


Artigo Livre

Os motoristas de caminhão empregados no Brasil: aspectos profissionais com seus salários entre 1999-2018

Truck drivers employed in Brazil: professional aspects with their salaries between 1999-2018

Rafael Antônio Krapon¹ 

¹ Colégio Estadual Manuel Ribas , Santa Maria, RS, Brasil

RESUMO

O artigo desenvolve análise de uma categoria profissional, os motoristas de caminhão, especificamente aqueles de emprego assalariado. São registradas algumas condições generalizantes do Transporte Rodoviário de Cargas no país, assim como características das suas condições de trabalho e das relações de trabalho na atividade profissional, elementos atribuidores de um perfil desses motoristas. Partindo dos elementos estruturantes da profissão, são expostas algumas condições da prática profissional e dos preços salariais desses motoristas empregados através do referencial em pesquisas produzidas pela Confederação Nacional do Transporte, correspondendo ao período entre 1999-2018.

Palavras-chave: Motoristas de Caminhão; Trabalho; Brasil

ABSTRACT

The article develops an analysis of a professional category, truck drivers, specifically those in salaried employment. Some generalizing conditions of Road Freight Transport in the country are recorded, as well as characteristics of their working conditions and labour relations in professional activity, elements that attribute a profile of these drivers. Starting from the structuring elements of the profession, some conditions of professional practice and salary prices of these employed drivers are exposed through the references in research produced by the National Transport Confederation, corresponding to the period between 1999-2018.

Keywords: Truck Drivers; Work; Brazil

1 INTRODUÇÃO

O artigo está organizado em duas seções: a primeira aborda aspectos gerais do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) Brasileiro, enfatizando questões do trabalho e elementos da formação profissional dos motoristas de caminhão, elaboração desenvolvida através de diferentes tipos de fontes, como as de origem institucional, a legislação e notadamente as oriundas da produção acadêmica; a segunda seção, reproduz informações e conteúdo exclusivamente com base em quatro pesquisas produzidas pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), entidade que congrega entidades sindicais empresariais, referentes ao período 1999-2018, registrando aspectos recorrentes da prática profissional dos condutores de caminhão do país e os preços dos salários destes motoristas que foram objeto de entrevista. Além das duas seções, nas Considerações finais são reforçadas algumas perspectivas registradas ao longo do texto e são apontadas algumas questões para maior desenvolvimento e motivação a outros estudos.

2 GENERALIDADES DA ATIVIDADE PROFISSIONAL NA FORMAÇÃO DO BRASIL

No Brasil, os profissionais condutores de caminhões do TRC são reconhecidos como motoristas de caminhão, caminhoneiros, motoristas profissionais, carreteiros ou como choferes. Sendo assim, não há um único nome para identificar a categoria profissional, havendo variação entre usos de qualificações de origem institucional, sindical e baseados na experiência profissional¹.

Nas peculiaridades do país, nos anos iniciais do século XX, começaram a ser utilizados os veículos automotores. Esses veículos, distinguindo-se entre meios de transporte de fins particulares, transporte de passageiros e de cargas, notadamente a partir dos anos 1920, possuem o crescimento dos usos dos caminhões, considerando

¹ A perspectiva que envolve a nomenclatura desses motoristas, enquanto autoidentificação e atribuição, é elemento que permeia o conteúdo da Tese em História de Rafael Antônio Kapron (2021).

os respectivos profissionais que se tornaram os seus operadores, os motoristas².

Essa expansão acompanha o contexto do país, notadamente a partir da década de 1930, com o desenvolvimento do mercado interno e a maior integração nacional, a industrialização e os necessários deslocamentos dos produtos em forma de mercadorias, a construção da infraestrutura rodoviária, a produção e a distribuição dos combustíveis e a inserção do poder de Estado na economia. No país, até a década de 1950, no fundamental, os veículos eram importados, sendo que, a partir desta década, houve a instalação das fábricas que monopolizarão a produção desses veículos, constituindo-se como empresas do capital estrangeiro que se manterão atuantes até o século XXI. Especificamente em relação aos caminhões, houve exceção, com a participação do Estado na economia, através da Fábrica Nacional de Motores (FNM), a qual fabricou caminhões de 1949 até sua privatização em 1968³.

Desde a década de 1950, no Brasil, o fundamental do transporte das cargas tem ocorrido através do modal rodoviário operado pelos motoristas de caminhão, sobrepondo-se aos modais aquaviário, ferroviário e aéreo. Em 1980, a participação relativa do modal rodoviário nas “mercadorias transportadas” estava em cerca de 58,7% (FIBGE, 1990, p. 456), sendo que em 2019 a “participação percentual” no “volume de cargas transportadas” estava em 61,1% (CNT, 2019a, p. 18).

