

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

As complexas relações sociais dos caminhoneiros do Porto de Santos

Paula Hypólito de Araújo¹

Introdução

O transporte rodoviário de carga no Brasil vivencia profundas transformações a partir da década de 1970 se considerarmos seu desenvolvimento no país desde a década de 1930, quando foi iniciada sistematicamente a construção das primeiras rodovias, lançada a função dessa modalidade na distribuição de mercadorias e circulação de pessoas e estruturado seus processos de trabalho. E, apesar de se um setor estrutural na organização da economia capitalista, poucos estudos denunciam essas mudanças e suas implicações na organização do trabalho.

O ponto de partida deste trabalho é a incidência de formas de associação nesse setor na década de 1980. O associativismo foi retomado no debate das ciências humanas no final do século XX, dando enfoque às cooperativas, como parte do processo de terceirização e precarização do trabalho decorrente da reestruturação produtiva, dentro das propostas da economia solidária ou como alternativas de emprego. No caso do transporte rodoviário de carga, partimos objetivamente de um estudo de caso para apontarmos algumas universalidades pertinentes a essa modalidade de transporte e aos sujeitos que nela operam. Assim, o processo de formação da Associação Comercial de Transportadores Autônomos (ACTA), na região portuária da Baixada Santista, será analisado como uma resistência econômica e política dos trabalhadores autônomos conhecidos como carreteiros ou caminhoneiros no sentido da busca de alternativas de emprego frente ao desemprego ou a

¹ Bacharel em Ciências Sociais pela Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho – UNESP, Campus de Araraquara, e mestranda do programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, na linha de pesquisa *Trabalho e Sociabilidade*, da Faculdade de Filosofia e Ciências da Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho – UNESP, Campus de Marília, sob a orientação do Prof. Dr. Giovanni Alves e financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP. E-mail: paulahypolito@yahoo.com.br. Telefones para contato: (19) 3342-8751 ou (19) 8183-3793. Rua Ana Cândida Oliveira Marques, nº 15, Jardim América, Campinas – SP.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

precarização de seu trabalho pela pressão da formação de grandes empresas de transportes que monopolizam o mercado de distribuição de carga.

A problemática inicial consiste em que elementos históricos, econômicos, políticos e sociais envolvem essa organização e até que ponto essa alternativa de trabalho altera as condições objetivas e subjetivas do processo de trabalho dos caminhoneiros. Para tal intento foi necessário analisar o desenvolvimento do transporte de carga no Brasil e apontar sua particularidade diante de outros setores da economia. Num segundo momento, a ACTA, entendida como um processo social, apresenta contradições ao longo do seu desenvolvimento que nos permite questionar o caráter dessa resistência porque acreditamos que, a menos que se queira caracterizar um processo de trabalho como técnico, não é possível compreender um elemento da economia isoladamente, sem apontar suas relações sociais na estrutura capitalista e sem denunciar as ações decorrentes dos interesses de grupos que ali se manifestam.

Considerações históricas e teóricas sobre o transporte de mercadorias.

A existência “*de cada elemento da riqueza material não existente na natureza, sempre teve de ser mediada por uma atividade especial produtiva, adequada a seu fim, que assimila elementos específicos da natureza a atividades humanas específicas*”. Tal atividade é criadora de valores de uso e “*como trabalho útil, é o trabalho, por isso, uma condição de existência do homem independente de todas as formas de sociedades, eterna necessidade natural de mediação do metabolismo entre o homem e a natureza e, portanto, da vida humana*” (MARX, 1988, p. 50). 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. E isso não significa que só é trabalho a atividade manual entre homem e natureza que transforma essa 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 nas formações sociais capitalistas, como trabalho coletivo. Destarte, não vamos associar aquele conceito de trabalho como o único capaz de produzir mais-valia.

Não queremos problematizar aqui a questão do trabalho produtivo e improdutivo em Marx, não é nosso objetivo. Só queremos pontuar que no atual desenvolvimento das forças

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

produtivas é trabalho toda atividade que o homem engendra para reproduzir-se materialmente, podendo ou não transformar a natureza diretamente e que o processo de trabalho pode obter como resultado coisas que se acumulam ou coisas que são consumidas durante a própria realização da coisa. Essa afirmação tem dois objetivos: primeiro, e mais complexo, é afirmar que nas formações sociais capitalistas a produção da mais-valia é uma relação social que não está ligada ao produto do trabalho e sim ao trabalho realizado pelo trabalhador que vende a força de trabalho e não pago pelo capitalista; segundo, é mostrar que a atividade de transporte é realizada por um processo de trabalho e que inserida na produção capitalista permite a existência da exploração e subordinação baseada na relação capital/trabalho. Portanto, apenas aparentemente é uma prestação de serviço, tal como propõe a lei brasileira a cerca dos transportes².

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, como fruto da expansão capitalista que permite à produção mecanizada a capacidade de expandir-se bruscamente e aos saltos, e no livro III 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). Mas a discussão de Marx sobre os transportes está principalmente no Livro II, 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

² Na Lei nº 11.442 de 05/01/2007 que revoga a lei nº 6.183 de 10/07/1980 afirma:

“Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.”

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

se sucedam sem interrupção (1973, p. 48-49). Disso segue-se a seguinte passagem, que apesar de extensa é esclarecedora:

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 (MARX, 1973, p. 51, grifo nosso).

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 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; e 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 e aqui independe de ser um motorista contratado sob o regime da CLT ou um trabalhador autônomo, ambos estão produzindo uma e a mesma mercadoria) (MARX, 1973, p. 51).

Portanto, 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. Essa atividade é realizada por um processo de trabalho como outro qualquer, é um trabalho útil, concreto, ao

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

homem na medida em que produz coisas úteis. Esse processo de trabalho produz uma mercadoria que é consumida durante o próprio processo de trabalho que a produz e que não pode ser estocada em prateleiras como mesas, cadeiras, ouro, bicicleta, etc. 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, aerovias etc.), levando em conta as condições geográficas da região na qual se inseria e o grau de desenvolvimento das forças produtivas. Mas não só. O transporte de mercadorias ou pessoas, produto da divisão social do trabalho, tornado uma atividade autônoma e uma estrutura específica do processo de produção capitalista, condicionou suas formas a interesses econômicos e políticos determinados pelas lutas de classes.

