 quem cumpria a função da Libra terminais era a CODESP.

<sup>108</sup> Segundo a empresa “O T37 é um dos maiores terminais de contêineres da costa brasileira, operando em média 80 navios com uma movimentação de cerca de 50.000 contêineres por mês”. Disponível em: <http://www.t37.com.br/institucional-historia>. Acesso em: setembro/2009.

<sup>109</sup> Pudemos perceber que os contêineres de importação ficam armazenados bem próximos ao atracamento dos navios e os de exportação mais próximos à portaria.

**Figura 26: Lado das exportações de contêineres da LIBRA Terminais.**



FONTE: Fotos elaboradas durante a pesquisa de campo.

**Figura 27: Lado das importações de contêineres da LIBRA Terminais.**



FONTE: Fotos elaboradas durante a pesquisa de campo.

Os armadores, por sua vez, são os donos das empresas de navegação. Eles podem ser também operadores portuários, caso consigam uma concorrência junto à CODESP, se tornem acionistas de terminais ou fechem contratos comerciais com operadores portuários para atracarem em terminais fixos<sup>110</sup>. Esse último é o caso da LIBRA Terminais que tem armadores fixos para cada região do globo. A exemplo de seus armadores temos: Hamburg-Süd, Maersk Line, MOL, CMA-CGM, Cia. Libra, entre outras. Essas empresas sempre existiram e se relacionaram com o porto. Por sua vez, eles se relacionam com exportadores e importadores para a realização do transporte de mercadorias que também se relacionam com os terminais portuários. Há casos em que o proprietário das mercadorias tem seu próprio sistema de transporte: são os chamados transportadores de carga própria. E aí, eles podem ter

<sup>110</sup> Disponível em: [http://www.mar.mil.br/ciaga/noticias/not\\_jun\\_07.pdf](http://www.mar.mil.br/ciaga/noticias/not_jun_07.pdf). Acesso em: setembro/2009.

terminais portuários próprios e contratarem ou não os armadores. É o caso, por exemplo, da Cargil, da Bunge, da Citrosuco, da Petrobrás, entre outras.

Mas as relações não param por aí. Há ainda as empresas de logística e as empresas de transporte que fazem a parte do transporte terrestre. No caso das primeiras, elas têm a função ainda de armazenar as mercadorias, necessitando de espaços. Em conversa com um funcionário de uma empresa de logística, descobrimos que os contratos de transporte são variáveis de um para outro, porque depende do tipo de serviço que o exportador/importador deseja. Por exemplo: A Hamburg-Süd, como armadora, transporta contêineres e estes podem chegar ou sair do porto de trem ou caminhão; em geral ela contrata uma empresa de transporte rodoviário para fazer o serviço, ou seja, essa disponibiliza os caminhões de contêineres para transportar as cargas, porque o transporte ferroviário é pouco eficiente. E assim se completa o circuito da distribuição de carga.

O fato aqui é que independente da teia de relações a que nos referimos nenhum ou quase nenhum dos sujeitos envolvidos se preocupa com os caminhões. Com raríssimas exceções – citamos o caso da Cargil que tem terreno sob sua posse e acolhe seus caminhões e ainda aluga espaços para outros caminhoneiros – nenhuma empresa de logística, empresa de transporte ou terminal portuário tem um estacionamento disponível para receber os caminhões que utilizam. Será porque os trabalhadores que operam seus caminhões são autônomos? Não tem vínculo com nenhuma empresa porque apenas prestam serviços? Os trens ficam estacionados sobre os trilhos que são de uma empresa ferroviária. Os caminhões, quando de empresas de transporte ou de logística devem estar provavelmente estacionados em algum lugar seguro, porque nenhum proprietário quer ter seu caminhão roubado ou depredado. Mas e quando os caminhões são de autônomos?

Daí a reivindicação contundente da ACTA-SINDGRAN: se vão operar no TGG, então precisam de pátios de estacionamento. Atualmente a reivindicação continua, mesmo com a entidade tendo conseguido três pátios, porque o número de associados não cabe nesses espaços quando o movimento de cargas é intenso. Eles só podem permanecer no pátio quando estão à espera de cargas no TGG ou quando estão carregados com cargas de “vira”. Mas quando retornam do interior com cargas de outras empresas de transporte não podem ficar nos pátios, para evitar o congestionamento. Assim, mesmo associados precisam procurar outros pátios. Em Cubatão, já citamos o estacionamento da Cargil, mas soubemos também que a Ecovias – uma concessionária de serviços rodoviários –, tentando resolver o problema das

paradas de caminhão nos acostamentos das estradas em que tem concessão, construiu um pátio num terreno da prefeitura para 4 mil veículos: o Ecopátio.

Aqui é outro exemplo da contradição dos interesses do conflito capital x trabalho representado no interior e pelo Estado, mas agora representado na figura da Prefeitura Municipal de Cubatão. A citação abaixo, embora extensa, aponta como se deu o processo de concessão do terreno:

Em 5 de abril de 2006 a empresa Ecopátio Logística Cubatão LTDA foi constituída para assumir a concessão do Complexo Intermodal de Cubatão, localizado na Rodovia Cônego Domenico Rangoni, km 263, s/n. °, Parque Industrial, em conformidade com o **Contrato de Concessão Real de Uso de Imóvel do Patrimônio Municipal de Cubatão** n.º ADM 123/99. A Ecopátio pertence ao Grupo Primav Ecorodovias S/A. O Grupo está no mercado de concessões rodoviárias desde 1997 e se dedica à eficiência e excelência na prestação de serviços relacionados ao melhor desempenho do transporte rodoviário brasileiro. **A Ecopátio tornou-se o maior Terminal Intermodal de cargas do Brasil com 442,7 mil metros quadrados e tem como objetivo principal a produtividade das operações portuárias**, por meio da triagem e liberação dos veículos com destino ao porto de Santos com base no credenciamento recebido pela CODESP (Autoridade Portuária de Santos) em junho/2006 de acordo com a Regulamentação nº 108/2006. O alto investimento em tecnologia de informação e sistemas de gerenciamento garante às cargas em direção ao Porto de Santos mais pontualidade no embarque e desembarque, gerando redução do tempo de permanência dos navios no cais e, conseqüentemente, das despesas com demurrage (multas por atrasos no carregamento e descarregamento de navios) e, conseqüentemente, do custo Brasil<sup>111</sup> (grifo nosso).

Mas tudo isso tem um custo. Quem paga essa conta no caso dos motoristas autônomos? Porque a concessão não foi dada às entidades de classes que representam a categoria dos caminhoneiros? Elas conseguem se articular para tal intento? Existem formas de financiamento para investimentos nesse ramo?

Um dado curioso da pesquisa no que tange a esse descaso com relação aos caminhoneiros e aos problemas da categoria, durante a pesquisa de campo encontramos muita coisa relacionada aos estivadores e trabalhadores portuários. Em geral, quando o projeto de pesquisa era apresentado os responsáveis olhavam espantados, como se nunca tivessem ouvido falar de caminhoneiros ou como se eles não fizessem parte da história do porto, das cidades de Santos e Guarujá. Esse “desconhecimento” vai aparecer em quase todas as

<sup>111</sup> Disponível em: [http://www.ecopatio.com.br/Site/O\\_Ecopatio/Quem\\_Somos/](http://www.ecopatio.com.br/Site/O_Ecopatio/Quem_Somos/). Acesso em: fevereiro/2009.

entrevistas realizadas junto aos caminhoneiros. É como se fosse uma reivindicação eles serem minimamente reconhecidos.

*Você pode vê, você nunca ouve ninguém nem na televisão, nem em lugar nenhum, elogiar um transportador. [...]. A sociedade hoje, a sociedade normal que está do lado de lá, não sabe o problema que é do lado de cá e não sabe a falta que faria se a gente parasse. [...]. Talvez a falta do entendimento das pessoas que não são no nosso meio, que não fazem parte desse... Porque o cara que é dono de transportadora, que mexe, que mexe com isso, sabe mais ou menos como é que funciona, então, ele... Agora tem muito cara que não sabe nem... Ele acha que, que a carne caiu na mesa dele porque caiu do céu. [...]. Essa conversa que eu tô tendo com ti aqui agora eu queria ter uma oportunidade de ter um dia ela numa mesa redonda... [...]. Numa televisão pra poder mostrar pras pessoas... [...]. Ser ouvido “me ouça que eu quero te falar o que, a importância que eu tenho”. O médico é importante demais, a polícia, o lixeiro, todo mundo é importante. Agora nós somos acho que tão importante o quanto ou somos os mais importantes. Porque se um dia nós parar...”<sup>112</sup>*

O mais surpreendente, sem querermos colocar aqui um juízo de valor, veio da CODESP. O objetivo da pesquisa de campo nessa instituição era obter informações e dados sobre as empresas, operadores e trabalhadores portuários e entender como funcionava o porto, seus sujeitos e suas relações. E tal objetivo foi cumprido satisfatoriamente. Entretanto, depois de muita conversa, quando o assessor de imprensa foi questionado sobre os caminhoneiros, ele respondeu que não tinha dado algum sobre eles, que a relação era no máximo cuidar das vias pelas quais passam, porque eles são autônomos, não tem vínculo com nenhuma empresa. Em seguida, foi questionado sobre quem era o principal responsável pela movimentação das cargas e ele respondeu que eram os caminhoneiros, mas mesmo assim não tinha dados. O responsável pela seção, que participava da conversa indiretamente, completou a fala do assessor dizendo que havia uma relação, porque havia uma entidade que possuía uma concessão de área em Santos (o terreno citado anteriormente que foi transferido para um espaço de 8 mil m<sup>2</sup>). Talvez o fato de a CODESP não ter muitas informações deva-se ao fato de que eles não são funcionários responsáveis pela administração do porto, mas sendo responsáveis por todo o atendimento e encaminhamento de pesquisadores e visitantes que se interessem pelo funcionamento do porto é problemática a não abordagem da categoria dos caminhoneiros que tem uma participação fundamental na circulação de mercadorias na região.

Passemos agora à luta dos associados na região portuária.

---

<sup>112</sup> Trecho da entrevista do associado D concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

### 3.3. O “levante” da ACTA e a formação do SINDGRAN.

A ACTA (Associação Comercial de Transportadores Autônomos) é uma associação de caminhoneiros autônomos criada em 1984 cujo caráter era a princípio informal, mas as primeiras manifestações, segundo as entrevistas fornecidas, se iniciaram no final da década de 1970. A partir de 1994 foi criado do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Cargas a Granel (SINDGRAN) para que a associação fosse institucionalizada e, assim, reconhecida formalmente. As citações que se seguem são narrativas concedidas pelos associados baseadas em suas memórias.

*A associação foi montada em oitenta e quatro e ela foi oficializada em Brasília, pá, pá, pá, em oitenta e cinco. Dia 26 de março de 1985 ela foi oficializada.*

*É eu acho que foi o Doidão que começou a agitar isso daqui, depois juntou mais uma turma, depois saiu. Foi outro. Veio o Alemão né. O falecido Alemão. Muita gente que morreu aí já fez muita coisa. Apesar de autônomo, teve muito motorista que também deu força aqui. Porque tinha que ter raça né, porque era briga em cima de briga. [...]. Quando foi fundada a associação eles eram tudo caxeiro, então o que foi feito? Cada caxeiro ganhou uma vaga na associação pra poder seguir as nossas normas. Entendeu? Pra ele dar valor, cada um recebeu uma vaga. [Ahh então vocês cooptaram os caxeiros?] Pra não vender porque antigamente você comprava um [informação perdida]. Entendeu? Apareceu um trabalho aí, aí você ia lá e era dez, era vinte, né, no valor de hoje, então tem que, era nesses termos, então tu dava a vaga pra poder seguir as regras da associação, pra ele dar valor né na vaga que ele, aquele caminhão que ele punha e quando ele alugava a vaga, o problema era dele, a vaga era dele, então ele tem que cuidar do patrimônio dele, dá valor ao que ele tinha.*

*Nós é, nós caxeiros nos reunimos, é fizemos uma, uma cúpula entre nós e dissemos “vamos fundar um sindicato para nós”, e todo mundo concordou, todo nós concordamos. [...]. Ele se interessou pela nossa idéia. Então, ele achou de, de encabeçar o... Entendeu a nossa idéia e daí ele se programou, ele se programou e se programou todos, todos os caxeiros e todos os associados. No entanto, é que ele pagou, passou a pagar vinte real, vinte cruzeiro naquela época para cada caxeiro pra poder ele comandar, ele comandava perfeito. Aí foi quando... [...]. Vinte reais pra cada caxeiro... Não os vinte que ele pagava. [...]. Do bolso dele, entendeu? Pra cada caxeiro, pros caxeiros, pra gente. [...]. Isso, pra que a gente não se envolvesse na associação. [...]. Não era a ACTA, não, não, não, não. [...]. Era o Doidão, o velho, o velho Doidão. [...]. Ele pagava só pra gente, entendeu? Trabalhar dentro da norma, dentro da norma que ele tava já... Ele tava implantando. [...]. A vantagem pra ele é que ele queria ser o líder, entendeu? Ser o líder de todos os caminhoneiros e de todos os caxeiros. Ele queria ser o líder. Como de fato foi o líder, como de fato foi líder. Foi quando nós com essa idéia de dizer “vamos fundar uma associação pra*

*nós”, ele se interessou e foi fundada por ele. [...]. Era uma associação dos caxeiros e dos caminhoneiros. [...]. Setenta e sete. Nessa época eu trabalhava na Ferticentro. Setenta e sete. Foi quando eu, eu trabalhava não, iniciei na Ferticentro, porque em setenta e seis, setenta e quatro, setenta e cinco, setenta e seis, eu trabalhei na Galvani. Galvani Transportes. [...]. Aqui acho que tinha várias transportadoras, Logato. Oitenta e um é que eu passei pra Ferticentro. Foi quando já em setenta, eu não lembro a data de fundação daqui, foi quando fundaram a ACTA aqui. Fundaram a ACTA e o posto de informação, clube... [...]. Então, o Doidão comandou, comandou por uns... Não sei, não lembro, não recordo, foram dois anos, acho que o mandato dele foi dois anos. Dois anos. Depois ele foi reeleito por mais dois anos. Foi quando entrou na, na terceira edição. Aí houve concorrência, entrou o finado, Nelson Soares<sup>113</sup>.*

Em entrevista realizada com Henrique Antonio Racchia Ferreira, o presidente da SINDGRAN, mais conhecido como Tomatão entre os caminhoneiros, afirmou que na década de 1980 várias empresas de fertilizantes começaram a surgir na região da Baixada Santista e o trabalho era organizado por safra, geralmente no período de janeiro a maio, quando iniciavam outras safras. E é nesse momento que começaram a surgir às primeiras manifestações para a formação da ACTA. O objetivo inicial era organizar o trabalho dos caminhoneiros para colocá-lo a disposição dos importadores/exportadores. Percebeu-se entre os caminhoneiros que faziam o frete na região que havia muita falta de união e que se trabalhassem em conjunto seriam mais fortes.

*Era pra organizar o trabalho porque tinha muita bagunça aqui (O outro complementa: Muita, muita bagunça na hora de entrar e eles queriam organizar pra fazer questão de dividir frete, levar a lista de frete). Porque pagava pouco? Antigamente você era de uma empresa e ele era de outra, você chegava aqui e falava [fulano] faz uma viagem pra mim? Quanto que você tá paga? Ahh eu pago dez reais, dez cruzeiro a tonelada. Aí ele chegava não [fulano] eu pago onze, aí chegava outro lá não eu pago doze. E assim né a carga, a sua ia ficando pra trás, a dele também por causa da dele que pagava mais. Aí montaram a associação justamente com esse objetivo de que tinha que tabelar o frete pra todas as empresas e também...<sup>114</sup>*

*O processo foi pra ter organização né de trabalho, porque o trabalho aqui tava um caos. Era uma briga tremenda pra conseguir um frete. Então foi reunida uma turma e foi fundada pra poder ter a tabela de frete e organização do trabalho. Com esse dois intuitos que foi feito isso. Pra manter o frete e a organização do trabalho pra todo mundo carregar. [Mas manter o frete porque, o frete era muito baixo, como é que era?] Não o frete era instável né, quando eles precisavam tirar a carga eles aumentavam, quando não precisava abaixava. Então foi feito pra poder manter. [...]. [Mas foi fácil assim fazer essa associação?] Não teve muita briga, muita luta,*

<sup>113</sup> Trechos da entrevista do associado A concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>114</sup> Trecho da entrevista do associado E concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

*muita luta, muita briga. [Quem que impedia vocês assim de formarem essa associação?] Ahh era a organização da turma aqui, uns aceitavam, outros não aceitavam, então foi feito uma turma da antiga mesmo, da pesada pra poder fazer e fundar ela né. Aí a gente pagava, outros não pagavam assim foi indo. [E era difícil pra manter ela unida?] É porque senão já hoje não existia a associação porque muitos caminhão que vinha de fora pra carregar e as vezes tinha trabalho as vezes não tinha, então tinha que segurar lá a força senão, não tinha pra nós mesmo né. [...]. E nós dependia só daqui. [...] Olha a organização do trabalho né, com a organização do trabalho todo mundo quer um trabalho organizado. [Todo mundo quis pegar uma fatia?] Todo mundo ganha né. [E esse pessoal que vinha do interior eles pegavam as cargas de vocês também pra subir?] Ahh era difícil não era todo mundo não, não era todo mundo agüentava ficar na fila e briga e teve muita briga aí, era um passando na frente do outro. [Mas briga você diz entre os caminhoneiros mesmo?] É, o trabalho corria dia e noite, você ficava puxando fila, puxando fila, quando chegava uma hora você não agüentava dormir né, aí vinha um e passava, vinha outro e passava, então tinha muita luta pra ficar de pé<sup>115</sup>.*

A idéia era que os caminhoneiros parassem de furar as filas e causar transtorno na Rua do Adubo, distribuíssem as cargas corretamente, organizassem os destinos das cargas porque ninguém sabia o que tinha de carga e para onde era, tivessem uma estrutura para tirar a lona do caminhão, para estacionar os veículos, lavar os caminhões, pois os fertilizantes corroem a estrutura do caminhão (gabine e carreta), entre outras reivindicações.

Mas a entidade surgiu mesmo em 1984 com a figura decisiva de Nelson Soares, o primeiro presidente da ACTA. Até a sua criação efetiva havia tido uma ou outra manifestação e as primeiras idéias de como organizar o trabalho. É importante ressaltar que nesse processo de formação não estava envolvido nenhum partido ou sindicato na sua organização. Segundo a fala de entrevistados, o movimento se iniciou

*Todos, todos, cada um na sua transportadora; cada um na sua transportadora. “Vamos fundar, vamos dizer assim uma associação de caxeiros?”. Aí todo mundo concordou. Nisso atravessou uma pessoa, atravessou uma pessoa que se interessou na nossa idéia. Ele se interessou com a nossa idéia. [Essa pessoa era ligada a algum sindicato]. Ele era carreteiro. [...]. Não tinha sindicato. Ele era carreteiro. Então, ele se interessou pela nossa idéia.[Não havia nenhum sindicato na época?] Não, não, não, nada. Ele se interessou pela nossa idéia. Então, ele achou de, de encabeçar o... Entendeu a nossa idéia e daí ele se programou, ele se programou e se programou todos, todos os caxeiros e todos os associados<sup>116</sup>.*

<sup>115</sup> Trecho da entrevista do associado E concedida durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

<sup>116</sup> Trecho da entrevista do associado A concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

*Não, o partido político era os caminhoneiros que brigavam. Aqui era dos caminhoneiros*<sup>117</sup>.

O máximo de envolvimento político institucional que apareceu nas falas dos associados foi com relação às candidaturas de associados e as negociações com a prefeitura:

*Nóis elege um vereador que nós conhece um pouquinho mais, mas... [Mas vocês acham que ele vai conseguir brigar por alguma coisa pra vocês?] Tá cada vez mais difícil né, ele deveria... Ele deveria, mas vereador não apita nada. O único que trabalha é... [Mas ele pode ajudar a propor algumas coisas né?] Ahh ele pode conseguir alguma conversa, inclusive vamo dizer que quem conseguiu primeiro foi o Benzi, foi um acordo com o município pra entrar em disputa isso aqui [referindo-se aos pátios da associação]*<sup>118</sup>.

*E até hoje é assim: o máximo de contato é que alguns presidentes se tornaram vereadores, como é o caso do José Newton e agora do Gilberto Benzi*<sup>119</sup>.

*[E os partidos políticos já estiveram envolvidos aqui? Já estive misturado partido por aqui?] Não, não, aqui é o seguinte o prefeito é fulano de tal. Então ele é convidado pra vir aqui, conversar com o associado e tal. O ano que vem mudou o prefeito. É convidado o prefeito pra vir aqui e pá, pá, pá. Aí assim vai indo. [Mas partido mesmo atuando aqui não?] Não, não de jeito nenhum, partido mesmo, aqui é todo mundo na eleição, tem nada disso não. Todo mundo é eleito*<sup>120</sup>.

A entidade foi fundada inicialmente com 910 sócios, ou seja, 910 caminhoneiros que ajudaram nas manifestações e receberam uma cota cada um para atuar no segmento de fertilizantes (adubo, principalmente). E em sua maioria eram caminhoneiros da região da Baixada Santista. Atualmente, a ACTA tem 894 cotas, porque algumas foram canceladas por improbidade de seus donos. Daí em diante a coisa andava devagar, mas melhorava a cada dia.

Em 1993 sucedeu-se uma série de manifestações novamente. Segundo Tomatão, a intenção dos caminhoneiros não era de fazer bagunça, mas às vezes era inevitável porque os importadores eram contra a entidade. Eles “não entendiam” que os caminhoneiros tinham melhorado a qualidade do serviço, que o trabalho estava mais organizado. “Não percebiam” que a intenção não era tumultuar e sim organizar. “Ninguém percebia” que os caminhoneiros também estavam arcando com os custos da corrosão dos fertilizantes e pagavam muito pouco pelos fretes. Daí as manifestações foram necessárias.

<sup>117</sup> Trecho da entrevista do associado F concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>118</sup> Trecho da entrevista do associado C concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>119</sup> Trecho da entrevista do associado F concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>120</sup> Trecho da entrevista do associado D concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

*Justamente, pra isso foi montado, mas no tempo dessas brigaiada e tudo não existia esse SINDGRAN, foi quando, quando, era... olha isso aqui sem o sindicato ela não é nada, a associação ela é uma entidade e tal, e tal, e tal. Aí foi quando montaram o próprio pessoal mesmo, nós aqui mesmo que criamos o SINDGRAN e funciona até hoje também ao lado da associação. [E foi na mesma época ou não, quando que foi formado o senhor lembra mais ou menos?] Não o SINDGRAN veio depois, o SINDGRAN veio depois, porque uns quatro ou cinco anos depois da associação. [E antes tinha outro sindicato que participava daqui ou não? Não, nada, nada, nada, só a associação, que eu me lembro a associação ela brigava por ela mesma, só ela mesma, aí foi quando deu aquele problema lá e aí eles disseram ohh a associação tem que ter um sindicato pra táí, aí veio o SINDGRAN, foi eleito, mas só que hoje o pessoal que trabalha na associação, a diretoria, da associação é a maior parte é a diretoria do SINDGRAN também. Quer dizer a única diferença que tem é de um ano pra outro, de um ano pra outro a eleição. A da associação foi esse ano, a do SINDGRAN deve ser o ano que vem, mas é três em três anos também<sup>121</sup>.*

*Ahh é o sindicato né, tem aí a sua função, porque nós trabalhamos de frete e precisa brigar né. Agora uma coisa pra ajudar né. Então, foi fundado o sindicato. [Mas quem é da associação tem controle sobre o sindicato e vice-versa? Ou não são duas coisas separadas?] Ahh era separado antigamente, depois juntou tudo pra poder ter, manter uma força só né, porque aí o sindicato não quer brigar e a associação quer ver as contas, então teve uma união pra poder manter o campo do trabalho<sup>122</sup>.*

Dos conflitos na década de 1990 foi criado o SINDGRAN para representar juridicamente a ACTA. E em 1994, iniciou-se a gestão da diretoria ACTA-SINDGRAN. São duas entidades distintas, com estatutos e diretores diferentes e que atuam cada uma no seu ramo: a primeira deu continuidade à movimentação de cargas de fertilizantes e atualmente de barrilha também, tiradas em sua maioria de Santos e Guarujá e em menor quantidade de Cubatão; a segunda iniciou a movimentação de grãos (trigo) principalmente na cidade de Santos. O destino dos fretes da ACTA-SINDGRAN, ou seja, tanto dos fertilizantes quanto do trigo, segue em geral para a região do Triângulo mineiro, sul de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e São Paulo. Há também o destino na própria região portuária, que são os fretes de “vira” (carregamento de cargas de fertilizantes e trigo dos navios para os armazéns e dos armazéns para os moinhos, no caso do trigo).

Vale ressaltar que o SINDGRAN só pode transportar os grãos porque a ACTA faz a organização do trabalho e o sindicato em troca presta assessoria jurídica para ela. São 170 caminhoneiros filiados ao SINDGRAN que só podem fazer o frete do trigo. Mas como a

<sup>121</sup> Trecho da entrevista do associado D concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>122</sup> Trecho da entrevista do associado G concedida durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

ACTA é representada pelo SINDGRAN, todos os seus associados são filiados a ele, podendo fazer o frete dos fertilizantes e do trigo. O SINDGRAN é, portanto, “irmão” da ACTA; ambas as entidades trabalham juntas, daí a gestão ser ACTA-SINDGRAN. Mas elas não são operadoras de transporte; são terceiros (prestam serviços ao importador/exportador) e dependem de empresas ou cooperativas de transporte para emitir as Notas de Conhecimento.

A partir da luta, por vezes até armada com pedaços de pau, barricadas de pneu com fogo e bombas, da prática da ocupação de antenas de comunicação e do porto, de greves e de muita resistência contra a polícia e contra a própria categoria, pois seguravam os caminhoneiros nas estradas com intuito de evitar que qualquer caminhoneiro que descesse com cargas para o porto se dispusesse a subir para interior a fretes baixíssimos só para não ter prejuízos, prejudicando aqueles que predominantemente faziam os fretes daquela região, é que a associação foi ganhando corpo e sendo legitimada entre seus criadores. Também proibiam motoristas de caminhão contratados por empresas de transporte, que por ordem destas tentavam fazer os carregamentos, “ultrapassando” a resistência imposta. Assim, esse grupo de caminhoneiros associados conseguiu ao longo dos anos melhores condições de trabalho nessa região, tendo hoje uma importância não só econômica, como também política.

*Foi muita luta, mas, pra chegar aonde chegou, né foi luta demais, mas graças a deus não tem do que reclamar. [É eu ouvi o pessoal falando aí que teve conflito armado]. Teve, teve. Foi gente presa, foi gente presa e foi gente compromissada e pá e pá... e tanta coisa. (O outro associado comenta: Eu não fui preso porque eu tive medo naquela época lá. Porque veio um cassete de desse tamanho pra mim e quando eu percebi o cassete dele, peguei e baixe e ohh...). O irmão dele tomou uma cacetada, daquele capitão que me chamou pra ir lá dentro das docas, pra explicar pra ele, pra buscar a prancheta e pá, pá, pá. Quando, foi eu, ele e o [Fulano]. Quando nós voltamos, eu decidi entrar primeiro, eu saí pra buscar o presidente lá na Rodrimar. Aí eu cheguei pro Nando e Nando o presidente falou pra você pegar aqui e pegar a gente lá, eu falei Nando não faz isso. Quando eu falei Nando não faz isso, o capitão saiu de trás de mim e falou sai fora [Fulano] e deu nele. O Nando, ohh Nando, rapaz, eu não sei como é que ele não agüentou aquelas pancadas. E eu saí andando, fingindo que ia embora, ele chegou pra mim e disse assim sai fora Abobrinha e eu tinha acabado de vim de lá de dentro (o outro associado acrescenta: Nisso aí pegaram o Doidão, pegaram o Nando, o Cido, o Cido que foi lá pra tirar o Doidão). Pegaram o Doidão, pegaram o Newton. Foi duro pra poder chegar no que chegou, foi bem trabalhado<sup>123</sup>.*

<sup>123</sup> Trecho da entrevista do associado E concedida durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

Dentre suas principais conquistas estão os terrenos-pátios, que foram transformados em estrutura física, administrativa e política para os associados, um aumento expressivo na renda decorrente da melhoria nos preços dos fretes, maior estabilidade e mais oportunidade de serviço, além de atendimento médico e jurídico. Hoje a associação conta ainda com um jornal mensal, uma rádio interativa entre os associados e com o desenvolvimento de programas assistenciais junto à comunidade.

**Figura 28: A região onde se insere a ACYA-SINDGRAN**



FONTE: Disponível em: [www.acta-sindgran.com.br/sede.html](http://www.acta-sindgran.com.br/sede.html)

A relação com esta última é conturbada. Já fizemos referencia à Rua do Adubo. Entretanto, problematizaremos aqui de novo em função da sua ligação não somente com a comunidade e a questão moral, mas com a estrutura portuária, a inserção econômica da associação e sua organização do trabalho. Ela se estende pela lateral do pátio da ACTA-SINDGRAN no Guarujá e, como dito, é uma rua de acesso ao TGG e também importante para a logística portuária porque liga a Rodovia Piaçaguera ao porto. Entretanto, é uma rua aparentemente normal, sem grandes estruturas para aguentar o trânsito que sobre ela circula. É uma via de duas mãos, extremamente simples, não é larga e poucas partes têm calçadas, composta de comércio, em geral borracharias, funileiros, mecânicos, lojas de peças para caminhões, bares/restaurantes. Mas não só. Nela foram construídas muitas casas. E esse é um dos maiores problemas que apareceu em todas as entrevistas.