Sobre empresas, caminhões e motoristas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), através do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), indica elementos da composição do TRC. Segundo o RNTRC, em dois de setembro de 2019, havia, em atividade, o total de 697.197 empreendimentos, discriminados entre Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), Transportador Autônomo de Cargas (TAC) e Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC).

² Na formação do Brasil, um panorama do transporte terrestre do século XVI ao século XXI e do transporte rodoviário em específico a partir da criação das rodovias e do crescimento da presença dos caminhões são assuntos do artigo de Danilo Leite Moreira (2023, 155-174).

³ No Brasil, as primeiras “montadoras” foram a Ford, que se instalou em 1919, e a General Motors, a partir de 1925. “Em dezembro de 1949 (...) desfilou, no Rio de Janeiro, o primeiro lote de 50 caminhões FNM-R-80 (...) de propriedade governamental, fabricados em convênio com a Isotta-Fraschini” (Gattás, 1981, p. 64). Na década de 1940 a FNM foi criada para produzir “motores de aviação” e, no entanto, passou a produzir caminhões e automóveis, sendo “transformada em Sociedade Anônima” em 1947 e vendida em 1968 para a empresa que, no Brasil, em 1976, passou a atuar como a Fiat (Ramalho, p. 18-19; 33).

Desses empreendimentos, o TAC participava com 77,67%; a ETC com 22,27% e a CTC com 0,04%, no entanto, em relação à quantidade relativa da frota total dos veículos, 36,60% estava no TAC; 62,07% na ETC e 01,32% na CTC. Sendo considerado apenas o total de caminhões, a quantidade nesses empreendimentos estava em 1.125.954 em todo o país (ANTT, 2019)⁴.

Através desses quantitativos, forma-se estimativa da participação do TRC na distribuição das cargas no Brasil, em relação aos tipos e quantia de empreendimentos e sobre a quantia aproximada de motoristas em atividade em setembro de 2019, relacionando um caminhão por motorista, demonstrando a importância da profissão dos motoristas de caminhão na estruturação produtiva do país, considerando que seu processo de trabalho permite a realização do valor na economia através do tempo de trabalho nos transportes da produção primária da agricultura, da pecuária e da mineração, em relação aos produtos de exportação e de importação, da fabricação e demais atividades envolvidas nos serviços de abastecimento e de consumo⁵. Elementos que, dada a concentração do transporte de cargas no modal rodoviário, expressam a dependência do país em relação ao TRC e situam o papel que as jornadas de trabalho desses motoristas desempenham na economia brasileira.

No Brasil, ao se mencionar os motoristas de caminhão, é determinante situá-los na estruturação empresarial, em relação ao trabalho que se expressa nos modelos dos caminhões, condição que se expressa nas capacidades de cargas e nos diferenciais

4 O RNTRC registra a "Frota de Veículos" totalizando-a entre o "Veículo Automotor de Carga" e o "Implemento Rodoviário". Os veículos contabilizados e totalizados por "Tipo de Veículo" incluem "Caminhão" (distribuído entre modelo leve, simples, trator e trator especial), "Caminhonete/Furgão", "Utilitário Leve", "Veículo Operacional de Apoio", "Reboque" e "Semi-Reboque", entre outros tipos, esses últimos em pequena quantidade (ANTT, 2019). Os implementos rodoviários se distribuem entre reboque e semi-reboque, geralmente associados como sendo as carrocerias dos caminhões.

5 A Lei n. 11.442/2007 regulou prática de décadas do TRC no âmbito das relações contratuais entre empresas embarcadoras das cargas e os transportadores (TAC, ETC e CTC) enquanto "natureza comercial" desses contratos que se expressam nos preços dos fretes pagos às empresas de transporte (BRASIL, 2019). Decorrente dessa normatização, determinação do Transportador Rodoviário de Carga Própria (TCP) como o tipo de empresa que, possuindo veículos, não realiza os serviços do transporte de cargas com natureza comercial, realizando os transportes das cargas próprias. No entanto, nesses empreendimentos, há o trabalho dos trabalhadores, ou seja, os motoristas assalariados. Numa perspectiva de anos iniciais do século XXI, da totalidade dos caminhões do país em operação, cerca de 20% eram pertencentes as "empresas de carga própria" (SILVA JUNIOR, 2004, p. 69). Daniel Monteiro Huertas (2013, p. 73), nos anos iniciais da década de 2010, estimou que "10% do total movimentado no país", as cargas, era realizado pelas empresas do tipo TCP.