Nas sociedades capitalistas sua importância só tende a crescer, pois “*os sistemas de transporte constituem elementos de infra-estrutura econômica de um país. A eficiência desses sistemas é imprescindível ao desenvolvimento de uma região, de uma nação*” (PONTUAL, 1974, p. 381-382)³. Disso decorre que ele envolve um sistema complexo e altamente diversificado dentro da economia e que falar de uma modalidade de transporte e de uma categoria de trabalhadores ligada a ela num país específico, se limita aqui a mera questão de objetividade⁴.

As litovias⁵ existiam antes das vias férreas, embora extremamente precárias. Desde a antiguidade elas prestam serviços valiosos e, embora, alguns povos – gregos, persas e romanos – a desenvolvessem de maneira mais adequada, a evolução do veículo junto a essas vias foi muito pequena⁶. “*O automotor ou automóvel foi se adaptando às litovias, assim como*

³ Citações retiradas de uma conferência ministrada pelo engenheiro Arlindo Pontual durante o Seminário de Tropicologia da Universidade Federal de Pernambuco, publicado na obra MINDLIN, H.; TAVARES, A. L.; MONTEIRO, V. R. e OUTROS. **Trópicos &**. Recife: Ed. Universitária, 1974, V. 2.

⁴ Não será nosso objeto de investigação o transporte de pessoas por rodovias, mas é importante ressaltar que ele, com suas devidas particularidades, tem um desenvolvimento concomitante ao transporte de carga.

⁵ Termo que Silva utiliza para definir as vias feitas de petróleo ou concreto, ou ainda de 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. Usaremos aqui litovia somente para citações de Silva; nas demais circunstâncias serão utilizados os termos rodovia e ferrovia para diferenciar os tipos de transportes.

⁶ Trabalhava-se muito no sentido de descobrir o automotor ou o loco-trator a vapor; “*mas 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.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

as litovias se foram adaptando ao automóvel, e, no princípio do século XX, a litovia motorizada, apresentava-se definitivamente constituída". Portanto, o que marcou de fato a evolução do transporte rodoviário mundialmente foi a motorização (SILVA, 1940, p. 383-386). Para o autor, 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 automóvel/rodovia estava ainda em desenvolvimento, sendo que as ferrovias e aquavias cumpriam os serviços, principalmente a longas distâncias.

Silva é um dos autores que, propondo-se a pensar a influência dos transportes na constituição e no progresso das nações, defende a íntima relação entre rodovia e indústria automobilística e aponta também a questão da concorrência com as ferrovias, já em declínio no pós-guerra. A 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 [grifo nosso]. 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-se assim a sua infiltração no mercado mundial dos transportes, e a concorrência que começou a fazer as ferrovias. (SILVA, 1940, p. 387)

Assim, entender os transportes, a extensão e qualidade das vias de comunicação, em qualquer país, é entender o progresso econômico e social da região, porém a análise de Silva não revela as contradições desse processo, sendo bem otimista com relação ao transporte rodoviário num momento em que o debate sobre o sistema de transporte já apontava a decadência e o fracasso dos transportes ferroviário, marítimo e hidroviário no Brasil.

O transporte rodoviário de carga no Brasil.

O Brasil, em termos de política nacional, não teve um projeto elaborado que garantisse o desenvolvimento ordenado do transporte rodoviário de carga diante de seu rápido

Thompson em 1865 e depois o automóvel na França e na Alemanha, por volta de 1890 (SILVA, 1940, p. 385-386).

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

crescimento a partir de 1930 (BARAT, 1978; GARCEZ, 1970)⁷. 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).

A partir do governo de Juscelino Kubistchek as rodovias contaram com o apoio determinante do Estado e da indústria automobilística⁸, 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 infra-estrutura. Havia, assim, 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, e a indústria automobilística fornecia veículos tanto para o transporte de pessoas como para a distribuição de mercadorias⁹.

Para demonstrar a importância do Plano de Metas de JK vejamos alguns dados extraídos da obra de Faro e Silva (2002, p. 82-86). 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*

⁷ 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, Curitiba-Porto Alegre, Rio-Belo Horizonte, Rio-Salvador (BARAT, 1978).

⁸ Entendemos aqui como indústria automobilística todo um complexo produtivo que envolve desde a produção de veículos até a pavimentação de estradas, abarcando setores da indústria de base, borracha e petroleira. A fração de classe ligada aos interesses desses setores chamaremos de “burguesia automobilística”.

⁹ Segundo Barat (1978), os caminhões eram importados, anteriormente, da França, Alemanha, Suíça, Itália, EUA etc.; e embora as peças continuassem sendo importadas, a montagem passou a ser feita no país e direcionada 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.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

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*”. Essa última estava apoiada em outros ramos do setor industrial 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.

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). 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). Disso podemos perceber o peso dos transportes na política de governo e como ele aparece como um setor estrutural para o desenvolvimento nacional.

No que tange aos resultados do Plano de Metas atingidos no fim do mandato de Juscelino, podemos perceber que na infra-estrutura dos transportes, ou seja, para a pavimentação e a construção de estradas, em termos de financiamento, prevaleceu o investimento estatal. E 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

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

apontamos anteriormente que para o aumento da produtividade da indústria automobilística eram necessários que se desenvolvessem 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. Juarez Távora (então ministro dos transportes), em sua obra *Uma política de desenvolvimento para o Brasil* (1962), nos informa com base em dados de 1958 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). Essa disparidade entre o crescimento da produção de veículos e expansão da rede rodoviária pavimentada demonstra a influência da indústria automobilística, preocupada em vender seus produtos, independentemente das condições infraestruturais. O próprio autor parece elucidar, ainda que como um breve apontamento, a íntima relação do transporte rodoviário com a indústria automobilística no Brasil como uma opção de desenvolvimento, diante de um sistema de viação composto pelo transporte ferroviário e marítimo em franco declínio.

Muito “esforço” vinha sendo desenvolvido para superação do problema do transporte rodoviário, da indústria automobilística e do petróleo¹⁰ e o programa de metas era um exemplo disso. Mas 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 e a produção industrial sem preocupação em termos de eficiência e produtividade. Por fim, transportes deficientes e desorganizados, por tender a optar illogicamente pelas rodovias.