**Figura 29: A Rua do Adubo e o trânsito de caminhões.**



FONTE: Foto elaborada durante a pesquisa de campo.

A briga que se trava entre a comunidade e os caminhoneiros, embora tenha reduzido muito atualmente, é de longa data, por que:

O porto foi alvo de inúmeras estratégias de valorização de sua infra-estrutura de circulação de bens materiais, mas sua integração com vastos setores da cidade foi muito conflituosa. Se o porto e a cidade formaram um binômio secular, os interesses de vários atores sociais a eles vinculados, no entanto, caminharam em direções opostas (TEIXEIRA DA SILVA, 2003, p. 25).

O problema antigamente estava ligado à questão da estrutura (difícil acesso de carro às casas e dificuldades para estacionar; trânsito intenso 24 horas por dia o ano todo; poluição, barulho, etc.), mas também à questão moral. Os moradores mantinham constantemente discussões com os caminhoneiros em função de seu comportamento. Reclamavam do fato de utilizarem a Rua como local de necessidades das mais variadas possíveis. Não gostavam de conviver com o fato de que os caminhoneiros, parados à espera da descarga e do carregamento, não podiam sair dos seus caminhões para não perder a fila porque era muito comum “um passar a perna no outro”. Tinham de comer próximo ao caminhão, mas não havia restaurante. Então eles se ajeitavam como podiam: faziam fogueiras, botavam fogo em latas, improvisavam churrasqueiras, etc. Faziam também suas necessidades fisiológicas, gerando mau cheiro e sujeira pela rua. Era um alvo fácil para a prostituição também, porque a concentração de caminhoneiros era muito grande e isso incomodava a população ao entorno

porque expunha a comunidade e também trazia outros problemas (brigas, drogas etc.). Argumentos não faltavam para a comunidade atacar os caminhoneiros.

O que não se apontava era que isso somente acontecia porque a região portuária não tinha (e ainda não tem) estrutura para receber os caminhoneiros e eles, por sua vez, precisavam trabalhar e faziam isso à revelia do que fosse. Ninguém questionava o problema em função da falta de estrutura portuária. Assim:

A preocupação necessariamente funcional dos empresários com a circulação de mercadorias não deixou de causar distanciamentos entre o porto e milhares de habitantes de seu entorno imediato. Em grande medida, coube aos trabalhadores ‘domesticar’ muitos efeitos predatórios do capital (TEIXEIRA DA SILVA, 2003, p.25).

Em todas as conversas com moradores da região, o que apareceu como argumento foi sempre a imoralidade e o transtorno da rua. Já na fala dos caminhoneiros e aqui independente de ser associado ou não, foi que isso era o maltrato da comunidade e a falta de respeito das autoridades portuárias com a categoria. Alguns disseram: “Nós não somos ‘animais’ e não queremos ser tratados como tais; todo mundo aqui depende da gente”<sup>124</sup>. Na fala de um deles percebemos que a própria polícia se investia dos problemas da comunidade e atacava os caminhoneiros.

Essa foi uma das principais reivindicações da ACTA-SINDGRAN. Organizando o trabalho dos caminhoneiros parte desses problemas seria solucionada. E de fato foi. Na medida em que a entidade conseguiu terrenos na região, parte dos caminhoneiros (aqueles associados) saíram das ruas para dentro do pátio. Isso não significa que a reclamação com o transtorno tenha sido solucionada, porque até hoje é uma briga na prefeitura, nas entidades de trânsito e nas entidades de classes, já que o trânsito é muito intenso e ocasiona barulho, poluição e problemas na estrutura das casas.

*Com o andar da carruagem as coisa vai modificando e a benefício do carreteiro. Tudo isso a benefício do carreteiro. Porque eles pagam, cada carreteiro paga uma mensalidade. [Para ter essa estrutura aqui que estão montando?] Pra ter a estrutura, o conforto, o bem estar, entendeu, e a disciplina. E a disciplina em primeiro lugar. Se um carreteiro é, sai fora da, da, da ordem, das coordenadas aqui. Aqui, por exemplo, se ele brigou discutiu com alguém aqui, brigou, ele vai ao conselho fiscal, o conselho, o*

---

<sup>124</sup> Fala adaptada das entrevistas.

*conselho deliberativo, o conselho vai apurar as causas e vai punir o infrator ou os infratores*<sup>125</sup>.

Mas o mais importante é que essa última diretoria da ACTA-SINDGRAN vem zelando pelo estatuto da entidade e exigindo dos caminhoneiros postura. Exigências como: barba feita, roupa limpa e em ordem, não permanência na rua, controle das brigas e discussões, entre outras construíram uma “moralidade” para a categoria que colaborou um pouco para a quebra daquele estigma antigo. Mas é importante ressaltar que isso é feito à custa de um controle social sobre o trabalho, porque são sempre em cima da organização do trabalho que se justificam as ações. Essas exigências atualmente não são feitas apenas pela ACTA-SINDGRAN, porque empresas de transporte também exigem boa apresentação e já analisamos que esse é um dos impactos das novas formas de organização do trabalho e da produção decorrentes do novo padrão de acumulação capitalista.

---

<sup>125</sup> Trecho da entrevista do associado A concedida durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

### **3.4. A ACTA-SINDGRAN e suas relações sociais de trabalho.**

A organização do trabalho é o que estrutura a ACTA-SINDGRAN. Sua criação esteve às voltas com essa questão e ainda hoje na fala de seus associados, e não somente nela porque é perceptível aos olhos, esta é uma questão fundamental para o funcionamento da entidade. A diferença entre um transportador autônomo e uma empresa/cooperativa de transporte, ou seja, dos operadores de transporte que realizam o deslocamento de mercadorias, reside justamente no fato de que o primeiro, mesmo que dependendo do segundo, é um trabalhador autônomo. Ele não é obrigado a prestar serviço para ninguém, mas o faz para garantir a sua reprodução material da vida e de seus pares, caso houver. Faz de acordo com sua necessidade e vontade, a hora que quiser e quando quiser, se não levarmos em conta a existência de uma cultura de trabalho, uma relação social construída num dado momento histórico entre produtores, distribuidores e consumidores de mercadoria, que constrói os fazeres de uma categoria (ritmo, modo, quantidade, qualidade, etc.). Também não é obrigado a fazer para este ou aquele “portador” da mercadoria. No limite ele escolhe o que melhor lhe convier, se não fosse pelo fato de que algumas empresas e, atualmente, cooperativas de transportes, monopolizam certos ramos de mercadorias ou tendem a trabalhar em “cartéis”, regulando o preço do frete em uma média, fazendo as mesmas exigências de qualificação do trabalho, entre outros. Portanto, mesmo que este tipo de trabalho autônomo seja imbuído de uma suposta liberdade de escolha do sujeito que o realiza, na prática deve ser submetido a um “patrão”, porque é essa a lógica que permeia seu trabalho.

Essa submissão é o que aponta a questão da organização do trabalho como estrutural para o desenvolvimento da atividade de transporte. Se no interior de cada empresa existe uma organização para realização do trabalho, entre os transportadores autônomos não é diferente, a menos que trabalhem para as empresas e sigam suas normas. No caso da ACTA, e aqui não vou citar o SINDGRAN porque quem organiza seu trabalho (que é o transporte de trigo) é a ACTA, essa organização do trabalho foi necessária porque os caminhoneiros, enquanto autônomos que retiravam os fretes diretamente dos importadores/exportadores, não quiseram se submeter a um intermediador (uma empresa de transporte), mas em contrapartida não tinham qualquer forma de organização do trabalho que pudesse lhes conferir mínimas condições de trabalho.

A idéia então foi: se nós não queremos prestar serviço a um intermediário, o que reduziria brutalmente o preço do frete, então nós nos organizamos. Juntos teriam mais força

para negociar com os importadores/exportadores e poderiam criar uma estrutura para dar condições ao trabalho, acabando com os problemas existentes. Foram 910 caminhoneiros que se uniram em torno do serviço dos fertilizantes e criaram regras à custa de ações, muitas vezes agressivas, para defender o serviço e a categoria. Assim, conseguiram exclusividade para tirar as cargas dos terminais: somente a ACTA e agora o SINDGRAN pode fazer o serviço dos fertilizantes e do trigo.

*Tinha problema demais. De tudo. Teve transportadoras aqui que invadiam e não queriam dar a carga pra gente, a IC, a gente pode cita isso aqui, o João tá aqui, não tem né... (o outro associado comenta: rapaz isso aqui foi um pau, nós fomo chamado aí...). Antigamente eles invadiam e não davam carga pra associado porque tinha os caminhão pra puxar. Aí eles entraram, (o outro complementa novamente: eles queriam acabar com o trabalho da associação), era a Veiga, a IC, a Ferticentro, a tal de uma Tratorim, como é que é Chapolim, sabe como é que era o nome do cara lá, (era do sul, era um advogado lá que era do sul e na verdade eles queriam entrar com o serviço aqui, fala o outro associado). É, era do sul. Aí dava polícia e dava coisa e coisa e prende gente da associação também, pra enquadrar porque não tava bom e hoje tá do jeito que tá<sup>126</sup>.*

Mas uma coisa eles não conseguiram ou no limite não o objetivo da luta dos associados: se tornar um operador de transporte. Eles não podem emitir Notas de Conhecimento para circular com as mercadorias, então continuaram dependendo de alguém que as emitisse, ou seja, de uma cooperativa ou empresa de transporte. Conseguiram, com sua luta, fazer com que certas empresas e cooperativas, diminuíssem a exploração dos serviços prestados, daí o fato de as chamarem de “parceiras”. Um exemplo dessa relação é com a IC Transportes, BETEL Transportes e a Cooperativa de Transportes de Sorocaba (CTS).

*A nossa função é só emitir ordem de carregamento para o caminhoneiro. Mediante essa ordem de carregamento, ele não carrega. Ele tem que levar a ordem de carregamento caso, no caso, adubo. No caso, material como esse que está saindo agora, que é o nitrato de amônia, que é o nitrato de amônia e o enxofre que é carga perigosa, então, ele tem que levar esse documento aqui acompanhado com a ordem de carregamento. [...]. [E o senhor trabalha, então, para uma empresa de transporte que eles chamam de parceiras aí ou não? Ou é da associação mesmo?] É, não. As transportadoras elas prestam serviços pra associação. [...]. Entendeu? Pra associação. Agora os, os assuntos internos entre transportadora e exportador. É importador, transportadora e associação, isso aí fica entre eles, eles não divulgam nada. Se você chegar ali dentro e perguntar a uma moça ali dentro, ela não vai lhe informar. “Como é que se chama isso daqui?”. Ela*

<sup>126</sup> Trecho da entrevista do associado E concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

*pode informar de outra forma. O quanto ela cobra da transportadora, entendeu? O quanto a transportadora cobra do exportador. Ninguém fala. Isso é um serviço interno; é um assunto interno entre a transportadora, o exportador e a ACTA. Aí ninguém informa*<sup>127</sup>.

*É porque, é porque essas empresas grande assim, eles pegam direto dessa firma que, como é que se diz, que importa né. O cara que importa “bom, eu tenho...”, então, eles dão meta. Eles paga, eles põe uma empresa que nem essa IC e tem essa Ferticentro, uma potencia né. Ele que repassa isso pra nós, eles pega dos importador e repassa pra nós. Eles ganham em cima da gente e ganha bem. Eles só pra bater um conhecimento e bater uma nota fiscal aí, eles ganham daqui pra Cubatão, eles ganham, nós puxamos a catorze e dez centavos a tonelada e eles pegam quase a dezesseis reais. Quer dizer que eles ganham quase três reais em tonelada por...[Só pra passar o serviço pra vocês?] Só pra passar o serviço pra nós, que nem eu que levo vinte e oito tonelada, eles ganham vinte e quatro reais só no meu caminhão. E nos outros que são novecentos e dez caminhão? Entendeu? Por isso que é vantagem*<sup>128</sup>.

Mas o que significa, então, a formação da Associação Comercial de Transportadores Autônomos (ACTA) e quais suas implicações? Julgamos ser necessário, por mais que evidente, esclarecer que:

- uma **associação** é uma organização, jurídica ou não<sup>129</sup>, decorrente da união de pessoas em função de uma atividade específica;
- **comercial** é aquilo que se refere ao comércio. No senso comum, comércio é a troca de produtos ou serviços que com o desenvolvimento da sociedade passou a ser realizada por um equivalente que, em geral, é o dinheiro. No caso da ACTA, o produto negociado é o deslocamento de mercadorias, que é uma prestação de serviço, o serviço dos:
- **transportadores autônomos** que são quem realiza a atividade de deslocar mercadorias com o caminhão.

Assim, na ACTA cada associado<sup>130</sup> pode ter uma ou mais cotas, que são parcelas do serviço, ou seja, dos fretes que são negociados com a entidade; e cada cota pode ter apenas um caminhão trabalhando. Em certos casos, o associado tem uma cota e um caminhão e ele mesmo realiza o deslocamento das cargas ou contrata um motorista para fazê-lo (os contratos podem ser informais, no “boca a boca” tentando “burlar” a lei, ou são contratos formais com carteira de trabalho e pagamento de benefícios ao trabalhador). Em outros casos, o dono da

<sup>127</sup> Trecho da entrevista do associado A concedido durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>128</sup> Trecho da entrevista do associado D concedido durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>129</sup> Não tivemos acesso ao estatuto da entidade, assim não podemos afirmar com certeza como ela está constituída. Debruçaremos-nos aqui sobre o fato de que na prática ela funciona como uma associação.

<sup>130</sup> Só são sócios porque tem a cota. Somente quem tem a cota é que pode participar das decisões e do patrimônio da entidade.

cota não tem mais o caminhão, em geral porque vendeu, mas arrenda a cota para alguém trabalhar com seu caminhão próprio. Tem casos em que um associado possui várias cotas, vários caminhões e contrata um motorista para cada um (é o caso, por exemplo, do presidente da SINDGRAN, o Tomatão, e do vice-presidente da ACTA, o Benzi).

O que aconteceu ao longo dos anos é que as cotas da associação se tornaram um bem negociável e rentável entre os caminhoneiros chegando a ser vendida por R\$ 40.000,00, porque equivale a uma quantidade de fretes dos importadores/exportadores ao longo do ano. Em uma das entrevistas no pátio da entidade no Guarujá, um rapaz de aproximadamente 28 anos disse que o pai era associado à ACTA-SINDGRAN, mas vendeu a vaga e trocou a carreta graneleira do caminhão por uma de contêiner, porque já estava ficando velho e não agüentava mais mexer nas lonas (o contêiner para ele era mais prático). Quando da venda da cota da associação, o rapaz ainda não era caminhoneiro, mas agora que conseguiu comprar seu caminhão financiado em prestações de R\$ 1.000,00 por mês, resolveu alugar uma vaga e ir trabalhar no frete de “vira” que é melhor que os outros porque fica mais próximo de casa e é possível fazer várias viagens no mesmo dia. Mas lamenta o fato de não ter uma cota própria e diz ser muito difícil arranjar alguém que venda, já que o serviço está muito valorizado. Junto com mais dois colegas, ambos motoristas contratados, afirmou que às vezes é vantajoso ser motorista registrado em carteira, porque recebe em torno de 17% dos fretes realizados, sem preocupação com os custos do caminhão e com os registros e contribuições em dia, fato que Scaramella (2004) também aponta em seu trabalho. O problema é que é muito difícil o dono do caminhão e da vaga fazer o contrato com base na lei; ocorre em geral o “contrato de boca”, como já citamos anteriormente. Explicou que em um mês bom (período de safra e com o motorista trabalhando em média 15 horas por dia ou mais), o dono do caminhão chega a fazer uma renda bruta de R\$ 35.000,00; subtraídos os custos de manutenção do caminhão sobra-lhe em média R\$ 15.000,00, dos quais paga mais ou menos de R\$2.000,00 a R\$ 5.000,00 para o motorista de caminhão.

Disso decorre que muitos associados fazem da associação um “negócio”, chegando a atuar individualmente como empresa de transporte sem ser juridicamente uma, sem pagar imposto para tal. Todo caminhoneiro paga um valor para obter uma cota na associação e uma mensalidade para manutenção de sua estrutura física e administrativa. E essas mensalidades serviram ao longo dos anos para construir a estrutura física da associação.

*Não, não a gente paga é o, a gente só pagava a mensalidade, foi feito o número de vaga e fazendo num caderno, ia colocando nome, placa e número da vaga e você tem isso seguro. Aí no final do mês tem que pagar. Aí começou assim. [Só que hoje o pessoal que vai comprar uma vaga paga caro né?] Não, paga barato. Paga barato, porque você é uma transportadora, porque o que eu passei aqui né e os cara vem hoje eles dá quarenta mil real. Então, são vinte dia de serviço mais quarenta pra poder manter a tabela de frete entendeu. Pra manter o carregamento aqui. Pra criar isso daqui é até barato. Olha você falou uma coisa interessante. A vaga é até barato, o cara passou aqui ohh mais isso aí que não sei o que. Falei ohh isso aí, isso aí tá de graça pra você. Se você tivesse que passar o que nós passamos aqui, támo aqui e támo vivo. Então você ia dar muito valor<sup>131</sup>.*

Então se a princípio cada associado tinha somente uma cota e um caminhão e ele mesmo realizava o deslocamento das cargas, o que foi acontecendo é que um vende a cota ali, outro lá e assim por diante. Os motivos podem ser os mais diversos: aposentaria, doença, morte, troca de ramo de profissão, etc. Outro dado importante é que, além de tonar a associação um negócio rentável, nesse processo alguns associados acumularam cotas e também direitos, porque cada cota equivale a um voto nas decisões da entidade.

*Tem novecentos e dez, na verdade é válido. Então, você tem associado aí que tem dez vagas, cinco vagas, então na verdade quando há uma eleição se você for contar mesmo que tem os votos válidos são setecentos e poucos, setecentos e poucos, seiscentos e poucos, porque têm muitos que tem de três, tem de cinco...*<sup>132</sup>

*Sabe tem cinco vagas, seis vagas. Mas o que interessa aqui no dia da eleição é um voto só. Só vale um. Você não pode votar por dez vagas. Vale um voto só. Agora tem gente que eles tem três vagas no caso né, tem quatro, cinco vagas, aí põe: uma é minha, a outra é do meu filho, a outra é da minha filha, aí vai. Aí tem direito a votar. Mas se as vagas tiver tudo no meu nome...*<sup>133</sup>

Criou-se uma diferenciação entre os associados que não acontece, por exemplo, em uma cooperativa. É muito comum encontrar também caminhões zero, equipados de conforto e eficiência, e caminhões velhos, principalmente bem estragados pela corrosão dos fertilizantes, embora exista uma pressão por parte das diretorias da entidade pela manutenção dos veículos que objetiva conferir maior qualidade na prestação dos serviços. A exemplo, o Banco BV tem um espaço junto à ACTA-SINDGRAN para fornecer financiamentos com descontos especiais para seus associados comprarem ou reformarem seus caminhões.

<sup>131</sup> Trecho da entrevista do associado E concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

<sup>132</sup> Trecho da entrevista do associado D concedido durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>133</sup> Trecho da entrevista do associado E concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

Mas outros benefícios foram auferidos em termos de renda. Em função da luta, a conquista do terreno em Cubatão, de propriedade da associação, veio com o dinheiro arrecadado nas mensalidades, sendo que hoje ele é um patrimônio dos associados. Também conquistaram os terrenos de Santos de concessão da CODESP e do Guarujá de concessão da Prefeitura Municipal; uma luta da categoria contra as grandes empresas e uma das conquistas mais significativas, haja vista que a especulação imobiliária é uma “briga de titãs” pela concessão da CODESP. A existência dessa estrutura confere a eles maior segurança, pois não precisam ficar na rua ou em postos esperando seu horário de descarga e se expondo a possibilidade de assalto, já que o aumento dos roubos de carga e caminhão é um dos maiores problemas enfrentados pela categoria<sup>134</sup>. Ademais nesses pátios eles podem comer, tomar banho, lavar o caminhão, usufruir da área de lazer que inclui mesa de bilhar, pimbolin, campo de futebol, carteados, entre outros.

**Figura 30: Fotos da estrutura da ACTA-SINDGRAN.**



Escritório da ACTA-SINDGRAN no Guarujá (sede principal)

FONTE: Fotos elaboradas durante a pesquisa de campo.

<sup>134</sup> Benzi cita que o problema do roubo de carga era mais grave e que eles atualmente tentam criar regras para diminuir as incidências que dão resultados. Entretanto, para ele o problema é mais complexo, porque muita gente grande está crescendo com essa prática configurando o caráter de máfia.



Serviço de barbeiro na sede do Guarujá

FONTE: Fotos elaboradas durante a pesquisa de campo.



Banheiro da sede do Guarujá da ACTA-SINDGRAN

FONTE: Disponível em: <http://www.acta-sindgran.com.br/sedes.html>.



Consultório dentário da sede do Guarujá da ACTA-SINDGRAN

FONTE: Disponível em: <http://www.acta-sindgran.com.br/sedes.html>.



Caminhões no pátio da ACTA-SINDGRAN do Guarujá à espera de carga.  
FONTE: Fotos elaboradas durante a pesquisa de campo.



Lava-rápido na sede da ACTA-SINDGRAN do Guarujá  
FONTE: Fotos elaboradas durante a pesquisa de campo.



Área de lazer da ACTA-SINDGRAN de Santos  
FONTE: Disponível em: <http://www.acta-sindgran.com.br/sedes.html>.

A ACTA-SINDGRAN, atualmente, também desenvolve projetos sociais, pois possui ao lado do pátio do Guarujá um terreno de proporções semelhantes ao do estacionamento, mas que utiliza para a realização do projeto social *Escolinha de Futebol*. Nesse terreno há dois grandes campos de futebol onde gratuita e semanalmente jovens e adolescentes aprendem técnicas do esporte e também participam de competições na cidade de Guarujá e em outros municípios do Estado. Já foram centenas de crianças, entre filhos e parentes de associados e da comunidade atendidas pelo projeto patrocinado pela entidade. Todos os interessados devem dirigir-se ao escritório da entidade para se cadastrar. Mas esse campo não é usado somente para a escolinha. Em geral os caminhoneiros combinam as “peladas”, principalmente quando os serviços ficam mais escassos e a frequência na entidade aumenta. Também realizam nesses terrenos em parceria com o Rotary Clube do Guarujá uma grande festa para mais de mil crianças das creches e comunidades carentes do Guarujá.

**Figura 31: Vista dos terrenos da ACTA-SIDGRAN no Guarujá.**



OBS: Lado esquerdo é a vista panorâmica do pátio de estacionamento da ACTA-SINDGRAN do Guarujá. Lado direito é a vista panorâmica do terreno da escolinha de futebol e da rádio do caminhoneiro.

FONTE: Disponível em: <http://www.acta-sindgran.com.br/index.html>

Ali também está situada a Rádio ACTA-SINDGRAN, A *rádio do caminhoneiro*, que utiliza a frequência 89,5 e transmite músicas, notícias e informações ligadas às questões internas da associação e também sobre assuntos gerais, principalmente, sobre trânsito, leis e problemas portuários. E também um restaurante que serve refeições aos caminhoneiros. A

proprietária do restaurante está atuando junto à ACTA-SINDGRAN há muito tempo. Entretanto, não é associada, nem mulher de associado, como a dona da cantina da entidade, mas acompanhou os caminhoneiros se organizarem e se estabeleceram na região. Encarou ao longo dos anos todo o problema existente na Rua do Adubo e afirmou que a associação só trouxe melhoras para a região.

A questão desse terreno é curiosa, porque em termos práticos ele é uma contradição. Se existe tanto problema com os espaços, porque manter a Escolinha de Futebol neste local? Por que conservar um terreno que tem a metade de sua área utilizada com campos de futebol em detrimento de mais área de estacionamento? Por que não desenvolver o projeto junto às escolas da comunidade? Benzi, em uma de nossas conversas, apontou brevemente que o projeto social é uma parceria com a Prefeitura Municipal do Guarujá, já que os terrenos são de sua concessão. Mas não desenvolveu mais elementos para a questão. Entretanto, foi um consenso entre os caminhoneiros que nesse terreno não se deve mexer, que era papel da entidade manter a Escolinha de Futebol e que existiam outros espaços para brigar pela construção de estacionamentos.

Nos últimos anos, outra meta da ACTA-SINDGRAN é realizar periodicamente campanhas de saúde entre associados, motoristas e funcionários. Um exemplo significativo foi a campanha contra a Hepatite C onde 499 pessoas foram examinadas e dez delas tiveram os exames positivos. Em função da campanha os portadores já estão recebendo acompanhamento médico e medicação gratuita para o tratamento da doença.

Embora a conquista do terreno de Cubatão e das demais demandas aqui citadas sejam fundamentais, não foram as principais conquistas de seus membros. O conflito que teve início no começo da década de 1980 estava calcado na questão dos fretes concedidos pelas empresas de transporte a preços baixíssimos com relação ao custo do serviço. Essas empresas tomaram os serviços dos caminhoneiros autônomos que retiravam os fretes diretamente dos importadores/exportadores do porto e passaram a pagar uma porcentagem muito pequena aos caminhoneiros pela distribuição do serviço. Aí, portanto, a resistência foi contundente, por isso apontamos a luta por emprego no capítulo 1. As demais conquistas que favoreceram melhores condições de trabalho vieram ao longo dos anos.

*É foi em oitenta e quatro né, mas isso foi quando a associação começou a se firmar que, que as empresas surgiram na mão da associação, que eles fizeram aí fora, quiseram conseguir é tomar... porque a associação exigiu aquela porcentagem de carga e eles não queriam, eles queriam uma*

*porcentagem maior pros caminhoneiros, entendeu? E com isso foi limitado pro número de caminhão deles pra carregar, passou mais pro associado e cada associado...*<sup>135</sup>

Hoje, segundo o vice-presidente da ACTA, a prática de luta, por vezes agressiva, não é mais necessária porque a entidade atingiu uma estabilidade econômica e política na região que lhe permite negociar com as empresas, garantindo os serviços a seus associados a bons preços. Em suas palavras: “a gente abre a boca aqui e as coisas acontecem; dá para negociar tranqüilo e a nossa diretoria preza pelo diálogo”. Eles possuem uma tabela de custos própria que serve de base para a negociação dos fretes, impedindo assim a exploração por parte das empresas. Além do mais, somente a ACTA-SINDGRAN pode retirar as cargas dos navios de carga a granel.

*[Estive com várias pessoas, estava conversando com os meninos aqui que falaram que foram presos também por causa de greve...] Foram, foram, foram... [Mas aonde o senhor acha que eles conseguiram esse poder pra negociar?] É o diálogo né. A pessoa que tem diálogo, com a fábrica, tem tudo. Entendeu? Então, eles têm o diálogo. O presidente daqui, por exemplo, ele é fora de sério. Ele, ele, ele tem amizade com todo mundo, ele vai em tudo quanto é lugar, ele consegue, ele consegue é fazer com que as coisas, o pessoal entenda o porquê do aumento e essas coisasaiadas todas, entendeu? Ao passo que os outros eu acho que não fazia isso. Porque os outros precisava fazer greve pra poder aumentar alguma coisa. Eles, por exemplo, o diesel aumentou, vai aumentar amanhã, se o diesel aumentar essa, à noite, por exemplo, que sempre o diesel aumenta é da meia noite em diante né.*<sup>136</sup>

Somente os associados à ACTA podem usufruir da possibilidade de serviço e este é o limite máximo de cotas que garante serviços a todos durante o ano. Mas os caminhoneiros que são somente filiados ao SINDGRAN são considerados pela ACTA como parceiros e requisitados quando o serviço não consegue ser prestado somente pelos associados. Nenhuma empresa de transporte que não seja parceira dela pode atuar nesse espaço.

*Os importador é que tinha que assumir a barra pra que não houvesse essa disputa, essa briga que tava dando prejuízo pra eles, porque parava muito. [Vocês não queriam trabalhar porque não tava contente e vocês paravam?] Quando o navio, quando o navio parava, eles não tinham onde jogar a mercadoria porque assim às vezes tinha, parava o navio demorava mais tempo pra descarregar e já era obrigado a pagar estadia maior do navio e já era prejuízo pra ele. Então, foi onde a situação complicou mais por causa disso. [...]. É porque não tem jeito. Porque cada greve que a gente fazia pra*

<sup>135</sup> Trecho da entrevista do associado E concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

<sup>136</sup> Trecho da entrevista do associado E concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

*eles dava prejuízo. Então como eles quer distância, você precisa progredir e fazer acordo, é aumento de frete já, se tem aumento de óleo é automático, aumento de carga automático, pra não precisa parar pra brigar. [Eles já somam e já dão, é tudo automático, pelo IGPM?] Isso, pra não precisar mais brigar pra parar, porque agora eles chegam no porto de Santos e já vem direto pra associação. Então, pra reduzir eles querem dominar e outra coisa eles vem com os caminhão dele e tem onde por esse caminhão. Aqui não, ficava com os caminhão no meio da rua também. Então, eles chegaram muito, com uma vantagem muito grande também, porque trazia os motoristas e os caminhão deles<sup>137</sup>.*

Mas como funciona a distribuição dos fretes com as empresas parceiras da ACTA-SINDGRAN?

Os fretes de carga são disponibilizados para ACTA-SINDGRAN através de uma empresa ou cooperativa de transporte, porque a associação não é um operador de transporte. É apenas uma associação comercial que reúne caminhoneiros, estes sim operadores de transporte segundo a ANTT, mas, enquanto transportadores autônomos de carga, eles não podem emitir contratos de transporte tendo que estar sempre submetidos a uma empresa ou cooperativa de transporte ou transportador de carga própria. Os associados chamam esses que emitem o conhecimento de carga de parceiros, porque o preço do frete para os associados é mais alto que de qualquer outro caminhoneiro que chegue à Baixada Santista. Então surge a pergunta: por que então essas empresas não contratam caminhoneiros não associados? Segundo o vice-presidente da ACTA em função da estabilidade que adquiriram na região, produto da resistência dos associados.