entre os caminhões leves, mais usuais nas rotas curtas, os médios e pesados, os caminhões simples e os *cavalos mecânicos* (caminhões do tipo *trator*), mais usuais nas viagens das rotas longas, inclusive, influenciando como critério na capacitação que se expressa na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Os cavalos mecânicos, num padrão do século XXI, podem ser o caminhão *carreta*, o qual transporta na faixa das trinta toneladas de carga, o *bitrem*, tendo capacidade plena para transportar cargas na faixa das quarenta toneladas, e o *rodotrem (treminhão)*, podendo trafegar com carga acima da faixa das cinquenta toneladas. Esses elementos, estruturais dos empreendimentos que detém a posse dos caminhões, indicam habilidades requeridas dos motoristas e expressam aspectos da força produtiva do trabalho, influenciando, também, nas condições e nas relações de trabalho⁶.

Em decorrência da estruturação empresarial, especialização ou variável da atuação profissional ocorre nos transportes em rotas curtas, mais restritas aos deslocamentos municipais e, às vezes, intermunicipais, com jornadas de trabalho mais suscetíveis de regularidade de início e fim das horas de trabalho, numa perspectiva rotineira. Um diferencial ocorre em relação às rotas longas, comumente praticadas através das viagens de longa distância, expressando-se em deslocamentos através dos diferentes estados do país e no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), circunstâncias em que os motoristas permanecem vários dias, às vezes, semanas, em viagem, contribuindo para a maior irregularidade nos turnos de trabalho, em suas jornadas. Esses condicionantes, as rotas curtas e as rotas longas e produzem diferenciações nas condições e nas relações de trabalho, influem na quantidade das horas trabalho, nos direitos trabalhistas e na remuneração salarial, produzindo segmentações dentro da atividade profissional.

Outra variável da formação profissional também ocorre através dos tipos de

⁶ Paula Hypólito de Araújo (2010, p. 39-50) registra inúmeras figuras representativas de modelos de caminhões que expressam o porte, as capacidades de transporte e os tipos de cargas. Esses elementos se conjugam com as capacidades produtivas e com as condições de trabalho dos motoristas, condicionantes influentes também nas relações de trabalho. Inclusive, as figuras de caminhões, representativas dos padrões dos anos iniciais do século XXI, podem ser pensadas num contraste com as décadas anteriores, produzindo expressão da evolução técnica e tecnológica desse maquinário, os caminhões.

cargas transportadas, produzindo, por vezes, segmentações e especialidades que se manifestam nos caminhões e nos tipos das suas carrocerias, como o transporte de cargas sólidas ou líquidas, produtos primários da agricultura ou do extrativismo e produtos de origem fabril. Todos esses elementos são requerentes, também, de certos conhecimentos e habilidades dos motoristas que se desenvolvem na trajetória profissional, inclusive, na capacitação para obter a CNH. Esses aspectos, situados no processo de trabalho, devem ser considerados numa circunstância de serem os motoristas subordinados às necessidades das suas empresas empregadoras envolvidas na demanda pelo deslocamento mercantil das cargas⁷.

Esses profissionais devem ser compreendidos na divisão do trabalho e nas relações de propriedade em função dos caminhões que trabalham, ou seja, profissionais empregados ou autônomos, condições da sua inserção na estruturação produtiva. Assim, um elemento de classe social está na distinção entre os motoristas de emprego assalariado e os transportadores autônomos, esses últimos enquanto trabalhadores por conta própria, considerando os primeiros como operários e/ou proletários, pois são vendedores da sua força de trabalho. Os autônomos, como prestadores de serviços que dispõem da posse do instrumental de trabalho, os caminhões, estabelecendo contratos de transporte, constituem-se como pequenos patrões e/ou pequenas empresas. Esses autônomos, os TACs, através de normatização exemplar do TRC, a Lei n. 11.442/2007, podem manter o registro de posse de até três veículos, sendo assim, mantêm-se como autônomos no aspecto do registro jurídico, podendo serem empregadores de motoristas assalariados trabalhando como empregados nos caminhões.