Távora (1962) assim como Pontual (1974) 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 ao centrar a análise nas vantagens e inconvenientes certo tipo de transporte, de como tinham se desenvolvido os transportes até aquele período e como deveriam ser pensados então, sempre orientando a escolha do tipo de transporte em

¹⁰ “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)

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

função do aumento na produtividade e na eficiência do sistema como um todo. 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.

Entende-se que esta conjuntura política e econômica vai determinar as lutas de classes no sistema de transporte como um todo, porque as rodovias como aponta Saes (1981) surgem como uma concorrência ao ferroviário. Se esse último foi organizado com base na economia de exportação do café que privilegiava a fração da burguesia ligada a essa atividade, guardadas as particularidades as rodovias se compunham diante de interesses econômicos específicos. Trava-se um conflito não só entre as frações burguesas que estruturam os serviços de transportes – burguesia cafeeira e burguesia automobilística¹¹, como também entre as classes trabalhadoras que executam os sistemas de transportes. Os motoristas ferroviários eram contratados sob o regime da CLT, por uma empresa, pública ou privada, e organizados politicamente nos sindicatos; já os motoristas rodoviários vão se constituir como sujeitos autônomos perante a lei, portadores dos seus meios de trabalho, independentes de qualquer empresa que disponha dos serviços de transportes, até porque em geral nesse momento essa atividade não era terceirizada¹².

Diante da crise do petróleo em 1973, o sistema de transporte mostrou sua fragilidade com relação a um desenvolvimento desordenado sem, contudo, sofrer mudanças profundas

¹¹ 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. 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.

¹² A terceirização dos serviços de transporte (isto é empresas da cadeia produtiva passam a contratar empresas de transporte para realizar o serviço) é um fenômeno típico do processo de reestruturação produtiva. Por exemplo, no ramo de transporte de trigo e fertilizantes elas começam a surgir no final da década de 1970 e início da década de 1980. Mas é importante frisar que os caminhoneiros autônomos existiam anteriormente. Eles prestavam serviços diretamente às empresas da cadeia produtiva (no caso investigado, aos importador/exportadores de fertilizantes e trigo) e na medida e que as empresas de transporte passam a intermediar o serviço, esses trabalhadores sofrem uma espécie de quarteirização.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

em sua estrutura. O modal rodoviário manteve-se em crescimento como principal setor atuante em detrimento da modernização de outros setores, nos quais foram reduzidos os custos com transportes¹³. 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.

Percebeu-se, nas décadas seguintes, que tanto consumidores, como o setor industrial e o agrícola, quanto caminhoneiros e empresas de transporte de carga, foram direta e indiretamente afetados, sofrendo drasticamente com essa política de transportes desordenada. As mudanças perpassam desde o modelo organizacional e tecnológico de distribuição do setor rodoviário até os impactos nos processos de trabalho (SCHOROEDER e CASTRO, s/d). E tal conjuntura não se abstém do que acontecia em escala mundial.

No início dos anos 1970 um conjunto de mudanças foi engendrado para dar continuidade ao processo de acumulação do capital. Esse período de “crise” não se restringe apenas ao esgotamento do padrão de acumulação fordista, mas corresponde às mudanças nas instituições e procedimentos capitalistas. É caracterizado 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 e mundialização (HARVEY, 1994; CHESNAIS, 1996; IANNI, 1997; ALVES, 1998).

¹³ 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 nacional, 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. Dado disponível em: <http://www.geipot.gov.br>. Acesso em: set.2006.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

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 setores¹⁴. Para Antunes (2002), 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 dinâmico¹⁵.

Um dos resultados de seu desenvolvimento foi a redução do operariado industrial tradicional, acompanhada paralelamente de três processos aparentemente contraditórios, porém complementares: a ampliação do setor de serviços, a heteroginização da classe trabalhadora e a subcontratação¹⁶. Heterogeneizada e fragmentada a classe trabalhadora enfrenta dificuldades em relação a sua organização enquanto classe (ANTUNES, 2000).

No Brasil, há indícios dessas mudanças já na década de 80, mas é principalmente na década seguinte que esse fenômeno intensifica-se. Contudo, esse processo é contraditório e complexo, pois mescla duas formas diferentes, mas não antagônicas de produção e organização: o fordismo/taylorismo e o toyotismo¹⁷. No que tange às suas transformações no transporte rodoviário e para os caminhoneiros, é importante destacar aqui a intensificação e precarização do trabalho: a redução dos níveis salariais e de emprego (o número de viagens necessárias para manter uma renda média aumentou porque o preço dos fretes reduziu;

¹⁴ 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* e *kan-ban*; a disposição física da fábrica é pensada para favorecer o trabalho em grupo, onde os funcionários são altamente especializados, polivalentes e multifuncionais; gestão participativa da empresa; terceirização, entre outros (GOUNET, 1999).

¹⁵ Para Harvey (1994) é um processo que se desenvolve contrariamente à rigidez fordista e vai além da esfera produtiva, constituindo-se num novo regime de acumulação, qual seja, por ele nomeado, 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.

¹⁶ Entende-se aqui como subcontratação a expansão do trabalho parcial, temporário, terceirizado, informal, entre outros.

¹⁷ 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” (MARCELINO, 2004, p.111).

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

consequentemente se aumentou o número de viagens, aumentou também 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) aliada à redução da força de trabalho na planta industrial que liberou força de trabalho para o setor de prestação de serviço¹⁸; a flexibilização das leis trabalhistas (que permitiu a contratação temporária de motoristas de caminhão, extremamente interessante para um trabalho que é sazonal); os sistemas de controle de produção (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); e a política neoliberal de privatização das estradas e portos.

Atualmente, o setor de transporte rodoviário é responsável por 61,5% da distribuição nacional de cargas, congrega 2,5 milhões de trabalhadores e representa 7% do produto interno bruto do país. Existem cerca de 900 mil registros de transportadores rodoviários de cargas, divididos entre autônomos, empresas e cooperativas, concentrando uma frota de veículos de aproximadamente 1,7 milhões¹⁹.

