

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS, TRABALHO E O SINDICATO DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO EMPREGADOS DE URUGUAIANA (RS): 2001-2019

ROAD CARGO TRANSPORT, LABOR AND TRADE UNION OF URUGUAIANA (RS) TRUCK EMPLOYEES: 2001-2019

Rafael Antônio Kapron¹

RESUMO

O artigo está estruturado em três temáticas, os motoristas de caminhão e sua inserção no Transporte Rodoviário de Cargas Brasileiro em seus aspectos econômicos e do trabalho; o Sindicato dos motoristas rodoviários empregados, sediado no município de Uruguaiana, no estado do Rio Grande do Sul, através da sua estruturação e representatividade e; o Sindicato através de suas Convenções Coletivas de Trabalho, entre 2001-2019, no segmento do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, com ênfase na identificação das categorias internas a esses motoristas e a sua formação salarial. Tendo como referencial Legislação da atividade econômica, bibliografia sobre os motoristas de caminhão brasileiros e o moderno recurso de pesquisa em documentação através de Portal da Internet do Sindicato, o artigo acrescenta à historiografia sobre os trabalhadores questões genéricas e peculiares da formação profissional dos motoristas de caminhão.

Palavras-chave: Caminhoneiros. Sindicato. Trabalho. Profissão. Uruguaiana-Brazil.

ABSTRACT

The article is structured around three themes, truck drivers and their insertion in the Brazilian Road Cargo Transport in its economic and work aspects; the Union of Employed Road Drivers, headquartered in the municipality of Uruguaiana, in the state of Rio Grande do Sul, through its structuring and representation the; Union through its Collective Labor Conventions, between 2001-2019, in the International Road Cargo Transport segment, with an emphasis on identifying the internal categories of these drivers and their salary formation. Based on the Legislation of economic activity, bibliography on brazilian truck drivers and the modern resource for research in documentation through the Union's Internet Portal, the article adds to the historiography of workers generic and peculiar issues of professional training for truck drivers.

Keywords: Truckers. Syndicate. Work. Profession. Uruguaiana-Brazil.

1 Possui Graduação em História - Licenciatura Plena pela Universidade Federal de Santa Maria (2004); Especialização no Pensamento Político Brasileiro Curso do Departamento de Ciências Sociais da UFSM (2007); Mestrado em História na Universidade Federal de Pelotas (2012). Desde 2012 Professor de História na Rede Pública Estadual de Ensino do Rio Grande do Sul. Desde 2017 é doutorando no Programa de Pós-Graduação em História da UFSM.

INTRODUÇÃO

O artigo objetiva demonstrar características da profissão dos motoristas de caminhão, considerando que o Brasil da segunda metade do século XX e do século XXI é dependente do transporte rodoviário, de cargas e de passageiros, contextualizando a partir desta condição a importância do trabalho desses motoristas na estruturação econômica e social do País. Para o conhecimento histórico, partindo de princípios como a distinção entre empregados e autônomos e considerando as tarefas e funções atribuídas aos motoristas que se determinam nos modelos/tipos dos caminhões em que são os trabalhadores, os tipos de cargas transportadas e as rotas de viagem, em forma de análise, assimilação e sínteses, o artigo contribui, problematizando entre possibilidades de generalizar e identificar peculiaridades, tendo como centralidade o trabalho profissional desses motoristas.

Na profissão, considerando o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul (SINDIMERCOSUL) e a Formação Histórica do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) Brasileiro, os referenciais citados ao longo do artigo são importantes fontes autorais para se conhecer os motoristas de caminhão, sendo exemplares instituições como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, 2017), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) através da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (FIBGE, 1990), o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER, 1976) e a Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2019), cada instituição produtora de inúmeros estudos e pesquisas publicados ao longo das décadas².

Os motoristas de caminhão, no que envolve as condições de trabalho e as relações de trabalho, na produção acadêmica, entre dissertações e teses, têm sido estudados por diferentes áreas do conhecimento, sendo importante referencial da área da Economia o estudo de Moysés Moreira Santos (2007), “Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadores e sindicalismo a partir dos anos 1990”; da Geografia, Daniel Monteiro

2 Importantes fontes sobre o TRC e seus trabalhadores são as pesquisas sobre as *empresas do transporte rodoviário* publicadas entre as décadas de 1960-1990, a Pesquisa Anual de Serviços (PAS), as Estatísticas do Cadastro Central de Empresas (CEMPRE) e a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE, publicações referência para o foco em a partir dos anos 1990 e; com vinculação por décadas ao Ministério do Trabalho, o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). Inclusive, pelo volume publicado a até os anos 1990, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT).

Huertas (2013), com “Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil”; da Saúde, Edmarlon Giroto (2014), com “Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão” e; da Psicologia, Ramon Araújo Silva (2015), com “Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão”. Inclusive, sugestivo pelo título, referente ao trabalho, o artigo de Luciene dos Santos (2010), com “Moro no mundo e passeio em casa: vida e trabalho dos caminhoneiros”. O referencial nessas fontes, além das demais citadas a seguir, evidenciam aspectos gerais do desenvolvimento histórico da profissão no País, considerando inovação deste artigo ao agregar como fonte o SINDIMERCOSUL, tendo como foco maior as duas décadas do século XXI³.

O artigo está organizado em três seções: a primeira aborda aspectos gerais do TRC Brasileiro, com ênfase nas questões econômicas e do trabalho dos motoristas profissionais, através da distinção entre os autônomos e os empregados, usando de referencial bibliográfico e do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) da ANTT; a segunda seção possui foco no SINDIMERCOSUL, com elementos gerais de sua origem, estrutura organizativa e representatividade profissional, a partir de pesquisa em documentação disponibilizada pelo Sindicato em seu Portal de Internet e; a terceira seção aborda os motoristas de caminhão representados pelo Sindicato através de suas categorias internas a profissão, sobre a formação dos salários e de algumas questões trabalhistas, investigando as Convenções Coletivas de Trabalho (CCTs)⁴ do período 2001-2019, disponibilizadas no Portal de Internet do Sindicato⁵.

3 Sobre a historiografia do trabalho, Sidney Chalhoub e Fernando Teixeira da Silva (2009, p. 22-42), mostrando as inovações da produção historiográfica brasileira, são referenciais por registrarem abordagens da classe trabalhadora como “sujeito político”, valorizando as “experiências” que expressam a agência e a autonomia, através de iniciativas, participação ou “estratégias de atuação”, questões que contemplam o referencial nas negociações firmadas pelo SINDIMERCOSUL.