Mas essa questão do valor dos fretes é bem complexa e foi mais bem compreendida na entrevista com Tomatão. Durante muito tempo a ACTA-SINDGRAN precisou brigar para que o frete fosse reajustado. Na época do Nelson Soares era uma discussão ferrenha com os importadores/exportadores para a negociação do frete. Era a pressão das transportadoras querendo tomar os fretes dos caminhoneiros que eram negociados diretamente com os importadores/exportadores e a pressão dos fretes de retorno. E nesse caso era uma via de duas mãos. Existiam caminhoneiros do interior que desciam com cargas para o Porto de Santos (por exemplo, açúcar) por um preço a tonelada que permitia cobrir os custos da viagem (manutenção do caminhão, óleo diesel, pedágios e comida) e fazer a “sobra” (que é o “lucro” ou o “salário” do caminhoneiro). Mas se esse caminhoneiro subisse para o interior descarregado ele tinha prejuízo, porque nos fretes não é calculado o valor do retorno. Então todo caminhoneiro ia para um lugar com uma carga de uma empresa e procurava carga de

<sup>137</sup> Trecho da entrevista do associado G concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

outra empresa para voltar. Nesse ponto os caminhoneiros que desciam com as cargas para o porto se sujeitavam a qualquer preço de frete para subir, prejudicando os caminhoneiros que futuramente criariam a associação. E essa situação podia ocorrer no sentido contrário também. Os caminhoneiros do interior encaram essa concorrência na região deles. Esse é na verdade um problema do transporte rodoviário no Brasil como um todo até hoje.

Contudo, Tomatão nesse momento da entrevista ressalta com orgulho a conquista da entidade, que foi garantir a exclusividade na retirada dos fretes do TGG e da sua diretoria que foi instituir o preço do frete por tabela, com correção automática do Índice Geral de Preços e Medidas (IGPM). Sem contar com a excelência na organização do trabalho: caminhões novos ou se antigos bem cuidados, porque a entidade garante certa oferta de serviço ao longo do ano, o que confere segurança para todos investirem nos caminhões; um esquema de lava-rápido em todos os pátios para não deixar os fertilizantes estragarem a gabine e a carroceria do caminhão e também permitir que no caso da troca de carga o caminhão chegue à área de carregamento limpo; todos os associados têm o curso MOPP para carregamento de cargas perigosas e os caminhões também estão adaptados com as ferramentas necessárias como exige a lei; tem colaboradores cadastrados que ajudam a arrumar as cargas. Há também o guincho Munck, um caminhão de pequeno porte para socorro, ambulância para remoção em casos simples, consultório dentário em Santos e no Guarujá, departamento jurídico ligado à profissão e convênios com seguradoras (o autônomo só paga a carga e o caminhão em caso de negligência, em outros casos é a seguradora que paga) e empresas de rastreamento (cerca de 90% dos caminhões da associação são rastreados por satélite e é um investimento de cada caminhoneiro). Tudo isso confere à entidade maior eficiência e segurança no transporte das cargas. Permite à ACTA-SINDGRAN uma organização logística do frete que se adapta à necessidade do cliente.

**Figura 32: Fotos dos veículos da ACTA-SINDGRAN.**



Guincho rebocador

FONTE: Disponível em: <http://www.acta-sindgran.com.br/sedes.html>



Ambulância de remoção

FONTE: Disponível em: <http://www.acta-sindgran.com.br/sedes.html>



Caminhão Munk para socorro mecânico

FONTE: Disponível em: <http://www.acta-sindgran.com.br/sedes.html>

E como a ACTA-SINDGRAN conseguiu estabilizar essa questão dos fretes, ela pôde e pode lutar por outras demandas que também são importantes para a categoria. Por exemplo, o problema do espaço em Santos e no Guarujá. Já apontamos que é um problema pensar na

logística dos fretes sem lugares estruturados para a espera de carregamento e descarga. Hoje a cidade de Cubatão é vista como o pulmão da região portuária, porque os caminhoneiros devem dirigir-se até lá para aguardar o seu horário e isso independe de ser associado à ACTA-SINDGRAN. A entidade tem um pátio de sua propriedade lá, o maior dos três que possui e que funciona como pulmão também, um lugar de espera para a maioria dos associados. Tem também o Ecopátio que é de investimento da Ecovias e o Rodopark que é privado. Ambos são pátios reguladores da logística e cobram dos caminhoneiros um valor por hora utilizada. Quando estes são motoristas de caminhão contratados quem arca com as despesas é a empresa de transporte.

Agora a utilização do pátio da ACTA-SINGRAN pelos seus associados não escapa a uma racionalização, pois se a maioria dos associados, carregados ou não, quiserem utilizar o pátio, haverá congestionamento. Então, como a entidade resolve o problema do espaço? Resolve parcialmente, privilegiando os associados que estão tirando os fretes da associação. Por exemplo, se um associado chegar à região portuária carregado com carga que não é da associação (no caso, todas, porque a entidade só tira os fretes do porto) ele tem que procurar outros pátios para aguardar a espera do carregamento e arcar com esses custos. Na medida em que ele descarrega a carga, pode se dirigir a qualquer um dos pátios da ACTA-SINDGRAN e esperar por uma carga da entidade. Hoje a retirada dos fretes é feita por lista de chamada marcada por hora de chegada. Ou seja, na medida em que os caminhoneiros associados descarregam, eles passam na entidade e marcam a vez; quando aportam os navios, a entidade distribui as cargas com os destinos pela ordem de chegada. Se o associado não quiser ir para tal destino ele remarca a vez e aguarda por outra carga. Em geral isso não acontece, eles aceitam qualquer carga. No segundo dia de pesquisa, nós chegamos à associação no horário da primeira chamada e pudemos perceber a quantidade de caminhoneiros que havia ali à espera da carga: mais ou menos 150. São três chamadas diárias (às 7h00, às 13h00 e às 19h00), mas quando há navio aportado a chamada é o dia todo até descarregar toda a carga.

O que fica claro é a eficiência da organização do trabalho na ACTA-SINDGRAN e a disponibilidade dos caminhoneiros associados em atender prontamente os navios aportados evitando o pagamento de multas por atraso na descarga. Nenhuma transportadora consegue manter mil caminhões à espera de carga, muito menos dá conta de manter os custos da manutenção dos caminhões decorrente do transporte de fertilizantes. Como na entidade cada um é responsável pelo seu objeto de trabalho, tais elementos ficam “diluídos”, fragmentados entre os caminhoneiros, o que já é uma característica da categoria no Brasil. Um dos

elementos que tínhamos por objetivo nessa pesquisa de campo era entender porque as empresas de transporte parceiras pagavam mais caro pelo serviço. Levávamos em conta toda história de luta e resistência da associação para manutenção dos fretes, mas queríamos mais elementos para entender a contrapartida dos fretes mais caros.

Essa é uma questão muito pertinente: a organização do trabalho e a relação com os importadores/exportadores e empresas/cooperativas de transporte passa pela disponibilidade dos associados em prestar serviços 24 horas por dia e pela quantidade de caminhões que estão disponíveis. São cerca de mil caminhões disponíveis, dos quais o investimento e a manutenção são fragmentados entre os associados para realizar um serviço extremamente custoso, porque o transporte de fertilizantes impõe ao veículo uma vida útil menor, sendo a renovação da frota uma questão importante nesse segmento. Mas como a entidade – no caso representada pela gestão da diretoria, porque poderia ser diferente, como já foi em outras épocas – põe à disposição dos navios cerca mil trabalhadores autônomos, se eles trabalham quando querem? Até entende-se como aquele que tem motorista para dirigir os caminhões os coloca à disposição, mas e aquele que tem sua cota, seu caminhão e ele mesmo trabalha? O que o faz ficar esperando no pátio saber se haverá carga ou não?

Primeiramente, entendemos também que a necessidade e a vontade de fazer mais fretes têm a ver com uma cultura de trabalho e também com a questão da reprodução material da vida. Mas há um elemento que pudemos notar durante os dias em que estivemos presentes no pátio e que impeliu as pessoas à espera. Lançam-se ao longo do dia boatos de cargas de “vira”, porque possivelmente aportará um navio no porto e precisa ter caminhões à espera. Pode ser que ele pare imediatamente ou leve dois dias para aportar, mas esses boatos seguram uma grande quantidade de caminhoneiros na entidade. E as chamadas diárias acabam sendo um blefe nessas circunstâncias, porque o anunciante de cargas avisa que agora não vai sair nada, mas está para liberar cargas de “vira” do armazém “x”, portanto, é necessário aguardar a próxima chamada. E os caminhoneiros ficam esperando durante dias as cargas no pátio. Quando realmente não sai nenhuma carga, as reclamações começam: “porque não avisou antes?”; “faz três dias que estou aqui”; “podia ter ido embora no fim de semana, ficar com a família”; “cadê o Tomatão? Isso é um absurdo, uma falta de respeito com os associados”.

Isso foi observado durante a entrevista com o anunciante de cargas da noite, uma pessoa que está na associação há muito tempo. Percebemos suas ações e conversas durante a entrevista, porque ele ressaltou: “eu posso falar, mas não se incomode porque toda hora tenho de parar para resolver os pepinos”. Os pepinos eram justamente esses “blefes”. Daí que

realmente se torna interessante fazer parcerias com a associação, por que como já apontamos qual é a empresa que consegue manter mil caminhões e mil motoristas à espera de cargas o ano todo, sendo que o transporte de trigo e fertilizantes tem uma sazonalidade, ou seja, não mantém o mesmo ritmo durante o ano todo?

Agora se perguntarmos o que a IC Transportes, a BETEL Transportes e a Cooperativa de Transporte de Sorocaba (CTS), entre outras, ganham em troca de emitir as Notas de Conhecimento para a ACTA-SINDGRAN, encontramos como resposta o fato de que uma parte do total das cargas disponibilizadas para a entidade é concedida às empresas, que tem caminhões e motoristas para fazer o serviço (em geral cerca de 20%). E essa relação foi construída ao longo da luta e da resistência que a entidade desenvolveu na região para ganhar relativa autonomia com relação às empresas e cooperativas de transporte. Como as cargas do TGG só são disponibilizadas para a ACTA-SINDGRAN entende-se o porquê das parcerias.

*Hoje, hoje o associado ele trabalha com 80% da carga do importador. (O outro associado explica que: o que mata é isso aí). E a transportadora, a transportadora ela pega o serviço pra você. Aí ela vem aqui e apresenta o serviço, se ela tem caminhão ela tem 20% pra tirar do lote. Vamos supor, liberou mil toneladas, a IC vai tirar mil toneladas. Tudo bem, ela tira 80% pro associado e 20% pros caminhão dela. Não pode passar. E isso vocês foram, conquistaram com briga? Isso, tudo papel assinado, registrado no cartório, tudo certinho.<sup>138</sup>*

*[Sobre a renovação da frota das empresas de transporte...] Só que eles ainda conseguem mais fácil. Só que eles não, ainda não levam muita vantagem porque eles têm só aquela, aqueles 20%. Então, não adianta eles, pode comprar mil caminhão, mas tem que ficar com aqueles 20%. Não dá pra ele passar, ele só passa desses 20% quando o associado não consegue retirar, quando tem muita carga você não consegue então te permite que se retire um pouquinho mais. Mas em cima disso, pra poder atender o importador. Fora isso você tem aqueles 20%.<sup>139</sup>*

Essas as instituições estão localizadas na região interiorana do estado de São Paulo, com filiais espalhadas pelo Brasil, sendo que um desses escritórios está localizado dentro do escritório da ACTA-SINDGRAN em Cubatão. Posteriormente estarão também no Guarujá, onde estão sendo construídas novas instalações. Sobre a CTS citamos anteriormente. Já a BETEL Transportes foi criada na cidade de Paulínia em 1995 como uma empresa de capital nacional que atua no ramo de transporte rodoviário de carga sólida e líquida a granel e embalada. Segundo informações disponíveis no site da empresa, opera em linha direta nos

<sup>138</sup> Trecho da entrevista do associado E concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

<sup>139</sup> Trecho da entrevista do associado H concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

estados de São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia, Sergipe e Goiás, com filiais informatizadas e interligadas com a Matriz, possuindo frota própria em constante renovação. E de acordo com as informações obtidas junto a um motorista da empresa que estava à espera de carga no pátio da ACTA-SINDGRAN, a empresa é investimento do mesmo dono da IC Transportes.

Esta última foi criada em 1982, coincidentemente na mesma época ano que começaram as primeiras tentativas de criação da ACTA. Hoje possui cerca de 600 veículos, divididos entre basculantes de três eixos e bitrens, mais os tanques bitrens, operando cargas de grânéis sólidos (entre elas, matérias-primas para composição de fertilizantes, como enxofre, sulfato de amônio, cloreto de potássio, rocha fosfática, map, nitrato, uréia, etc., e em menor escala, produtos agrícolas, como soja, açúcar, farelos, etc.) e grânéis líquidos (como o álcool, para o mercado interno e exportação, e o biodiesel).

A IC Transportes tem como clientes empresas como a Cargil, Coopersucar, Fertilbrás, Fosfertil, Grupo Bunge, Grupo Cosan, Heringer, Mosaic, Petrobrás, SHELL, Ultrafertil, Usina Caeté, Usina Guaíra, Usinal Vale do Rosário, os mesmos clientes que a ACTA-SINDGRAN tem e que foram brevemente citados em entrevista com os associados da entidade. Segundo um dos entrevistados, a IC Transportes só mantém o preço do frete para os associados de acordo com a tabela estipulada pela entidade, porque caso contrário ela não entraria nesse mercado de grânéis no Porto de Santos. Várias outras empresas tentaram intermediar esse serviço e não conseguiram devido à resistência dos associados.

Em vários dos relatos dos caminhoneiros apareceu um incidente do qual eles foram julgados, condenados e pagaram indenização até pouco tempo atrás: um motorista de uma empresa de transporte furou o bloqueio que os caminhoneiros associados estavam fazendo no TGG; durante o levante eles pediram várias vezes para o motorista, não só este, descer do caminhão e não entrar no terminal de cargas com a ameaça de ser posto fogo no caminhão porque estava havendo uma manifestação contra o preço dos fretes; o motorista desobedeceu, avançou sobre o bloqueio, foi agredido e faleceu. Nenhum dos associados falou da história abertamente. Todos mantinham certo receio e vergonha, mas afirmaram que em certas situações eles tiveram de tomar atitudes brutas, porque a pressão contra eles era muito grande. E essa postura foi fundamental para que eles conquistassem a força da entidade. Atualmente eles prezam pelo diálogo nas negociações, eles têm condições de negociar de igual para igual e esses incidentes do passado ficaram de fato no passado.

Não podemos afirmar com certeza se a IC Transportes se constituiu e cresceu como apoio à ACTA-SINDGRAN ou mesmo em função desta, ou se entrou em parceria com a entidade posteriormente porque não havia outra possibilidade de entrar nesse mercado de distribuição de cargas senão por essa “porta”. Já a BETEL Transportes e a CTS se constituíram bem depois. Mas a relação existente entre elas e as diferentes formas de organizar o trabalho dos caminhoneiros é um elemento intrigante diante do fato de que todas elas estão atuando na mesma região, no mesmo frete de cargas e com vínculos de dependência e autonomia.

Mesmo com as contradições citadas aqui saltando aos olhos dos caminhoneiros associados, é consenso entre eles que a criação da entidade foi excelente, só trouxe alegrias e boas venturas porque ela melhorou a vida de todos, sendo que sem ela seria muito pior. E essas melhorias vão desde questões econômicas até as sociais.

*Ahh, nos dia de hoje compensa porque pelo menos aqui ainda tem organização, tem um padrão que você respeita. Porque no geral nos transportes no Brasil inteiro, chama-se o que o pé de sortudo. Hoje tem muito vai lá em cima, amanhã tem pouco vai lá embaixo. Por exemplo, chega lá hoje o cara tem vinte mil toneladas de material pra mandar digamos lá do Mato Grosso. Ele paga digamos duzentos real por tonelada, amanhã não tem nada ele paga oitenta. E o cara carrega do mesmo jeito. É oferta e procura. A gente aqui não, a gente tem uma tabela que a entidade controla. Então, o importador já sabe que é aquilo, a gente tem um transportador, importador que já sabe que é aquele ali... É até bom pra eles porque eles sabem até quanto é o custo deles né. Na família de custo deles é até favorável.<sup>140</sup>*

Mas cabe agora, problematizar o que esta por trás das relações sociais de produção na qual a categoria dos caminhoneiros se envolve: que elementos são pertinentes discutir frente ao que foi apresentado? Como pensar as condições objetivas e subjetivas dos caminhoneiros e a questão da classe e da consciência de classe? O que significa a resistência por eles criada?

---

<sup>140</sup> Trecho da entrevista do associado D concedido durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

**PARTE II – CLASSE E CONSCIÊNCIA DE CLASSE:**  
**A PARTICULARIDADE DO TRABALHADOR CAMINHONEIRO.**

## Capítulo 4 – A resistência econômica e política dos caminhoneiros: apontamentos sobre a questão de classe e consciência de classe.

### 4.1. A contradição de classe dos caminhoneiros.

Para entendermos a questão da contradição de classe dos caminhoneiros é preciso ressaltar que entre os caminhoneiros temos três tipos distintos pela forma como se inserem na *indústria do transporte*, mas todos pertencentes à categoria trabalho. E o que queremos problematizar aqui é que em dois deles tal categoria não se dá na aparência. Somente é possível perceber que são trabalhadores quando se investiga suas relações junto ao processo de produção capitalista, aí temos a sua oposição ao capital.

O *motorista de caminhão* é aquele com vínculo empregatício, temporário ou não, baseado na CLT, contratado por uma empresa de transporte e que não possui os meios de trabalho (estrada, portos, energia), muito menos o objeto do trabalho é de sua propriedade (a mercadoria a ser transportada e o instrumento de trabalho, o caminhão). Ele é um trabalhador como outro qualquer, não detém os meios de produção para realizar um processo de trabalho, nem os meios de subsistência da vida. Mas possuidor de sua força de trabalho, a vende ao portador dos meios de produção e subsistência, o capitalista do transporte, desempenhando uma atividade específica dentro da empresa em troca de salário. Apresenta, portanto, diretamente uma relação de assalariamento, sendo que as demais considerações sobre o trabalho e a produção do valor nós fizemos no capítulo 1; se recebem um salário fixo, proporcional ao número de carga transportada, ou pela média quilometro/tonelada/hora, em nada altera a questão. São, portanto, proletários. Esse trabalhador não aparece na classificação da ANTT, como citamos na introdução deste trabalho, porque para ela são operadores do transporte rodoviário de carga apenas as empresas de transporte e os transportadores autônomos – o motorista de caminhão fica sob responsabilidade da empresa de transporte, como trabalhador, não como operador desse transporte.

A exploração comercial do transporte rodoviário de cargas sempre operou e continua operando em regime de mercado livre, sem exigências para entrada e saída do mercado, o que já lhe confere de saída grande vantagem em relação às demais modalidades. Mesmo com a criação da ANTT e das leis que se sucederam, não há controle específico para o exercício dessa atividade, como acontece com o transporte rodoviário de passageiros e com o transporte

ferroviário, dutoviário, aquático e aéreo – nessas modalidades os operadores se constituem por permissão e concessão, mediante processo de licitação e/ou autorização, dependendo da lei que os rege. Consequentemente, os trabalhadores envolvidos no processo de produção desses transportes são claramente vinculados a uma empresa. O único caso de concessão de serviço no transporte rodoviário de carga é em relação à construção, pavimentação, manutenção e exploração das rodovias, porque a partir de 1995 entraram em processo de privatização.

O que queremos problematizar aqui é que as mudanças legislativas não alteraram em nada a natureza econômica desses operadores de transporte durante os anos em que estão trabalhando no país. São mudanças burocráticas, institucionais, que incidem sobre a fiscalização da atividade e que, por vezes, permitem a elaboração de estudos mais detalhados sobre o setor, já que uma série de registros foi criada. Desde sua criação no Brasil, o transporte rodoviário de carga foi considerado uma atividade realizada por terceiros (seja pessoa física ou jurídica). Essa aparência jurídica, que coloca na mesma condição o transportador autônomo e a empresa/cooperativa de transporte, não revela nada sobre a natureza econômica dos transportes na produção capitalista. Muito pelo contrário, ela colabora para construir uma ideologia dos transportes com incidências importantíssimas no que tange a organização política de seus sujeitos e principalmente com relação às questões teóricas da classe e da consciência de classe.

E isso se construiu pela forma como o transporte rodoviário foi inserido no desenvolvimento econômico do país. Daí a importância da discussão inicial presente no capítulo 2, porque se não fosse aquele conjunto de elementos que compunham o processo de industrialização e a conseqüente escolha pelo modal rodoviário frente às vantagens que ele apresentava, talvez não tivesse sido constituídos seus sujeitos da forma como foram. Diferentemente da organização do trabalho nas ferrovias, o setor concebeu os motoristas rodoviários sob a forma de sujeitos autônomos perante a lei, uma “casta” privilegiada de trabalhadores que não estava exposta a total condição de miserabilidade, ao desprovemento completo dos meios de produção – qualquer um poderia ser um caminhoneiro, mas para sê-lo era necessário um caminhão e este não custava pouco – e que vão auferir renda considerável se comparada a de um motorista de qualquer outro tipo de transporte, embora fosse uma renda variável dado que ela depende da produção do transporte realizada.

A questão dos “salários”, renda disfarçada pela prestação de serviço, não é determinante em termos de condição de classe (aqui pensada, por enquanto, como posição

econômica desses trabalhadores na produção capitalista). Mas ela levanta uma questão subjetiva pertinente no que tange a organização política: era vantajoso para o caminhoneiro deixar de ser prestador de serviço? Era viável estabelecer um salário fixo, mensal? Ou era melhor fazer seu salário de acordo com as viagens realizadas? Quais as implicações que isso traria do ponto de vista da organização política?

Fazendo concorrência às ferrovias, um de seus atrativos era justamente essa “desorganização” que permitia um capital relativamente pequeno para iniciar a atividade – já que não eram necessárias grandes concessionárias, como as empresas ferroviárias para transportar, porque era um capital que de saída já estava fragmentado. Podia operar essa modalidade de transporte quem tivesse o mínimo de capital necessário para prestar o serviço: um caminhão, no caso do transportador autônomo; razão social, capital de giro para emitir os contratos de prestação de serviço e pelo menos um caminhão, no caso de empresa de transporte, porque se não tivesse condições de ter vários caminhões poderia contratar os caminhoneiros que para sê-lo deveriam de alguma forma possuir veículo, seja de propriedade, seja de arrendamento, aluguel, “empréstimo”. Nesse último caso, parte do capital necessário à empresa era, então, de responsabilidade dos caminhoneiros – não só de investimento, mas também de custos de manutenção da atividade. Ficava, e ainda é assim, a cargo das empresas somente a prestação dos serviços de transporte, a obtenção das cargas para transportar. A outra parte de capital necessário para a construção e manutenção da infraestrutura rodoviária ficou sob responsabilidade do Estado que deveria arcar com custos dos investimentos.

Vamos nos arriscar aqui a um apontamento ousado: não queremos, nem temos condições teóricas de tecer considerações a cerca da teoria econômica, mas suspeitamos que, dado a essas vantagens apresentadas e à natureza dos transportes como produtor de valor e não somente fundamental à circulação do capital (como discutimos no capítulo 1), o transporte rodoviário de carga colaborou e muito para a acumulação de capital no país. A mercadoria nele produzida, o deslocamento de lugar, cumpriu a fórmula  $D-M-D'$  que Marx aborda ao longo de *O capital*, colaborando na produção de mais valor e não somente se restringindo a realização de mercadorias, ainda que de saída essa seja sua função principal. O excedente de trabalho extraído dos caminhoneiros e apropriado pelos capitalistas do transporte ou da indústria quando os contratava diretamente, serviu à produção de mais-valia colaborando para a industrialização no sentido em que permitia a transferência de mais-valia para outros setores.

Mas independente do que expusemos, o transporte pelas rodovias permitiu a fragmentação de uma classe relativamente grande de trabalhadores, os caminhoneiros que “livres e independentes”, não tinham vínculo empregatício algum, não eram organizados politicamente em sindicatos e foram inseridos dentro do processo de produção capitalista de forma contraditória. Se aos motoristas de caminhão, a condição de proletariedade é clara, aos transportadores autônomos de carga, independente da forma como se apresentam no mercado de distribuição de cargas, se como TAC autônomo ou agregado, eles têm uma relação de assalariamento disfarçado. Mais ainda, uma condição de proletariedade ofuscada.

Mas vamos a algumas considerações. Primeiro afirmaremos que o nosso conceito de classe não circunscreve à renda ou à dimensão ocupacional, embora consideramos que esses elementos compõem os traços da “classe”<sup>141</sup>, principalmente em relação à ideologia que se desenvolve em torno desses elementos. Por vezes, o trabalhador que tem alta renda e, assim, bom poder aquisitivo, boas condições de vida, imagina compor “classes” que, segundo as teorias da estratificação social, estão no topo da pirâmide. “Nessa perspectiva, a ‘classe média’ se define como o conjunto dos efeitos políticos reais produzidos sobre certos setores do trabalho assalariado pela ideologia dominante, que apresenta a hierarquia do trabalho como a expressão de uma pirâmide natural de dons e méritos” (SAES, 1977, p. 99). É comum, por exemplo, dizer que o engenheiro da empresa “x” ganha estimativamente R\$ 10.000,00 e compõe a chamada classe A, o que corrobora para este não se ver ideologicamente enquanto trabalhador. Ou mesmo que determinadas ocupações criam uma cultura de trabalho que na aparência dos fenômenos também levam a uma confusão de classe. É o caso, por exemplo, dos médicos associados aos planos de saúde ou aos hospitais privados, pequenos proprietários de terra que arrendam sua produção para setores da indústria (plantadores de cana, produtores de frango, etc.) e os sujeitos em questão nesse trabalho, os caminhoneiros.

Por isso, para nós “Compreender o posicionamento de classe requer a análise das contradições materiais, do impacto da ideologia dominante, da relação com as outras classes” (GALVÃO, 2008, p.14). Sendo assim, o modesto intento de apontar brevemente o que está por trás da “ocupação” do caminhoneiro é a nossa mais frutífera contribuição ao debate contemporâneo das classes sociais. Porém, nosso objetivo está longe de resolver essa questão teórica, porque a polêmica em torno do conceito de classe social é extensa e profícua.

---

<sup>141</sup> Colocamos classe entre aspas para frisar que a classe não está pronta, circunscrita historicamente. A classe é um processo e, portanto, está em contínuo processo de transformação.

Na tradição marxista até meados do século XX debatia-se predominantemente a tendência à proletarização dos trabalhadores. Entretanto, um conjunto de mudanças econômicas e políticas a partir da década 1970 engendraram inflexões no campo da teoria social. As mudanças ocorridas depois da crise dos anos 70 para manter o ritmo da acumulação capitalista e criar novas formas de produção e controle social resultaram na reestruturação produtiva e no neoliberalismo que, como resultado das lutas de classes, aparecem como novo padrão de acumulação capitalista. No campo ideológico, a doutrina neoliberal impôs a liberdade de mercado, a não intervenção do Estado na economia e o mercado como regulador da ordem social. Mas na prática política e econômica o que se viu foi à libertação do Estado não dos marcos da regulação econômica, mas da concessão dos direitos sociais e trabalhistas conquistados durante o período do Estado de Bem Estar Social (BOITO JR, 1999). Desregulamentação das leis trabalhistas, novas formas de contratação da força de trabalho, terceirização de ramos de produção, aumento do setor de serviços e de cooperativas, intensificação dos processos de trabalho sob novas formas de exploração, alterações na prática sindical, privatizações de serviços públicos e de setores da indústria de base no caso de países como o Brasil e financeirização da economia são elementos desse período (ALVES, 1998; Galvão, 2007; CHESNAIS, 1996). E no que tange à esfera da produção presenciamos um conjunto de transformações tecnológicas e organizacionais que mesclaram elementos do fordismo-taylorismo com o toyotismo (ANTUNES 2001; GOUNET, 1999; HARVEY, 1994).

Não obstante, vimos essas demandas se repercutirem no embate teórico-político que passou a se concentrar em torno da validade ou não do conceito de classe social para analisar os fenômenos sociais emergentes. Resumidamente, o debate se polarizou em duas instâncias: primeiro, entre aqueles que, com base nas teorias da perda da centralidade do trabalho e da fase pós-industrial do capitalismo baseada na sociedade de serviços ou da informação, afirmam a predominância dos novos movimentos sociais com demandas não mais pautadas nas classes sociais e sim nas reivindicações mais dispersas e universalistas (no campo da cultura, da sociabilidade, do modo de vida, dos valores, das identidades das minorias, etc.) da sociedade civil, agora mais autônoma em relação à esfera do mercado, porque os problemas **não** estão mais na produção e do Estado adquirindo caráter estrutural, e aqueles que ainda reivindicam o referencial das lutas de classes e, conseqüentemente, da centralidade do trabalho e das classes sociais; e segundo, neste último grupo de teóricos sociais, encontra-se aqueles que, no sentido de compreender que as mudanças tecnológicas e organizacionais na esfera da produção e do novo padrão de acumulação capitalista ampliaram a fragmentação da

classe trabalhadora, buscam através deste argumento ampliar o conceito de proletariado<sup>142</sup> ou criar novas categorias analíticas<sup>143</sup>, e aqueles restringem a noção de proletariado com o objetivo de identificar onde está o potencial revolucionário, transformador<sup>144</sup>. Nessa instância, seja para um lado ou outro e independente dos problemas que suscitem, a questão teórica e política que esta posta é a busca do sujeito histórico capaz de propor uma alternativa antiimperialista e anticapitalista. E é nesse campo da teoria social que pretendemos adentrar.