A organização do trabalho no setor em discussão, segundo a classificação da Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)²⁰, se coloca da seguinte forma: empresa de transporte de carga (ETC) e 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*

¹⁸ Não existem pesquisas 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 largado o trabalho em indústrias para iniciar-se na profissão de transporte rodoviário de carga. Isso pode se justificar pelo fato de que a força de trabalho na indústria reduziu na contrapartida do aumento da produção em função do processo de mecanização, o que implica em mais força de trabalho para o setor de transporte que necessita do trabalhador para realizar o deslocamento de mercadorias. Pode-se até desenvolver tecnologicamente os caminhões para aumentar a velocidade e a capacidade de carga, 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.

¹⁹ Dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e da Associação Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), disponíveis, respectivamente, em: <http://www.cnt.org.br> e <http://www.antt.gov.br>. Acesso em: mai.2008.

²⁰ Dados da ANTT, disponível em: <http://www.antt.gov.br>. Acesso em: mai.2008.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

arrendadas, ou dos associados, no caso de cooperativas”; 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 responsabilidade²¹”*; e transportador de carga própria (TCP) que é aquele *“identificado quando a Nota Fiscal dos produtos transportados tem como emitente ou destinatário a empresa, entidade ou indivíduo proprietário ou arrendatário do veículo²²”*.

O transportador autônomo de carga, portador dos meios de trabalho – o caminhão –, sempre foi recorrente nesse setor, atuando de forma independente no mercado como prestador de serviços, diferente do que acontecia com os motoristas das empresas ferroviárias. Porém, a partir de fins da década de 1970 e início de 1980 este trabalhador, para atuar no mercado, deve ser membro de alguma CTC ou vinculado a alguma ETC ou à TCP, ou seja, raramente atua de forma independente. É importante ressaltar que, por vezes, essas empresas optam pela contratação de empregados temporários, 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 empregos²³, por outro pressiona e precariza o trabalho dos motoristas autônomos e ainda desarticula politicamente esta categoria, já que cria uma divisão entre os trabalhadores.

Veja que a partir da década de 1990, a frota rodoviária nacional de caminhões cresceu cerca de 30% 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 TAC independentes evoluíram 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

²¹ O TAC com vários caminhões pode atuar de forma independente, sendo chamado entre os carreteiros ou caminhoneiros de frotista. Pode ser Transportador de Carga Autônomo vinculado à Empresa de Transporte de Carga (TCAE) ou à Empresa de Carga Própria (TCAP). No caso do TCA com um único caminhão, pode ser associado a uma CTC ou a uma Associação de Motoristas ou vinculado a uma ETC e TCP.

²² Recentemente (18/01/2008) foi publicada a Resolução 2519 que regulamenta artigos da Lei nº 11.442/07, proibindo a existência de TCPs, o que intensifica ainda mais o processo de terceirização da atividade de transporte.

²³ 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.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

com redução deste último no mercado), percebemos uma espécie de terceirização dissimulada no setor, pois tal fenômeno não acontecia antes da década de 1980²⁴.

Tanto Scaramella (2004) como Santos (2002) associam esse fenômeno ao aumento paulatino dos custos de manutenção com transportes, pois a malha rodoviária, entrando em processo de degradação, colabora para o desgaste mais rápido dos veículos. A contenção de gastos por parte dos agentes responsáveis pela infra-estrutura levou o governo a entregar o controle e manutenção de parte das estradas a empresas privadas, o que, com a cobrança de pedágios, culminou com o aumento nos custos de transporte. Em contrapartida, diminuiu os gastos com manutenção do caminhão decorrente da má conservação das estradas, além dos riscos de acidentes. Mas há também os roubos de cargas e caminhões, que geram não só prejuízos em relação ao transporte em si, mas também custos com seguros, dentre tantos outros. Junto a isso, a queda das exportações por volta de 1995 e o novo incentivo do governo ao transporte ferroviário geraram uma redução da demanda de serviços e conseqüentemente queda no valor dos fretes.

A introdução de tecnologias avançadas no setor também foi um aspecto decisivo para as transformações ocorridas. O transporte rodoviário de carga nos anos de 1970 e a atividade nos dias de hoje difere tanto pelo diferencial tecnológico dos caminhões como pelo comportamento e a forma de trabalhar dos carreteiros. Atualmente, o tempo de entrega das cargas foi reduzido e, em contrapartida, aumentou a quantidade de viagens necessárias para atingir a renda média. Esse ritmo acelerado de trabalho leva muitas vezes o motorista a dopar-se com remédios e entorpecentes (SCARAMELLA, 2004; SANTOS, 2002).

Segundo Mészáros (2002), 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 ultrapassa os tradicionais problemas dos países subdesenvolvidos e bolsões de pobreza. É uma contradição inerente do padrão de acumulação do capital e, como tal, impele a intensificação da exploração²⁵. Assim, questão

²⁴ Dados da ANTT, disponível em: <http://www.antt.gov.br>. Acesso em: set.2006.

²⁵ Veja que segundo Pochmann (2001, p. 86) o desemprego mundial subiu cerca de 50% 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 mantinha-se em aproximadamente 93%, ou

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

do desemprego no transporte rodoviário se cristaliza não só na organização interna do setor – mais tecnologias de controle para entrega das mercadorias intensificam o ritmo de trabalho e liberam força de trabalho e o desenvolvimento tecnológico da frota de caminhões aumenta a velocidade de deslocamentos dos veículos e a quantidade de carga carregada, diminuindo a quantidade de caminhoneiros – 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. Mas esse setor segue a tendência mundial de aumento dos serviços prestados. E esse aumento é dado pelo volume da circulação de mercadorias necessárias tanto à produção quanto a distribuição no mercado consumidor imposto pelo novo padrão de acumulação. Em contrapartida esse aumento não é revertido em novos empregos para os caminhoneiros, haja vista a pressão do desemprego nas duas frentes expostas acima.

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. 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 transportadores autônomos. Ou seja, grandes empresas transportadoras abocanharam as fatias do mercado de distribuição de carga e racionalizam os serviços visando obter mais lucros, facilitada pela baixa capacidade de negociação individual dos caminhoneiros (estão fragmentados, são autônomos), em decorrência da forma como o setor vem organizando a divisão do trabalho desde sua origem.