Os empregados são trabalhadores subordinados à classe social capitalista e assalariados, os quais, no Brasil, têm a peculiaridade da elevada incidência dos salários

7 Questões da prática profissional, especificamente enquanto os modelos de caminhões, as rotas de viagens e os tipos de cargas e a formação salarial, estão no artigo de Kapron (2022, p. 323-344), um estudo de caso sobre os motoristas empregados abrangidos pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas Seca, Líquida, Inflamável, Explosiva e Refrigerada de Linhas Internacionais do Estado do Rio Grande do Sul (SINDIMERCOSUL), sediado no município de Uruguaiana (RS), através dos contratos de trabalho expressos nas suas convenções coletivas de trabalho entre 2001-2019.

por peça⁸, determinados pelas quantidades e qualidades das viagens realizadas e em função dos preços dos fretes das cargas transportadas, reconhecidos como trabalho por comissão. Luciene dos Santos (2010, p. 240) destaca que o diferencial entre esses profissionais empregados e autônomos está na “posição na organização do trabalho”, perspectiva que mantém a centralidade de que os empregados são assalariados de empresas patronais proprietárias dos caminhões e os autônomos são os proprietários dos caminhões em que trabalham, na circunstância de serem trabalhadores individuais e/ou trabalhadores por conta própria, mesmo que agregados ou subcontratados no âmbito da cadeia produtiva⁹.

Essas são condições generalizantes da formação histórica da atividade profissional que é a determinante do TRC, enfatizando aspectos que envolvem a economia e a política, o trabalho e a distinção entre motoristas empregados e autônomos, condições influentes na formação profissional¹⁰. A seguir, unicamente referente aos motoristas de caminhão empregados, considerando as especificidades que tornam a profissão não homogênea, a exposição informativa e de conteúdo sobre os locais das entrevistas, os modelos dos caminhões, as rotas de viagem, os tipos de cargas e os preços salariais informados contrapostos aos preços do salário mínimo do país.

3 PECULIARIDADES DA PROFISSÃO E OS SALÁRIOS EM 1999, 2009, 2015 E 2018 NAS PUBLICAÇÕES DA CNT

Os motoristas de caminhão empregados são assalariados, com o salário por tempo ou com o salário por peça, o que, no país, é reconhecido como remuneração

8 Salário por peça e salário por tempo são duas formas indicadas por Karl Marx (2006; 2008) na sua obra *O Capital*, especificamente no Livro I, considerando que os trabalhadores assalariados no processo de trabalho vendem a sua força de trabalho, enquanto na divisão do trabalho e nas relações de produção não possuem os objetos e os meios de trabalho.

9 A compreensão da estruturação do TRC em três agentes, os motoristas empregados, os patrões que mantêm os motoristas empregados e os motoristas autônomos, que expressa divisão em classes sociais, é elemento que integra argumentações desenvolvidas no conjunto do estudo de Kapron (2021).

10 Sobre a nomenclatura que identifica os motoristas, as empresas e os caminhões ao longo das décadas, a formação empresarial e profissional, a presença de cooperativas e influências nas atividades de trabalho, como estradas, concorrência de mercado na obtenção das cargas/fretes, jornadas e as horas trabalho, saúde, acidentes, associações profissionais e pautas reivindicatórias, são temáticas contidas na Dissertação em História de Kapron (2012).

por comissão. Esse assalariamento, considerado no referencial mensal, também, pode ser uma mescla, constituído por parcela fixa e mais uma parcela variável¹¹. Havendo a intermediação sindical, através dos acordos judiciais ou das convenções coletivas de trabalho, pode haver a determinação dos salários normativos/pisos salariais, os adicionais baseados nos direitos trabalhistas e as quantias variáveis das comissões. Sobre esses preços salariais, há pelo menos três outras influências: os modelos de caminhões, as viagens com base nas rotas e os tipos de cargas transportadas. Essas condições são influentes nos contratos de trabalho e nas condições e relações de trabalho, através de critérios de especialização e/ou treinamento e habilitação que se manifesta em categorias da CNH, produzindo diferenciações de salários. Sobre as variações nos salários, quando determinados nas comissões, influem também a quantidade e a qualidade das cargas transportadas junto aos preços dos fretes.

A CNT tem produzido e publicado pesquisas que registram práticas recorrentes na profissão dos motoristas de caminhão empregados e autônomos. Além de elementos que caracterizam as condições e as relações de trabalho, essas pesquisas, realizadas em locais de trabalho dos motoristas, como postos de combustível e sedes de empresas, baseando-se em amostragem de entrevistados das cinco regiões do país, fornecem informação sobre a média salarial mensal¹². Sobre essas pesquisas, deve-se considerar que, mesmo modificando o conteúdo entre as diferentes edições, bem como a quantidade de motoristas entrevistados, a CNT objetiva registrar características gerais dos profissionais do país. Sendo assim, a seguir, estão expostas algumas questões da atividade profissional através da reprodução de informações e de conteúdo referente a 1999, 2009, 2015 e 2018, produzindo, também, uma relação

11 Diferentes autores reconhecem o pagamento salarial através da comissão, constituindo-se como certa quantia percentual dos preços das cargas/fretes transportadas, geralmente entre 10% e 15%, bem como o pagamento salarial em uma quantia fixa mais a variável (Cunha, 2016, p. 51; Doniak, 2014, p. 90; Giroto, 2014, p. 67-68; Silva, 2015, p. 32).