4 Na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em seu artigo 611, definição da CCT: “é o acordo de caráter normativo, pelo qual dois ou mais Sindicatos representativos de categorias econômicas e profissionais estipulam condições de trabalho aplicáveis, no âmbito das respectivas representações, às relações individuais do trabalho” (CLT, 2016, p. 119).

5 Apreendendo os necessários “critérios e referências” para se pesquisar através da Internet, como e onde pesquisar, sobre a fidedignidade do publicado e sobre os mecanismos de busca e banco de dados acessar (TAVARES, 2012, p. 305-306).

1 ASPECTOS DA ECONOMIA E DO TRABALHO: OS MOTORISTAS DE CAMINHÃO DO TRC BRASILEIRO

Nas primeiras décadas do século XX houve a expansão dos usos dos veículos automotores, processo intrinsecamente relacionado a indústria automobilística e petrolífera no contexto internacional. Nessas décadas, no Brasil, expandiu-se o rodoviarismo, posteriormente reconhecido como o transporte rodoviário, o qual se segmenta no transporte de passageiros e no transporte de cargas. Automóveis, ônibus e caminhões passaram a ter crescente importância na estruturação produtiva do País e em específico no transporte coletivo de passageiros e de cargas.

Desde pelo menos a década de 1950, o TRC é o mais importante meio de deslocamento das cargas no Brasil, sendo que a supremacia assumida por este modal se mantém no século XXI. Na década de 1970, a média do volume das cargas transportadas no País esteve em cerca de 66% (FIBGE, 1990, p. 456), enquanto no século XXI se mantém acima dos 60%, estando, em 2019, na “participação percentual” no “volume de cargas transportadas”, com 61,1% frente aos demais modais (CNT, 2019, p. 18). No País, o TRC se expandiu em época da industrialização, da expansão da fronteira agrícola, da rápida urbanização e crescimento do mercado interno a partir dos anos 1930, a isto, notadamente a partir dos anos 1950, a produção de veículos automotores, a indústria petrolífera e a construção e pavimentação de rodovias. Inclusive, quando o Estado opta por uma política de privilégio ao transporte rodoviário em detrimento dos demais modais, aliando-se a uma narrativa conjugada com rodovias, rodoviários, progresso e a integração nacional⁶. Tudo isso, considerando que, nas duas primeiras décadas do século XXI, a estrutura econômica do País não se alterou e nem a estruturação dos transportes de cargas, prevalecendo a dependência em relação ao TRC e a importância dos motoristas de caminhão.

Nos anos 1970, Josef Barat (1978, p. 113-115) identificou a “situação de hipertrofia do sistema rodoviário”, devido à falta de planejamento e a “ampliação exagerada” que gerou concentração das atividades, tornando o País dependente do TRC. Sobre a formação empresarial, o autor complementa:

Os serviços rodoviários de carga, no Brasil, são prestados por um grande número de empresas com dimensões vari-

6 Hugo Cunha Lima (2017, p. 39), em estudo sobre os motoristas de caminhão de Uberlândia (MG), constatou na narrativa jornalística, no município e no País, a associação com o progresso: “Ser caminhoneiro tornou-se uma profissão bastante diferenciada das demais, respeitada na sociedade pela sua importância com o progresso e pelas várias possibilidades que englobava: conhecer o país, novas pessoas, culturas e costumes”.

áveis e por transportadores individuais. Há, portanto, para grande parte da carga transportada, uma oferta diluída em muitas unidades de prestação de serviço que competem num mercado altamente concorrencial (Idem, p. 55).

Este conteúdo é estrutural, permanecendo nas décadas posteriores, sendo que, diferente dos outros modais que tiveram expressiva intervenção do Estado enquanto regulação e agente empreendedor, o TRC “apresenta a peculiaridade de ter sua tarifa formada em condições de concorrência” (Idem, p. 55). Deste referencial, elemento mantido no século XXI, a “tarifa” é associada aos fretes e central na formação da lucratividade dos empreendimentos. Sobre a elevada quantidade de empresas, formadas exclusivamente pela iniciativa privada, deve-se considerar as empresas de pequeno porte e os volumosos empreendimentos como concorrentes no mercado das cargas/fretes. Em relação aos “transportadores individuais”, são reconhecidos como autônomos, enquanto as empresas com motoristas assalariados passaram a ser chamadas de empresas de transporte de carga ou transportadoras.

Nessas condições, se manifesta o trabalho dos motoristas de caminhão no desenvolvimento do País, atividade profissional com um contingente numericamente expressivo de trabalhadores. Em relação a formação profissional, destacam-se certas condições, às vezes, produzindo especializações, como, as rotas de viagem entre maiores ou menores distâncias envolvendo o transporte interestadual e internacional, os modelos dos caminhões diferenciados nas capacidades de carga e influentes nos tempos de viagem e produtividade do trabalho e em relação aos tipos de cargas, determinando especializações e tarefas desempenhadas pelos motoristas além do tempo de direção nos caminhões.

Elemento definidor na atividade profissional é a divisão do trabalho, ou seja, a localização desses motoristas na divisão social do trabalho. Ao longo das décadas tem havido a segmentação entre os motoristas autônomos e os empregados, os primeiros como trabalhadores por conta própria e proprietários dos caminhões, por isto identificados como pequenos patrões e/ou pequenas empresas⁷. Os empregados são trabalhadores subordinados a classe social patronal, vendedores da sua força de trabalho em troca dos salários que, no Brasil, tem tido a peculiaridade da elevada incidência dos salários por peça⁸, determinados pelas quantidades de via-

7 Afirmativa desenvolvida em “Autônomos e variações da pequena empresa” (KAPRON, 2012, p. 50-53).

8 Salário por peça e salário por tempo são duas formas clássicas indicadas por Karl Marx (2006; 2008) na sua obra *O Capital*, especificamente no Livro I, considerando que os RIHGRGS, Porto Alegre, n. 163, p. 323-344, dezembro de 2022.

gens realizadas e em função dos preços dos fretes das cargas transportadas, popularmente reconhecido como o trabalho por comissão. Santos (2010, p. 240) destaca que o diferencial entre esses profissionais está na “posição na organização do trabalho”, mantendo a centralidade que os empregados são assalariados de empresas proprietárias dos caminhões e os autônomos são os proprietários dos caminhões em que trabalham.