Não obstante, uma das alternativas encontradas nesse processo de precarização é a associação tanto às cooperativas de transportes quanto a associações de motoristas

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

autônomos. Nessas instituições, os motoristas autônomos 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 previdenciária²⁶. Já as associações, 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 atuam²⁷. 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.

Daremos atenção agora a um caso específico dessa forma de resistência, um processo econômico e político dos caminhoneiros, em uma região específica do país: no Porto de Santos.

Aspectos econômicos e políticos do Porto de Santos: a ACTA-SINDGRAN e suas complexas relações sociais

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 e na circulação de pessoas em âmbito nacional e internacional. Mas não só é importante economicamente. É 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. Tudo seria perfeito se essa integração fosse justa e neutra, se ela fosse meramente produto de um processo técnico, se ela historicamente não materializasse o conflito de interesses econômicos e políticos das diferentes empresas da esfera produtiva e das empresas responsáveis pelo

²⁶ 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 medida provisória nº. 2.085-34 de 22 de março de 2001, e pela Lei nº. 11.076 de 30 de dezembro de 2004.

²⁷ Informações obtidas por meio de entrevistas, junto a dois associados da Associação Comercial de Transportadores Autônomos (ACTA), nosso objeto de estudo.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

transporte de mercadorias que ali se articulam, se no interior destas empresas também não se cristalizasse diferentes interesses decorrentes do confronto capital/trabalho. Entretanto, essa integração é um processo social, que tem múltiplas facetas.

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. E num passar de olhos é possível perceber quem são os sujeitos ali envolvidos; empresas como a Cargil, Ferticentro, 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; mas também vemos 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.

Resumidamente, essas lutas se travam em duas esferas: entre capitalistas; entre capitalistas e trabalhadores; e entre trabalhadores. A concorrência entre os operadores portuários e as empresas industriais²⁸ – quando estas são também transportadoras de carga própria (TCPs) e necessitam de armazéns e pátios para organizar a logística de sua produção – nessa região 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. O Estado, representado pela CODESP (Companhia das Docas do Estado de São Paulo) 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 confronto capital/trabalho.

Mas 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

²⁸ 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 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).

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

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 industriais²⁹, mas a 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 que se os caminhoneiros precisam buscar espaços para aguardar o momento do carregamento ou da descarga, o conflito não se dá mais entre 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 e a ACTA é expressão desse conflito.

O complexo do Porto de Santos³⁰ tem uma localização privilegiada por estar no Estado de São Paulo que responde por 35% do Produto Interno Bruto 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 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 granéis 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 5% do PIB nacional, num total de 60 milhões de toneladas movimentadas³¹. Os principais destinos das cargas de exportação são China, Países Baixos e EUA, e de importação são EUA, Canadá e Argentina.

²⁹ 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.

³⁰ Utilizaremos aqui a pesquisa de campo feita na Rua do Porto, atrelada às informações obtidas junto à COPESP. Os dados estão presentes no material fornecido pela instituição. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br>. Acesso em: jan.2009.

³¹ Dados retirados do Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias do Porto de Santos. Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br>. Acesso em: jan.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

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

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 Graffreé, 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 condições péssimas 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 infra-estrutura das vias e canais, e pela operação de carga e descarga de mercadorias. Mas em meio às privatizações³² na década de 1990, produto da política neoliberal vigente no Brasil, o Porto de Santos teve suas atividades portuárias entregues à iniciativa privada que passaram a movimentar a carga própria e de terceiros mediante arrendamentos de áreas/terminais. Sofreu, portanto, profundas alterações, sentidas não só pela instituição como também pelos sujeitos que através dela se relacionam³³.

A Associação Comercial de Transportadores Autônomos (ACTA) é, como o próprio nome diz, uma associação comercial, ou seja, uma entidade que negocia um produto que juridicamente é uma prestação de serviço (o deslocamento de mercadorias) através de seus associados que são, dentre os caminhoneiros, transportadores autônomos porque possuem um ou mais caminhões. Os levantes para sua criação – e aqui se incluíram greves, motins, ocupação de antenas, resistência à polícia e a própria categoria – foram iniciados em

é uma variação nas porcentagens de produtos movimentados, mas sempre com destaque para a exportação de soja, álcool e milho.

³² 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 infra-estrutura, 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.*” Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br>. Acesso em: jan.2009.

³³ A lei nº 8630/93 criou o Conselho da Autoridade Portuária, o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), as normas para Operador Portuário e posteriormente foi criada a figura da Autoridade Portuária desempenhada atualmente pela Codesp.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

fins da década de 1970 e objetivavam principalmente a organização do trabalho dos caminhoneiros que retiravam as cargas de fertilizantes e trigo do Terminal de Granéis do Guarujá (TGG). A questão consistia não só na problemática relação desses caminhoneiros com a comunidade de entorno em função da falta de estrutura portuária³⁴, mas também na “desorganizada”³⁵ relação construída entre os caminhoneiros e os exportadores/importadores que começou a ser intermediada por empresas de transporte.

Mas a entidade surgiu mesmo em 1984 com 910 sócios, caminhoneiros que ajudaram nas manifestações e receberam uma cota para atuar no segmento de fertilizantes (adubo principalmente). Em sua maioria eram caminhoneiros da região da Baixada Santista. Mas atualmente a ACTA tem 894 cotas, porque algumas foram canceladas por improbidade de seus donos. Os benefícios para a categoria que os caminhoneiros lutavam através entidade eram conquistados com muito custo devido à pressão das empresas de transporte e dos importador/exportadores. Em 1993 sucedeu-se uma série de manifestações novamente e o motivo continuou em torno da organização do trabalho, mas agora em outros termos. As empresas que conseguiram intermediar o serviço no princípio, estabelecendo uma relação de parceria com a ACTA, tentavam pressionar o trabalho dos caminhoneiros reduzindo o valor

³⁴ A Rua do Adubo que se estende pela lateral do pátio da ACTA-SINDGRAN no Guarujá é a rua de acesso ao Terminal de Granéis do Guarujá (TGG) e também importante para a logística portuária porque ela liga a Rodovia Piaçaguera ao porto. Entretanto, é uma rua normal, sem grandes estruturas para aguentar o trânsito que sobre ela circula. É uma via de duas mãos, não é larga e poucas partes têm calçadas, composta de comércio, em geral borracharias, funileiros, mecânicos, lojas de peças para caminhões, bares/restaurantes. Nela também foram construídas muitas casas. O problema estava ligado à questão da estrutura (difícil acesso dos carros às casas, 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 na rua 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 porque expunha a comunidade e também trazia outros problemas (brigas, drogas, etc.). Argumentos não faltavam para a comunidade atacar os caminhoneiros. O que ninguém percebia era que isso somente acontecia porque o porto não tinha estrutura para receber os caminhoneiros e eles, por sua vez, precisavam trabalhar e faziam isso à revelia do que fosse.