12 Ao longo das décadas, a CNT tem publicado diversos estudos e pesquisas, produzindo volumoso referencial de fontes para se conhecer os motoristas de caminhão do Brasil. São exemplares, além das pesquisas objeto de análise que possuem foco entre 1999-2018, publicações sobre o TRC no contexto econômico do país (CNT, 2017), sobre as condições das rodovias (CNT, 2013) e sobre os acidentes de trânsito nas rodovias envolvendo caminhões (CNT, 2019b), estes dois últimos como fontes diretamente relacionadas ao cotidiano do trabalho dos motoristas de caminhão.

entre os salários indicados em função do salário mínimo (CNT, 1999, p. 02-11; 2016, p. 02-61; 2019c, p. 07-76; Cerezoli, 2009, p. 19-23)¹³.

Sobre a Pesquisa da CNT, referente a 1999, foram objeto de entrevista 400 motoristas de caminhão empregados, identificados como "Motoristas de Caminhão de Empresas". Sobre o local da realização das entrevistas, 88,2% das coletas ocorreram, em ordem decrescente das incidências, em São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (MG), Curitiba (PR), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Fortaleza (CE) e Rondonópolis (MT).

Quanto ao modelo dos caminhões em que os motoristas trabalhavam, a distribuição se deu desta maneira: 04,8% eram caminhões leves; 23,8% caminhões médios; 64,3% pesados e; 07% caminhões extrapesados. Essas informações, representam aspectos da força produtiva do trabalho e das capacidades operacionais dos condutores e das empresas.

O Estado de São Paulo foi o mais recorrente no quesito origens/destinos das cargas ou locais de carregamento/descarregamento dos veículos. Como complemento, verifica-se, nos indicativos dos "principais Estados de Origem/Destino das Cargas", em ordem decrescente, as viagens internas ao Estado de São Paulo com 18,9%; entre o Rio Grande do Sul e São Paulo com 05%; internamente ao Rio Grande do Sul com 04,8%; entre São Paulo e o Rio de Janeiro com 03,5%; entre Rio de Janeiro e São Paulo com 03,3%; além de outros. Essas informações, sobre as rotas, são indicadoras parciais da extensão das jornadas no que envolve o tempo de direção e outras atribuições dos motoristas, as horas trabalho e os preços dos fretes.

Sobre as "Principais Cargas transportadas", os maiores indicativos são do transporte de cargas fracionadas com 41,5%; granéis sólidos com 13,3%; produtos perigosos com 08,8%; mineração com 07,8%; frigorificada com 05,5%; líquida com 03,8% e as demais em mudanças, contêineres, automóveis e madeiras. Essas informações, são indicadoras parciais de elementos dos preços dos fretes e das habilidades requeridas dos motoristas.

¹³ A pesquisa sobre 2009 da CNT, foi informada em periódico da entidade, através da autoria de Cerezoli. A seguir, todas as referências dos preços do salário mínimo vigentes no país estão com base no IPEA (2020).

Segundo a CNT, em 1999, o “Salário”, num padrão médio entre os entrevistados, identificado como “Renda Pessoal Líquida”, está registrado na quantia de R\$ 700,00. Considerando o salário mínimo (01/05/1999 – 31/03/2000) que estava em R\$ 136,00, os salários dos motoristas eram 5,14 vezes a mais que o preço do salário mínimo.

Na Pesquisa CNT, referente a 2009, foram objeto de entrevista 383 motoristas de caminhão empregados, identificados como “empregados frotistas”. Sobre os locais das entrevistas, ocorreram em 35 municípios, distribuídos entre 11 estados do país.

Os dados informados não discriminam os modelos dos caminhões e, sobre as rotas, indicativo pode ser percebido na “Quilometragem mensal rodada (km)”, sendo de 12.258 km. Assim, havia a média de pouco acima dos 490 km diários por cada motorista, se considerada a referência de vinte e cinco dias de trabalho no mês, e considerando ainda, que o tempo de trabalho não se limita ao tempo de direção, incluindo o envolvimento nas atividades associadas ao carregamento e ao descarregamento e nas associadas com a manutenção funcional dos caminhões, como o abastecimento do combustível.

Sobre os tipos de cargas transportadas, as maiores incidências foram, em ordem decrescente, fracionada/variada, granel sólido, carga frigorificada, granel líquido, químicos ou perigosos, veículos e bebidas, constituindo 93,5% da amostragem.