Numa estimativa sobre o Brasil, em estudo do DNER, referente ao ano de 1974, a frota era de cerca de 520 mil caminhões, sendo que 70,9% destes veículos pertenciam aos autônomos (DNER, 1976, p. 93-94). O DNER pondera que os autônomos poderiam manter motoristas empregados, sendo assim, existência de quantia relativa maior de motoristas assalariados. As outras categorias, 29,1% eram as “Empresas de Transporte”, as “Empresas de Carga Própria” e o “Transportador Individual”, porém, não sendo empreendimentos que possuíam o TRC como a sua principal atividade econômica (DNER, 1976, p. 07-11).

Sobre quantificações no TRC e em relação aos motoristas de caminhão, a bibliografia tem registrado a insuficiência e não a padronização de dados disponíveis (SILVA JUNIOR, 2004, p. 207), produzindo problemas, como sobre determinar qual a participação relativa dos motoristas autônomos e dos empregados ao longo do tempo. Lucas Lima, em estudo sobre o “mercado de trabalho” desses profissionais, registra que, em 2002, o “número de motoristas de caminhão” era de “1.151.057” e em 2015 era de “1.930.664”, sendo quantificados apenas os profissionais homens. Lima justifica a delimitação de gênero, devido a que do total desses profissionais, em 2015, 99,42% eram homens, por isso, pela expressividade, os torna a totalidade (LIMA, 2018, p. 27-28). Sobre essas informações, além da peculiaridade de ter sido profissão exclusivamente masculina, mantêm imprecisões como a não distinção entre autônomos e empregados, não situando as rotas de viagens que são determinantes das jornadas de trabalho e não situando os modelos dos caminhões e os tipos de cargas transportadas. Todas essas imprecisões são elementos formadores da estrutura profissional, influentes nas condições de trabalho e nas relações de trabalho, sendo problemas para a historiografia.

No RNTRC, em 31 de dezembro de 2015, data aproximada ao referencial de Lima, o “número de Veículos” estava na quantia de “2.339.703” (ANTT, 2017, p. 02). Porém, desta quantidade, estão considerados a totalidade dos veículos do transporte de cargas e seus implementos rodoviários.

trabalhadores assalariados no processo de trabalho vendem a sua força de trabalho, enquanto na divisão do trabalho e nas relações de produção não possuem os objetos e os meios de trabalho.

Sendo assim, veículo utilitário leve não corresponde a caminhão, sendo que, nessa totalidade, estão contabilizados, também, implementos como o semi-reboque e o reboque, pois, para o RNTRC possui validade o emplacamento, no qual, um caminhão carreta possui duas placas, no cavalo mecânico e no semi-reboque.

Em relação à propriedade dos veículos, 45,65% estavam entre os autônomos, 53,54% nas empresas de transporte e 0,80% nas cooperativas (ANTT, 2017, p. 02). Comparando as informações do RNTRC com os registros do DNER (1976, p. 07-11) verifica-se a diminuição relativa dos motoristas autônomos, contraposto pelo crescimento dos motoristas de emprego assalariado, ou, a sobreposição de empresas de maior porte sobre as de pequeno porte.

Em Lima (2018, p. 44), a “composição populacional de caminhoneiros segundo o tipo de contrato de trabalho”, em função da totalidade antes mencionada, foi identificada em quatro categorias, onde, em 2002, com “Carteira assinada” eram 47,67%, por “Conta própria” somavam 29,98%, “Empregador” eram 0,96% e “Outros” perfaziam 21,39%. Em 2015, respectivamente, a porcentagem era de 58,55%, 27,79%, 01,11% e 12,55%. A categoria “Outros” mantém imprecisão, podendo ser trabalhadores assalariados com vínculos empregatícios no regime informal, funcionários públicos com regime formal sem possuírem seus salários e jornadas determinados pelas cargas/fretes do TRC, entre outras variações.

Se o objeto analisado por Lima foi os motoristas de caminhão/caminhoneiros, não deveria constar a categoria “Empregador”. Sendo assim, supõe-se que pode ser variação de autônomos e/ou “Conta própria”. Inclusive, entre a disparidade das informações do RNTRC e de Lima, especificamente na distinção autônomos e empregados, o diferencial pode estar entre a parcela que mantém o registro institucional como autônomos e que manteria a relação de empregadores de motoristas assalariados nos caminhões, residindo aqui alguns problemas para a historiografia em quantificar o TRC e seus motoristas.

Essas são condições generalizantes da economia e do trabalho no TRC Brasileiro e dos motoristas de caminhão, profissionais também reconhecidos como caminhoneiros, carreteiros e motoristas profissionais. A seguir, análise do SINDIMERCOSUL, partindo da consideração de ser sindicato sediado em Uruguaiana no Estado do Rio Grande do Sul, muni-

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

cípio situado regionalmente com destaque nas atividades econômicas da produção de arroz e no comércio internacional, devido ao município ser de fronteira e seu porto seco ser o maior do Brasil no tráfego rodoviário de cargas através das exportações e importações de produtos.

2 O SINDIMERCOSUL: ESTRUTURA E REPRESENTATIVIDADE E PECULIARIDADES PROFISSIONAIS

O SINDIMERCOSUL foi fundado no início da década de 1980 segundo informação disponibilizada em sua seção “História” do Portal de Internet:

No dia 05 de setembro de 1981, realizou-se a 1ª Assembleia Geral da Associação dos Trabalhadores Rodoviários de Uruguaiana, compareceram 75 trabalhadores na oportunidade foi eleita uma diretoria provisória; nascia o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Carga do RS. Em 20 de outubro de 1981, a associação recebia sua carta sindical expedida pelo Ministério do trabalho (SINDIMERCOSUL, 2020a).

A autoidentificação enquanto trabalhadores rodoviários e sindicato representativo dos motoristas de caminhão empregados estão contidos na citação. Em suas peculiaridades, o Sindicato possui base territorial em todo o Estado do Rio Grande do Sul e seus trabalhadores operam trabalhando dentro do território do País, entre rotas estaduais e interestaduais, e no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC). Sendo Sindicato estadual e tendo outros sindicatos desses motoristas no Rio Grande do Sul, há a sobreposição enquanto representatividade desses motoristas¹⁰. Sobre o TRIC, é elemento da atividade profissional que se manifesta nas viagens de longas distâncias entre diferentes países, notadamente a Argentina e o Chile, influenciando em questões culturais, como em relação ao idioma, a alimentação, a estadia em território estrangeiro, bem como sobre o trabalho em relação à legislação de trânsito, ao relacionamento com trabalhadores e empresas e ao tráfego rodoviário nas peculiaridades regionais, exemplarmente manifestado na passagem pela Cordilheira do Andes na rota Brasil-Chile.