³⁵ Desorganizada entre aspas porque ela tinha uma função até aquele momento. Não havia empresas de transporte que intermediavam a distribuição das cargas e os caminhoneiros trabalhando individualmente desenvolviam uma brutal concorrência entre eles mesmos, o que gerava atitudes como furar fila, congestionamento, brigas etc., mas em contrapartida favorecia os importadores/exportadores na hora de negociar os fretes.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

do frete, sem levar em conta a estrutura criada por ele para prestarem serviços com melhor qualidade e alto custo do transporte de fertilizantes que recai diretamente sobre o dono do caminhão. Desse conflito 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 a SINDGRAN que só podem fazer o frete do trigo. Mas como a 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 de transporte para emitir as Notas de Conhecimento. Esse é o ponto problemático na organização das entidades e que está ligado inicialmente à forma como os operadores de transporte se constituíram no Brasil e a terceirização dos serviços de transportes que intensificou a atuação das empresas de transporte no mercado de distribuição de cargas³⁶.

³⁶ Faz necessário aqui citar a Lei nº 6.813 de 10/07/1980 que estipula: “Art. 1º - A exploração do transporte rodoviário de cargas é privativa de transportadores autônomos brasileiros, ou a estes equiparados por lei ou convenção, e de peessoas jurídicas que tenham: I – sede no Brasil; II – pelo menos 4/5 (quatro quintos) de capital social, com direito a voto, pertencente a brasileiros, e III – direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros.” Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1980-1988/L6813.htm. Acesso em: jan.2009.

Esta lei foi complementada pela Lei nº 7.290 de 19/12 de 1984 e que submete os transportador autônomo de carga ou a empresa de transporte ou ao portador direto da mercadoria a ser transportada: “Art. 1º - Considera-se Transportador Rodoviário Autônomo de Bens a pessoa física, proprietário ou co-proprietário de um só veículo,

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

A organização do trabalho é o que estrutura a ACTA-SINDGRAN, 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 está necessariamente atrelado ao segundo, mesmo sendo um transportador autônomo. Ele não é obrigado a prestar serviço para ninguém, mas o faz para garantir 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 levamos 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 monopolizarem certos ramos de mercadorias ou tenderem a trabalhar em “cartéis”, regulando o preço do frete em média, fazendo as mesmas exigências de qualificação do trabalho, entre outros. Portanto, mesmo que o transporte autônomo seja de livre escolha do sujeito que o realiza, deve ser submetido a um “patrão”.

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 é a ACTA, essa organização do trabalho foi necessária porque os caminhoneiros, enquanto autônomos que tiravam os fretes diretamente dos importador/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.

sem vínculo empregatício, devidamente cadastrado em órgão disciplinar competente, que, com seu veículo, contrate serviço de transporte a frete, de carga ou de passageiro, em caráter eventual ou continuado, com empresa de transporte rodoviário de bens, ou diretamente com os usuários desse serviço.” Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/LEIS/1980-1988/L7290.htm>. Acesso em: jan.2009.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

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, criando regras³⁷ 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. Mas uma coisa eles não conseguiram ou no limite não era seu objetivo: se tornar um operador de transporte tal como as empresas/cooperativas. 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 chamarem tais de “parceiras”³⁸.

Mas o que significa, então, a formação da Associação Comercial de Transportadores Autônomos (ACTA) e quais suas implicações, avanços e limites? Na entidade cada associado³⁹ 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 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 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 motoristas.

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,

³⁷ 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. 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.

³⁸ Um exemplo dessa relação é com a IC Transportes, BETEL Transportes e a Cooperativa de Transportes de Sorocaba.

³⁹ Só são sócios porque tem a cota. Somente quem tem a cota é que pode participar das decisões e do patrimônio da entidade.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

porque equivale a uma quantidade de fretes dos importador/exportadores ao longo do ano. 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 (essas mensalidades serviram ao longo dos anos para construir a estrutura física da associação). A princípio, cada associado tinha somente uma cota e um caminhão e ele mesmo realizava o deslocamento das cargas. Depois um vende a cota ali, outro lá, e assim por diante. Os motivos podem ser os mais diversos: aposentaria, doença, morte, troca de ramo, etc. O fato é que nesse processo alguns associados acumularam cotas e direitos, porque cada cota equivale a um voto nas decisões da entidade. 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 objetivando conferir maior qualidade na prestação dos serviços.

A conquista do terreno em Cubatão, de propriedade da associação, veio com o dinheiro arrecadado nas mensalidades e também – e aqui entram os terrenos de Santos de concessão da CODESP e do Guarujá de concessão da prefeitura municipal – é expressão da luta da categoria contra as grandes empresas e conquistas significativas, haja vista a especulação imobiliária e a “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. Ademais nesses pátios eles podem comer (pois tem restaurante), tomar banho, lavar o caminhão, usufruir da área de lazer que inclui mesa de bilhar, pimbolin, campo de futebol, carteado, entre outros.

Mas esta, embora fundamental, não foi a principal conquista 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 pegavam

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

fretes diretamente dos importador/exportadores do porto e passaram a pagar uma porcentagem muito pequena aos caminhoneiros pela distribuição do serviço. Aí, portanto, a resistência foi contundente. As demais conquistas que favoreceram melhores condições de trabalho vieram ao longo dos anos.