Segundo a CNT, em 2009, os salários, expressos como “Renda Mensal (R\$)”, estavam em R\$ 1.856,00. Considerando o salário mínimo (01/02/2009 – 31/12/2009) que estava em R\$ 465,00, os salários dos motoristas eram 3,99 vezes a mais que o preço do salário mínimo.

Na Pesquisa referente a 2015, foram objeto de entrevista 337 motoristas, identificados como “caminhoneiros empregados de frota (profissionais vinculados a uma empresa)”. Sobre as entrevistas, 67,4% das mesmas foram na Região Sudeste; 14,5% na Região Sul; 09,5% no Centro Oeste; 07,4% no Nordeste e 01,2% na Região Norte. O território do Estado de São Paulo registrou a maior participação, com 46,2% das entrevistas, seguido por Minas Gerais com 13,3%; Rio Grande do Sul com 10,7%; Goiás

com 09,5% e; após, respectivamente, Rio de Janeiro; Paraná; Pernambuco; Bahia etc.

Na questão sobre o “Peso bruto total do veículo”, indicador das capacidades de carga e modelos dos caminhões, resultou a média de 33,3 toneladas. Nesse indicador, as seguintes categorizações: até 05 toneladas, com 04,7%; entre 06-10 toneladas, com 05,9%; entre 11-15 toneladas, com 07,7%; entre 16-20 toneladas, com 06,8%; entre 21-25 toneladas, com 16,3% e; a partir de 26 toneladas com 55,3%, sendo que 03,3% não responderam.

Sobre a “Abrangência geográfica dos serviços de transporte prestados”, indicador das rotas frequentes das viagens, podendo o entrevistado indicar mais de uma opção, tem-se os seguintes dados: interestadual com 81,6%; intermunicipal com 34,1%; municipal com 07,7% e internacional com 03,6%.

Quanto ao “Tipo de carga transportada”, a frequência, podendo ser indicado mais de uma opção pelo entrevistado, resultou em granel sólido com 32%; carga fracionada com 22%; químicos/perigosos com 10,4%; carga frigorificada com 9,8%; granel líquido com 7,1%; bebidas com 3,6%; contêineres com 03,3% etc.

Segundo a CNT, em 2015, os salários, a “Renda Mensal Líquida”, estão registrados com a quantia de R\$ 3.381,59. Considerando o salário mínimo (01/01/2015 – 31/12/2015) que estava em R\$ 788,00, os salários dos motoristas eram 4,29 vezes a mais que o preço do salário mínimo.

Na Pesquisa de 2018, foram objeto de entrevista 352 motoristas, identificados como “caminhoneiros empregados de frota (profissionais vinculados a uma empresa)”. Desses motoristas, 53,6% foram entrevistados na Região Sudeste; 23,3% no Sul; 13,1% no Nordeste; 06,3% no Centro Oeste e 03,7% na Região Norte. O Estado de São Paulo teve a maior participação, com 32,1% das entrevistas, seguido de Minas Gerais com 15,3%; Paraná com 12,5%; Rio Grande do Sul com 10,8% e; após, Rio de Janeiro; Bahia; Goiás; Ceará etc.

Em relação ao “Peso bruto total do veículo”, a média foi de 28,5 toneladas, estando distribuída nas seguintes categorias: até 05 toneladas, com 04,8%; entre 06-

10 toneladas, com 13,6%; entre 11-15 toneladas, com 10,5%; entre 16-20 toneladas, com 06%; entre 21-25 toneladas, com 20,5% e; a partir de 26 toneladas, com 43,2%, sendo que 01,4% não responderam.

Sobre a “Abrangência geográfica dos serviços de transporte prestados”, em relação à frequência das origens e dos destinos das cargas, podendo ser indicado mais de uma opção, resultou em interestadual com 69,3%; intermunicipal com 31,3%; municipal com 16,8% e internacional com 08%.

Sobre o “Tipo de carga transportada”, podendo ser indicado mais de uma opção, tem-se a seguinte frequência: granel fracionada com 28,7%; granel sólido com 26,4%; carga frigorificada com 13,6%; frutas/verduras/legumes com 09,1%; carga seca com 06,8%; bebidas com 06,8% etc.

Segundo a CNT, em 2018, os salários, a “Renda Mensal Líquida”, estavam em R\$ 3.720,56. Considerando o salário mínimo (01/01/2018 – 31/12/2018) que estava em R\$ 954,00, os salários dos motoristas eram 3,89 vezes a mais que o preço do salário mínimo.