Primeiramente é preciso ressaltar que na obra marxiana e na tradição teórica marxista são poucas as referências a esse conjunto de trabalhadores (dizemos conjunto porque o caminhoneiro assume diferentes formas de relações de trabalho no processo de produção capitalista). Em geral, as categorias privilegiadas no debate a cerca das classes sociais são trabalhadores bancários, intelectuais, gerentes, engenheiros, funcionários administrativos, professores, camponeses, operários, funcionários públicos e de telemarketing. Para tal intento, as análises teóricas se norteiam nos limites de classe e privilegiam conceitos como trabalho produtivo e improdutivo, trabalho manual e intelectual, trabalho não-manual, proletariado, trabalhador coletivo, nova pequena burguesia, classe média, pequena burguesia tradicional, classe operária, classe trabalhadora. E ainda que os autores utilizem os mesmos conceitos teóricos, esses assumem diferentes caracterizações dependendo do posicionamento teórico-político. Portanto, entendemos em meio a esta polêmica que ao demonstrar a complexidade do trabalho caminhoneiros, e esse é nosso principal objetivo, conseguimos apontar minimamente a particularidade deles frente ao atual estágio do desenvolvimento das forças produtivas, do padrão de acumulação capitalista e, conseqüentemente, trazer algo de novo sobre a questão da classe e da consciência de classe.

Para continuar nossa abordagem, também não lançaremos mão do conceito de classe média, elaborado por parte das teorias marxistas, como já desenvolvemos no item anterior. Para Saes, a classe média é antes da delimitação no plano teórico “a análise das práticas políticas dos diferentes setores do trabalho assalariado improdutivo numa sociedade capitalista determinada que pode definir *quais* dentre eles se submetem à ideologia dominante da ‘hierarquização do trabalho’” (1977, p. 99-100, grifo do autor). E, dentro desse campo de

<sup>142</sup> Ricardo Antunes, *Os sentidos do trabalho*, 2001; Ricardo Antunes, *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do trabalho*, 2000; Giovanni Alves, *Dimensões da reestruturação produtiva. Ensaio de sociologia do trabalho*. 2007.

<sup>143</sup> Nicos Poulantzas, *As classes sociais no capitalismo hoje*, 1975; Erick Olin Wright, *Classe, crise e estado*, 1981; Décio Saes, “Classe média e políticas de classe (uma nota teórica)”. In: *Contraponto*, Rio de Janeiro, Ano 2, nº 2, dez.1977.

<sup>144</sup> Sérgio Lessa, *Trabalho e proletariado no capitalismo contemporâneo*, 2007.

trabalho assalariado improdutivo, o autor situa o setor de serviços como um “proletariado ‘improdutivo’ na esfera da circulação de mercadorias e que se encontra do lado da classe média” (Ibid., p. 99).

Concordamos que os caminhoneiros são assalariados, inclusive afirmamos que o seu trabalho é pago *por peça* e que à primeira vista aparece como lucro, renda (dado que é o preço dos custos fixos e variáveis subtraído do preço dos fretes realizados). Mas de forma alguma consideramos que esses trabalhadores são improdutivos (discussão apresentada no capítulo 1). Temos que discordar do autor porque, primeiro os caminhoneiros, enquanto trabalhadores tipicamente manuais<sup>145</sup>, não podem compor naquela formulação a nova classe média, nem mesmo estar ao seu lado. E segundo porque não está presente nesse caso a questão da meritocracia.

O autor também debate com o conceito de pequena burguesia tradicional, cunhado inicialmente por Marx enquanto classe de transição e desenvolvido posteriormente por Poulantzas. Tal classe tem como traço característico o sentimento de proprietário ameaçado pelo grande capital e a conseqüente rejeição ao assalariamento.

*A independência da pequena burguesia tradicional evoca a subordinação indireta e externa de camponês, artesão ou pequenos comerciantes ao capital comercial ou bancário, tal subordinação não implicando o controle direto pelo capital do próprio processo de produção, mas sim de suas condições externas (Ibid., p. 98, grifo do autor).*

Essa determinação não abarca a categoria dos caminhoneiros porque tentaremos demonstrar, ao discutir Poulantzas (1978), que a subordinação é direta ao capital e velada pela determinação jurídica do trabalho autônomo. Tentaremos pensar aqui a “classe” em processo de formação, dado que o que a determina é a relação que se dá entre as classes, ou melhor, no movimento que opõe as classes. Há nesse processo uma determinação econômica que não impõe uma relação mecânica entre posição econômica e posição de classe, porque nela estão envolvidas também as determinações políticas e ideológicas.

*As classes sociais são conjuntos de agentes sociais determinados principalmente, mas não exclusivamente, por seu lugar no processo de produção, isto é, na esfera econômica. [...] Para o marxismo, o econômico*

---

<sup>145</sup> Cabe uma nota para dizer que não concordamos com essa distinção clara entre trabalho manual e intelectual, porque julgamos que todo trabalho tem o duplo caráter de ser trabalho manual e intelectual ao mesmo tempo, ainda que predomine mais um ou outro ao longo do processo de trabalho como um todo em função da divisão técnica do trabalho.

assume o papel determinante em um modo de produção e numa formação social específica: mas o político e o ideológico, enfim a superestrutura, desempenham um papel muito importante (POULANTZAS, 1978, p. 13-14, grifo do autor).

Marx já havia chamado a atenção para essa questão.

Sobre as diferentes formas de propriedade, sobre as condições sociais de existência, ergue-se toda uma estrutura de sentimentos, ilusões, maneiras de pensar e concepções de vida distintas e peculiarmente constituídas. A classe inteira os cria e os forma sobre a base de suas condições materiais e das relações sociais correspondentes (s/d a, p. 224).

Entretanto, quem desenvolverá essa concepção em termos mais sistemáticos será Poulantzas. Como temos discordâncias teórico-metodológicas com algumas de suas formulações, tentaremos aqui nos apropriar e problematizar o que possibilita um avanço no entendimento da questão de classe dos caminhoneiros. Só queremos chamar a atenção, e tentaremos fazer isso ao longo deste capítulo, que para nós estrutura e superestrutura e suas respectivas instâncias não são separadas na prática como pode ser para a teoria poulantziana das classes sociais. Brevemente, pensamos que quando analisamos a posição econômica dos caminhoneiros entendemos que ela pode vir, sob determinadas condições objetivas e subjetivas, a determinar um posicionamento de classe. Mas sob as condições da concretização histórica dos caminhoneiros no Brasil, o elemento jurídico (pertencente à superestrutura para Poulantzas) determina economicamente as condições do caminhoneiro. A questão jurídica e econômica não se sobredeterminam, mas compõe dialeticamente a objetividade e a subjetividade dos caminhoneiros. Dependendo do movimento histórico “arrastam” essa categoria para um ou outro lado do binômio clássico de Marx nas sociedades capitalistas; burguesia e proletariado.

É claro que a realidade não pode ser interpretada esquematicamente, porque as tensões e conflitos sociais decorrentes da relação capital x trabalho são um processo contraditório que impõe ao mesmo tempo avanços e retrocessos. Veremos isso mais adiante quando estivermos analisando a ACTA-SINDGRAN enquanto uma expressão da luta dos caminhoneiros na Baixada Santista. O que importa por hora e que vamos problematizar com Poulantzas é a nossa primeira constatação em relação à posição econômica do caminhoneiro, que ao contrário do que se construiu institucional e ideologicamente como “um prestador de serviço”,

um transportador autônomo porque é pequeno proprietário, detém o caminhão, este transportador é trabalhador subordinado ao capital; é trabalhador produtivo.

O prestador de serviço, pequeno proprietário, se constrói sobre a “propriedade” do caminhão que é considerada por nós como meio de produção. Meios de produção para Marx (1973, p. 130-138) são os *meios e objetos de trabalho* (forças produtivas) quando se considera o processo de trabalho completo do ponto de vista de seu resultado. Entendemos para a atividade do transporte que o *objeto de trabalho* é a carga a ser transportada e o caminhão, ambos de inteira responsabilidade do caminhoneiro e que o *meio de trabalho* são as estradas, portos (ambos atualmente de concessão privada) e energia. Identifica-se o caminhão facilmente como propriedade do transportador. Independe aqui se a relação é de propriedade, de co-propriedade ou de arrendamento, porque neste último caso, o caminhão pode não ser do TAC, mas ele dispõe de recursos para alugá-lo. Mas essa relação do ponto de vista que estamos tentando discutir aqui é ainda mais contraditória, porque ele aluga um caminhão para poder trabalhar e em geral aluga de outro TAC que tem mais de um caminhão. Mas porque a carga a ser transportada, enquanto objeto de trabalho, pertence ao transportador, se ela é de propriedade de quem a produz e quer transportá-la?

A legislação brasileira para o transporte rodoviário de carga impôs desde o princípio que parte dos meios de produção fosse propriedade do transportador autônomo ou da empresa de transporte. Nesse último caso, a relação de exploração entre o motorista de caminhão e a empresa de transporte é clara, porque ele está objetivamente desprovido dos meios de produção. Mas em relação ao outro é contraditório porque ao mesmo tempo em que vende sua força de trabalho ao capitalista, possui parte dos meios de produção. Mas possui apenas parcialmente, porque o que transportador autônomo de carga tem são o caminhão e a responsabilidade da carga a ser transportada (objetos de trabalho) que com sua força de trabalho realizam o processo de trabalho (a atividade de transportar coisas) através de meios de trabalho que são do Estado (no caso de rodovias estatais) ou de empresas rodoviárias concessionárias, bem como a energia necessária é de outro capitalista. Mas a particularidade desse processo de trabalho é que seu produto (o deslocamento de carga) só se realiza durante o próprio processo de trabalho e o caminhoneiro só pode realizá-lo se alguém comprar sua força de trabalho. Aqui está a relação capital-trabalho. A pessoa que tem capital disponível para comprar sua força de trabalho deve ter também capital para “comprar a carga” que necessita ser transportada. Essa pessoa é o capitalista que se objetiva na empresa de transporte ou em quem de fato detém a mercadoria (no caso do transportador de carga própria). Somente

eles, através da emissão do contrato ou conhecimento de transporte, podem permitir que as cargas se desloquem porque eles emitem o Conhecimento de Transporte (CT). Daí que só em parte o objeto de trabalho é do TAC, pois ele é responsável jurídico pela carga a ser transportada, mas na prática ela é de propriedade de quem quer e tem que transportá-la.

A lei é clara nesse sentido. Afirma que o transporte rodoviário de carga só será realizado mediante a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, contendo as informações completas das partes, dos serviços e da natureza fiscal envolvida. Frente a esse contrato, tanto o TAC como a ETC, assumem perante o contratante a responsabilidade

I – pela execução dos serviços de transporte de carga, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino; [e] II – pelos prejuízos resultantes da perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado (Art. 7º da Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007).

A responsabilidade perdura no período compreendido entre o momento do recebimento da carga até a entrega ao destinatário da carga. Se estas não forem entregues no prazo de 30 dias corridos (para cargas perigosas ou perecíveis esse prazo é menor) da data estipulada para a entrega, a carga é considerada perdida, tendo o seu consignatário o direito de reclamação, sendo que “o prazo máximo para a carga e a descarga do veículo de Transporte rodoviário será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino; após este período será devido ao TAC ou á ETC o valor de R\$ 1,00 (um real) por tonelada/hora ou fração” (Art. 11º § 5º da Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007). Ademais os “prejuízos resultantes de perda ou danos causados às mercadorias é limitado ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes” (Art. 14º da Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007) e se o contrato não for firmado, se limita ao valor do frete.

No caso de dano ou avaria da carga está assegurado o direito de vistoria para a responsabilização das partes. “O transportador é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias” (Art. 8º da Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007), mas tem direito a ação regressiva caso sinta-se no direito de ressarcimento, ou seja, a responsabilidade da carga recai de fato sob aquele que transporta de fato. É por isso que estamos problematizando a “propriedade” ainda que temporária da carga pelo TAC. Frente à referida lei e a esta responsabilização, as precárias condições de

trabalho advindas da intensificação da jornada de trabalho, do uso de drogas para manter o ritmo de trabalho que junto ao sono que é natural de todo ser humano podem causar acidentes, das péssimas condições da malha rodoviária, dos assaltos e roubo de cargas, enfim de toda aquela precarização que discutimos anteriormente, recaí em termos de custos para o caminhoneiro, em qualquer hipótese.

A liberação da responsabilidade sobre a carga só ocorre nos casos de

I – ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga; II – inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga; III – vício próprio ou oculto da carga; IV – manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos; V – força maior ou caso fortuito; VI – contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta Lei (Art. 12º da Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007).

Se toda carga deve conter o seguro contra perdas e danos causados à carga, independente de ser firmado pelo contratante ou pelo contratado dos serviços ou ainda pelo transportador, pode haver casos em que se induza o TAC a pagá-lo, o que nesse caso corresponde a mais um custo terceirizado, porque foi transferido para ele, diminuindo ainda mais o valor do frete que lhe é pago em termos de “lucro”, como citamos no capítulo 2.

Então como se desvela essa aparência? Wright considera que é necessário elaborar “uma teoria das estruturas subjacentes às relações sociais, das contradições contidas nessas estruturas, e dos modos pelos quais essas estruturas subjacentes geram as aparências que encontramos na vida cotidiana”. Porque no nível da aparência podemos descrever e até prever, mas jamais explicar os fenômenos sociais porque para tal intento “é necessário procurar a dinâmica contida nas próprias relações de produção” (1981, p. 13). O autor vai lançar mão de estratégias para tratar a revelação das contradições porque a investigação histórica, tal qual tentamos fazer até este momento, coleta dados ao nível da aparência, dos fenômenos que são efeitos das relações estruturais (1981, p. 15). A preocupação central, assim como foi a de Poulantzas, daí a influência desse autor na obra que estamos problematizando<sup>146</sup>, era com as transformações decorrentes do capitalismo monopolista avançado, com as contradições em termos de possibilidade e obstáculo que o momento histórico engendrava contra o movimento socialista, porque a tendência das leituras que tentavam atualizar as classes sociais nesse contexto tinham a “concepção geral de uma

<sup>146</sup> A obra com a qual Wright vai dialogar com Poulantzas é *As classes sociais no capitalismo contemporâneo*.

dissolução das fronteiras de classe e da luta das classes, na sociedade atual, que seria marcada por um ‘aburguesamento’ generalizado ou, em poucas palavras, pela ‘integração’”. Em geral, negavam “a especificidade de classe desses novos conjuntos salariais, diluindo-os na burguesia e na classe operária” ou tendiam a interpretá-los a partir do conceito de classe média, que guardavam como “pano de fundo” a extinção do conceito de classes sociais (POULANTZAS, 1978, p. 210).

Cabe aqui ressaltar que estaremos problematizando esses autores, mas há uma dificuldade com relação ao nosso objeto, dado que eles se debruçam sobre uma categoria de trabalhadores marcada num contexto histórico específico. Já afirmamos no capítulo 1, a particularidade do caminhoneiro e a sua complexidade diante da sua concretização no Brasil. Daí que aqui estaremos mesmo tentando lançar luz sobre o problema, sem, contudo, conseguir resolvê-lo.

As classes sociais não são meras abstrações porque elas constituem força social e, portanto, analisá-las é de fundamental importância para constituí-las (WRIGHT, 1981, p. 29). Se com base em Poulantzas não existe definição de classe social fora da luta de classes, então, “As classes sociais abrangem as *práticas de classe*, isto é, a luta das classes, e só podem ser colocadas em sua *oposição* (Ibid., p. 14). Assim sendo,

As classes sociais coincidem com as atividades de classes, isto é, luta de classes, e só são definidas em sua oposição mútua. [...] A luta de classes na análise de Poulantzas, não se refere à auto-organização consciente de uma classe como força social, mas isto sim, a qualidade antagônica e contraditória das relações sociais que encerram a divisão social de trabalho. Existe luta de classes mesmo quando estas estejam desorganizadas (Ibid., p. 31).

Portanto, primeiramente “para definir classes é necessário elucidar as posições objetivas dentro das relações sociais antagônicas que encerram a divisão social do trabalho” (Ibid., p. 31). Tentamos com relação aos caminhoneiros e ao transporte rodoviário de carga elucidar ainda que fenomenicamente essas condições objetivas ao longo deste trabalho. O problema que Wright aponta, e que apontamos anteriormente, é que as classes para Poulantzas são determinadas em última instância pelo econômico, mas “as relações ideológicas e políticas, isto é, os lugares de dominação e subordinação política e ideológica, são por sua vez parte da determinação estrutural da classe” (Ibid., p.31-32). Em certo sentido, essas duas instâncias da superestrutura determinam a posição de classe, por isso, em relação à pequena burguesia tradicional e a nova pequena burguesia elas podem ter determinações econômicas

distintas, mas ter o mesmo pertencimento de classe por conta dos elementos políticos e ideológicos. Fazem parte do conjunto da pequena burguesia.

Por isso e com base nas considerações que fizemos o autor utiliza a posição de classe como uma situação concreta de uma classe em certa conjuntura. Isso significa perguntar, por exemplo, quais são os limites entre a classe operária e a nova pequena burguesia (composta principalmente por empregados de escritório, funcionários públicos, engenheiros e administradores, etc.) diante da era do capital monopolista, onde a segunda tem um considerável aumento em relação à pequena burguesia tradicional (na qual os pertencentes clássicos são pequenos camponeses, comerciante, pequenos proprietários)?

Para pensar esses limites tem-se a seleção dos critérios econômicos – o plano da distinção entre o trabalho produtivo e improdutivo que segundo Wright, e concordamos com isso, Poulantzas se restringe àquela dicotomia onde só é produtivo quem produz mais-valia e quem não produz é improdutivo, lançando mão do conceito de classe operária para tal limite no que tange à exploração da força de trabalho.

Segue-se que, sobre o plano econômico, não é o salário que define a classe operária: o salário é uma forma de distribuição do produto social, abrangendo as relações de mercado e as formas do ‘contrato’ de compra e venda da força-trabalho. Se todo operário é assalariado, todo assalariado não é forçosamente um operário, pois todo assalariado não é forçosamente um trabalhador produtivo (POULANTZAS, 1978, p. 21).

Embora seu conceito seja restrito, tal argumentação já faz “cair por terra” as teorias da estratificação social que rejeitamos inicialmente, porque a hierarquização dos salários não são escalas contínuas e homogêneas, mas sim “constitui o efeito das *barreiras de classe*” (Ibid., p. 21). O que define o operário é a posse/propriedade dos meios de produção dos quais ele é desprovido no caso particular das formações sociais capitalistas. Ele só possui força de trabalho e a vende ao capitalista.

É esta modificação decisiva do lugar dos produtores diretos nas relações de produção que faz com que o próprio trabalho se torne uma mercadoria, isto é, que determina a generalização da forma comercial e não o inverso: o trabalho como mercadoria não é efeito da generalização primeira das famosas ‘relações comerciais’ (Ibid., p. 20).

Mas essa *relação de exploração dominante* não se restringe apenas à relação de *propriedade* dos meios de produção e sim ao fato de que:

A classe explorada segundo esta relação (a classe explorada *fundamental*: classe operária no modo de produção capitalista) é aquela que efetiva o *trabalho produtivo* deste modo de produção; assim, no modo de produção capitalista, **nem todos os não proprietários são operários** (Ibid., p. 21, grifo do autor, grifo nosso).

Nesse sentido problematizaremos que são possíveis formas de assalariamento disfarçadas, ainda mescladas com a relação com os meios de produção que carregam a relação de trabalho produtivo. É o caso do caminhoneiro. Aproximamos assim da formulação que Wright faz sobre situações contraditórias de classe que

(...) dentro das relações de classe podem ser consideradas como aquelas posições que tem mínimas probabilidades determinadas de serem organizadas em dadas formações de classe. Caracterizam-se por múltiplos pontos potenciais nas formações de classe, que refletem o caráter contraditório objetivo dos interesses de classes dessas posições (1981, p. 98).

Nas sociedades de classes as relações de produção são constituídas de uma dupla relação que envolve os homens com a natureza e a produção material: relações dos agentes de produção com os objetos e os meios de trabalho e as relações do proprietário e do produtor direto com os meios de produção.

a) a *propriedade econômica*: significa o controle econômico real dos meios de produção, isto é, o poder de afetar os meios de produção para determinadas utilizações e dispor assim dos produtos obtidos; b) a *posse*: significa a capacidade de dinamizar os meios de produção, isto é, o domínio do processo de trabalho (POULANTZAS, 1978, p. 19).

A propriedade econômica real, composta por aqueles que detêm os meios de produção e através deles podem explorar o *sobretabalho* dos trabalhadores, se distingue da propriedade jurídica, que é constituída pelo Direito e, portanto, faz parte da superestrutura, e não necessariamente coincidem na análise da realidade concreta. Nesses casos, o primeiro tipo é determinante “para a delimitação do lugar das classes sociais, ou seja, para aquela da *classe dominante-exploradora*” (Ibid., p. 19, grifo do autor). É interessante notar que o autor considera a possibilidade da propriedade jurídica não coincidir com a propriedade econômica real, mas não considera esse elemento quando trata da pequena burguesia, da possibilidade dos pequenos burgueses perderem a propriedade real dos seus meios de produção, detendo a propriedade jurídica e ainda sim reproduzirem a ideologia pequeno-burguesa, mesmo

afirmando que para a determinação de classe contam também critérios políticos e ideológicos, porque a questão em si está nas relações de poder estabelecidas.

O processo de produção é pois composto da *unidade* do processo de trabalho e das relações de produção. Mas, no seio desta unidade, não é o processo de trabalho – incluindo a tecnologia e o processo técnico – que detém o papel principal: são as *relações de produção que dominam sempre o processo de trabalho e as forças produtivas*, imprimindo-lhes seu *traçado* e seu *modo de proceder* (Ibid., p. 22).

Assim sendo, a divisão social do trabalho domina a divisão técnica do trabalho, mas as separações entre “direção e supervisão”, bem como àqueles referentes aos trabalhos de engenheiros e técnicos de produção, são a base material da determinação de classe através de critérios políticos e ideológicos. Entretanto, Poulantzas está muito restrito ao processo engendrado pelo capital monopolista que impele a separação cada vez maior entre o trabalho manual e intelectual nos processos de trabalho gerando aqueles *poderes de classes*, porque a classe operária que predominantemente realiza trabalho manual (de execução) é, nessa perspectiva, “incapaz” de gerir e organizar o processo de produção, circunscrevendo para ele o que será a nova pequena burguesia. Esta domina a classe operária e também é dominada pela burguesia.

Mas qual é o limite entre estas classes e a pequena burguesia tradicional?

Primeiro é necessário dizer que o autor faz uma distinção entre os modos de produção e a formação social: o primeiro, sendo mais abstrato-formal, abrange as relações de produção em formações historicamente determinadas<sup>147</sup>. Esta última comporta, portanto, vários modos de produção e formas de produção. Isso leva ao fato de que o modo de produção determina a polarização clássica entre burgueses e proletários, mas como nas formações sociais existem várias formas e modos de produção ocorrem clivagens na determinação estrutural da classe. A pequena burguesia tradicional, bem como a nova pequena burguesia, são exemplos dessas clivagens. Portanto,

(...) as classes de uma formação social não poderiam ser ‘deduzidas’, em sua luta concreta, de uma análise abstrata dos modos e formas de produção que se encontram presentes, pois não se encontram na formação social *tais quais*. Por um lado elas são afetadas, na sua própria existência, pela luta concreta que se desenvolve no seio da formação social: é principalmente aqui que reside o fenômeno de polarização das outras classes e frações de classe em

<sup>147</sup> Ver essa discussão mais elaborada em *Poder político e classe sociais* (Poulantzas, 1970).

torno das duas classes fundamentais, a burguesia e a classe operária nas sociedades capitalistas, o que provoca efeitos decisivos e muito complexos sobre essas outras classes, mas também sobre as duas classes fundamentais (Ibid., p. 24, grifo do autor).

Por isso surgem frações e camadas de classe “a **partir de diferenciações** no econômico e no papel, todo particular, das relações políticas e ideológicas” e também categorias sociais “delimitadas *principalmente pelo seu lugar* nas relações políticas e ideológicas” (Ibid., p. 25, grifo do autor, grifo nosso). O importante dessas diferenciações é que elas podem assumir o papel de força social em determinadas conjunturas. Elas não estão ao lado ou acima das classes sociais, porque eles têm *pertencimento de classe*. Isto posto,

(...) a luta de classes e a polarização não podem circunscrever conjuntos ao lado ou à margem das classes, sem pertencimento de classe, pela simples razão de que tal pertencimento de classe não é outra coisa senão a luta das classes, e que essa luta só existe pela existência de lugares das classes sociais (Ibid., p. 218).

O autor afirma também que à primeira vista, quando consideramos os grupos sociais a partir da polarização econômica, a pequena burguesia tradicional e a nova pequena burguesia não pertencem nem à classe operária, nem à burguesia. Mas se consideramos na mesma classe, com o mesmo sentimento de pertencimento, conjuntos que tem determinações econômicas diferentes, é porque possuem, no plano político e ideológico, afinidades que os unem (Ibid., p. 223). Entretanto, mesmo que o autor ressalte que “não se repetirá nunca suficientemente que a distinção entre determinação estrutural de classe e posição de classe não recorta uma distinção entre o econômico (determinação) e o político-ideológico (posição)” (Ibid., p. 225) parece que na prática as determinações estruturais da classe estão fragmentadas, porque a clivagem que se dá é ao nível da determinação econômica e que em termos de posição se unifica.

A pequena burguesia tradicional pertence à forma simples de produção de mercadorias típica da transição do feudalismo para o capitalismo; circunscrevem o campo da pequena produção e da pequena propriedade. É válido citar que essas determinações contam com as formulações de Marx em *O Dezoito Brumário de Luis Bonaparte*:

Os camponeses constituem uma imensa massa, cujos membros vivem em condições semelhantes mas sem estabelecerem relações multiformes entre si. Seu modo de produção os isola uns dos outros, em vez de criar entre eles um intercâmbio mútuo. Esse isolamento é agravado pelo mau sistema de

comunicação existente na França e pela pobreza dos camponeses. **Seu campo de produção, a pequena propriedade, não permite qualquer divisão do trabalho para o cultivo**, nenhuma aplicação de métodos científicos e, portanto, nenhuma diversidade de desenvolvimento, nenhuma variedade de talento, nenhuma riqueza das relações sociais. Cada família camponesa é quase auto-suficiente; ela própria produz inteiramente a maior parte do que consome, adquirindo assim os meios de subsistência mais através de trocas com a natureza do que com o intercâmbio com a sociedade. [...] Na medida em que milhões de famílias camponesas vivem em condições econômicas que as separam uma das outras e opõem o seu modo de vida, os seus interesses e sua cultura aos das outras classes e opõem o seu modo de vida, os seus interesses e sua cultura aos das outras classes da sociedade, estes milhões constituem uma classe. Mas na medida em que existe entre os pequenos camponeses uma legislação local e em que a similitude de seus interesses não cria entre eles comunidade alguma, ligação nacional alguma, nem organização política, nessa medida não constituem uma classe. São, conseqüentemente, incapazes de fazer valer seus interesses de classe em seu próprio nome, quer através de um Parlamento que através de uma convenção. Não podem representar-se, tem que ser representados (MARX, s/d a, p. 277, grifo nosso).

Essa passagem, embora extensa, é clássica no que tange às discussões de classe. Ela traz à tona a discussão da pequena burguesia como classe de transição e as possíveis posições de classe que assume diante das conjunturas históricas. Entretanto, temos que alertar para não cair erro de achar que ela é parasitária, no sentido de não ter uma autonomia de classe, porque ela pode vir a ter força social (SAES, 1977). Ela carrega o individualismo pequeno-burguês, pois ao mesmo tempo em que é anticapitalista por reconhecer que o grande capital pressiona sua existência tem um medo crescente de proletarizar-se. E essa contradição pode vir a deslocá-la para um ou outro lado da polarização clássica.

Mas essa alusão à pequena burguesia de Marx era uma condição que estava marcada num determinado contexto histórico (a França do século XIX). Se por vezes ela foi transplantada para a análise de outras conjunturas históricas, mesmo ressaltando-se as particularidades (por exemplo, os pequenos proprietários de terra na metade do século XX no Brasil), é preciso questionar sua validade diante do desenvolvimento das relações sociais de produção capitalistas. Isso não significa afirmar que não existam grupos sociais na sociedade capitalista atual que circunscrevem essa caracterização, se não como explicaríamos, por exemplo, a agricultura familiar no Brasil. Entretanto, é preciso levar em conta que muitos pequenos proprietários do campo em função da ampliação das relações capitalistas através do agronegócio, sofreram transformações que têm implicações na questão da classe e da consciência de classe. E que, portanto, precisam ser atualizadas as bases daquele conceito de

Marx, principalmente pensando as categorias ou grupos sociais que não são “a menina dos olhos” na análise das classes sociais.

Diante disso problematizamos: os caminhoneiros claramente não estão no conjunto da nova pequena burguesia; não fazem parte do grupo de trabalhadores que advém da divisão social do trabalho marcada basicamente pela distinção entre trabalho manual e intelectual. Por conta da “propriedade” do caminhão, fariam então parte da pequena burguesia tradicional compondo a determinação de classe da pequena burguesia? Reproduzi-lo-ia o subconjunto ideológico pequeno-burguês (para usar o termo de Poulantzas)?