Hoje 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. Eles possuem uma tabela de custos própria que serve de base para a negociação dos fretes com correção automática do IGPM, 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. Nenhuma empresa de transporte que não seja parceira dela pode atuar nesse espaço. E como funciona essa distribuição dos fretes e a empresa parceira da ACTA?

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. Mas 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? Em função da estabilidade que adquiriram na região, produto da resistência dos associados. Essa questão do preço é bem complexa. Durante muito tempo a ACTA-SINDGRAN precisou brigar para que o frete fosse reajustado: 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 no 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 preço do retorno. Então, todo caminhoneiro ia para um lugar com uma carga de uma empresa e procurava carga de 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 da associação. E essa situação podia dar-se no sentido contrário também, pois

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

os caminhoneiros do interior encaram essa concorrência na região deles também. Esse é na verdade um problema do transporte rodoviário no Brasil como um todo até hoje.

A conquista da entidade foi garantir exclusividade na retirada dos fretes do porto e instituir o preço do frete por tabela. 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 grudar os fertilizantes na gabine e na carroceria e também permitir que no caso da troca de carga o caminhão chegue à área de carregamento limpo; todos os associados que se interessam pelo transporte de cargas perigosas têm o curso 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, o caminhão de pequeno porte para socorro, ambulância para remoção dos associados em casos simples de problemas de saúde, 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 isso 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.

E como a ACTA-SINDGRAN conseguiu estabilizar essa questão dos fretes, ela pode lutar por outras coisas que também são importantes. Por exemplo, o problema do espaço em Santos e no Guarujá. É um sufoco 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 contratados quem arca com as despesas é a empresa de transporte.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

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. 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.

O que fica claro são 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 dispor de mil caminhões à espera de carga num serviço que é sazonal, 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 em parte justifica as empresas parceiras pagarem fretes mais caros aos associados da ACTA.

Essa é uma questão muito pertinente, pois 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 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 entidade⁴⁰ 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 trabalha com ele, o que o faz ficar esperando saber se haverá carga ou não?

⁴⁰ No caso aqui representado pela gestão da diretoria atual, porque poderia ser diferente, como já foi em outras épocas.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

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 impele às pessoas à espera: lançam-se ao longo do dia boatos de cargas de “vira”, por exemplo, 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 porção de caminhoneiros na associação. 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, aguardem a próxima chamada. Daí que realmente se torna interessante fazer parcerias com a associação, quando esta disponibiliza caminhões 24 horas por dia durante o ano todo. Em contrapartida, o que a IC Transportes, a BETEL Transportes e a Cooperativa de Transporte de Sorocaba (CTS)⁴¹ ganham em troca de emitir as Notas de Conhecimento para a ACTA-SINDGRAN é o fato de que uma parte do total das cargas disponibilizadas para a entidade é concedida a essas empresas, que tem caminhões e motoristas para fazer o serviço (em geral cerca de 20% do total dos fretes). Vale ressaltar que essa relação foi construída ao longo da luta que a entidade desenvolveu na região para ganhar relativa autonomia com relação às empresas e cooperativas de transporte.

Os avanços e limites da ACTA-SINDGRAN

Para entendermos a questão dos avanços e limites da ACTA-SINDGRAN, é preciso ressaltar que a entidade foi formada por uma categoria que carrega uma contradição de classe. 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 se torna possível sua oposição ao capital.

O motorista de caminhão é aquele com vínculo empregatício, temporário ou não, baseado na CLT e contratado por uma empresa – seja ela do ramo de transporte, logística ou portadora da mercadoria a ser transportada –, que não possui o objeto de trabalho (o

⁴¹ Que são as relações de parceria que mais se destacam na ACTA_SINDGRAN.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

caminhão), muito menos o produto do trabalho é de sua propriedade (a o deslocamento da mercadoria). 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, vende-a 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; se recebem por 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 Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). Para ela são operadores do transporte rodoviario de carga apenas as ETCs, CTCs e os TACs – o motorista de caminhão fica sob responsabilidade da empresa de transporte, como trabalhador, não como operador desse transporte.

Entre os operadores de transporte, há uma divisão na categoria do transportador autônomo de carga (TAC) e que completa os três tipos de caminhoneiros acima citados. Ele pode ser: o transportador autônomo de carga independente, que com o seu caminhão, próprio ou arrendado, “*presta os serviços de transporte de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem*” a qualquer empresa de acordo com a oportunidade; e o transportador autônomo de carga agregado, que “*coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa*”⁴².

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. 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 – nesses transportes os operadores se constituem por permissão e concessão, mediante processo de licitação, e/ou autorização, dependendo da lei que os rege. O único caso de concessão de serviço no transporte rodoviario

⁴² A prestação de serviços do TAC independente ou agregado depende do tipo de caminhão que ele tem; cada carga necessita de uma carroceria específica e ele só pode atuar no transporte de uma ou outra mercadoria se estiver devidamente adequado. Isso impõe obviamente uma limitação na prestação de serviços, mas não altera de forma alguma o que queremos problematizar.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

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. São mudanças burocráticas, institucionais, que incidem sobre a fiscalização da atividade no país 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) e de caráter comercial. Essa aparência jurídica, que põe na mesma condição o transportador autônomo e a empresa/cooperativa de transporte, não revela 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 isso se constituiu, como abordado anteriormente, pela forma como o transporte rodoviário foi inserido no desenvolvimento econômico do país. Travava-se um conflito não só entre as frações burguesas que estruturam os serviços de transportes, burguesia cafeeira e burguesia automobilística, como também entre as classes trabalhadoras que executavam os transportes. Os motoristas ferroviários eram contratados sob o regime da CLT por uma empresa pública ou privada e organizados politicamente nos sindicatos. Já os motoristas rodoviários vão se constituir como sujeitos autônomos perante a lei, uma “casta” privilegiada de trabalhadores que não estava exposta a total condição de miserabilidade – qualquer um poderia ser um caminhoneiro, mas para sê-lo era necessário um caminhão e este não custava pouco⁴³. Fazendo concorrência às ferrovias, um de seus atrativos era justamente essa “desorganização”, que permitia um capital relativamente pequeno para iniciar a atividade – já não eram necessárias grandes concessionárias, como as empresas ferroviárias para transportar. 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

⁴³ A questão da renda gerada pela prestação de serviço, por si só, não é determinante em termos de condição de classe (aqui pensada apenas como função 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?