Nesta amostragem de motoristas de caminhão empregados, numa perspectiva de formarem práticas recorrentes no contexto nacional, estão informados alguns elementos das suas condições de trabalho e estão registrados os ganhos salariais em dinheiro que intentam ser um padrão médio entre os motoristas entrevistados. Esses salários, frente ao salário mínimo, se reduziram, indiciando a diminuição relativa desses salários no período de cerca de duas décadas. Assim, sugere-se, mesmo sendo informações parciais, que houve a diminuição dos ganhos salariais ou a redução relativa dos salários equiparados ao salário mínimo vigente. Em 1999, os salários dos motoristas eram 5,14 vezes maiores que o salário mínimo, enquanto, em 2018, tiveram redução para 3,89 vezes a mais que o salário mínimo.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao se estudar os motoristas de caminhão do Brasil deve-se partir da distinção entre os empregados e os autônomos. Os empregados são assalariados, por isto,

proletários. Os autônomos, uma camada intermediária enquanto pequenas empresas situadas num limiar entre trabalhadores por conta própria ou, realizando acumulação, passam a manter motoristas assalariados trabalhando como empregados nos caminhões, mesmo que no aspecto jurídico permaneçam registrados como autônomos. Segundo as informações de setembro de 2019 do RNTRC, no Brasil, em quantidade, a maioria eram motoristas empregados, frente aos autônomos, considerando os tipos de veículos e que o RNTRC não contabiliza o empreendimento TCP.

Além de uma categoria profissional segmentada entre empregados e autônomos, as condições e as relações de trabalho também expressam uma condição heterogênea dos motoristas de caminhão. Os modelos de caminhões, as rotas de viagem e os tipos de cargas transportadas devem ser considerados numa caracterização da atividade profissional, constituindo-se como elementos influentes nas práticas profissionais. Extensão em horas das jornadas, tipos de contratos trabalhistas, especializações, habilidades, capacitações e o trabalho individualizado enquanto rotina do tempo de direção/condução são elementos que complementam essa caracterização profissional, considerando, também, uma importante peculiaridade recorrente da formação histórica desses trabalhadores, as viagens de longa distância com suas elevadas jornadas em horas trabalho.

Nas condições estruturais do trabalho dos motoristas, os salários, por peça (comissão) ou tempo, ou a mescla entre ambos, impõem diferenciações nos ganhos quantitativos em dinheiro e em relação à segurança do recebimento salarial. Ocorre algo mais determinado quando os salários são por tempo, diferenciando-se das remunerações comissionadas, pois, são determinadas pela quantidade e volume das cargas transportadas e pelos preços dos fretes, elementos que se determinam nas relações de mercado através da atuação das empresas, mantendo esses motoristas numa condição de trabalho mais precário em relação aos direitos trabalhistas, considerando que os motoristas são trabalhadores subordinados nesse processo. Especificamente no que envolve essa temática, poderia ser explorado, e seria

motivação a outros estudos, as questões, com base na legislação brasileira, do regime de trabalho formal e informal entre esses motoristas.

Enquanto preços salariais registrados nas quatro pesquisas da CNT (1999, 2009, 2015 e 2018), outros estudos podem ser produzidos tendo alguns parâmetros. Uma comparação da variação salarial pode ser realizada frente ao estipulado em pisos salariais das negociações coletivas ocorridas entre os sindicatos de trabalhadores empregados com os sindicatos patronais¹⁴. Outra comparação, os preços salariais da CNT frente a variação da inflação ao longo dos anos no país. Terceira comparação, pode ser produzida tendo por base as informações salariais desses motoristas a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Ou, quarta comparação, a partir de dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) e da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), fontes que, por décadas, estiveram vinculadas ao Ministério do Trabalho. Inclusive, um outro estudo mais apurado com distintas fontes, identificando, em determinados motoristas, qual a composição relativa entre o que seria o piso salarial mais a parcela variável do ganho salarial através das comissões, chegando assim também a uma quantia que poderia ser equiparada ao salário mínimo do país. Essas indicações iniciais de eventuais comparações são motivações a outros estudos que permitiriam uma mais elaborada e consistente perspectiva no que envolve o poder de compra e o padrão de vida desses motoristas.

Agregando perspectiva nessa temática, em modo exemplar, são fontes indispensáveis, pelo tipo de informação e conteúdo que fornecem, as pesquisas sobre empresas do TRC produzidas pelo IBGE com o referencial a partir dos anos 1960, os estudos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), notadamente entre os

14 No Apêndice “Oito Sindicatos e as Categorias Profissionais: Pisos Salariais em função do Salário Mínimo do País, 1999 – 2019”, tendo por base sindicatos das regiões Sul e Sudeste do país, há os pisos salariais estipulados nas convenções coletivas de trabalho dos motoristas empregados. Inclusive, consta categorias de pisos salariais tendo por base os modelos de caminhões, as rotas de viagem e os tipos de cargas, constando também variações na identificação dos motoristas que têm influenciado na nomenclatura atribuída e na autoidentificação (Kapron, 2021, p. 547-584).

anos 1960-1990, e da ANTT a partir dos anos 2000. Essas diferentes fontes, analisadas individualmente pela referência na autoria ou desenvolvendo comparação entre elas, podem ser base para outros estudos sobre a profissão e os salários.