¹⁰ Em relação aos motoristas de caminhão empregados brasileiros, Santos (2007, p. 91) identificou questões como a maior representação sindical do transporte de passageiros em relação ao das cargas, a pulverização de sindicatos no quesito “quem representa quem”, a reduzida sindicalização e/ou a baixa organização por local de trabalho.

Em relação as origens e aos destinos das cargas transportadas, considerando que para o motorista seu local de trabalho é o caminhão, conveniou-se o uso de expressões como rotas curtas e rotas longas. As primeiras se determinam entre carregamentos e descarregamentos em viagens que permitam o retorno às sedes das empresas, condição mais aproximada ao regime de trabalho em jornada de oito horas diárias, segundo a CLT. As segundas, as viagens de longa distância, representam os deslocamentos com duração de dias, semanas e até meses, manifestando peculiaridade da formação profissional em que maior parcela desses motoristas têm utilizado o local de trabalho como lugar de descanso e repouso, e, por vezes, para o preparo das refeições.

Essas questões do trabalho, que se determinam no espaço territorial, no tempo em horas trabalho e nas relações contratuais, são expressivas da Formação Histórica da profissão, pois, além de serem longas distâncias materializadas em tempo de direção, são determinantes nas jornadas de trabalho, influenciando para a recorrência das elevadas horas trabalho, uma das mais altas entre os trabalhadores brasileiros, pelo menos entre a segunda metade do século XX e o século XXI¹¹. Inclusive, elevadas horas trabalho e jornadas estruturadas sem regulamentação até a Lei n. 12.619/2012¹² e a Lei n. 13.103/2015¹³, correspondendo a condições precárias de trabalho no que tange a saúde, a segurança e a remuneração, expressando a incidência de contratos de trabalho informais.

Sobre a representatividade, o SINDIMERCOSUL é integrado por outras categorias de trabalhadores, como os auxiliares de escritório e de transporte, o chefe de frota e o motoqueiro, entre outras, as quais, entre 2001-2019, passaram por algumas reestruturações, todas estando contempladas nas CCTs firmadas com os motoristas de caminhão. Apesar de não constar a referência de seu nome, o SINDIMERCOSUL é representativo do transporte de passageiros urbano e regional, os motoristas de ônibus e as categorias profissionais auxiliares (SINDIMERCOSUL, 2020b). Assim sendo, este conteúdo da representatividade é elemento significativo, pois, motoristas de ônibus e motoristas de caminhão são atividades profissionais distintas enquanto qualificação profissional, objeto de trabalho, condições de trabalho e relações de trabalho.

O nome do Sindicato registra peculiaridades dos motoristas de

11 Essa afirmativa é reconhecida na bibliografia sobre os caminhoneiros brasileiros e em Kapron (2012) é um dos elementos centrais identificados na Formação Histórica destes trabalhadores.

12 BRASIL, Lei n. 12.619/2012 (2020).

13 BRASIL, Lei n. 13.103/2015 (2016, p. 398-401).

caminhão, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, ressaltando aspectos da representatividade sindical. Podem ser apreendidas certas especializações internas a profissão, como em relação aos tipos de cargas transportadas. Cargas secas estão associadas com cargas gerais, oriundas das indústrias ou fábricas, da produção primária e agrícola. As cargas líquidas, granéis de origem alimentar ou os produtos perigosos, exemplarmente identificados nos combustíveis. Produtos perigosos é expressão usual no meio profissional, por se tratar de cargas que tem exigido cuidados especiais nos carregamentos e descarregamentos, assim como no transporte em si, requerendo qualificação e treinamento específicos aos motoristas, gerando habilitações diferenciadas aos diferentes tipos de produtos. Nos produtos perigosos estão contidas referências aos produtos inflamáveis, explosivos e químicos, em estado líquido, gasoso ou sólido, considerando serem cargas que oferecem periculosidade aos motoristas e ao meio ambiente em caso da ocorrência de acidentes de trabalho, repetidas vezes identificados como acidentes de trânsito. Sobre as cargas refrigeradas, são os produtos transportados em caminhões que possuem carrocerias com resfriadores de temperatura reconhecidas como câmara fria, ou, método mais moderno, as carrocerias serem plataformas em que são assentados os contêineres câmara fria, constituindo-se em simplificação das operações, às vezes envolvendo o transporte multimodal, exemplarmente identificado nas exportações de carnes que seguem por caminhões até os portos marítimos, ocorrendo a descarga e a transferência dos contêineres refrigerados para as embarcações marítimas.

A especialização em transportes de certos tipos de cargas tem produzido exigências de caminhões adaptados e de habilidades e destrezas no trabalho do volante e nas atividades acessórias dos carregamentos/descarregamentos, contribuindo para a formação de uma cultura profissional, inclusive, influenciando os preços salariais. Conduzir caminhões com cargas de vinte toneladas contrasta com a condução de cargas na faixa das cinquenta toneladas, enquanto cargas sólidas requerem cuidados diferenciados das cargas de granéis líquidos, inclusive, a isto, agregando o relevo e a infraestrutura das rodovias, assim como sobre o saber enlonar e amarrar as cargas como especializações que demonstram a não homogeneidade da atividade profissional e a importância atribuída à experiência profissional.

Na profissão, qualificação pode ser identificada através da Carteira Nacional de Habilitação que, além de conhecimento, habilidade e treinamento para obtê-la, se diferencia pelo porte dos caminhões, constituindo-se como outra variável das especializações da profissão. A isto, somam-

-se outras exigências requeridas dos motoristas, além do conduzir e/ou o tempo de direção nos caminhões. Entre 2001-2019 em todas as CCTs do TRIC no SINDIMERCOSUL consta a cláusula “Responsabilidade dos Motoristas”, determinando comprometimentos dos motoristas em função dos caminhões, como sobre a “inspeção”, o “funcionamento” e a “segurança”, demonstrando que o trabalho de direção tem sido complementado com responsabilidades pela manutenção e percepção sobre as condições funcionais dos veículos, exigindo saberes determinados na experiência da trajetória profissional. Inclusive, consta o fator zelo em relação aos caminhões e as cargas, considerando que ambos, o instrumento de trabalho e o objeto de trabalho, possuem elevados preços de mercado, devendo ser, enquanto manutenção da segurança, uma atribuição sob a responsabilidade dos motoristas. Sobre isto, considerando ter sido comum as viagens de longas distâncias em que os motoristas têm descansado, repousado e se alimentado nos caminhões, significa que permanentemente tem estado em função dos caminhões, sendo assim, o estado de alerta diuturno e a vigilância sobre os veículos e a cargas problematiza sobre a identificação do início, intervalo e fim das jornadas de trabalho (SINDIMERCOSUL, 2001; 2018)¹⁴.