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

giro para emitir os contratos de prestação de serviço e pelo menos um caminhão, no caso de empresa de transporte, porque esta se não tivesse condições de ter vários caminhões poderia contratar os autônomos. Nesse último caso, parte do capital necessário à empresa era do transportador autônomo – não só de investimento, mas também de custos de manutenção da atividade. Fica a cargo da empresas somente a prestação dos serviços de transporte – a obtenção das cargas para transportar. A outra parte de capital necessário para a construção da infraestrutura rodoviária ficava sob responsabilidade do Estado.

Mas acima de tudo 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 mais ainda, foram inseridos dentro do processo de produção capitalista de forma contraditória. Se aos motoristas de caminhão, a condição de proletariado é clara, aos transportadores autônomos de carga, independente da forma como se apresentam no mercado de distribuição de cargas, se como TAC independente ou agregado, eles têm uma relação de assalariamento disfarçado. Ao contrário do que se construiu institucionalmente “um prestador de serviço”, um transportador autônomo porque detém parte dos meios de produção, este transportador é trabalhador porque está subordinado ao capital. No início deste artigo, citamos a diferença entre um caminhoneiro que o efeito útil do transporte é consumido individualmente e se esgota nele mesmo e aquele que é consumido produtivamente pela produção capitalista. Em ambos os casos, a ANTT os classifica como transportador autônomo de carga. Mas no segundo caso, sua força de trabalho, parte dos meios de produção (que estão sob sua propriedade: o caminhão) 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, 1988, cap. V).

No que tange à questão da legislação brasileira para o transporte rodoviário de carga, ela impôs desde o principio 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 no primeiro é contraditório porque ele vende sua força de trabalho ao capitalista e possui parte dos meios de produção. Entretanto,

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

ele só pode realizar um processo de trabalho se alguém comprar sua força de trabalho. E aqui está a relação capital-trabalho. Esta 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 ou na empresa de transporte ou em quem de fato detém a mercadoria. Somente eles, através da emissão do contrato ou conhecimento de transporte, podem permitir que as cargas se desloquem. Portanto, 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). 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, já que ele deve arcar com os custos de manutenção do caminhão, com as despesas da viagem (combustível, seguros, comida, estadia quando necessário, entre outros)⁴⁴ e se responsabilizar ainda pelos danos durante o transporte da carga. Segundo, porque estão inseridos no ciclo global do capital e colaboram fundamentalmente para autovalorização do capital. Não obstante as implicações de sua função na estrutura econômica em contradição com a sua caracterização ideológica incidem sem dúvida em sua prática política. A ACTA-SINDGRAN enquanto uma resistência política baseada em interesses econômicos se materializou na “figura jurídica” de uma associação comercial, mantendo a natureza econômica 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.

Nesse sentido, cabe perguntar que tipo de associativismo tem-se no transporte rodoviário? Enquanto uma alternativa de trabalho é uma resistência frente à atuação das grandes empresas de transporte e uma prática política que revela as contradições do desenvolvimento brasileiro baseado na indústria automobilística e na opção pelas rodovias, pois apesar de nesse processo ter incidido algumas transformações dos padrões de

⁴⁴ 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 histórica dessa categoria de trabalhadores. Uma das reivindicações dos caminhoneiros era com relação aos pedágios. A vitória foi obtida com a promulgação da Lei 10.561 de 11/11/2002 que instituiu de fato a responsabilidade ao embarcador da antecipação do Vale Pedágio, independente do valor do frete

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

acumulação capitalista – taylorismo-fordismo e toyotismo – esses fenômenos não dão conta de explicar estruturalmente suas relações sociais de produção. Pensamos ser a escolha política pelas rodovias atreladas aos interesses da “burguesia automobilística” que determinou a relação entre os trabalhadores do setor e seus “patrões”. Mascarou a subalternidade existente entre eles, incidindo ideologicamente – no sentido de uma falsa consciência – na sua prática política. Sob a forma jurídica de patrões de si mesmos esses trabalhadores encontram-se desarticulados, sem consciência de sua função no processo produtivo. E se conjunturalmente sofrem as pressões dos rearranjos capitalistas, suas respostas também são cobertas pelo véu de uma falsa ideologia, a respeito da formação de cooperativas e associações de trabalhadores autônomos neste ramo.

REFERÊNCIAS

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.

ANTUNES, R. *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do trabalho*. São Paulo: Cortez, 2000.

_____. *Os sentidos do Trabalho*. São Paulo: Boitempo, 2002.

BARAT, J. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

BOLAÑO, C. *Indústria Cultural: Informação e Capitalismo*. São Paulo: Hucitec; Polis, 2000.

CHESNAIS, F. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.

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, p. 67-106.

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.

GOUNET, B. *Fordismo e Toyotismo na Civilização do Automóvel*. São Paulo: Boitempo, 1999.

Estudos do Trabalho

Ano III – Número 4 - 2009

Revista da RET

Rede de Estudos do Trabalho

www.estudosdotrabalho.org

HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edusp, 1994.

IANNI, O. *A era do globalismo*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1997.

MARCELINO, P. R. P. *Logística da precarização. Terceirização do trabalho da Honda no Brasil*. São Paulo: Expressão Popular, 2004.

MARX, C. *O capital. Crítica de la economia política*. 7. ed. México: Fondo de Cultura Economica, 1973, vol. I e II.

MARX, K. *O capital. Crítica da economia política*. 3. ed. São Paulo: Nova Cultural, Os economistas, 1988, vol. I, Tomo I.

MELLO, J. M. C. 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.

MINDLIN, H.; TAVARES, A. L.; MONTEIRO, V. R. e OUTROS. *Trópicos &*. Recife: Ed. Universitária, 1974, V. 2.

POCHMANN, M. *O emprego na globalização*. São Paulo: Boitempo, 2001.

SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo: 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.

SANTOS, L. *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 Julio de Mesquita Filho, Araraquara, 2002.

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. 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.

SILVA, C. P. *A evolução do transporte mundial*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1940, Livro Primeiro, V.1.

TÁVORA, J. *Uma política de desenvolvimento para o Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria José Olímpio, 1962.