No contexto da luta ideológica de classe, a ideologia burguesa incide de diferentes formas sobre a classe operária e a pequena burguesia. Para a primeira repercutiu em certo sentido no processo da aristocracia operária, porque a classe operária por mais que porte determinações de classe que a coloque no campo revolucionário, a sua formação como classe social só se dá em termos de luta política e ideológica. A que se construir a subjetividade da classe. Para a última

(...) também ela classe explorada e dominada, exprimindo-se essa situação para ela pelo fato de que sua ideologia, em articulação estreita com os elementos próprios dessa exploração e dominação particulares, elementos próprios da ideologia operária, estando esta *presente* efetivamente no subconjunto ideológico pequeno-burguês de uma forma muito mais direta e importante do que no caso da ideologia dominante (POULANTZAS, 1978, p. 315, grifo do autor).

É, portanto, “um terreno de luta e um campo de batalha entre a ideologia burguesa e a ideologia operária, mas com a intervenção própria de elementos especificamente pequeno-burgueses”. Entretanto, ela não mantém o caráter de unicidade como aparece para a ideologia operária e burguesa, justamente por conta de que entre os conjuntos que a compõe mantêm-se as heterogeneidades nas relações econômicas que comportam a nova pequena burguesia e a pequena burguesia tradicional, mas que no plano ideológico assumem posições análogas (Ibid., p. 315).

Os efeitos ideológicos da pequena burguesia tradicional dependem essencialmente da forma de produção comercial simples, porque, no nível econômico, a pequena propriedade e a pequena produção incidem sobre esse conjunto numa dupla determinação:

1) *distinguem-se* ao mesmo tempo da burguesia (elas não fazem parte do capital e são progressivamente esmagadas por ele) e da classe operária (seus

agentes são proprietários dos meios de produção e dos bens de comércio e, se bem que trabalhadores diretos, não cumpre, o que é importante para o artesanato, o trabalhador produtivo capitalista –a mais-valia); 2) aproximando-se ao mesmo tempo da burguesia (propriedade à qual se ligam ferozmente) e da classe operária (eles próprios são os trabalhadores diretos) (Ibid., p. 322).

Isso traz à tona a contradição que Marx ressaltara:

Se um trabalhador independente [...] trabalha para si mesmo e vende seu próprio produto, então ele é considerado como seu próprio empregador (capitalista), que emprega a si mesmo como seu arrendatário. Como assalariado, ele se paga salário, como capitalista, reivindica lucro para si, como proprietário da terra se paga renda. Pressupondo o modo de produção capitalista e as correspondentes relações como base social geral, essa analogia é correta na medida em que não é graças a seu trabalho, mas à posse dos meios de produção – que aqui assume de modo geral a forma de capital –, que ele esteja em condições de se apropriar de sua mais-valia (MARX, 1986, p. 310).

Poulantzas alude à determinação de Marx, porém em outro contexto histórico. Veja que, embora essas considerações dos autores sejam à primeira vista interessantes para pensar os caminhoneiros, porque estão envoltos de conceitos como trabalho autônomo, portador dos meios de produção, paga salário a si próprio através do lucro obtido nas viagens, pequeno proprietário, vamos problematizar que ainda sim os caminhoneiros não se encaixam nessa posição de classe ou se encaixa com particularidades. Há que se reafirmar novamente que o desenvolvimento das relações sociais de produção capitalistas tem por tendência a proletarianização do setor de serviços, principalmente daqueles que caracterizam tais condições econômicas. O capitalismo, através das lutas de classes e considerando o papel que o estado cumpriu nestas conjunturas históricas, engendra formas particulares de grupos sociais dado àquele processo. Assim, ao que nos interessa nessa análise de pertencimento ou não de classe à pequena burguesia tradicional a partir dessa caracterização econômica, os caminhoneiros são esmagados pela burguesia, haja vista à intensa precarização a que estão sujeitos frente ao crescimento das empresas de transporte e dos operadores logísticos em relação à monopolização das cargas, mas não correspondem à condição de proprietários dos meios de produção e dos bens de comércio, muito menos são trabalhadores improdutivos.

Isto porque, voltando àquela discussão que fazíamos inicialmente sobre os meios de produção e a “propriedade” ou não destes pelos caminhoneiros, contraditoriamente eles são donos dos meios de produção do transporte. Estão inseridos no processo de produção

capitalista como vendedores de força de trabalho ao capitalista em troca de “salário” e somente assim conseguem os meios de subsistência necessários à sua reprodução material, uma relação de assalariamento disfarçada, ofuscada pela atividade juridicamente instituída como prestação de serviços. O elemento jurídico acarreta um duplo caráter econômico: trabalho assalariado x trabalho autônomo nas condições em que Marx delimitou. Estão submetidos ao capital por uma relação de subordinação e dominação, sendo explorados, primeiro, porque parte dos custos de transporte que caberia ao capitalista que produz mercadorias esse trabalhador assume e assume até mesmo em relação às ETCS e operadores logísticos quando estes intermediam o transporte, já que ele deve arcar com os custos de manutenção do caminhão, com as despesas da viagem (combustível, seguros, comida, estadia quando necessário, pneus, impostos, acidentes de trabalho, seguridade social, entre outros), com o adiantamento de capital inicial para a aquisição do veículo e ainda se responsabilizar ainda pelos danos durante o transporte da carga.

Diante dessa condição material, possuem os objetos de trabalho que compõe os meios de produção apenas juridicamente. Se nos basearmos no conceito de propriedade e posse de Poulantzas, veremos que ambas não estão sob domínio e controle do caminhoneiro; embora ele detenha parte dos meios de produção, essa detenção é jurídica. Ele não tem a propriedade, porque não detém o controle econômico real dos meios de produção, porque quem determina o quanto, como, onde, em que ritmo se dará a produção do transporte é, em primeira instância, os donos das mercadorias (já que a eles interessa aumentar o ritmo em que se dá a atividade de transporte para garantir a circulação de mercadorias e a circulação de capital). Num segundo momento e articulado à primeira instância, as empresas de transporte e os operadores logísticos passam a intermediar essa relação. Ele também não detém a posse dos meios de produção, porque quem os dinamiza, ou seja, detém o domínio sobre o processo de trabalho são principalmente as empresas de transporte e os operadores logísticos que hoje o faz através das novas tecnologias e formas de organização do trabalho e da produção, principalmente decorrentes do novo padrão de acumulação capitalista.

E o segundo motivo pelo qual estão submetidos ao capital, é porque estão inseridos no ciclo global do capital e colaboram fundamentalmente para valorização do capital, por dois primas que defendemos e que não deixa “brechas” para dizer que o transporte está fora dessa valorização, como apontamos no capítulo 1, quais sejam não só a forma como se processa a indústria do transporte nas relações sociais de produção capitalista, como também a tendência de proletarianização dos serviços.

Mas em contrapartida, as implicações de sua inserção na estrutura econômica em contradição com a sua caracterização jurídico-ideológica incidem sem dúvida na sua prática política. Cabe a consideração de Poulantzas no que tange a oscilação ideológica da pequena burguesia entre a classe operária e a burguesia produzindo efeitos ideológicos particulares. Vejamos como no campo ideológico os caminhoneiros, em especial os associados à ACTA-SINDGRAN – que enquanto uma resistência política baseada em determinados interesses econômicos se materializou na “figura jurídica” de uma associação comercial, produzindo e reproduzindo a determinação de classe dos TACs no processo de produção capitalista sem trazer a tona sua potencialidade política frente a um fenômeno mais amplo de transformação das relações sociais de produção – apropriam-se dos efeitos ideológicos da pequena burguesia.

O primeiro efeito é o aspecto anticapitalista contra o grande capital na contrapartida do medo de uma transformação revolucionária da sociedade e da conseqüente tendência à proletarianização. Tal medo está presente para os caminhoneiros porque essa é uma tendência concreta da categoria. É interessante notar, por exemplo, que Scaramella quando descreve a experiência vivenciada pelos caminhoneiros, em geral autônomos não filiados nem a sindicatos, nem a associações, demonstra como é freqüente os autônomos venderem ou perderem seu caminhão para começar a trabalhar como motorista contratado, apontando que eles perdem o que lhes caracterizava como caminhoneiro.

É o caso de caminhoneiros que trabalharam a maior parte de suas vidas como autônomos e na década de 90 precisam vender seus caminhões por dificuldades econômicas. No caso dos caminhoneiros que deixaram de ser autônomos, esse ‘ter um caminhão’ estava relacionado à propriedade e a todas as implicações disto. Ser proprietário significa ter mais liberdade, autonomia e, em muitos aspectos, o caminhão lhe atribui um *status*, diferenciando-o em seu meio. Quando o caminhoneiro deixa de ter seu próprio caminhão, em certo sentido, aquilo que o definia como caminhoneiro, ao menos de forma imediata, é suprimido. Se havia uma afirmação da própria condição através do caminhão, essa afirmação precisa ser deslocada. Se não há mais o caminhão próprio há, contudo, a experiência (SCARAMELLA, 2004, p. 51).

Essa condição é um processo que se iniciou primeiramente porque “A utilização do serviço de caminhoneiros autônomos a partir da década de 80 começa a sofrer com a concorrência das empresas transportadoras” (Ibid., p. 100). Depois, tal concorrência leva os

caminhoneiros a afirmarem: “Não tenho mais vontade de ser [autônomo]. Tem que ter um frete muito bom, e onde tem a transportadora, avacalha”<sup>148</sup> (Ibid., p. 56).

Isso foi constatado também pelos estudos do Centro de Estudos em Logística da UERJ, porque o caminhoneiro autônomo entra num círculo vicioso diante do mercado: como demonstramos o setor vem recebendo constantemente acréscimo de força de trabalho o que acarreta no aumento da competição. Tal demanda reduz o valor dos fretes, diminui a capacidade de renovação e manutenção da frota, o que contribui para baixar novamente o frete, intensifica a jornada de trabalho, voltando novamente ao aumento da concorrência (CNT/COOPEAD, 2002). É um modal altamente competitivo e do ponto de vista da racionalização dos transportes para a acumulação capitalista essa é uma vantagem interessante em detrimento dos demais modais que no Brasil se materializam através das concessões. O transporte rodoviário é muito mais ágil, flexível, dinâmico, porque é “desregulamentado”, ainda que muitos estudos demonstrem que ele seja muito mais caro. E toda essa dinamicidade incide nos seus sujeitos, quais sejam os caminhoneiros.

Essa tendência à proletarização pôde ser evitada, em alguns casos, através de resistências econômicas e políticas provenientes da organização da categoria, ainda que de forma localizada. É o caso da ACTA-SINDGRAN e da CTS. A última entidade é mais recente e seus ganhos materiais são auferidos mais na década de 2000. Mas a primeira, tem conquistas fundamentais e que já apontamos na década de 1990, na contrapartida da tendência da categoria em geral. Nas falas que se seguem é possível perceber esse contraste. As duas primeiras demonstram o caso da proletarização frente à monopolização das cargas, que para nós já existia em certo sentido. Demonstra também como a falta de união da categoria corrobora para essa situação.

A melhor época foi de 70 até fim de 80, começo de 90. O frete era melhor, compensava mais, acho que foi a melhor época pro caminhão. A pior está sendo agora, a despesa está atingindo na base de 70%, pro caminhoneiro autônomo hoje está sobrando 30% e se continuar assim vai virar 20% porque o pneu está muito caro, óleo, pedágio (SCARAMELLA, 2004, p. 57)<sup>149</sup>.

Meu conhecido, Getulio, é autônomo, mas com caminhão pequeno. Outros também, mas todo mundo falido. Um conhecido, o Nico, que teve caminhão. Está empregado (...). E a tendência é piorar cada vez mais pro autônomo porque os grandes estão tomando conta. É só transportadora grande. Com capital grande. Transportadora com oito, nove, dez caminhões também, ou

<sup>148</sup> Citação retirada da entrevista de um caminhoneiro concedida à Scaramella (2004).

<sup>149</sup> Citação retirada da entrevista de um caminhoneiro concedida à Scaramella (2004).

ela se alia a uma grande ou ela pára, pode esquecer, porque não tem mais chance. Você viu? Eles queriam fazer a greve para baixar o óleo diesel, nunca vão conseguir. Você acha que algum vai parar, não existe e não vai existir, não existe união. Se você chegar numa empresa hoje – porque a maior parte dos fretes é por transportadora – é vinte, se você bobear o cara vai lá e fala que leva por dezoito. [...] É um capital muito grande que você vê se deteriorando (Ibid., p. 57)<sup>150</sup>.

Na mesma tendência da fala dos caminhoneiros não associados da pesquisa de Scaramella, percebe-se esse contexto para os associados à ACTA-SINDGRAN. Porém quando há união e organização da categoria algumas vantagens lhes são auferidas.

*Mas isso aqui ficou uma maravilha, hoje graças a Deus a gente tem que agradecer depois que acabou as discussão, isso vem crescendo, vem subindo, vem subindo. Hoje nós temos aqui pra descansar, todo mundo chega para o caminhão ali, ele chega tem banheiro. Antigamente era tudo pro meio da rua, pode perguntar. Tudo pro meio da rua, não tinha família aqui. Antigamente, essa rua era uma coisa medonha. Agora hoje tá uma maravilha. [...] Antes da associação tinha os caxeiros, os que davam minuta. Eles davam minuta no meio da rua também, oferecendo assim mo eu já lhe falei e quem dava mais tirava a carga e quem dava menos ficava chupando o dedo. [E aí começou esse negócio de dar por fora pra eles conseguirem escoar...] Isso. Muito bem. (o outro associado ressalta que: Antes era mais no centro, aqui já não era muito disso não). Mas aqui teve também viu, teve também. Eu ganhei muito dinheiro aqui quando eu trabalhava com o caminhão, muito dinheiro, fazia viagem cara e já na minuta já vinha descontado um dinheirinho. [...]. Oferecer a carga eles ofereciam, só que a gente não tirava, porque o caminhão é meu, é dele, é daquele outro, então a gente carregava, a gente só não carregava pra quem a gente queria. [Porque tinha serviço sobrando?] Sobrando, antigamente sobrava. (o outro associado acrescenta que: Era difícil eles colocar abaixo do frete na época porque tinha muita carga). [E tinha pouco motorista?] Isso tinha pouco caminhão e os caminhão daquela época não era esses daqui, era de maioria média, era um pouco atrasado. Agora evoluiu muito né e incentivou muito a associação né, esses terminais de granel, né. Graças a deus hoje ela tá em pé né, hoje ela tá de pé e nós temos que agradecer a nós mesmo associado porque nós conseguimos botar ela em pé<sup>151</sup>.*

*Ahh trabalho tinha bastante, nós fazia duas viagens com um Truck daqui de Santos, era uma por período. Rodava vinte e quatro horas, nós trabalhava em três, três motorista no mesmo caminhão. [Nossa ia virando dia e noite e não parava?] Antigamente em um ano pagava um caminhão, agora não, agora tem muito caminhão né, tem muito caminhão. [É? E o que é que você acha que ajudou a ter muito caminhão assim?] Olha a organização do trabalho né, com a organização do trabalho todo mundo quer um trabalho organizado. [Todo mundo quis pegar uma fatia?] Todo mundo ganha né. [...]. [E tinha mais frete naquela época ou agora tem mais frete?] Ahh o frete*

<sup>150</sup> Citação retirada da entrevista de um caminhoneiro concedida à Scaramella (2004).

<sup>151</sup> Trecho da entrevista do associado E concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

*era razoável porque tudo mais barato né, pneu, óleo diesel, pedágio quase não tinha. Ia pra Uberaba era só alguns pedágio que tinha, pra subir a serra era só a Anchieta, de vez em quando atravancava tudo, você ficava lá parado, caminhão não tava assegurado final de semana porque ninguém ia descer, e a gente tinha que aturar tudo isso aí. [E vocês levando, trabalhando, tinha que ficar no meio da pista, correndo perigo...] Um parava de um lado, outro parava do outro ali no posto, até liberar pra poder subir, quando atravancava era só a Anchieta que tinha, nós ficava lá parado, fazendo hora, sofrimento grande. [Então hoje deu uma melhorada, você achou?] Melhorou só que óleo diesel, pneu, pedágio, tudo caro. [É e que é que você acha, porque que você acha que subiu, que ficou mais caro?] Ahh porque esse pessoalzinho de hoje só ganha, só ganha, quem gasta é a gente, meu medo é que fique sem pra todo mundo. [É verdade e não é reconhecido?] Ahh, agora ainda tem um pouquinho de nome né da associação e tudo, mas esses que ficam lá na associação e ainda reclamam, hoje a gente tem pátio em Cubatão, tem lavador, tem borracheiro, tem comida lá, tem um lugar pra estacionar, antigamente não tinha nada, e a prefeitura ferrava com nós que levava ferro lá, pedra, pra conseguir pagar o terreno<sup>152</sup>.*

Agora é interessante notar que muitas vezes, a experiência da precarização vem cerceada pela idéia de que o problema é que o Estado se ausenta de suas funções: privatiza estrada, porto, não regulamenta a atividade, etc. Isso tem a ver com outro efeito ideológico que os caminhoneiros possuem e que é um traço típico da ideologia pequeno-burguesa: estão envoltos de certo fetichismo do poder, porque seu isolamento econômico e sua distinção com relação à burguesia e à classe operária impele-os à crença no Estado neutro, acima das classes, bem como revogam a bandeira dos processos de democratização.

*Apesar que nós tivemos três anos bons. Aí o que é que aconteceu em, eu acho que se eu não me engano em um ano, um ano e pouco, eles subiram cem por cento o preço de uma determinada matéria prima. Então, quer dizer lá na ponta, o cara lá não agüenta. Olha, eu tenho, tenho um cunhado, tenho um irmão no sul ainda, que ainda meche com agricultura. Fala “Oh não tem condições de comprar um saco de insumo que custava setenta reais por cento e cinquenta, que produziria um saco de trigo que custava quarenta e um e hoje custa vinte e cinco. Quer dizer o meu insumo subiu cem por cento e a minha matéria prima, a minha, a minha produção no caso né, caiu quarenta por cento”. Tá entendendo como que é a lógica da coisa? Como o governo nosso não subsidia, por exemplo, se o governo subsidiasse, garantisse pro produtor, bem um saco de x, se o produto vai ter o preço garantido de x, beleza<sup>153</sup>.*

<sup>152</sup> Trecho da entrevista do associado G concedido durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>153</sup> Trecho da entrevista do associado D concedido durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

Os caminhoneiros acreditam nisso quando exigem do Estado, nas instâncias municipal (no caso da ACTA-SINDGRAN, da Prefeitura do Guarujá, Santos e Cubatão com relação à regulação e à infraestrutura da área portuária), estadual e federal (dos governos com relação à política de privatização, não só das estradas e portos que incidem particularmente sob os caminhoneiros, mas também da saúde e educação, que em certo sentido prejudicam as condições de vida e trabalho de todos, inclusive dos caminhoneiros); outro exemplo no caso da ACTA-SINDGRAN é a constante pressão que fazem junto à CODESP para regulação portuária.

Ademais,

(...) o isolamento pequeno-burguês, conjugado à incapacidade geral dessa pequena-burguesia de se organizar em um partido próprio e autônomo, o fato de que ela considere também os aparelhos de Estado (a administração, o exército, a polícia etc.) como passarelas de ascensão, dão frequentemente lugar a uma idolatria de *status* (POULANTZAS, 1978, p. 323).

Sobre esse aspecto, os caminhoneiros se investem desse discurso com relação aos filhos: não querem que eles reproduzam suas condições de vida e trabalho; acreditam no papel que a escola (em termos de qualificação profissional e de educação em geral) pode auferir na ascensão social, do padrão de vida; desejam aos seus filhos concursos públicos, que lhe garantam não só *status* social, mas também segurança de emprego; almejam também cargos de gerência ao ligados à tecnologia através de qualificação.

*Então, o que é que é isso: nós é falta de opção. Eu tenho dois filhos. Optei por nenhum, um é engenheiro, é formado em engenharia de computação. Outro ainda sai esse ano, acabou o colegial, não quero que meus filhos mecha. O que é engenheiro cuida da vida dele, paga as contas dele e mais nada, porque motorista é falta de opção. Quando o cara não acha nada pra fazer, ele fala “vou fazer o que da vida?” Não tem estudo. Às vezes tem até ali algum estudado porque ele não se dá bem no estudo, não consegue ganhar dinheiro, pá. Então, “eu vou comprar um caminhão”. Às vezes até se dá bem. Eu até que não posso me queixar, tenho uma vida de trabalho. Deu pra formar um filho, com uma casa boa pra morar, comprei carro bom, a mulher não precisa trabalhar, filho sempre estudando em colégio pago, só que tem, tem um preço né<sup>154</sup>.*

Isso tem a ver também com o *mito da passarela*, que “se articula no isolamento econômico desses agentes pequeno-burgueses no domínio da concorrência, o que dá também

<sup>154</sup> Trecho da entrevista do associado D concedido durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

lugar ao individualismo pequeno-burguês” (Ibid., p. 323). Aspiram, assim, por conta daquele medo de proletarização, ascender à burguesia. Os caminhoneiros além de desejarem outro futuro a seus filhos almejam tornar-se empresas de transporte ou minimamente adquirir mais caminhões. E de fato conseguem tal intento, principalmente quando se organizam em torno dos seus interesses econômicos e políticos. Referimo-nos aqui à ACTA-SINDGRAN e alguns casos particulares dentro dela. Os atuais membros da diretoria ascenderam econômica, política e socialmente, mesclando o próprio processo econômico que a ACTA-SINDGRAN viveu ao longo dos anos 1990 com as vantagens adquiridas na diretoria das entidades. Cabe aqui citar, pois desenvolveremos mais adiante, a tendência a burocratização da entidade.

O exemplo dessa contradição e uma possibilidade de descolamento entre a diretoria das entidades e a sua base de associados podem ser confirmados na descrição dos cargos que esta diretoria atualmente ocupa no Guarujá. Descobrimos<sup>155</sup>, no que tange às personalidades, que o presidente da ACTA e também vice-presidente do SINDGRAN, José Ribamar Belizário Brandão, é dono de uma importante rede de TV e rádio no Guarujá – a TVG (TV do Guarujá), foi Secretário Municipal do Desenvolvimento Econômico na gestão 2005-2008 do Prefeito Farid Said Madi. O prefeito é do Partido Democrata dos Trabalhadores PDT, cujo lema da gestão é “A cidade não pode parar”. Posteriormente à realização desta pesquisa de campo, encontramos em notícias do Jornal da ACTA-SINDGRAN e jornais da região da Baixada Santista sobre o íntimo relacionamento do prefeito com a associação. E não sem menos, porque a entidade depende do bom relacionamento com a prefeitura, haja vista que o pátio do Guarujá é de concessão da Prefeitura e não da CODESP. Assim como é de interesse da prefeitura manter um bom relacionamento com a entidade, porque são mais de mil caminhoneiros entre associados e motoristas de caminhão movimentando a economia da região portuária e se posicionando politicamente. Ribamar também foi Conselheiro Suplente da Associação Comercial e Empresarial do Guarujá (ACEG) no biênio 2007/2009, mas não conseguimos informações se participou de outras gestões na entidade. Isso representa o forte vínculo que tem com a indústria e o comércio da região. Na ACTA-SINDGRAN, ele já está na terceira gestão da diretoria, atuando desde 2002<sup>156</sup>.

<sup>155</sup> Parte dessas informações foram conseguidas durante a realização das entrevistas e, com base nelas, fomos atrás de mais notícias na internet.

<sup>156</sup> Não conseguimos entrevistar Ribamar, nem ao menos saímos pesquisa de campo que fizemos na entidade com expectativa de entrevistá-lo. Gilberto Benzi e Henrique Raccuia esquivaram-se de dar informações, afirmando apenas ser difícil de encontrá-lo, haja vista sua intensa atividade na cidade. Depois descobrimos com os associados em conversas informais no pátio da associação do Guarujá que o presidente pouco aparece ali, somente nas assembléias e datas festivas.

Já o vice-presidente da ACTA, Gilberto Benzi, era funcionário concursado da Petrobrás, iniciou sua profissão de caminhoneiro em 1990 e se associou à entidade em 1992, mesmo ano em que abriu uma loja de material de construção tornando-se empresário. É sócio representativo do Rotary Clube<sup>157</sup> desde 1996, do qual foi eleito presidente na gestão de 2001/2002 sob o lema “A humanidade é nossa missão”. É também membro e atual Diretor de Transporte da Associação Comercial e Empresarial do Guarujá (ACEG), tal como Ribamar, porque tem a ver com as atividades econômicas que ambos se dedicam paralelamente à participação na ACTA-SINDGRAN. Mas sua história não pára por aí. Estando na gestão da diretoria da ACTA junto com Ribamar desde 2002 é representante desta entidade no Comitê Logístico da CODESP. Esse comitê é de extrema importância para a ACTA-SINDGRAN, pois é nele que são decididos os rumos da região e atividade portuária. É um espaço em que a associação pode brigar pela representação dos interesses dos caminhoneiros. O principal projeto defendido por Benzi no comitê é a construção de um estacionamento para caminhões na Rodovia Piaçaguera, mas defende também a instalação de uma unidade do SENAI para formação de técnicos na atividade portuária para acompanhar a modernização do porto e os investimentos da Petrobrás na região que contribuiriam para a atividade do transporte rodoviário de carga na região, haja vista todas as considerações que fizemos da relação dos transportes com os demais setores produtivos. Esse último projeto é defendido, não só como membro do Comitê da CODESP, como também uma de suas bandeiras para a campanha para vereador. Desempenha também a função de tesoureiro do SINDGRAN, demonstrando a estreita relação que as entidades têm, independente das funções jurídicas de ambas. Na prática “são uma e a mesma entidade”. Por fim, atualmente foi eleito vereador da cidade do Guarujá pelo PDT nas eleições de 2008 para o mandato 2009-2012<sup>158</sup>.

Já sobre o presidente do SINDGRAN, Henrique Antonio Raccuia Ferreira, mais conhecido como Tomatão, percebemos que ele é fundamental para a organização do trabalho na ACTA-SINDGRAN, pois desempenha toda a função operacional<sup>159</sup> nas entidades e entre os associados é muito comentado. Ele atua como um “solucionador de problemas” para os caminhoneiros, cobrindo não só a parte interna, mas também externa que liga as entidades à

<sup>157</sup> Entidade que inclusive mantém um estreito vínculo com a ACTA-SINDGRAN, principalmente no que tange aos projetos sociais da entidade.

<sup>158</sup> Foi o sétimo vereador mais votado com o total de 2.307 votos válidos. Sua campanha contou basicamente com a ACTA-SINDGRAN, segundo relato dos associados.

<sup>159</sup> Referimo-nos aqui a parte operacional, porque a parte de relacionamento político e financeiro cabe ao Gilberto Benzi. É importante apontar que independente de um e de outro serem representantes de instituições diferentes, na prática da organização do trabalho na ACTA-SINDGRAN um e outro são responsáveis pela mesma função (operacional e político-financeiro) em ambas as entidades.

operação portuária, à atividade de transporte rodoviário de carga propriamente dita. Qualquer problema com os importadores/exportadores, empresas de transporte “parceiras”, falta de pagamento de estadia, fila de carregamento, liberalização dos fretes, desobediência das regras do porto e das instituições e/ou entidades representativas, “é o Tomatão que resolve”.

Esse tem uma longa história de militância na associação e também no sindicato. Sendo sócio-fundador desde 1984, foi diretor da ACTA de 1992-1995 durante a gestão do José Newton, o Doidão, sendo que em dois anos deste mandato foi presidente do SINDGRAN. Retornou à presidência do sindicato em 2002, estando na terceira gestão consecutiva. Tornou-se Diretor do Conselho de Ética e Disciplina da entidade e hoje tem a função de guardar pelo seu estatuto. Assim, na divisão dos trabalhos entre a ACTA e o SINDGRAN, Tomatão ficou responsável por toda a parte operacional de distribuição e carregamento dos fretes. Isso foi observado ao longo da entrevista com ele e com os dois diretores que ele indicou para contato. Ficando certo tempo ao lado dele e de sua sala, foi possível perceber a quantidade de vezes que foi solicitado para resolver problemas. A exemplo: “Tomatão, cheguei lá e os caras não carregaram”; “Tomatão, o fulano furou fila em Cubatão”; “O Beltrano chegou lá, não tava nas normas e atrasou o carregamento de todo mundo”, entre outras reclamações. Ele apontou que a forma de controle da organização do trabalho que a entidade mantém com todos os seus associados é através das assembléias, do jornal, da rádio e, quando urgente, através de carta ou conversa direta.

Fizemos essa descrição porque os três membros da diretoria eram caminhoneiros e – principalmente o “Tomatão” que esteve às voltas de todo o processo de formação das entidades, o que lhe confere, sem juízo de valor, uma perspectiva mais crítica com relação às relações sociais que a ACTA-SINDGRAN estabelecem do que os demais (voltaremos a isso depois) – ao longo dos anos adquiriram mais caminhões e conseguiram concentrar, além disso, mais cotas dentro da associação. “Ascenderem individualmente! Por mérito próprio e sorte do acaso”. Obtivemos informações junto aos associados de que eles têm cerca de 10 caminhões, todos com cotas. Já explicamos que o acúmulo de cotas é possível porque ou os associados perdem o direito sobre elas ou vendem para se dedicar à outra atividade. Como eles estão envolvidos no seio das entidades, a posição lhes confere uma vantagem na aquisição das cotas: eles “sabem” tudo o que se passa ali, diferente dos demais associados que só passam na entidade para carregar. Daí que começa o problema na categoria referente àquela fragmentação inicial de que falamos no capítulo 1. Eles são caminhoneiros, tem mais

de um caminhão, não trabalham em nenhum deles e contratam motoristas. A relação que estabelecem em geral foi percebida como aquela de “sociedade” entre as partes.