Desses aspectos gerais, algumas condições têm contribuído para a fragmentação entre os motoristas, como as exigências e qualificações para os transportes dos diferentes tipos de cargas, bem como em relação aos caminhões que se dividem em diferentes tipos (caminhões simples e cavalos mecânicos). Ambas as condições, por sua vez, influem nas relações contratuais de trabalho. Sobre os veículos, os caminhões simples formam composição de uma unidade, tendo capacidade de carga na faixa de até vinte toneladas, exemplificados por veículos com dois até quatro eixos. Os cavalos mecânicos têm sua composição formada com o engate no semi-reboque (carreta, carroceria), constituindo duas unidades geralmente de cinco ou seis eixos, além dos modelos bitrem (sete eixos) e rodotrem (nove eixos), constituídos de três unidades entre cavalo mecânico, semi-reboque mais o reboque. Os cavalos mecânicos são caminhões que operam a partir das trinta toneladas de carga, os quais, segundo as normas legais do País, podem operar até a faixa das cinquenta toneladas de carga, porém, suas capacidades ultrapassam esta limitação. Sobre esses elementos, deve-se considerar o porte dos caminhões e as capacidades produtivas, a evolução tecnológica e o aumento da força produtiva de trabalho, todos indiciando

14 Como padrão, menciona-se a primeira CCT analisada e a última, ou seja, CCT 2001-2002 e CCT 2018-2019, valendo para outras referências que tenham conteúdo em CCT por período sequencial, levando em consideração que algumas CCT foram firmadas por prazos de dois anos, sendo que, ao fim do primeiro ano, firmaram-se aditamentos.

sobre os potenciais de produtividade entre os diferentes empreendimentos. Esses são elementos da relação trabalhadores, máquinas e produtividade que também tem se determinado em relação aos preços dos fretes, os quais, sendo salários baseados nas comissões, influem no aumento ou na redução dos preços salariais.

Ainda sobre generalizações da estruturação e representatividade no SINDIMERCOSUL, tornam-se significativas as diferentes negociações ocorridas com os sindicatos patronais. Segundo o informado em seu Portal de Internet, apenas considerando o setor dos transportes de cargas, o SINDIMERCOSUL (2020b) manteve negociações com o Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística do Estado do Rio Grande do Sul (SETCERGS), originando CCTs diferenciadas, umas para o TRIC e outras para o Regional-Nacional. Além deste sindicato patronal, o SINDIMERCOSUL estabeleceu CCTs, mesmo que não na totalidade do período 2001-2019, mas em séries de anos diferenciados, com o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga e Logística da Fronteira Oeste do RS, Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas Nacional e Internacional de Santana do Livramento, Sindicato das Empresas de Veículos de Carga de Caxias do Sul, Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do RS e o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística de Santa Maria.

Dessa descrição, considerando CCTs específicas para cada um deles, no âmbito dos sindicatos patronais, há o negociado com o SINDIMERCOSUL. Porém, em relação ao SINDIMERCOSUL a situação é diversa, pois é um sindicato que tem mantido negociações com vários sindicatos patronais. Sendo assim, conjectura-se sobre o favorecimento para a maior unidade patronal em defesa de seus interesses, contraposta pela situação difusa e fragmentada do poder político de negociação do SINDIMERCOSUL, pois os trabalhadores base do SINDIMERCOSUL caracterizam-se por terem sido motoristas assalariados em empresas, sendo esta é sua unidade. Contudo, essa condição comum se fragmenta na negociação com diferentes sindicatos patronais.

Ainda, sobre conjectura e fragmentação dos trabalhadores, percebe-se que, entre 2001-2019, todas as CCTs do TRIC com o SETCERGS determinaram cláusulas contemplando as cargas gerais, porém, entre 2007-2014, internamente às CCTs houve segmentação, distinguindo pisos salariais por tipos de cargas. Na CCT 2007-2008, o conjunto das cláusulas, em suas generalidades, mantiveram-se em comum, porém, os pisos salariais foram diferenciados entre as cargas secas e as cargas líquidas, tendo nestas últimas os pisos salariais preços mais elevados (SINDIMERCOSUL,

2007). Entre 2008-2014, houve segmentação maior, entre cargas secas, cargas líquidas e cargas líquidas em petróleo/produtos químicos. Nestes três segmentos, o terceiro foi o que teve os pisos salariais mais elevados, sendo integrantes das cargas perigosas que também exigem qualificações específicas aos motoristas (SINDIMERCOSUL, 2008; 2013). Sendo assim, categorias internas à atividade profissional têm atuado como fragmentação de interesses entre esses motoristas.

Essas são algumas condições gerais sobre a estruturação e a representatividade do SINDIMERCOSUL, funcionando como elementos qualitativos da formação profissional. Essas generalidades devem ser pensadas como peculiares do SINDIMERCOSUL, sem, no entanto, necessariamente, diferenciarem-se de padrões do TRC Brasileiro. A seguir, alguns elementos sobre categorias, assalariamento e cláusulas das CCTs do TRIC entre 2001-2019.

3 SINDIMERCOSUL: CATEGORIAS, FORMAÇÃO SALARIAL E CLÁUSULAS DO TRIC NAS CCTS 2001-2019

Nesta seção, com o foco nos motoristas de caminhão/caminhoneiros, são referência de análise apenas as CCTs do TRIC 2001-2019 das cargas gerais, todas tendo sido estabelecidas entre o SINDIMERCOSUL e o SET-CERGS. Segue um recorte que envolve as condições e relações de trabalho mais específicas no que se refere às categorias de trabalhadores, o assalariamento e às cláusulas negociadas.

Nesse período, entre 2001-2019, tendo como referencial apenas quatro das categorias de trabalhadores abrangidos nas CCTs, são identificadas nomenclaturas que nominam os profissionais e atribuem qualidades aos trabalhadores. Na CCT 2001-2002, consta a expressão Motorista de Estrada-Carreta, sendo que, na CCT 2018-2019, passando por modificação, consta como Motorista Estrada Internacional Carreta (SINDIMERCOSUL, 2001; 2018). A nomenclatura determina a especialização associada com o modelo do caminhão, pois carreta é termo que simplifica a composição cavalo mecânico mais o semi-reboque (carreta, carroceria) e promove a distinção que exclui os motoristas dos caminhões simples. Inclusive, enquanto atribuição do nome da profissão, não foi incomum os trabalhadores que pertencem a esta categorização serem mencionados como *carreteiros*. Na CCT de 2001-2002 eram estes que possuíam o piso salarial mais elevado, se comparados as outras categorias.

Em relação a categoria Motorista de Estrada Truck, Toco e Caçamba Basculante, na CCT 2001-2002, há o indicativo da especialização baseada no

modelo dos caminhões, constituindo-se como restrito aos caminhões simples. Truck é expressão usual aos caminhões de três eixos e Toco aos de dois eixos, sendo estas questões integrantes do porte e das capacidades produtivas dos caminhões que, se comparados com as carretas, possuem menor porte. Caçamba Basculante é expressão associada com o tipo de carroceria, fornecendo indicativo de seleção de tipos de cargas transportadas. Na CCT 2018-2019, essa categoria consta como Motorista Internacional de Estrada Truck, de Veículo Auto-Transportado (zero quilômetro), Toco, Munk, Caçamba Basculante (SINDIMERCOSUL, 2001; 2018). Verifica-se, nova especialização com a referência a Veículo Auto-Transportado e o referencial a Munk, este último determinando que, além do trabalho de condução dos veículos, os motoristas trabalhavam com as operações de maquinário auxiliar dos carregamentos e descarregamentos. Essa categoria, na CCT 2001-2002, possuía o segundo maior piso salarial.

A categoria mencionada na CCT 2001-2002 como Motorista de Coleta e Entrega, na CCT 2018-2019 está modificada para Motorista de Coleta e Entrega Internacional (SINDIMERCOSUL, 2001; 2018). A expressão coleta e entrega se tornou usual no TRC Brasileiro para se referir às viagens de rotas curtas, muitas vezes restritas a percursos urbanos, e, no caso de Uruguaiana, município fronteiriço, as viagens podendo ocorrer até o território da Argentina. Inclusive, nessa categorização, tem sido comum os usos caminhões de menor porte, reconhecidos como caminhões médios e leves, mais adaptados ao tráfego urbano. Nessa categoria, os profissionais têm jornadas aproximadas, segundo a CLT, de oito horas diárias como o parâmetro. Dessas três categorias, esta última possuía os pisos salariais mais baixos, considerando que, entre 2001-2019, essa hierarquia não se alterou enquanto posicionamento entre as três categorias mencionadas.

No SINDIMERCOSUL, nas CCTs 2011-2019, passou a constar a categoria Motorista Bitrem, posteriormente passando a estar identificado como Motorista Estrada Internacional Bitrem (SINDIMERCOSUL, 2011; 2018). Novamente ocorre a distinção dos modelos dos caminhões, restringindo-se a uma categorização que indica o referencial de serem caminhões de maiores capacidades de cargas, se comparados com os anteriormente mencionados. Os bitrem partem de uma faixa de 37-38 toneladas de carga por veículo, e, mesmo que não há a menção direta aos caminhões rodotrem, com aptidão aos transportes de cargas mais pesadas que os bitrem, supõe-se que estejam incluídos nessa categoria. Inclusive, bitrem e rodotrem são modelos que adquiriam importância se tornando usuais no País a partir da década de 1990, estando associados com o desenvolvimento tecnológico, no entanto, no SINDIMERCOSUL, somente na década de 2010 passaram a constar nas CCTs. Sendo assim, por anos, os motoristas foram iguados

em caminhões com capacidades produtivas diferenciadas, indiciando que, enquanto trabalhadores, os motoristas dos bitrem e rodotrem foram operadores com maior capacidade produtiva, sendo que, somente na década de 2010 foram reconhecidos como categorização específica manifestadas nas CCTs, levando em consideração que na hierarquia salarial passaram a possuir os pisos salariais mais elevados até a CCT 2018-2019.

Entre todas as quatro categorias mencionadas das CCTs 2001-2019, verifica-se que os pisos salariais tiveram reajustes em todos os anos, ou seja, a cada nova CCT firmada, ocorreram aumentos em números absolutos dos pisos salariais. Porém, nas quatro categorias, há a diminuição relativa dos pisos salariais em função do salário mínimo do País. Esta redução, em função do salário mínimo, ocorreu de modo contínuo nas CCTs para cada categoria, estando, a seguir, demonstrado a partir de duas categorias em modo exemplar.

Em Motorista Estrada Internacional de Carreta, na CCT 2001-2002, o piso salarial correspondia a 3,70 vezes a mais que o preço do salário mínimo, enquanto na CCT 2009-2010 era 2,49 vezes a mais e, por sua vez, na CCT 2018-2019 era 2,20 vezes a mais que o salário mínimo (SINDIMERCOSUL, 2001; 2009; 2018). Situação similar ocorreu com Motorista Estrada Internacional Bitrem, na CCT 2011-2012 o piso salarial estava 2,69 vezes a mais que o preço do salário mínimo e na CCT 2018-2019 estava em 2,42 vezes a mais (SINDIMERCOSUL, 2011; 2018).

Desses estratos de referenciais dos pisos salariais, firmados nas CCTs para os motoristas, se percebe que, frente aos preços do salário mínimo em vigência no País, houve a redução contínua nas quatro categorias. Sobre estas reduções, deve-se problematizar em que medida ocorreu, ao longo desse período analisado, a perda do poder aquisitivo por esses profissionais, pois, teria de ser ampliada essa questão, contextualizando a economia e a inflação do País. Inclusive, a referência são os pisos salariais, porém, aos motoristas de caminhão se tornou comum os pagamentos através das comissões e, havendo estas, resultam em parcelas variáveis dos preços salariais. Sendo assim, uma síntese sobre rebaixamento ou não dos preços salariais desses profissionais requer análise mais ampliada, envolvendo questões trabalhistas, previdenciárias e sobre as quantidades de cargas transportadas e os preços dos fretes, motivação a outro estudo. Por ora, constata-se apenas a identificação de uma tendência histórica dos pisos salariais desses profissionais terem diminuído, se comparados com o salário mínimo do País.

No SINDIMERCOSUL, no TRIC em suas CCTs 2004-2019, consta a cláusula “Salário Mínimo Profissional”. Nela, pode ser apreendida a exis-

tência dos pisos salariais que se complementam com os pagamentos das comissões. Na CCT 2004-2005 consta que:

Para efeito da presente cláusula considera-se atendida a remuneração mínima quando a soma dos valores pagos a título de salários fixo com o salário variável, em forma de comissões, km rodado e/ou prêmios (exceto PTS), atinja o valor do salário mínimo profissional (SINDIMERCOSUL, 2004)¹⁵.