O acúmulo de rendimentos auferidos nesse processo abriu espaço para se dedicarem a outras atividades, o que é complexo, porque por um lado “se afastam” da entidade e tendem até a “burocratizá-la”, e por outro conseguem ter relações juntos aos envolvidos no processo de produção de transporte que permite conquistas para a ACTA-SINDGRAN. Lembramos que durante a entrevista, Benzi citou que a prática de negociação da gestão que eles participam não é mais aquela de greve, motim; tudo hoje se dá através de negociação e eles abrem espaços para tal intento quando colocam as entidades nas discussões junto à prefeitura, à CODESP, aos próprios importadores/exportadores de mercadorias. E as conseqüências que essas condições materiais acarretam no plano ideológico do grupo envolvido nessa resistência tornam a questão ainda mais problemática. Já afirmamos anteriormente que os caminhoneiros reconhecem os problemas da entidade, mas sabem que ela foi uma conquista significativa da categoria. Da mesma forma, sabem que a gestão atual tem inúmeros problemas, mas reconhecem que ela melhorou o espaço físico da entidade e a participação na economia portuária.

*Sim, porque é o seguinte, é a mesma coisa, é a mesma coisa de uma eleição, então o que é que acontece, é a mesma coisa do prefeito né, do governador, do presidente da república e tal, então aqui que é que é no máximo três anos, no máximo três anos, você candidata aí você ganhou, você tem antigamente era quatro anos, depois mudaram o estatuto pra três. Essa turma que entrou é Ribamar, Henrique, Gilberto, eles diminuíram pra três anos. Então, agora mesmo eles foram eleitos pela terceira vez, foram eleitos pela terceira vez. A próxima, a próxima eleição que tiver aqui na associação, é agora esse ano, eles, eles podem sim se candidatar com, com outra coisa, não como, a não ser que os funcionário (o outro associado questiona: não é o mesmo pessoal né?). É tem que mudar, tem que mudar as suas função. [Agora se os associados pedirem?] Se os associados pediram, não, não, não, não, tem como. É tanto que nessa última eleição que teve agora não teve oposição. Não teve. Foi uma chapa, eles fizeram a chapa deles (o outro associado afirma: foi a melhor chapa que nós já tivemos aqui). Fizeram a chapa deles, agora eu vou falar pra você, ninguém aqui se candidatou pra fazer. E teve a eleição. Agora não teve a segunda chapa? Não. Você vota sim ou não. Continua do jeito que tá ou não. Aí depois eles tiram o nome de uma pessoa pra ir lá e tal e tal, né. (informação perdida), daí eles contam na hora. [A aprovação deles foi muito boa?] Aprovação sim 80%, foi de 80 ou 85%. [E eles estão fazendo bastante coisa?] Sim, sim. Há muitos que dizem que na época do Alemão foi, foi uma boa gestão. Só que com uma diferencinha. A época do Alemão era início e tinha muita carga, tinha muito, era muito favorável. Hoje ficou mais difícil porque as cargas*

*diminuíram né, tem trem, entendeu? E eles tiveram uma força e tanto em cima disso, mesmo com dificuldade*<sup>160</sup>.

Assim a ACTA-SINDGRAN avança nas conquistas, mas com limites que estão ligados a própria contradição de classe dos caminhoneiros. O movimento que a cria ainda carrega um quarto efeito ideológico da pequena-burguesia:

(...) as formas de revolta violenta que, em conjunturas determinadas, caracterizam essa pequena-burguesia são, privada que está de uma posição política autônoma de classe a longo prazo, e quando não adotou posições de classe operária, frequentemente aquelas dos ‘*jacqueries* pequenoburguesas’, marcadas pelo ‘anarquismo’ próprio do individualismo burguês (POULANTZAS, 1978, p. 324, grifo do autor).

A que se chamar atenção que essa questão é complexa. A resistência dos caminhoneiros na Baixada Santista, embora violenta, não configura o anarquismo próprio do individualismo burguês ao nosso ver. O movimento é articulado aos mecanismos que envolvem o conflito e confere avanços nas condições de vida e trabalho, na contrapartida de não serem atrelados às organizações políticas de âmbito nacional da categoria, muito menos às organizações que envolvem outras categorias, corroborando nesse sentido com a idéia de individualismo burguês. É um movimento que se limitou localmente e, aqui não estamos nos referindo apenas à questão geográfica, mas ao fato de que as relações se limitaram a interesses corporativistas. Nem mesmo os associados participaram ou tiveram contato com as manifestações de operários do ABC no final dos anos de 1970 e início dos anos de 1980. Toda aquela ebulição política, não influenciou o grupo de caminhoneiros que se manifestava na baixada santista, mesmo com o movimento tendo sido iniciado e se consolidado no mesmo período histórico. Já fizemos referências à não participação de partidos políticos e sindicatos nem da própria categoria, nem de outros. Na fala do associado que se segue abaixo nota-se essa questão.

[Perguntei se no final dos anos de 1970, como eles subiam com muita carga pra região do ABC, pra São Paulo, e estava ocorrendo muitas greves entre os operários, com os sindicatos, se isso havia influenciado o movimento dos caminhoneiros para a formação da associação].  
*Não, não. Aqui não pegou não.* [É?] *É.* [Nem uma união? Vocês nunca se uniram com outra categoria? Sempre foram sempre os caminhoneiros?] *É. Sempre com o caminhão nosso.* [E os caminhoneiro que fazem outro tipo de serviço, por exemplo, o caminhão de contêiner que é um outro setor, vocês

<sup>160</sup> Trecho da entrevista do associado E concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

têm união com eles também ou não?] Não, aí já é outra parte, outra parte, tem gente que trabalhou na associação que tá no contêiner lá. O Doidão mesmo faz parte lá. [E ele não quer mais saber da associação, não tem mais ligação nenhuma?] É porque saiu né, que nem foi pra deputado, vereador, não sei e foi pra outro segmento né<sup>161</sup>.

Quando questionamos Tomatão sobre o relacionamento com outras entidades (como o SINDCAM, a Federação dos Transportes, o CONTRAN, a CODESP, as Prefeituras Municipais, entre outros) afirmou que ele existe quando é necessário, por exemplo, no caso de uma manifestação, evitando ao máximo as divergências. Mas o relacionamento com o SINDICAM da Baixada Santista<sup>162</sup> até 1992 foi bem complicado porque havia muito atrito e interesses divergentes. Questionamos também se o transporte de contêiner era uma concorrência ao transporte a granel, como afirmara o representante da CODESP, e afirma não haver concorrência entre eles porque atuam em ramos diferentes de transportes, com tipos de cargas e mercadorias diferentes e que a relação com o sindicato da categoria se dá da mesma forma: quando é necessário, eles entram em diálogo e fazem parcerias. Afirmou que não há concorrência para a ACTA-SINDGRAN em função da estabilidade que ela adquiriu ao longo dos anos no ramo dos fertilizantes e trigo. Pontuou também que no Brasil, a entidade é a maior – e associamos isso ao fato de que talvez porque Santos em o maior Porto da América Latina – e é também praticamente a única organização desse caráter de caminhoneiros<sup>163</sup>. Mas não só isso porque quando questionamos Benzi sobre o papel da ACTA na região da Baixada Santista e no segmento de transporte nacional afirmou que a associação é “sinônimo de excelência na prestação de serviços”; que sendo a maior e mais forte associação do país, tem um papel fundamental na logística da circulação de mercadorias. E no que tange ao papel que ela teve e tem na vida de seus associados: alegria, união e trabalho.

Isso significa que economicamente a entidade tenta se adequar as exigências do mercado, tenta se aproximar dos serviços prestados pelos operadores de logística e pelas empresas de transporte, demonstrando que, em termos de reprodução ideológica de grupo, não apenas individual, mesmo quando resistem almejam aproximar-se dos grupos pertencentes à burguesia. Mas essa tendência em grande parte é determinada pela pressão econômica que

<sup>161</sup> Trecho da entrevista do associado G concedido durante a pesquisa de campo realizada em 12/12/2009.

<sup>162</sup> Essa entidade foi criada em 17/02/1988 quando em carta sindical passou de "Associação Profissional dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista" para "Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista". Dados retirados do site: <http://www.sindicam.com.br/historico.asp>

<sup>163</sup> Disse que havia uma associação desse tipo em Paranaguá, mas não afirmou com certeza. Procuramos descobrir e não encontramos nada por enquanto.

ocorre no plano das condições materiais em que estão envolvidos. Entretanto, as respostas construídas poderiam ser inúmeras frente às possibilidades que se abrem no contexto das lutas de classe, mas no caso da ACTA-SINDGRAN, bem como da CTS, acreditamos que no sentido que Poulantzas desenvolve a determinação de classe da pequena-burguesia torna-se válida – muito mais envolta de elementos políticos e ideológicos do que propriamente elementos econômicos – porque a questão não é quem determina o quê e sim que no movimento concreto o conflito que advém da relação capital x trabalho no âmbito do subconjunto ideológico da pequena-burguesia se restringe a reprodução de sua condição de classe.

Entretanto, cabe afirmar que não é a mera reprodução da ideologia pequeno-burguesa. No plano das lutas de classe podem surgir fissuras. Caso não se leve isso em consideração, não conseguimos explicar a ACTA-SINDGRAN. Podemos exemplificar tais contradições quando perguntamos ao Tomatão como ele entendia a relação da ACTA-SINDGRAN com o porto e com a economia brasileira. E ele respondeu: “o porto depende de nós”. Entretanto, para ele as pessoas não descobriram isso ainda ou fingem não saber, porque a categoria dos caminhoneiros em geral é muito heterogênea e desmobilizada. Afirmou também que “não há nada nesse país que não seja transportado por caminhão e nem por isso os governos dão atenção para isso. Por exemplo, porque o governo não retira o IPI dos caminhões para que os caminhoneiros tenham acesso mais fácil ao seu objeto de trabalho? Por que não se criam programas de renovação de frota para caminhoneiros? Por que as empresas transportadoras têm vantagens de financiamento e de troca de frota com pouca burocracia? Por que para os caminhoneiros há tanta burocracia? Se um caminhoneiro tiver dinheiro em mãos para comprar um caminhão zero, ele tem que ficar esperando na fila de compra mais ou menos uns seis meses. Por que a indústria automobilística não acompanha o crescimento da economia para suprir a demanda do mercado?”<sup>164</sup> Tomatão associa todos esses problemas à falta de organização e união da categoria, porque os caminhoneiros têm força e a ACTA-SINDGRAN é expressão disso. A categoria pode avançar nas conquistas.

Na contrapartida dessa perspectiva, e por isso dissemos que o Tomatão está mais crítico com relação às relações que a ACTA-SINDGRAN estabelece, Benzi afirmou que um dos fatores que ajudou a valorizar as cotas da ACTA é que nos últimos anos o crescimento da economia aumentou a circulação de mercadorias e, portanto, a oferta de frete principalmente no setor agroindustrial que é o segmento em que a ACTA e o SINDGRAN atuam. Como o

---

<sup>164</sup> Comentários adaptados da entrevista durante a pesquisa de campo.

valor da cota é calculado basicamente pela quantidade de fretes disponíveis, esse valor tem aumentado cada vez mais. E essa tendência vai permanecer, porque o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), programa do governo federal para o crescimento econômico prevê um aumento na movimentação da economia, mas cuja infraestrutura de transportes não dá conta de atender. Ele afirmou que no prazo de quinze anos, com a experiência que ele tem na região do porto, os transportes entrarão em colapso, porque a estrutura rodoviária não cresce com o ritmo da economia. Faltam investimentos por parte do governo e também por parte da iniciativa privada. Muita coisa vem sendo feita e o exemplo disso são os portos privados e a própria modernização da região portuária, mas mesmo assim é insuficiente. Questiona assim, como Tomatão, que se alguém pretende comprar um caminhão precisa ficar pelo menos seis meses esperando a indústria entregar o produto, ou seja, o setor automobilístico não está atendendo a demanda. Para ele não existe caminhão disponível no mercado; os que existem já estão todos ocupados, rodando pelas estradas. O que pode haver é que alguns fretes estão melhores que outros em função da sazonalidade das cargas; ou que as empresas de transporte estão monopolizando a distribuição das cargas e pagando fretes baixíssimos, como acontecia na região da Baixada Santista; ou ainda que alguns caminhoneiros não queiram mais submeter-se a longas distâncias; mas oportunidades de carga não faltam. Ele aponta que uma possível solução seria investir pesadamente nas ferrovias e deixar ao transporte rodoviário as entregas mais flexíveis, que acompanham o serviço ferroviário, porque são de porta em porta. Ainda que para ele, diferente do que apontamos nos anos de 1950 e 1990, as ferrovias não são uma concorrência ao transporte por rodovias; serão sempre necessários caminhões e aí o papel importante da indústria automobilística junto à infraestrutura dos transportes<sup>165</sup>.

Juntando os efeitos ideológicos da pequena burguesia e analisando a ACTA-SINDGRAN, percebemos que eles se entrelaçam de forma particular e contraditória: o medo da proletarização diante da tendência crescente das empresas de transporte leva-os a buscar formas de manifestação que são violentas em certas conjunturas e criam a partir delas respostas corporativistas. Mesclam ao mesmo tempo a crença de que o Estado não cumpre seu papel e através de mecanismos diversos tentam criar vínculos com os demais grupos sociais na medida em que isso lhes aufere ganhos. E nesse jogo, que tem avanços e limites, incorrem

---

<sup>165</sup> Nessa breve análise que Gilberto faz é possível perceber que o problema do transporte rodoviário e a integração dos transportes, que ele associa ao crescimento do PAC, é uma questão que se arrasta ao longo dos anos de fato. E que esse aspecto de calamidade já esteve presente em outros períodos de crescimento da economia.

muitas vezes a burocratização de suas entidades, pois alguns acabam se “sobressaindo”, ascendendo política e economicamente, destacando-se dos demais. Assim até que ponto há uma unidade entre a base dos caminhoneiros associados e a gestão da diretoria das entidades? Até que ponto o movimento criado pelos caminhoneiros na Baixada Santista avança em termos de conquistas de melhores condições de trabalho e de vida? Em que ponto regride? Que “grau de consciência” eles têm do processo que vivenciam? Onde se encontram os limites das entidades?

#### **4.2. A espontaneidade do movimento: avanços e limites da ACTA-SINDGRAN.**

O tema do controle operário, e aqui vamos atribuir aos caminhoneiros o viés de operário do transporte, segundo Teixeira da Silva pode ser entendido sob dois aspectos: primeiro, no fato de que a luta dos trabalhadores no processo produtivo com a finalidade de obter ampla margem de comando da organização do trabalho “implica a ação operária destinada a resistir a estratégias de controle empresarial dos locais de trabalho, consideradas arbitrárias, despóticas e contrárias à dignidade de operários que se identificavam como produtores de riquezas” (2003, p. 25); e segundo, o controle operário pode assumir um ponto de vista mais amplo, de controle sobre suas próprias vidas, englobando “as lutas por segurança no emprego, diminuição da jornada de trabalho” (Ibid., p. 26). Assim, “essas ações não tem como objetivo apenas expressar a condição social dos trabalhadores, mas também obter reconhecimento público, exprimindo os limites de seu pertencimento e de sua exclusão no interior da sociedade” (Ibid., p. 26).

É sob esse ângulo que buscamos compreender a manifestação dos caminhoneiros que se cristalizou na ACTA-SINDGRAN. Problematicamos que a forma como Poulantzas aborda os limites econômicos, políticos e ideológicos na determinação de classe da pequena burguesia é problemática, porque não considera a possibilidade de grupos que reproduzem em parte a ideologia pequeno-burguesa, mas não se encontram caracterizados economicamente nem na pequena burguesia tradicional, nem na nova pequena burguesia. Assim, vamos nos apoiar em Gramsci para afirmar a possibilidade dos caminhoneiros como grupos sociais subalternos, porque a história desses grupos

(...) é necessariamente despregada e episódica. É indubitável que, na atividade histórica destes grupos, existe tendência à unificação, ainda que em termos provisórios, mas esta tendência é continuamente rompida pela iniciativa dos grupos dominantes e, portanto, só pode ser demonstrada como ciclo histórico encerrado, se este se encerra com sucesso (2002, p.135).

Esse movimento dialético entre a tendência à unificação e a destruição por parte das camadas dominantes se dá principalmente através da dominação ideológico-cultural, e aqui concordamos com a análise do subconjunto ideológico da pequena burguesia de Poulantzas que possibilita uma oscilação entre a ideologia burguesa e a operária. Mas também pode se materializar na violência propriamente dita, como afirmara Lênin:

Eclode, porém, uma greve, apresentam-se na fábrica o inspetor fabril, a polícia e, não raro, tropas, e então os operários percebem que infringiram a lei. Primeiro o Estado legitima através de leis e funcionários a exploração burguesa: a lei permite aos donos das fábricas reunir-se e tratar abertamente sobre a maneira de reduzir o salário dos operários, ao passo que os operários são tachados de delinquentes aos se colocarem todos de acordo! [...]. O próprio operário começa a entender que as leis são ditadas em benefício exclusivo dos ricos, que se tapa a boca do povo trabalhador e não se permite que ele exprima suas necessidades e que a classe operaria deve necessariamente arrancar o direito de greve, o direito de participar de uma assembléia popular representativa encarregada de promulgar as leis e de velar por seu cumprimento (1979, p. 41).

Já apontamos sobre a prática de luta dos caminhoneiros e a resistência constituída entre a própria categoria e entre eles e as empresas de transporte. A polícia, segundo entrevistas, foi contundente para tentar sufocar o levante, mas a quantidade de caminhoneiros, a prática das ocupações das antenas de transmissão do porto e a posição econômica estratégica (foram capazes de parar o escoamento de mercadorias, o que implica no cessamento do ciclo global, haja a importante contribuição para a circulação de mercadorias) permitiram que o conflito não fosse sufocado.

[E vocês brigaram bastante, brigaram com a polícia, fizeram greve?] *Ora, brigamos com a polícia, briga...* (o outro associado acrescenta: *Teve uma vez que eles vieram até de ônibus. Um ônibus cheio de policial porque o povo não andava com os caminhão*). *Isso aqui, você quase não via gente aqui porque era só policial, era só policial no meio dessa rua aí, regaçava as mangas...* [Isso foi mais ou menos em que ano?] *Oitenta e cinco, oitenta, noventa, oitenta quase noventa, mil novecentos e oitenta e cinco. E foi logo quando fundou mesmo, começou em oitenta e três com essa experiência do Doidão*<sup>166</sup>.

Entretanto, Lênin também chamara a atenção para o fato de que “o governo compreende muito bem que as greves abrem os olhos dos operários, razão porque tanto as teme e se esforça a todo custo para sufocá-los o mais rápido possível” e que, um segundo momento da luta, era os trabalhadores se voltarem contra o Estado pelos direitos do povo. Mas aqui a resistência dos caminhoneiros tem um limite, porque a luta daqueles trabalhadores, hoje associados, foi corporativa, manteve-se restrita a reivindicação da organização do trabalho para a categoria e nem ao menos conseguiu questionar o fato de que, mesmo em outros termos as chamadas empresas parceiras iriam mediar à distribuição de cargas na região portuária, pois

<sup>166</sup> Trecho da entrevista do associado E concedido durante a pesquisa de campo realizada em 13/12/2009.

(...) dada à falta de autonomia dos grupos subalternos, suas iniciativas defensivas estão submetidas a leis próprias de necessidades mais simples, mais limitadas e politicamente mais restritivas do que as leis de necessidade histórica que dirigem e condicionam as iniciativas das classes dominantes (GRAMSCI, 2002, p. 138).

Nesse mesmo movimento,

O Estado Moderno substitui o bloco mecânico dos grupos sociais por uma subordinação destes à hegemonia ativa do grupo dirigente e dominante; portanto, abole algumas autonomias, que, no entanto, renascem sob outra forma, como partidos, sindicatos, associações de cultura (Ibid., p. 139).

A classe dominante tem a sua unidade histórica na consolidação de um Estado, daí que sua história é a história desses Estados, mas não só no âmbito da unidade jurídica e política, mas principalmente na unidade que concretamente

(...) é o resultado das relações orgânicas entre o Estado ou a sociedade política e a ‘sociedade civil’. **As classes subalternas, por definição, não são unificadas e não podem se unificar enquanto não puderem se tornar ‘Estado’:** sua história, portanto, está entrelaçada à da sociedade civil, é uma função ‘desagregada’ e descontínua da sociedade civil e, por este caminho, da história dos Estados ou grupos de Estados (Ibid., p. 139-140, grifo nosso).

Segue-se que tratar os caminhoneiros como classe subalterna é colocar no horizonte a questão do movimento por eles desenvolvido no Porto de Santos como um momento de rebeldia do trabalho frente à dominação do capital, que possui elementos de espontaneidade por conta de que demonstra a efervescência e a radicalidade da relação capital x trabalho. É um grupo de trabalhadores que organizados podem vir a compor ou não a classe trabalhadora.

“O capitalismo leva necessariamente à luta dos operários contra os patrões” (LÊNIN, 1979, p. 36), porque no processo de consolidação desse modo de produção os meios de produção (a posse e a propriedade) concentraram-se nas mãos de poucos que se opuseram à grande massa vendedora de força de trabalho para garantir a sua reprodução, pois “a massa como povo trabalha para outros, não trabalha para si, mas para os patrões e o faz por um salário” (Ibid., p. 37). Daí que “entre patrões e operários há uma constante luta por salário”. Quando os primeiros exploram além da conta os segundos, seja porque o salário é muito pouco em relação ao valor da reprodução da força de trabalho, ou seja, pelo aumento da jornada de trabalho “os operários iniciam a mais encarniçada luta. Vendo que cada um deles

por si só é absolutamente impotente e vive sob a ameaça de perecer sob o jugo do capital, os operários começam a erguer-se, juntos contra seus patrões” (Ibid., p. 38).

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

A pressão sobre os salários nessa categoria são ainda mais cruéis, porque, primeiro, é um trabalho realizado por autônomo, portanto, não há convenções ou acordos coletivos que garantam um valor mínimo (no caso da ACTA-SINDGRAN, ele existe para os seus *associados* porque isso foi produto da luta contra o capital); segundo, por ser autônomo estimulam-se ainda mais a concorrência dentro da própria categoria, favorecendo o capitalista que paga o serviço; e terceiro porque a atividade de transporte em alguns ramos opera em regime de sazonalidade, ou seja, o valor do frete durante a safra é maior do que nos períodos escassos.

Os salários, mesmo no caso dos autônomos, funcionam como um termômetro entre o capitalista e o trabalhador: ele impulsiona uma luta que se organiza em conjunto. O curioso é ver que o movimento deflagrado na baixada santista não se inicia principalmente por conta dos salários, mas por conta da organização do trabalho que era na verdade um elemento aparente à consciência dos trabalhadores, haja vista o fato de querer organizar por conta do surgimento das ETCs “mediando” a relação deles com os importadores/exportadores, que culminaria na redução dos fretes.

Mas, a que se considerar que

Os possíveis desdobramentos de um processo de greve, no plano da subjetividade operária, serão nulos, inexistentes ou substancialmente reduzidos, quando a paralisação se integrar no universo das relações imediatas de compra e venda da força de trabalho, sem ferir a materialidade do sistema social (ANTUNES, 1992, p. 189).

Assim, se as greves, de um lado, podem vir a aflorar a importância decisiva como instrumento de resistência e avanço no movimento da classe trabalhadora, do outro, é necessário que se mostre suas limitações. A ACTA-SINDGRAN luta e resiste basicamente contra a intervenção das empresas de transporte, se restringe à luta por salários, mas ao fazer isso põe em cheque a oposição capital x trabalho. Mais ainda, segundo Engels, esse tipo de movimento

Constituem a primeira tentativa dos trabalhadores para abolir a concorrência. Elas pressupõem o reconhecimento de que o domínio da burguesia se fundamenta apenas na concorrência dos operários entre si, isto é, na falta de coesão do proletariado. E é precisamente porque elas atacam – se bem que de forma unilateral e bastante limitada – a concorrência, esse nervo vital da ordem social atual, que constituem um perigo para essa ordem social. Se a concorrência entre os trabalhadores for suprimida, se todos estiverem firmemente resolvidos a não mais se deixarem, explorar pela burguesia o reino da propriedade será destruído (ENGELS, 2008, p. 253).

Para tal intento a que se superar, a fragmentação dos grupos de trabalhadores que assumem diferentes comportamentos políticos e ideológicos, dependendo do conjunto de relações materiais no qual se inserem em função da divisão social e técnica do trabalho; a que se superar a atomização que o capitalismo engendra por conta de sua própria estrutura de relações sociais de produção. O “Estado capitalista desorganiza politicamente as classes dominadas na medida em que individualiza os agentes da produção, impedindo-os de agir como *classes sociais* (ou, na terminologia clássica, de se converter em classes sociais ‘para si’)” (SAES, 2001, p. 62).

A questão que se coloca, então, é que das greves (incluindo aqui o movimento realizado pela ACTA-SINDGRAN) deve-se apreender que

(...) de um lado elas podem se constituir *num* dos instrumentos que possibilitam o avanço da consciência espontânea do proletariado. *De outro, elas tem limitações, e estas somente são superadas quando o movimento operário atinge um nível superior, especialmente no plano subjetivo, no plano da consciência. A greve é um instrumento importante, porém, não é o único, e sua insuficiência transparece especialmente quando ela é desprovida de uma teleologia consciente e direcionada, quando ela não se fundamenta numa direção portadora da razão dialética, quando ela não se insere num projeto mais global de transformação radical da sociedade* (ANTUNES, 1992, p. 193, grifo do autor).

Os elementos de espontaneidade ou não espontaneidade devem ser tratados em termos da análise de grupos que podem ou não estar envolvidos em

(...) uma atividade educadora sistemática por parte de um grupo dirigente já consciente, senão formados através da experiência cotidiana iluminada pelo senso comum, ou seja, pela concepção tradicional popular, coisa que muito vulgarmente se chama de ‘instinto’ e não é senão também uma aquisição histórica, só que primitiva e elementar (GRAMSCI, 1974, p. 78).

Do ponto de vista dos elementos criteriosos que Gramsci aponta para estudar as classes subalternas, podemos compreender, portanto, o movimento dos *associados* na região portuária. No que tange à “formação objetiva dos grupos sociais subalternos, através do desenvolvimento e das transformações que se verificam no mundo da produção econômica” (GRAMSCI, 2002, p. 149), os caminhoneiros já existiam enquanto grupo, pois sua condição econômica estabelecia um modo de vida, interesses e uma cultura em oposição a outros grupos. Falamos aqui em grupos, porque a classe só é propriamente classe nas lutas de classe, quando se supõe um acúmulo suficiente de forças sociais que permita outro projeto de sociedade oposto a hegemonia vigente. A classe não é; ela se forma a partir da organização dos grupos sociais. Ao acirrar o conflito capital-trabalho com a chegada das empresas de transporte, denunciando a exploração e a fragmentação do grupo de caminhoneiros, eles se rebelam.

Mais do que Poulantzas atribuir um anarquismo pequeno-burguês às lutas que os conjuntos pequeno-burgueses desenvolvem, Gramsci contribui para a análise quando afirma que a *espontaneidade*, que está presente no levante da ACTA-SINDGRAN, se refere a um fenômeno multilateral, que pode ser considerado espontaneidade “pura”, pois coincidiria com uma mecanicidade também “pura”. Em todo movimento espontâneo há um elemento primitivo de direção consciente, de disciplina, que dá origem a uma vontade imediata de substituir determinada direção por outra. É um elemento que não é produzido por aquela atividade educadora sistemática (GRAMSCI, 1974, p.78).

Mas o movimento é um processo que pode evoluir radicalmente favorável à classe trabalhadora, manter a reprodução das relações sociais de produção, mas em patamares mais elevados das condições objetivas e subjetivas de vida e trabalho, ou até mesmo regredir do ponto de vista da classe explorada, seja por brutal repressão da classe dominante, seja por conta de elementos conservadores do grupo que se manifesta. Isso porque o processo histórico que vai da *classe em si* para *classe apara si* não é mecânico, nem imediato, ou seja, a

articulação entre estrutura econômica e superestrutura político-ideológica não está dada por nenhum grupo, por isso a separação que descrevemos dos critérios, econômicos, políticos e ideológicos de Poulantzas é fragmentada na prática das lutas de classe.

O que acontece é que nos movimentos mais espontâneos os elementos de direção consciente são incontroláveis. A espontaneidade é característica da história das classes subalternas e dos elementos mais marginais e periféricos dessa classe, que não são alcançados na consciência de classe para si e por isso nem suspeitam que sua história tenha alguma importância (Ibid., p. 77).

No que tange, portanto, ao critério de “adesão ativa ou passiva às formações políticas dominantes, as tentativas de influir sobre os produtos destas formações para impor reivindicações próprias e as conseqüências que tais tentativas têm na determinação de processos de decomposição e de renovamento ou da nova formação” (GRAMSCI, 2002, p.140) a ACTA-SINDGRAN não põe em cheque a formação história capitalista e, por isso, obviamente julgamos ser um movimento espontâneo, já que o grupo de caminhoneiros tenta impor às formações políticas dominantes seus interesses corporativistas. A resposta que é econômica e política têm caráter restrito e parcial, porque é uma associação comercial. No limite eles não colocam nem uma cooperativa que seria, mesmo diante de todos os problemas, mais avançada que a entidade do ponto de vista econômico: ela seria, enquanto cooperativa, um operador de transporte.

Agora a que se questionar o porquê desta limitação do movimento de caminhoneiros?