Este item, constando como um dos assuntos internos a cláusula “Salário Mínimo Profissional”, passou a contar em todas as CCTs 2004-2019, havendo modificações na estrutura da redação ao longo dos anos, notadamente em relação a edição da Lei n. 12.619/2012 e da Lei n. 13.103/2015, adaptando questões a essa normatização do exercício profissional¹⁶. Na citação, verifica-se as possibilidades dos pisos salariais serem complementados pelas parcelas variáveis das comissões, ou, a possibilidade dos salários serem integralmente pagos através das comissões. Assim sendo, seria diferente do firmado em contrato e indicaria sobre elementos de informalidade nos vínculos empregatícios, mesmo que na aparência dos contratos estivessem em regime formal, inclusive constando a assinatura da Carteira de Trabalho¹⁷. Dessa situação, se observa que os salários em suas quantias monetárias, estando em maior ou menor proporção determinados nas comissões, seriam variáveis devido a quantidade de viagens realizadas e os preços dos fretes transportados. Inclusive, podendo gerar insegurança salarial aos motoristas, pois, se os recebimentos se condicionavam nas comissões em eventuais períodos de falta de carga no mercado para transportar, estando parados sem viajar não receberiam comissões.

Essa última questão suscita outra problemática, devendo ser mais bem analisada num outro estudo, em que, dada a atuação do SINDIMERCOSUL e a sindicalização dos trabalhadores, se os salários se determina-

15 PTS: Prêmio por Tempo de Serviço, cláusula contida em todas CCTs 2001-2019.

16 As duas leis são as primeiras do País que regulamentaram a atividade profissional, especificando as jornadas de trabalho. Sendo assim, a partir de 2012, ocorreram modificações nas CCTs, com adaptação ao conteúdo normativo. Por exemplo, a Lei n. 12.619/2012 anulou a possibilidade do assalariamento com comissões e a Lei n. 13.103/2015 reintroduziu esta possibilidade. Essas duas leis são motivação para outro estudo.

17 Na bibliografia, diferentes autores reconhecem que tem havido os pagamentos salariais através das comissões, constituindo-se como certa quantia percentual dos preços das cargas/fretes transportadas, geralmente entre 10% e 15% destes preços, bem como a existência de uma parcela dos salários em quantia fixa e outra formada com os complementos baseados nas comissões (CUNHA, 2016, p. 51; DONIAK, 2014, p. 90; GIROTTO, 2014, p. 67-68; SILVA, 2015, p. 32).

vam nas comissões, em eventuais momentos de permanecerem sem viajar em que medida os pagamentos salariais eram efetivamente pagos, ou, era garantido pelo menos o pagamento dos pisos salariais. Essa questão dependeria da correlação de forças entre o sindicato dos trabalhadores e o sindicato patronal, o poder político de cada um deles, que, ao mesmo tempo, também manifestaria a presença de contratos formais ou informais nos regimes de trabalho.

Entre 2001-2019, nas CCTs do TRIC do SINDIMERCOSUL, a média de cláusulas determinadas está em cerca de quarenta por CCT, ou seja, há uma temática ampla e bastante diversificada que poderia ser analisada e interpretada através de um estudo mais desenvolvido e aprofundado. No entanto, resta ainda problematizar a profissão dos motoristas de caminhão, pois, no SINDIMERCOSUL nesse período, estão contidas quatro cláusulas que se aproximam em seu conteúdo. São elas: “Auxílio Funeral”, “Assistência ao Empregado Acidentado”, “Seguro de Vida” e “Assistência Jurídica”, esta última se determinando em caso dos motoristas “sofrerem acidentes”. Ou seja, constar essas cláusulas em todas as CCTs significa contextualizar que o problema dos acidentes de trabalho é recorrência na Formação Histórica desses profissionais, problema que a bibliografia sobre esses trabalhadores atesta. Sendo assim, há a evidência, por terem sido cláusulas tornadas objeto de negociações e estarem firmadas nas CCTs, que demonstra a defesa desses interesses, de que era um problema presente os acidentes de trânsito com esses profissionais, inclusive, haja vista que, se estavam em trabalho, deveriam, necessariamente, serem computados e estudados como acidentes de trabalho. Mas, igualmente, este tema deve ser desenvolvido em outro estudo, em função de que neste trabalho se priorizaram as condições generalizantes das categorias internas aos profissionais motoristas de caminhões e do assalariamento, suscitando sobre o conteúdo do conjunto das cláusulas firmadas nas CCTs 2001-2019.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estudar os motoristas de caminhão e/ou caminhoneiros brasileiros requer o princípio de partir da diferenciação entre os que passaram a ser reconhecidos como os motoristas autônomos e os motoristas empregados, estes últimos sinônimo de trabalhadores assalariados. No Brasil e nas condições específicas do SINDIMERCOSUL, ao focar apenas nos motoristas de caminhão empregados, foi identificado os trabalhadores sem uma condição homogênea, haja vista a sua fragmentação, no entanto, não se deve desconsiderar o princípio comum a todos esses trabalhadores, ou seja, a condição de assalariados. As diferenciações internas das categorias profis-

sionais se expressam de diferentes modos, sendo este artigo uma descrição que contextualiza quem são esses profissionais representados pelo SINDIMERCOSUL entre 2001-2019 e que, ao mesmo tempo, manifestam recorrências da Formação Histórica profissional no contexto brasileiro. A esta peculiaridade da atividade profissional que este artigo procura dar contribuição a historiografia sobre os trabalhadores do Rio Grande do Sul.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “RNTRC”: “Estatísticas”. *Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC*. Transportadores e Frota Registrados – 2010 a 2016. Brasília, DF, Brasil, 24 de Janeiro de 2017. 03 pág. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Estatisticas.html>. Acesso em: 17 dez. 2018.
- BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro, RJ: IBGE; IPEA, 1978.
- BRASIL. *Lei n. 12.619, de 30 de abril de 2012. Portal da Legislação*. “Legislação Federal”: “Leis Ordinárias”. Brasília, DF, Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/L12619.htm>. Acesso em: 16 fev. 2020.
- BRASIL. *Lei n. 13.103, de 02 de março de 2015. In: CLT Saraiva Acadêmica e Constituição Federal*. 14. ed. São Paulo, SP: Editora Saraiva, 2016, p. 398-401. (Colaboração de CURIA, Luiz Roberto; CÉSPEDES, Livia; ROCHA, Fabiana Dias da). (Consolidação das Leis do Trabalho).
- CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando Teixeira da. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde 1980. *Cadernos AEL: Trabalhadores, leis e direitos*. v. 04, n. 26. Campinas, SP: Universidade Estadual de Campinas; Instituto de Filosofia e Ciências Humanas; Arquivo Edgard Leuenroth, 2009, p. 13-47. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/ael/article/view/2558/1968>. Acesso em: 16 mai. 2021.
- CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Análises do Transporte”. *Transporte em Números*. Brasília, DF, Brasil: CNT, 12/12/2019. 29 pág. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/analises-transporte>>. Acesso em: 07 fev. 2021.
- CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO, CLT. In: *CLT Saraiva Acadêmica e Constituição Federal*. 14. ed. São Paulo, SP: Editora Saraiva, 2016. (Colaboração de CURIA, Luiz Roberto; CÉSPEDES, Livia; ROCHA, Fabiana Dias da).

- CUNHA, Kamilla Rocha. *Análise de acidentes de trânsito de caminhoneiros sob a ótica da análise da atividade*. 2016. 143f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, ES, Brasil.
- DEPARTAMENTO Nacional de Estradas de Rodagem, DNER. *Sinopse do Transporte Rodoviário de Cargas*. Brasília, DF, Brasil: Ministério dos Transportes, DNER, 1976.
- DONIAK, Lúcia Helena de Souza. *A regulamentação da profissão de motorista: aspectos sociais e econômicos dos motoristas empregados no Transporte Rodoviário de Carga em Ponta Grossa – PR*. 2014. 167f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, PR, Brasil.
- FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, FIBGE. *Estatísticas Históricas do Brasil: Séries Econômicas, Demográficas e Sociais de 1550 a 1988*. Volume 3. 2. ed. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1990.
- GIROTTO, Edmarlon. *Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão*. 2014. 181f. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Centro de Ciências da Saúde, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, PR, Brasil.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. *Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil*. 2013. 420p. Tese (Doutorado Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- KAPRON, Rafael Antônio. *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*. 2012. 201f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS, Brasil.
- LIMA, Hugo Cunha. *Estradas de Minas: O Protagonismo do Caminhoneiro no processo de Industrialização de Uberlândia (1946 1964)*. 2017. 47f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil.
- LIMA, Lucas. *O mercado de trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil: caracterização e avaliação do efeito de leis trabalhistas*. 2018. 100p. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, Universidade de São Paulo, Piracicaba, SP, Brasil.

- MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. O processo de produção do capital. (1867). Livro I, v. 1. 24. ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2006.
- MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. O processo de produção do capital. (1867). Livro I, v. 2. 22. ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2008.
- SANTOS, Luciene dos. “Moro no mundo e passeio em casa”: vida e trabalho dos caminhoneiros. In: ANTUNES, Ricardo; SILVA, Maria Aparecida Moraes (Orgs.). *O avesso do trabalho*. 2. ed. São Paulo, SP: Editora Expressão Popular, 2010, p. 235-290.
- SANTOS, Moysés Moreira. *Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadores e sindicalismo a partir dos anos 1990*. 2007. 178f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, Brasil.
- SILVA JUNIOR, Roberto França da. *Geografia das redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: fluxos e mobilidade geográfica do capital*. 2004. 270f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita filho, Presidente Prudente, SP, Brasil.
- SILVA, Ramon Araújo. *Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão*. 2015. 149p. Dissertação (Mestrado em Psicologia como Ciência e Profissão) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Ciências da Vida, Pontifícia Universidade Católica, Campinas, SP, Brasil.
- SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. *Convenção Coletiva de Trabalho Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (01/05/2001 – 30/04/2002: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)*. Uruguaiana, RS, Brasil, 2001. Disponível em: <<http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>>. Acesso em: 07 mai. 2020.
- SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. *Convenção Coletiva de Trabalho/2004. Uruguaiana/Internacional (01/05/2004 – 30/04/2005: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)*. Uruguaiana, RS, Brasil, 2004. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Inter_2004_2005.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. *Convenção Coletiva de Trabalho 2007/2009. Uruguaiana/Internacional (01/05/2007 – 30/04/2009: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)*. Uruguaiana, RS, Brasil, 2007. Disponível em: <<http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCInter20072009.pdf>>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. *Termo Aditivo a Convenção Coletiva de Trabalho 2008/2009. Uruguaiana/Internacional (01/05/2008 – 30/04/2009: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)*. Uruguaiana, RS, Brasil, 2008. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCT_Carga_Inter_2008_2009_aditamento.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. *Convenção Coletiva de Trabalho 2009/2011. (01/05/2009 – 30/04/2011: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)*. Uruguaiana, RS, Brasil, 2009. Disponível em: <<http://www.sindimercosul.com.br/doc/CCInter20092011.pdf>>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. *Convenção Coletiva de Trabalho 2011/2013. (01/05/2011 – 30/04/2013: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)*. Uruguaiana, RS, Brasil, 2011. Disponível em: <<http://www.sindimercosul.com.br/doc/conven%C3%A7%C3%A3o%20coletiva%202011-2013%20INTERNACIONAL.pdf>>. Acesso em: 07 mai. 2020.

SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. *Convenção Coletiva de Trabalho 2013/2015. (01/05/2013 – 30/04/2015: SINDIMERCOSUL – SETCERGS)*. Uruguaiana, RS, Brasil, 2013. Disponível em: <<http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>>. Acesso em: 07 mai. 2020.

- SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”: “Convenções Coletivas”. *Aditamento à Convenção Coletiva 2018 SETCERGS – SINDIMERCOSUL. (01/05/2018 – 30/04/2019)*. Uruguaiana, RS, Brasil, 2018. Disponível em: <http://www.sindimercosul.com.br/doc/Aditamento_CCT_setcergs_2018_2019.pdf>. Acesso em: 07 mai. 2020.
- SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “História”. Uruguaiana, RS, Brasil, 2020a. Disponível em: <<http://www.sindimercosul.com.br/Historia.htm>>. Acesso em: 07 mai. 2020.
- SINDICATO dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul, SINDIMERCOSUL. “Documentos”: “Documentação”. Uruguaiana, RS, Brasil, 2020b. Disponível em: <<http://www.sindimercosul.com.br/Documentacao.htm>>. Acesso em: 07 mai. 2020.
- TAVARES, Célia Cristina da Silva. História e Informática. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). *Novos domínios da História*. Rio de Janeiro, RJ: Elsevier, 2012, p. 301-317.

Submetido em 30/11/2021

Aceito em 15/02/2021