Julgamos que a espontaneidade e a resposta por eles construída demonstram a contradição de classe presente na categoria. Se, por um lado, o movimento se radicaliza frente à oposição capital x trabalho que é o que porta a condição de proletariedade da categoria, por outro a resposta se limita ao que determina juridicamente a categoria. Não se questiona nem ao menos a possibilidade de transformação em operador logístico, o que por um lado contraria aquela idéia da pequena-burguesia querer transformar-se em burguesia. Ela até almeja tal intento, no sentido em que luta por melhores condições de vida e trabalho, no sentido em que quer tornar a ACTA-SINDGRAN excelente na prestação de serviços ao cliente; resiste à exploração daquela, mas não consegue romper com a sua condição jurídica e, mesmo em grupo, continua reproduzindo aquela situação contraditória de classe.

(...) as situações contraditórias dentro das relações de classe podem ser consideradas como aquelas posições que têm as mínimas probabilidades determinadas de serem organizadas em dada formação de classe.

Caracterizam-se por múltiplos pontos potenciais nas formações de classe, que refletem o caráter contraditório objetivo dos interesses de classes dessas posições (WRIGHT, 1981, p. 98).

Daí que essas posições contraditórias são determinadas a partir das lutas de classe na qual se inserem. Esse movimento

(...) é decisivo na determinação de como essas posições estão empiricamente organizadas ou desorganizadas em classes. [...] As situações contraditórias devido ao fato de terem interesses de classes contraditórios, estão objetivamente divididas entre as forças dentro da luta de classes e podem potencialmente ser organizadas em mais de uma capacidade de classe (Ibid., p. 99).

Se a princípio parece que para tal condição não há uma determinação clara de classe, porque não há um conceito de classe definido, não há critérios definidos, é porque acreditamos que algumas posições dadas à complexidade das relações sociais de produção capitalista têm determinações múltiplas. Vamos aqui lançar mão da seguinte concepção, fazendo uma ressalva: se discutimos anteriormente Poulantzas é porque acreditamos que ele fornece elementos para pensar os caminhoneiros, mas desde o princípio consideramos que poderia haver problemas na sua concepção, porque na prática os critérios para pensar a determinação de classe e a posição de classe se sobredeterminam e, até se excluem, como é o caso das divergências econômicas entre pequena burguesia tradicional e nova pequena burguesia. Julgamos que pensar dialeticamente a questão da classe possa ser mais frutífero em termos de compreender as formas complexas que surgem no capitalismo. Assim

(...) embora os fundamentos econômicos da sociedade capitalista constituam os ‘determinantes fundamentais’ do ser social de suas classes, eles são também, ao mesmo tempo, ‘determinantes *determinados*’. Em outras palavras, as afirmações de Marx sobre o significado ontológico da economia só fazem sentido se formos capazes de apreender sua idéia de ‘interações complexas’, nos mais variados campos da atividade humana. Desse modo, as várias manifestações institucionais e intelectuais da vida humana não são simplesmente ‘construídas sobre’ uma base econômica, mas também *estruturam* ativamente essa base econômica, através de uma estrutura própria, imensamente intrincada e relativamente *autônoma* (MÉSZÁROS, 2008, p. 57, grifo do autor).

Dessa perspectiva consideramos também que a

(...) recomposição das classes a partir da idéia de que a quebra do trabalhador coletivo industrial, como sujeito histórico que conferia sentido e direção às reivindicações das classes subalternas, bem como a emergência da fração financeiro-bancária em suas estruturas mundiais de reprodução, redefine o campo de forças em presença e requer, ao mesmo tempo, a atualização constante das formas pelas quais o capitalismo fabrica a aparência da naturalidade de sua própria existência (PAGOTTO, 2009, p. 44).

É preciso, para poder compreender essa redefinição do campo de forças, levar em consideração que:

(...) o capital procura permanentemente subsumir, incorporar, como qualquer outra força produtiva, à sua ordem, as classes que lhe são antagônicas. Feito isso, e assim o fazendo, os antagonismos precisam ser diluídos, aniquilados. O processo de valorização capitalista pressupõe a atualização permanente das condições que o estruturaram e, conseqüentemente, da forma das classes em presença. Pressupõe, portanto, como condição de sua permanência como modo de produção dominante, que as condições antagônicas, técnicas e políticas da produção, garantam a sua reprodução. Seja como economia, técnica ou modo de vida, a busca de hegemonia por parte do capital requer que, nos processos revolucionários, os antagonistas procurem destruir seus oponentes e construir a legitimação, pelos subalternos, da sua própria condição de subalternidade. Não basta apenas obedecer, mas é fundamental que se coloque como sujeito ativo da produção da ordem da classe que está no comando (Ibid., p. 45).

Assim, para lançar luz sobre o processo de constituição das classes é importante ressaltar que tanto a classe, como a própria consciência de classe é um processo. Ela vai da classe em si (que é a classe da forma como se insere na produção capitalista, permeada de elementos econômicos, porém também políticos e ideológicos; é a classe em sua relação imediata com a realidade que o cerca) para a classe para si (onde já “consciente” de sua exploração propõe alternativas às formas vigentes de dominação e subordinação). Porém não é um processo evolutivo, pelo contrário; ele pode avançar e regredir na mesma proporção, porque depende das condições históricas da sociedade, depende do acúmulo de lutas não de um grupo específico, mas de um todo.

“Em determinadas condições, a vivência de uma contradição entre antigos valores assumidos e a realidade das novas relações vividas pode gerar uma inicial superação da alienação. A precondition para essa passagem é o grupo”, porque se ela viver a exploração sozinha pode tender à revolta, mas se identificar a contradição no outro, tal identidade tem um “salto de qualidade” e possibilita a ação coletiva (IASI, 2007, p. 28-29).

Vislumbra-se a possibilidade de não apenas se revoltar contra as relações predeterminadas, mas de alterá-las. Questiona-se o caráter natural dessas relações e, portanto, de sua inevitabilidade. A ação dirige-se, então, à mobilização dos esforços do grupo no sentido da reivindicação, da exigência para que se mude a manifestação da injustiça (Ibid., p. 29).

Esse é o momento da consciência de grupo que pode se manifestar sob várias formas de luta: a forma de luta da ACTA-SINDGRAN se manifesta na formação de associação corporativa e de sindicato. Mas nesse momento “O processo de negação de uma parte da ideologia pela vivência particular das contradições do modo de produção, que pese toda sua importância, não vai destruir as relações anteriormente interiorizadas e seus valores correspondentes de uma só vez”, porque o grupo ainda “trabalha, age, pensa sob a influência dos valores anteriormente assumidos, que, apesar de ser parte da mesma contradição, continuam sendo vistos pela pessoa como naturais e verdadeiros” (Ibid., p. 30).

Ainda continua a resistir em termos de exigência que o outro resolva suas contradições e tal fato é o limite da própria consciência e também dos instrumentos políticos que se desenvolvem, o que pode levar a certa “acomodação”, a certo “conformismo” quando na disputa com o capital consegue auferir ganhos, como é o caso da ACTA-SINDGRAN. O capital tende ceder ao trabalho em certas circunstâncias para que aquelas condições materiais de acumulação capitalista não solapem. Por isso falamos de espontaneidade e de direção consciente. Esta última, não significa que vai pairar sobre o movimento alguém ou algum grupo que vai dar a direção, o sentido da politização. Mas é uma necessidade histórica para romper as barreiras, os limites presentes nas formas de luta encontradas pelos grupos sociais. Se isso vai se cristalizar na forma partido, como defendera Lênin, Gramsci e vários pensadores marxistas no século XX, quem responderá é o próprio movimento histórico frente ao acúmulo das lutas.

Mas o que cabe problematizar é que quando o movimento se restringe ao local, ao corporativismo, ele tende a reproduzir as condições que inicialmente foram o “estopim” da espontaneidade; o movimento não reconhece e não avança no sentido de construir uma consciência de “classe em si”, que organize diferentes grupos que se identificam na contradição capital x trabalho. Muito menos evolui para a consciência de “classe para si”.

(...) na sua luta revolucionária, não basta o proletariado assumir-se enquanto classe (consciência em si), mas é necessário se assumir para além de si mesmo (consciência para si). Conceber-se não apenas como um grupo

particular com interesses próprios dentro da ordem capitalista, mas também se colocar diante da tarefa histórica da superação dessa ordem (Ibid., p. 32).

O problema da questão da classe e da consciência de classe gira em torno, então, da polêmica entre o que Marx afirmara sobre o que o proletariado é e do que ele será obrigado a fazer e o que Gramsci defendia em termos de que a própria situação histórica é favorável ao proletariado somente na medida em que este conseguir desenvolver uma força organizada consciente de si mesma para poder aproveitar a situação. Assim, embora pareça que essas formulações são contraditórias, põe, sem caráter de exclusão, a contradição entre a necessidade histórica e consciência de classe. Se reduzirmos a análise a um ou outro e entendermos que são de fato opostas, podemos incorrer ao erro de restringir a questão que é complexa. Pode-se reduzir a questão da classe e da sua consciência a um fator isolado dentre vários numa relação de sobreposição, como é o caso que tentamos problematizar. Mas “(...) o ‘ser’ de qualquer classe é a síntese abrangente de *todos* os fatores atuantes na sociedade” (MÉSZÁROS, 2008, p. 56-57) e a sua consciência se constrói sobre essas condições objetivas e subjetivas.

Assim a diferença fundamental entre a consciência de classe contingente e a consciência de classe necessária é que, enquanto a primeira percebe simplesmente alguns aspectos isolados das contradições, a última as compreende em suas inter-relações, isto é, como traços necessários do sistema global do capitalismo. A primeira permanece emaranhada em conflitos locais, mesmo quando a escala de operação é relativamente grande, enquanto a última, ao focalizar a sua atenção sobre o tema estrategicamente central do controle social, preocupa-se com uma solução abrangente, mesmo quando seus objetivos imediatos parecem limitados (Ibid., p. 89).

Podemos afirmar, assim que os sujeitos que constroem a ACTA-SINDGRAN, enquanto grupo social, vivem uma situação contraditória de classe: não são proletários, não se vêem enquanto tal, mas possuem a condição de proletariedade; possuem parte dos meios de produção, mas somente em termos jurídicos o que corrobora para eles não se verem enquanto proletários; mas na medida em que sofre com a exploração capital x trabalho, resistem; resistem de forma que sua consciência fica limitada a suas próprias condições objetivas e subjetivas e se no limite traz conquistas importantíssimas para o grupo em termos de melhores condições de trabalho e vida, continua a sofrer a exploração e vivencia de forma particular a precarização advinda das formas que o capital encontra para manter sua produção e reprodução.

## Considerações Finais

O que tentamos abordar nesta dissertação foi o transportador autônomo de carga, conhecido como caminhoneiro, e suas relações com as empresas e cooperativas de transporte de carga, principalmente a partir do nosso objeto de pesquisa que é a formação da ACTA-SINDIGRAN na região da Baixada Santista.

Tentamos abordar primeiramente a fragmentação existente na categoria dos caminhoneiros devido ao lugar que tais trabalhadores ocupam no processo de produção capitalista, destacando que o transporte é um ramo industrial autônomo e o produto do trabalho no transporte é o deslocamento de lugar, e devido à relação do caminhoneiro com seu instrumento de trabalho prioritariamente a partir das condições de propriedade do caminhão, mas também em função da cultura de trabalho que se desenvolve em torno do tipo do veículo, da carga transportada e da rota.

A ACTA-SINDIGRAN reúne os caminhoneiros que conceituamos de tipo clássico – transportador autônomo de carga independente que trabalha em caráter eventual e sem exclusividade a um contratante – que transportam predominantemente cargas a granel de trigo e fertilizantes da região portuária ao interior do país, retornando em geral com cargas de açúcar. Tal entidade, materializada em uma associação comercial e em um sindicato, é resultado da luta de seus associados por melhores condições de trabalho e vida, da busca por emprego frente avanço e à monopolização das empresas de transporte de carga na mediação entre os caminhoneiros e os importadores/exportadores de carga.

Ressaltamos busca por emprego porque, apesar do trabalho dos caminhoneiros ser autônomo, sem vínculo empregatício e de caráter eventual, e a natureza dos transportes ser comercial e de livre concorrência, apontamos a necessidade de se desvelar a aparência dos fenômenos. Atrás dessa autonomia se esconde uma relação de assalariamento, de subordinação ao capital, porque o caminhoneiro detém apenas parte dos meios de produção e, portanto, deve vender sua força de trabalho para reproduzir suas condições materiais de existência. Embora possua o caminhão, ele não determina como, quando e onde deve trabalhar se de fato desejar tal intento. Ele depende de empresas ou cooperativas de transporte. Ele é um trabalhador como outro qualquer e o valor que recebe por frete nada mais que é que o *salário por peça* que Marx chamara a atenção em *o Capital*.

Isso significou afirmar também que é uma atividade que só pode ser compreendida quando se considera que nas formações sociais mais complexas o trabalho se fragmenta e só

pode ser entendido como trabalho coletivo, onde o produto que resulta desse processo não é mais individual e sim social. O conceito de trabalho que é o intercâmbio do homem com a natureza, ou seja, trabalho produtivo em geral e que independe da formação social, nessas condições se expande e torna produtivo não somente o trabalho que transforma diretamente a natureza.

Passa a ser trabalho produtivo sob a égide do capitalismo a atividade que o homem engendra para reproduzir materialmente suas condições de vida e trabalho e que o processo de trabalho decorrente dessa atividade pode obter como resultado coisas que se acumulam em prateleiras ou não, porque independe se produto do trabalho tem a ver com a satisfação das necessidades do estômago ou da fantasia. Possui a forma mercadoria, pois tanto o trabalho em si como o produto do trabalho tem o duplo caráter de ser valor de uso e principalmente valor de troca. Assim sendo, a produção de mais valia é uma relação social que não está ligada ao produto do trabalho e sim ao trabalho não pago pelo capitalista ao trabalhador.

A atividade de transporte é, portanto, realizada por um processo de trabalho que implica em processo de valorização e permite a existência da relação de exploração e subordinação baseada na relação capital x trabalho. Somente na aparência, como efeito ideológico de uma determinação jurídica, é que o transporte aparece como uma “prestação de serviço” que permite o ofuscamento da relação salarial e de propriedade.

O setor de serviços é uma dimensão que atualiza não só as condições da produção do valor no capitalismo contemporâneo, mas também as bases do fetichismo, pois o processo de divisão social do trabalho e de subsunção real do trabalho ao capital avança de forma a tornar-se universal. E se a revolução nos transportes, fruto da expansão capitalista, colaborou para imprimir a capacidade de a produção mecanizada expandir-se bruscamente e aos saltos, pois o tempo de circulação cumpre um papel essencial na produção ou não da mais valia, ela é a criação das condições materiais para a produção. Isso significa que o transporte deve ser tratado como uma indústria, ou seja, o que predomina nessa atividade, enquanto relações sociais de produção, é uma relação industrial. E o fato de ser um ramo autônomo não altera em nada a questão; isso é efeito da divisão social do trabalho que tende isolar certos ramos, ao mesmo tempo em que os entrelaça como etapas de um processo geral.

Sua indústria vende a própria mudança de lugar e esse efeito útil se dá na hora do processo de trabalho de transporte, que é o processo de produção da indústria de transporte. De forma alguma seu valor de uso pode ser consumido depois, somente durante o próprio processo de trabalho; mas seu valor de troca é determinado como qualquer outra mercadoria.

E se o efeito útil do transporte for consumido individualmente, ele se esgota no próprio produto, mas se for consumido produtivamente, como fase do processo de produção de mercadorias, seu valor se transfere a esta como valor adicional.

Feitas essas considerações teóricas partimos para a hipótese de que o transporte sendo uma infraestrutura específica no processo de produção capitalista teve suas formas condicionadas a interesses econômicos e políticos determinados pela luta de classes. Por ser uma atividade que só tem sentido se ligada a uma atividade produtiva “o tempo de giro de um determinado capital é igual ao tempo de produção mais o tempo de circulação. (...) qualquer redução no tempo de circulação aumenta a produção excedente e intensifica o processo de acumulação” (HARVEY, 2006, p. 50-51).

Isto posto, escolher entre a forma mais eficiente de transporte é primordial à produção capitalista. E esse debate esteve pertinentemente presente nas décadas de 1950 e 1960 no Brasil. Embora muitos autores afirmassem que as rodovias se sobressaíram no país em detrimento aos demais modais de transporte por um conjunto de elementos conjunturais: o fracasso e falência das ferrovias, a demanda da guerra à motorização, os avanços da ciência, das demandas da industrialização etc., para nós o incentivo às rodovias teve uma clara articulação entre a indústria automobilística, o imperialismo norte-americano que se manifestava através da exportação de petróleo e as vantagens que o setor oferecia diante da concentração de capital e da organização política das ferrovias. Tratar do problema dos transportes diante de um país em crescimento econômico não se restringia meramente ao caráter técnico entre a opção pela via de comunicação e o melhor apreço. O jogo de interesses políticos e econômicos prevaleceu, se impôs e se reproduziu através do Estado, dos ministérios, dos grupos de trabalhos e das comissões técnicas. A efetivação dessa atividade se deu pelo e através Estado brasileiro em meio a um processo de industrialização realizado a partir do subdesenvolvimento e com fortes determinações da posição subordinada do país na estrutura mundial capitalista. E a exemplo dessa situação citamos a importante participação do governo Juscelino Kubistchek através do Plano de metas.

Vimos que o transporte não determina a atividade produtiva, mas esta o influencia diretamente. Se durante o período da economia cafeeira as ferrovias cumpriram seu papel, no contexto da industrialização fortemente alavancada pela indústria automobilística ela mostrava sinais de debilidade, primeiro pela flexibilidade e agilidade que o transporte por rodovias conferia à produção quando os sistemas ferroviários estavam todos estruturados em função dos circuitos cafeeiros. Segundo, pela possibilidade de fragmentação do capital na

constituição dos custos da atividade de transporte rodoviário e nos investimentos em infraestrutura e também pela fragmentação da categoria de trabalhadores, que juridicamente autônomos não tinham vínculos entre si – pelo contrário trabalhavam na base da concorrência – muito menos com seus respectivos “patrões”. Terceiro porque para a indústria automobilística as rodovias eram uma importante via de escoamento do seu próprio mercado consumidor. E por último esse tipo de transporte consumia muito mais petróleo do que os demais modais favorecendo a presença norte-americana no país. E nesse contexto o Estado pode mediar e reproduzir os conflitos de classe, inclusive das frações burguesas, alavancando o desenvolvimento das rodovias e conseqüentemente do transporte rodoviário de carga que trouxe conseqüências importantíssimas na constituição dos sujeitos que envolvem essa atividade.

Mas para entendermos o que aconteceu historicamente lançamos mão do fato de que todo movimento deve ser pensado dialeticamente em escala mundial e local: existe um desenvolvimento das relações capitalistas de produção em termos globais que deve ser particularizado de acordo com a realidade de um país ou uma região e nesse sentido vimos como o transporte se concretizou diante do desenvolvimento capitalista no Brasil acompanhando um movimento mais geral. Do outro lado, analisamos a organização dos processos de produção e trabalho do transporte que se concretizou em meio àquele movimento e de tal perspectiva: o que estava acontecendo mundialmente e como se particularizava no Brasil, ou seja, como se manifestava nos transportes os padrões de acumulação fordista-taylorista e toyotista que vinha imbuído daquele contexto mais geral de desenvolvimento nacional.

A implantação e a transformação dos padrões de acumulação são resultado das condições históricas. E esse processo tanto no campo da produção quanto da regulamentação política e social, que atingiu escala mundial, se manifestou de forma particular em cada país. No Brasil, o movimento foi contraditório e complexo, pois mesclou duas formas diferentes, mas não antagônicas de produção e organização: o fordismo/taylorismo e o toyotismo; a transformação do padrão de acumulação não é uma troca imediata e direta de características; ela carrega ao longo do processo continuidades e descontinuidades, porque é da natureza do capitalismo conviver com formas novas e pretéritas de produção. Não houve no país nem uma e nem outra forma completa; nem mesmo o transplante direto do que acontecia no mundo.

Em relação ao nosso setor, afirmamos que a natureza da atividade dos transportes por si só já é uma atividade terceirizada e o modal rodoviário ainda caracteriza-se por ser flexível

e dinâmico. Esses conceitos típicos do toyotismo já estavam presentes, portanto, quando a produção ainda estava organizada sob as bases do padrão fordista-taylorista de acumulação de capital. O que se torna típico do processo de transformação dos modos de acumulação e que se caracterizou como reestruturação produtiva é a quaternização presente nesse setor: surgimento, crescimento e monopolização de empresas de transporte intermediando a relação direta entre os transportadores autônomos de carga e a cadeia produtiva.

Se o transporte já era flexibilizado, o que vimos somado ao processo de quaternização foi a intensificação do trabalho através de tecnologias implementadas nos processos de trabalho para controlar o mesmo. Foi aquilo que se manifestou em todos os ramos industriais: o domínio da máquina sobre o homem. A condição de precariedade, que é a ausência da propriedade dos meios de produção por parte do trabalhador, permaneceu intensificando ainda mais a condição de precarização, pois houve uma redução salarial que impôs a necessidade de aumentar a jornada de trabalho, ou seja, a quantidade de fretes para manter os custos de manutenção da atividade e da renda média. Tal processo veio na baila da liberação de força de trabalho de outros setores que lançaram mão da exploração da mais valia relativa, do aumento da oferta de serviços através da formação de empresas e cooperativas de transporte e da própria intensificação da jornada de trabalho, já que os custos com roubos, tecnologia, renovação da frota, pedágios etc. também pressionam a jornada de trabalho.

Não foi à toa que após anos de atuação no país os caminhoneiros rebelaram-se na grande greve de 1999 por melhores condições de vida e trabalho. E foi nesse contexto que surgem o movimento que materializa a ACTA-SINDGRAN e, posteriormente, o exemplo da Cooperativa de Transporte de Sorocaba. Mas ambas as entidades que foram e são frutos da resistência dos caminhoneiros possuem limites e contradições.

A ACTA-SINDGRAN formou-se na região da baixada santista, uma região típica por integrar diferentes modalidades de transporte e grupos de trabalhadores. E foi como um espaço de luta entre capitalistas, entre trabalhadores e entre capitalistas e trabalhadores que tentamos entender essa região. Estas disputas estão centradas basicamente na luta pelo espaço e a organização do mesmo é constituída na relação ente Estado, capital e trabalho. Se a luta da entidade era por conta do avanço das grandes empresas de transporte na disputa por fretes e por melhores condições de vida e trabalho, essa luta também se cristalizou na disputa por espaço para garantir a organização do trabalho.

Esse é o ponto principal no qual a entidade se organizou. Tanto empresas de transporte como transportadores autônomos são operadores de transporte, mas o segundo mesmo sendo

autônomo depende do primeiro, porque a idéia de uma cultura de trabalho que define o como, quando e onde quer se trabalhar vem na contrapartida da construção social dos fazeres da categoria que inclui ritmo, modo, quantidade, qualidade etc. Além do mais os caminhoneiros legalmente não podem emitir Notas de Conhecimento para circular com a mercadoria, dependendo tacitamente de uma empresa, seja ela do ramo de transporte ou produção propriamente dita. Portanto, mesmo que esse trabalho remeta a uma ideologia de liberdade, na prática deve ser submetido a um padrão porque essa é a lógica que permeia seu trabalho. E essa subordinação impele a organização do trabalho.

A luta da ACTA-SINDGRAN no limite não questionou a condição de operador de transporte dos caminhoneiros, não questionou a subordinação, apenas disputou melhores condições de trabalho sem alterar a natureza do que já estava organizado. Conquistou para os associados estacionamentos que garantem a estrutura e o lazer, criou rádio e jornal para garantir a comunicação e a circulação de informação entre o grupo, estabeleceu uma tabela fixa de atualização dos preços dos fretes de acordo com o IGPM, ganhou estabilidade política e econômica na região, garantiu a qualidade na prestação dos serviços organizando e estruturando os processos de trabalho e vem ao longo dos anos desenvolvendo ações de responsabilidade social para angariar junto à prefeitura espaço na região portuária e estimulando campanhas de saúde para proteger e cuidar de seus membros associados.

Se a regularização institucional da atividade de transporte colocou em condição de igualdade empresa de transporte, cooperativa de transporte e transportador autônomo na prática essa condição não existe, como apontamos anteriormente. Se aos motoristas de caminhão contratados formalmente sob o regime de CLT, tal como eram os motoristas ferroviários, a condição de proletariado é clara, aos caminhoneiros autônomos (independentes ou agregados, proprietários ou arrendatários de caminhão) essa condição não salta aos olhos, senão quando vivenciada a níveis extremos a contradição imposta pela relação capital x trabalho. Diferentemente da organização do trabalho nas ferrovias, o setor concebeu os motoristas rodoviários sob a forma de sujeitos autônomos perante a lei, uma “casta” privilegiada de trabalhadores que não estava exposta a total condição de miserabilidade, ao desprovido completo dos meios de produção – qualquer um poderia ser um caminhoneiro, mas para sê-lo era necessário um caminhão e este não custava pouco – e que vão auferir renda considerável se comparada a de um motorista de qualquer outro tipo de transporte, embora fosse uma renda variável dado que ela depende da produção do transporte realizada.

Mas se a aparência jurídica não revela nada sobre a essência dos transportes na produção capitalista, pelo contrário, colaborou para construir uma ideologia dos transportes com incidências importantíssimas na organização política dos sujeitos envolvidos, principalmente com relação às questões teóricas de classe e consciência de classe, então abordamos o que está de fato por trás dessas relações. E o ponto que nos chamou mais a atenção na análise da entidade estudada, e que tentamos abordar nesse texto ainda que como breves apontamentos, foi o questionamento da condição de autonomia que para nós é o elemento central da questão de classe.

Vimos que as mudanças trazidas pela reestruturação produtiva e o neoliberalismo repercutiram no embate teórico-político em torno da validade ou não dos conceitos de classe social e da centralidade do trabalho para analisar os fenômenos sociais emergentes. No campo dos que defendiam a validade desses conceitos existem aqueles que defendem a ampliação do conceito de proletariado ou a criação de novas categorias analíticas em função da fragmentação da classe trabalhadora imposta pelo novo padrão de acumulação capitalista e aqueles que restringem a noção de proletariado para identificar onde está o potencial revolucionário. Nesse debate tanto para um lado quanto para o outro pouca ou nenhuma referencia se faz ao trabalhador caminhoneiro. Em geral as categorias privilegiadas são os bancários, engenheiros, trabalhadores do telemarketing, funcionários públicos etc., e as análises privilegiam os limites e até polarizam conceitos como trabalhador produtivo e improdutivo, trabalhador manual e intelectual, proletarianização, trabalhador coletivo, nova pequena burguesia, classe média, pequena burguesia tradicional, classe operária e classe trabalhadora.

Entendemos, em meio a essa polêmica, que ao demonstrar a complexidade do trabalho caminhoneiros, e esse era nosso principal objetivo, apontamos minimamente a particularidade deles frente ao atual estágio do desenvolvimento das forças produtivas, do padrão de acumulação capitalista e, conseqüentemente, trouxemos algo de novo sobre a questão da classe e da consciência de classe.

Não discutimos classes a partir das teorias da estratificação, dos conceitos de renda e ocupação, embora considerássemos que esses elementos compõem traços de “classe”, sem determinar, contudo e no limite, a classe em processo de formação. Buscar o que estava por trás da ocupação era a nossa maior contribuição, por isso lançamos mão de analisar as condições materiais, o impacto da ideologia dominante e da relação com as outras classes. Não nos apoiamos também no conceito de classe média, porque em geral o debate coloca o

setor de serviços como improdutivo e demonstramos, além da natureza do setor de serviços na atual configuração capitalista, que o caminhoneiro é assalariado e produtivo. Como trabalhador tipicamente manual não se coloca na categoria a questão da meritocracia e não pode, portanto, compor também a nova classe média. Também não está no campo da pequena burguesia tradicional, embora tenhamos feito algumas considerações em relação a esse conceito.

Desenvolvido inicialmente por Marx e aprofundado por Poulantzas, a pequena burguesia tradicional é um grupo que tem o sentimento de proprietário e ao mesmo tempo teme o avanço do grande capital, na contrapartida de também rejeitarem o assalariamento. Concordamos em parte que nos caminhoneiros se manifesta os efeitos ideológicos desse grupo social. Primeiramente, sob o aspecto mais notável do caráter anticapitalista contra o grande capital, do medo de uma transformação revolucionária da sociedade e da consequente tendência à proletarianização, fato que, dada às condições históricas do transporte rodoviário de cargas no Brasil a partir dos anos de 1980 frente ao avanço das empresas de transporte de carga na intermediação do trabalho do caminhoneiro, levou essa categoria à resistência política e econômica materializada na ACTA-SINDGRAN.

Em segundo lugar, somado a essas transformações veio à baila outro efeito ideológico: a experiência da precarização veio cerceada pela idéia de que o Estado se ausentou de suas funções, pois o isolamento de classe da pequena burguesia que a distingue da burguesia e da classe operária impele-os à crença de um Estado neutro. Os caminhoneiros acreditam que os problemas vivenciados pela categoria, desde as condições de trabalho até o controle das relações de trabalho, são fruto de um Estado que não intervém quando deveria. Daí que acreditar no mito da passarela é apenas mais uma consequência dessas manifestações, porque desejam ascender à burguesia não só através de se tornarem também empresas de transporte ou adquirirem mais caminhões, como também desejarem que seus filhos tenham outro futuro que não o de caminhoneiro.

Apontamos que nesse ponto se sobressaiu uma contradição: o movimento que deu origem à entidade em nenhum momento questionou a condição de operador de transporte, não demandou a necessidade de atingirem o estatuto de cooperativas ou empresas de transporte de carga para emitirem notas de conhecimento, mas possibilitou na contrapartida que alguns de seus membros, em especial a diretoria atual da entidade, tendessem a burocratizar a entidade. Por fim, outra manifestação dos efeitos ideológicos da pequena burguesia foi o caráter de revolta, com atitudes violentas e corporativistas, que esteve presente no movimento.

Entretanto, o que levantamos em termos de problemas teóricos na análise poulantziana é que pode haver grupos sociais que reproduzem a ideologia pequeno-burguesa, mas que não são pertencentes economicamente à pequena burguesia tradicional nem à nova pequena burguesia. Concordamos e lançamos mão do pressuposto que a classe é um processo em formação, que não é algo dado, que só pode ser analisada na relação de oposição entre as classes e que a determinação econômica não impõe uma relação mecânica entre posição econômica e posição de classe em função da influencia política e ideológica. Mas estrutura e superestrutura não podem ser pensadas separadamente na prática como se dá na teoria de Poulantzas. Como sair do dilema posto pelo autor: a inserção econômica é o que em última instância define a posição econômica, mas no limite as superestruturas definem a posição de classe? O que é que abre possibilidades no movimento das lutas de classes, se feita à análise de posição econômica e de classe o movimento se reproduz? A realidade que permite analisar as classes não pode ser pensada esquematicamente porque as tensões e conflitos sociais decorrentes da relação capital x trabalho é um processo contraditório que tem avanços e limites.

O embate apareceu para nós na definição restrita que Poulantzas dá ao conceito de operário: aquele que não detém a posse e a propriedade dos meios de produção; ele só possui a força de trabalho para vendê-la ao capitalista; mas ainda só o é se for produtivo, se produzir mais valia. Entretanto, o caminhoneiro, como apontamos ao longo desse texto, é uma exceção a essa regra, porque detém parte dos meios de produção. Ele é dono do caminhão e detém a responsabilidade sobre a carga que são os objetos de trabalho, mas não é dono dos meios de trabalho (direito de movimentar a carga, estradas, portos, energia). É um assalariado disfarçado, porque está submetido ao capital por uma relação de subordinação/dominação e porque está inserido no ciclo global do capital segundo a forma como se processa a indústria do transporte nas relações sociais de produção capitalista, bem como pela tendência à proletarianização do setor de serviços.

Ele não tem a propriedade, porque não detém o controle econômico real dos meios de produção, porque quem determina o quanto, como, onde e em que ritmo se dará a produção do transporte é, em primeira instância, os donos das mercadorias (já que a eles interessa aumentar o ritmo em que se dá a atividade de transporte para garantir a circulação de mercadorias e a circulação de capital). Num segundo momento e articulado à primeira instância, as empresas de transporte e os operadores logísticos passam a intermediar essa relação. Portanto, o caminhoneiro também não detém a posse dos meios de produção, porque

quem os dinamiza, ou seja, detém o domínio sobre o processo de trabalho são principalmente as empresas de transporte e os operadores logísticos que hoje o faz através das novas tecnologias e formas de organização do trabalho e da produção, principalmente decorrentes do novo padrão de acumulação capitalista.

A ideologia de pequeno-proprietário que se constrói em torno da propriedade do caminhão é uma aparência que deve ser desvelada. Entretanto, as implicações de sua inserção na estrutura econômica em contradição com a sua caracterização jurídico-ideológica incidem sem dúvida na sua prática política, pois esse grupo oscila ideologicamente, de modo particular, entre a classe operária e a burguesia. Por isso, procuramos entender a luta dos caminhoneiros na região da Baixada Santista, com todas as suas contradições, através do tema do controle operário, atribuindo aos caminhoneiros o viés de operário do transporte.

Segundo Teixeira da Silva, tal tema pode ser entendido sob dois aspectos: primeiro, no fato de que a luta dos trabalhadores no processo produtivo com a finalidade de obter ampla margem de comando da organização do trabalho “implica a ação operária destinada a resistir a estratégias de controle empresarial dos locais de trabalho, consideradas arbitrárias, despóticas e contrárias à dignidade de operários que se identificavam como produtores de riquezas” (2003, p. 25); e segundo, o controle operário pode assumir um ponto de vista mais amplo, de controle sobre suas próprias vidas, englobando “as lutas por segurança no emprego, diminuição da jornada de trabalho” (Ibid., p. 26). Assim, “essas ações não tem como objetivo apenas expressar a condição social dos trabalhadores, mas também obter reconhecimento público, exprimindo os limites de seu pertencimento e de sua exclusão no interior da sociedade” (Ibid., p. 26).

Advém de grupos sociais que dada a exploração da relação capital-trabalho podem irromper-se contra a lógica vigente e abrir um leque de possibilidades, podem criar resistências, ainda que com limites, que exigem a atualização do conceito de classe, de formação da classe nas bases da consciência de classe. Portanto, mesmo que a aparência jurídica ofusque a inserção econômica dos caminhoneiros, foi em Gramsci que buscamos embasamento para explicar o grupo de caminhoneiros associados à ACTA-SIBDGRAN. Foi como grupos subalternos que tendem à unificação, mas que são continuamente reprimidos pela ação ideológica cultural dos grupos dominantes, que tentamos compreendê-los. E somente aqui nesse ponto da dominação ideológica que podemos conferir a reprodução dos efeitos ideológicos de classe da pequena burguesia, que Poulantzas delineia, aos caminhoneiros.

A luta violenta desenvolvida pelos associados em prol de melhores condições de trabalho, a prática de greve sufocada constantemente pela polícia, assumiram aqui outro viés que não um traço típico de movimentos corporativistas, de revoltas: apareceram como a possibilidade que os grupos que vivenciam a exploração têm de nesses momentos saltar a formação de classe, de consciência de classe. A resistência dos caminhoneiros teve um limite, porque a luta daqueles trabalhadores foi corporativa, manteve-se restrita a reivindicação da organização do trabalho para a categoria e não conseguiu questionar o fato de que mesmo em outros termos as chamadas empresas parceiras iriam mediar à distribuição de cargas na região portuária. Foi uma luta por salários, por melhores fretes, que incidiu diretamente na exploração e na intensificação do trabalho, que possibilitou que hoje esses associados estivessem em condições melhores do que os caminhoneiros não associados. A ACTA-SINDGRAN luta e resiste até hoje contra a intervenção desmedida das grandes empresas de transporte e ao fazer isso coloca, ainda que com problemas, em xeque a relação capital x trabalho.

Segue-se que tratar os caminhoneiros como classe subalterna é colocar no horizonte a questão do movimento por eles desenvolvido no Porto de Santos como um momento de rebeldia do trabalho frente à dominação do capital, que possui elementos de espontaneidade por demonstrar a efervescência e a radicalidade da relação capital x trabalho. É um grupo de trabalhadores que organizados podem vir a compor ou não a classe trabalhadora.

Segundo Engels é a primeira tentativa para abolir a concorrência, mas há ainda que se superar a fragmentação dos trabalhadores que assumem diferentes comportamentos políticos e ideológicos dependendo do conjunto das relações materiais em que se inserem em função da divisão social e técnica do trabalho; a que se superar a atomização que o capitalismo engendra por conta de sua própria estrutura de relações sociais de produção. Das greves deve-se apreender o que ela denuncia, pois elas podem ser um elemento de espontaneidade da classe trabalhadora ou podem extrapolar isso. E tais elementos devem ser trabalhados em termos de análise de grupo que podem ou não estar vinculados a uma atividade educadora sistemática.

No que tange à “formação objetiva dos grupos sociais subalternos, através do desenvolvimento e das transformações que se verificam no mundo da produção econômica” (GRAMSCI, 2002, p. 149), os caminhoneiros já existiam enquanto grupo, pois sua condição econômica estabelecia um modo de vida, interesses e uma cultura em oposição a outros grupos. Falamos aqui em grupos, porque a classe só é propriamente classe nas lutas de classe, quando se supõe um acúmulo suficiente de forças sociais que permite outro projeto de

sociedade oposto a hegemonia vigente, fato que impede ao mesmo tempo os grupos subalternos de se unificarem. A classe não é; ela se forma a partir da organização dos grupos sociais. Ao acirrar o conflito capital x trabalho com a chegada das empresas de transporte, denunciando a exploração e a fragmentação do grupo de caminhoneiros, eles se rebelam. Mais que rebeldia, é uma espontaneidade, um processo que pode evoluir radicalmente favorável à classe trabalhadora, manter a reprodução das relações sociais de produção, mas em patamares mais elevados das condições objetivas e subjetivas de vida e trabalho, ou até mesmo regredir do ponto de vista da classe explorada, seja por brutal repressão da classe dominante, seja por conta de elementos conservadores do grupo que se manifesta. Isso porque o processo histórico que vai da *classe em si* para *classe apara si* não é mecânico, nem imediato, ou seja, a articulação entre estrutura econômica e superestrutura político-ideológica não está dada por nenhum grupo, por isso a separação que descrevemos dos critérios, econômicos, políticos e ideológicos de Poulantzas é fragmentada na prática das lutas de classe.

A ACTA-SINDGRAN se restringiu à espontaneidade, não questionou a formação histórica capitalista, nem tampouco se uniu a outros grupos subalternos que se manifestavam no mesmo período histórico (os operários do ABC). Apenas tentaram impor seus interesses, impor limites à exploração da classe dominante. A resposta que é econômica e política têm, portanto, caráter restrito e parcial, porque é uma associação comercial. No limite eles não colocaram nem a possibilidade de uma cooperativa que seria, mesmo diante de todos os problemas, mais avançada que a entidade do ponto de vista econômico: seria, enquanto cooperativa, um operador de transporte com permissão para emitir conhecimentos de transporte sem a necessidade de uma empresa de transporte.

E esse limite esteve e está arraigado na contradição de classe da categoria. Se, por um lado, o movimento se radicaliza frente à oposição capital x trabalho que é o que porta a condição de proletariedade da categoria, por outro a resposta se limita ao que determina juridicamente a categoria. Não se questionou nem ao menos a possibilidade de transformação em operador logístico, o que por um lado contraria aquela idéia da pequena-burguesia quer transformar-se em burguesia. Ela até almeja tal intento no sentido em que luta por melhores condições de vida e trabalho, no sentido em que quer tornar a ACTA-SINDGRAN excelente na prestação de serviços ao cliente; resiste à exploração daquela, mas não consegue romper com a sua condição jurídica e, mesmo em grupo, continua reproduzindo aquela situação contraditória de classe, porque não se formou a classe, não houve consciência de classe. O movimento se restringiu à consciência de grupo apenas.

Como Pagotto, afirmara o capital procura constantemente subsumir, incorporar, como qualquer outra força produtiva as classes que lhe são antagônicas, ou seja, o processo de valorização capitalista atualiza permanentemente as condições que o estruturam, as classes em questão. E se a princípio parece que para a condição do caminhoneiro não há uma determinação clara de classe, porque não há um conceito de classe definido, não há critérios definidos, é porque acreditamos que algumas posições dadas à complexidade das relações sociais de produção capitalista têm determinações múltiplas.

Se abordamos anteriormente Poulantzas é porque acreditamos que ele fornece elementos para pensar os caminhoneiros, para entender ideologicamente seu comportamento pequeno-burguês, mas desde o princípio consideramos que poderia haver problemas na sua concepção, porque na prática os critérios para pensar a determinação de classe e a posição de classe se sobredeterminam e, até se excluem, como é o caso das divergências econômicas entre pequena burguesia tradicional e nova pequena burguesia. Por isso, entendê-los enquanto grupo subalterno possibilitava o entendimento das suas manifestações econômicas e políticas, dos seus limites, das suas contradições.

Para lançar luz sobre o processo de constituição das classes é importante ressaltar que tanto a classe, como a própria consciência de classe é um processo. Ela vai da classe em si (que é a classe da forma como se insere na produção capitalista, permeada de elementos econômicos, porém também políticos e ideológicos; é a classe em sua relação imediata com a realidade que o cerca) para a classe para si (onde já “consciente” de sua exploração propõe alternativas às formas vigentes de dominação e subordinação). Porém não é um processo evolutivo, pelo contrário; ele pode avançar e regredir na mesma proporção, porque depende das condições históricas da sociedade, depende do acúmulo de lutas não de um grupo específico, mas de um todo. E a ACTA-SINDGRAN foi e é a expressão desse movimento.

## Referências Bibliográficas

ALMEIDA, A. M. **Estação de Transição. Projeto e programa para o setor de transportes.** Trabalho Final de Graduação, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

ALMEIDA, L. F. **Uma ilusão de desenvolvimento. Nacionalismo e dominação burguesa nos anos JK.** Florianópolis: UFSC, 2006.

ALVES, G. **Nova ofensiva do capital, crise do sindicalismo e as perspectivas do trabalho – o Brasil dos anos 90.** In: TEIXEIRA, F. J. S. & OLIVEIRA, M. A. (Orgs). **Neoliberalismo e Reestruturação Produtiva. As novas determinações do mundo do trabalho.** São Paulo: Cortez, 1998.

\_\_\_\_\_. **O novo (e precário) mundo do trabalho. Reestruturação produtiva e crise do sindicalismo.** São Paulo: Boitempo, 2000.

\_\_\_\_\_. **Dimensões da reestruturação produtiva. Ensaios de sociologia do trabalho.** Londrina: Praxis, 2007.

ALVES, G.; MORAES, L. C. G. **Trabalho e estratégias empresariais no capitalismo global: toyotismo e “captura” da subjetividade.** In: **Mediações – Revista de Ciências Sociais.** Londrina: MC Gráfica, V. 1, n. 1, jan./jun. de 2006.

AMORIM, H. **Trabalho Imaterial. Marx e o debate contemporâneo.** São Paulo: Anablume/FAPESP, 2009.

ANTEAG. **Autogestão: construindo uma nova cultura de relações de trabalho.** São Paulo: Anteag, 2000.

ANTUNES, R. (Org.). **Neoliberalismo, trabalho e sindicatos. Reestruturação produtiva e crise do sindicalismo no Brasil e na Inglaterra.** São Paulo: Boitempo, 2002a.

\_\_\_\_\_. **Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do trabalho.** São Paulo: Cortez, 2000.

\_\_\_\_\_. **Os sentidos do Trabalho.** São Paulo: Boitempo, 2001.

\_\_\_\_\_. **A rebeldia do trabalho. O confronto operário no ABC Paulista; as greves de 1978/80.** 2ª ed. Campinas: UNICAMP, 1992.

ARBIX, G. **Os descaminhos do governo e a precarização das relações de trabalho.** In: CARLEIAL, L. e VALLE, R. (Orgs). **Reestruturação Produtiva e mercado de trabalho no Brasil.** São Paulo: Hucitec – ABET, 1997.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E LOGÍSTICA. **Apresentação: VI Seminário Nacional de Logística Integrada e Comércio Exterior.** Curitiba, 2009.

AZEVEDO, M. **Transportes sem rumo.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

BARAT, J. **A evolução dos transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

BELÉM JR, J. S. **Proposta metodológica para avaliação do nível de serviço das empresas de transporte rodoviário de cargas.** Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental). Faculdade de Tecnologia. Universidade de Brasília, 2007.

BIHR, A. **Da grande noite à alternativa: O movimento operário em crise.** São Paulo: Boitempo, 1998.

BOITO JR, A. **Política neoliberal e sindicalismo no Brasil.** São Paulo: Xamã, 1999.

BOLAÑO, C. *Indústria Cultural e Informação no Capitalismo.* São Paulo: Hucitec, Polis, 2000.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Coordenadoria de Documentação, grupo de Trabalho de linguagem. **Macrotessouro dos Transportes.** Brasília: MT/CODEDOC, 1984.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** Rio de Janeiro: Difel, 1977.

\_\_\_\_\_. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-1970.** São Paulo: Global; Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1985.

CHAHAD, J. P. Z. & CACCIAMALI, M. C.. **As transformações estruturais no setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil.** *Revista da ABET*, Ano 5, Vol. 2, n. 10, 2005.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital.** São Paulo: Xamã, 1996.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Pesquisa Empresa de Cargas.** 2002.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Autônomos.** 2002.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Rodoviária.** 2006.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES/COOPEAD. **Transporte rodoviário de carga no Brasil. Ameaças e oportunidade para o desenvolvimento do país.** S/L: s/d.

CONSULTEC – Sociedade Civil de planejamento e Consultas Técnica LTDA. **O transporte rodoviário no Brasil. O Plano Federal de Obras Rodoviárias e seu financiamento.** Rio de Janeiro: Associação Rodoviária do Brasil, nov/1961.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra.** São Paulo: Boitempo, 2008.

FARO, C. e SILVA, S. L. Q. **A década de 1950 e o Programa de Metas.** In: GOMES, A. C. (Org.). **O Brasil de JK.** 2 ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

FONSECA, E. F. **Uma política nacional de transporte.** Ministério da Viação e Obras Públicas. Serviço de Documentação. Coleção Mauá, 1955.

FREIRE, G. **Apresentação do Seminário.** In: MINDLIN, HENRIQUE; TAVARES, AURÉLIO DE LYRA; MONTEIRO, VICENTE DO REGO e OUTROS. **Trópicos &.** Recife: Ed. Universitária, 1974, V. 2.

GALVÃO, A. **O marxismo importa na análise dos movimentos sociais?** 32º Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu, 27 a 30 de outubro de 2008

GALVÃO, A. **Neoliberalismo e reforma trabalhista no Brasil.** São Paulo: Revan, 2007.

GALETE, R. A. **Mercado de trabalho formal dos serviços pessoais e domiciliares no Brasil**. In: **Perspectivas contemporâneas**. Vol. 1, nº 1, 2006.

GARCEZ, L. N. **Washington Luís: “Governar é abrir estradas”**. In: QUEIROZ, D. (Org.). **Livro dos Transportes**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes. Serviço de Documentação, p.673.

GEIPOT. **Anuário estatístico**. 2000. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/aett/aett\\_2005/FSCOMMAND/index.htm](http://www.antt.gov.br/aett/aett_2005/FSCOMMAND/index.htm)

GERMER, C. **A economia solidária: uma crítica marxista**. São Paulo: Revista Outubro, n. 14, 2º semestre/2006, p. 193-214.

GOUNET, B. **Fordismo e Toyotismo na Civilização do Automóvel**. São Paulo: Boitempo, 1999.

GUILHERM, A. e BOURDET, Y. **Autogestão: uma mudança radical**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

GRAMSCI, A. **Americanismo e Fordismo**. In: GRAMSCI, A. **Maquiavel, a Política e o Estado Moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1984.

\_\_\_\_\_. **Cadernos do cárcere**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, v. 5.

\_\_\_\_\_. **Espontaneidade e direção consciente**. In: **Passado y Presente**. Buenos Aires: Granica, 1974.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1994.

\_\_\_\_\_. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Anablume, 2006.

HIRATA, H. (Org.). **Sobre o “modelo” japonês**. São Paulo: Edusp, 1993.

IANNI, O. **A era do globalismo**. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1997.

IASI, M. **Ensaio sobre consciência e emancipação**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

LEITE, M. P. (Org.). **O trabalho em movimento: reestruturação produtiva e sindicatos no Brasil**. Campinas-SP: Papyrus, 1997.

LENINE, V. I. **O imperialismo. Fase superior do capitalismo**. São Paulo: Centauro, 2003.

LÊNIN, V. I. **Sobre os sindicatos**. Coleção Teoria e História 4. São Paulo: Polis: 1979.

LEOPOLDI, M. A. P. **Crescendo em meio à incerteza: a política econômica do governo JK (1956-60)**. In: GOMES, A. C. (Org.). **O Brasil de JK**. 2 ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

LESSA, S. **Trabalho e proletariado no capitalismo contemporâneo**. São Paulo: Cortez, 2007.

LIMA, J. C. **As artimanhas da flexibilização: o trabalho terceirizado em cooperativas de produção**. São Paulo: Terceira Margem, 2002.

LIMA, J. C. **O trabalho autogestionário em cooperativas de produção: o paradigma revisado**. Revista brasileira de Ciências Sociais, vol. 19, n.56, out/2004, p.45-62.

LUXEMBURG, R. **Reforma ou revolução?** Lisboa: 4 ed. Editorial Estampa, 1970.

MACOHIN, G. A. **De transportador rodoviário de carga a operador de logístico. A lacuna a ser preenchida: um estudo de caso**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001.

MANDEL, Ernest. **A crise do capital: os fatos e a sua interpretação marxista**. São Paulo: Ensaio; Campinas: Editora da Unicamp, 1990.

MARCELINO, P. R. P. **Logística da precarização. Terceirização do trabalho da Honda no Brasil**. São Paulo: Expressão Popular, 2004.

MARTINS, L. H. S. **Reflexões sobre um acontecimento social na área fabril. A experiência autogestionária da Makerli**. Dissertação (Mestrado em Serviço Social), Universidade Estadual Paulista, Franca, 1998.

MARX, K. **Contribuição à crítica da economia política**. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MARX, C. **El capital. Crítica de la economía política**. México: Fondo de Cultura Económica, 7ª edição, 1973, Livro I e II.

MARX, K. **Capítulo VI inédito de O Capital: resultados do processo de produção imediata**. São Paulo: Moraes, 1985a.

MARX, K. **Grundrisse. Lineamientos fundamentales para la crítica de la economía política 1857-1858**. México: Fondo de Cultura Económica, 1985b, V. I e II.

MARX, K. e ENGELS, F. **Manifesto Comunista**. In: **O Manifesto Comunista 150 anos depois**. São Paulo: Contraponto, 1999.

MARX, K. e ENGELS, F. **Manifesto de lançamento da associação internacional dos trabalhadores**. In: MARX, K. e ENGELS, F. **Textos**. São Paulo: Edições Sociais, 1977, V. 3.

MARX, K. e ENGELS, F. **O Dezoito Brumário de Luiz Bonaparte**. In: MARX, K. e ENGELS, F. **Obras escolhidas**. São Paulo: Alfa Omega, s/d a, V. 1.

MARX, K. e ENGELS, F. **Salário, preço e lucro**. In: MARX, K. e ENGELS, F. **Obras escolhidas**. São Paulo: Alfa Omega, s/d b, V. 1.

MELLO, J. M. C. de e NOVAIS, F. A. **Capitalismo tardio e sociabilidade moderna**. In: **História da vida privada no Brasil**. São Paulo: Cia da Letras, 2000, V. 4, p. 559-658,

MÉZÁROS, I. **Para além do capital: rumo a uma teoria da transição**. São Paulo: Boitempo; Campinas-SP: Unicamp, 2002.

\_\_\_\_\_. **Filosofia, ideologia e ciência social**. São Paulo: Boitempo, 2008.

NAVARRO, V. **Reestruturação produtiva na indústria de calçados de couro em Franca/SP**. In: ANTUNES, R. e MORAES SILVA, M. A. (Orgs). **O avesso do trabalho**. São Paulo: Expressão Popular, 2004.

PAGOTTO, M. A. F. **O trabalho morreu! Viva o conhecimento. Notas para um estudo dos serviços em uma sociedade de classes**. Tese (Doutorado em Ciências Sociais). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual Paulista. 2009.

POCHMANN, M. **O emprego na globalização: a nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu**. São Paulo: Boitempo, 2007.

\_\_\_\_\_. **O emprego no desenvolvimento da nação**. São Paulo: Boitempo, 2008.

PONTUAL, A. **Conferência apresentada.** In: MINDLIN, HENRIQUE; TAVARES, AURÉLIO DE LYRA; MONTEIRO, VICENTE DO REGO e OUTROS. **Trópicos &.** Recife: Ed. Universitária, 1974, V. 2.

POULANTZAS, N. **As Classes Sociais.** In: **As classes sociais na América Latina: problemas de conceituação.** Alain Touraine [et al]; Raul Benitez Zenteno (Coord). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

POULANTZAS, N. **As classes sociais no capitalismo hoje.** Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

REIS, N. G. **Rodovias.** S/e: s/l, Outubro de 2008, V. I.

REIS, N. G.; SANTOS, V. **A indústria de caminhões.** S/e: s/l, Outubro de 2008, V. I.

RODRIGUES, I. L. (Org.). **O novo sindicalismo: vinte anos depois.** Petrópolis: Vozes, 1999.

SAES, F. A M. **As ferrovias de São Paulo: 1870-1940.** São Paulo: Hucitec, 1981.

SAES, D. **Classe média e políticas de classe (uma nota teórica).** In: **Contraponto.** Rio de Janeiro, Ano 2, nº 2, dez/1977.

SAES, D. **A república do capital: capitalismo e processo político no Brasil.** São Paulo: Editora Boitempo, 2001.

SANTOS, L. dos. **Moro no mundo e passeio em casa. Vida e trabalho de mulheres e homens caminhoneiros.** Tese (Doutorado em sociologia), Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2002.

SANTOS, L. dos. **Moro no mundo e passeio em casa. Vida e trabalho de mulheres e homens caminhoneiros.** In: ANTUNES, R. e MORAES SILVA, M. A. (Orgs). **O avesso do trabalho.** São Paulo: Expressão Popular, 2004.

SANTOS, M. **A natureza do espaço, tempo e técnica. Razão e Emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SCARAMELLA, M. L. **Nessa longa estrada da vida: um estudo sobre as experiências dos caminhoneiros**. Dissertação (Mestrado em Antropologia), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

SCHOEREDER, E.; CASTRO, J. C. **Transporte rodoviário de carga: situação atual e perspectivas**. Gerência de Estudos Setoriais da Área de Infra-estrutura do BNDS, s/d.

SEST/SENAT/Sensus. Relatório: **O perfil sócio-econômico e as aspirações dos caminhoneiros no país**. 1999.

SILVA, C. P. **A evolução do transporte mundial**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1940, Livro Primeiro, Volume Primeiro.

SILVA JR, R. F. Da. **Geografia das redes e da logística no transporte rodoviário de carga. Fluxos e mobilidades geográficas do capital**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento regional e planejamento ambiental), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SINGER, P. **Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas**. 2 ed. São Paulo:, Contexto, 1998.

SINGER, P. e SOUZA, A. R. **A economia solidária no Brasil: a autogestão como resposta ao desemprego**. São Paulo: Contexto, 2000.

SOUZA, J. S. **Trabalho, Educação e sindicalismo no Brasil – anos 90**. Campinas: Autores Associados, 2002.

TÁVORA, J. **Uma política de desenvolvimento para o Brasil**. Rio de Janeiro: Livraria José Olímpio, 1962.

TEIXEIRA DA SILVA, F. **Operários sem patrão. Os trabalhadores da cidade de Santos no entre guerras**. Campinas: Unicamp, 2003.

THIOLLENT, M. **Crítica metodológica, investigação social e enquete operária**. São Paulo: Livraria e Editora Polis, 1987.

THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

VILAÇA, M. V. **Em torno da sociologia do caminhão**. 2 ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1969.

WOLF, S. **Informatização do trabalho e reificação**. Uma análise à luz dos programas de qualidade total. Campinas: Unicamp/ Londrina: Eduel, 2005.

WRIGHT, E. O. **Classe, Crise e Estado**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

### Sites pesquisados

[www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)  
[www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)  
[www.geipot.gov.br](http://www.geipot.gov.br)  
[www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br)  
[www.portodesantos.com.br](http://www.portodesantos.com.br)  
[www.t37.com.br](http://www.t37.com.br)  
[www.ecopatio.com.br](http://www.ecopatio.com.br)  
[www.ocb.org.br](http://www.ocb.org.br)  
[www.soleis.adv.br](http://www.soleis.adv.br)  
[www.lei.adv.br](http://www.lei.adv.br)  
<http://advocatum76.blogspot.com>  
[www.diariodeguarapuava.com.br](http://www.diariodeguarapuava.com.br)  
[www.uol.com.br](http://www.uol.com.br)  
[www.portogente.com.br](http://www.portogente.com.br)  
[www.faxaju.com.br](http://www.faxaju.com.br)  
[www.prnewswire.com.br](http://www.prnewswire.com.br)  
[www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br)  
[www.sindicam.com.br](http://www.sindicam.com.br)  
[www.paranaonline.com.br](http://www.paranaonline.com.br)  
[www.ictransportes.com.br](http://www.ictransportes.com.br)  
[www.beteltrasnprotes.com.br](http://www.beteltrasnprotes.com.br)  
[www.soluctionexpress.com.br](http://www.soluctionexpress.com.br)  
[www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br)  
<http://mapalink.uol.com.br>  
[www.portalsinos.net](http://www.portalsinos.net)  
<http://g1.globo.com>  
[www.ctstransportes.com.br](http://www.ctstransportes.com.br)  
[www.vwcaminhoeseonibus.com.br](http://www.vwcaminhoeseonibus.com.br)  
[www.badnautomotores.com.br](http://www.badnautomotores.com.br)  
[www.ntcelogistica.org.br](http://www.ntcelogistica.org.br)  
<http://prnewswire.com.br>

**Leis consultadas**

Consolidação das Leis do Trabalho

Decreto de Lei nº 5141 de 05 de janeiro de 1927

Decreto de Lei nº 24497 de 29 de junho de 1934

Decreto de Lei nº 2615 de 21 de setembro de 1940

Decreto de Lei nº 15093 de 20 de março de 1944

Decreto de Lei nº 8463 de 27 de dezembro de 1945

Decreto nº 9.979 de 12 de julho de 1888

Lei nº 5.764 de 16 de dezembro de 1971

Lei nº 6.813 de 10 de julho de 1980

Lei nº 6.981 de 1982

Lei nº 7.290 de 10 de dezembro de 1984

Lei nº 8630 de 25 de fevereiro de 1993

Lei nº 2.660 em caráter de votação desde 1996

Lei nº 10.233 de 05 de junho de 2001

Lei nº 10.562 de 13 de novembro de 2002

Lei nº 11.076 de 30 de dezembro de 2004

Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007

Resolução nº 2.519 de 14 de março de 2008

Resolução nº 305 de 12 de março de 2009

Resolução ANTT nº 3056 de 12 de março de 2009

Resolução nº 201- 06 do CONTRAN de outubro de 2009

Medida Provisória nº 2085-34 de 22 de março de 2001

**Periódicos consultados**

Revistas:

*Caminhoneiro*

*Carga Pesada*

*O carreteiro*

Jornal:

*O Estradeiro*