Ao longo do artigo foram expostos elementos de influência na formação profissional no Brasil, elementos influenciadores em categorias e especializações dum cotidiano da prática das jornadas de trabalho e dos vínculos empregatícios, notadamente os modelos dos caminhões, as rotas de viagem e os tipos de cargas transportadas. A isso, o registro de padrões de ganhos salariais em quatro datas que envolvem aproximadamente duas décadas, mesmo que pouco precisas em seus preços, pois, pelo informado pelas pesquisas da CNT, seria uma informação média com base em respostas de entrevistas com os motoristas empregados.

Por fim, mesmo com informações parciais, tendo base as pesquisas da CNT, deve-se considerar o percentual dos aumentos dos salários nesse período de 1999-2018, os índices da inflação do país frente aos quantitativos informados, o aumento, reposição ou estagnação dos preços do salário mínimo ao longo dos anos, para assim se poder estimar aspectos de ganho ou perda salarial influentes nas condições de vida dos motoristas e de suas famílias, bem como uma perspectiva mais ampla, que envolve as relações trabalhadores e patrões, que é a questão do trabalho necessário e do trabalho excedente. No entanto, com o referencial das pesquisas da CNT constata-se a diminuição relativa dos salários frente ao salário mínimo do país. Esta diminuição reitera identificação encontrada e registrada no, antes referido, Apêndice intitulado "Oito Sindicatos e as Categorias Profissionais: Pisos Salariais em função do Salário Mínimo do País, 1999 – 2019".

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E FONTES CONSULTADAS

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. "Cargas": "RNTRC": "RNTRC em Números". Brasília, DF, Brasil, 02 de Setembro de 2019. Disponível em: http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos_old/Estatisticas.html. Acesso em: 02 set. 2019.

ARAÚJO, Paula Hypólito de. **Os (des) caminhos da estrada**: a organização do trabalho dos caminhoneiros no Porto de Santos. 2010. 282f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Departamento de Sociologia e Antropologia, Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Marília, SP, Brasil.

BRASIL. **Lei n. 11.442, de 05 de janeiro de 2007**. AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. “Cargas”: “RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas”: “Legislação”: “Legislação – RNTRC”. Brasília, DF, Brasil, 2007. Disponível em: https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&num_ato=00011442&sgl_tipo=LEI&sgl_orgao=NI&vlr_ano=2007&seq_ato=000. Acesso em: 13 out. 2019.

CEREZOLI, Livia. Caminhoneiro brasileiro. **CNT Transporte Atual**, ano XV, n. 168. Belo Horizonte, MG: AC&S Mídia, Agosto 2009, p. 18-25. (“Edição Informativa do Sistema CNT”).

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. **Transporte Rodoviário**: desempenho do setor, infraestrutura e investimentos. Brasília, DF, Brasil: CNT, 2017. 67p. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Estudo/transporte-rodoviariodesempenho>. Acesso em: 07 jan. 2019.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Edições”: “2013”: “Informações para a Imprensa”. **Pesquisa CNT de Rodovias 2013**. Brasília, DF, Brasil: CNT, 2013. 09p. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/Downloads/Edicoes//2013/Informa%C3%A7%C3%B5es%20para%20Imprensa/Informa%C3%A7%C3%B5es%20para%20Imprensa%202013.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Análises do Transporte”. **Transporte em Números**. Brasília, DF, Brasil: CNT, 12/12/2019a. 29p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/analises-transporte>. Acesso em: 07 fev. 2021.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Estudos e Pesquisas”. **Acidentes Rodoviários**: estatísticas envolvendo caminhões. Brasília, DF, Brasil, 2019b. 222p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 11 abr. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Estudos e Pesquisas”. **Pesquisa CNT (de) Perfil dos Caminhoneiros 2016**. Brasília, DF, Brasil: CNT, 2016. 99p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 16 mar. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT. “Publicações”: “Estudos e Pesquisas”. **Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros 2019**. Brasília, DF, Brasil: CNT, 2019c. 133p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 16 mar. 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional do Transporte, CNT; Sensus Pesquisa e Consultoria. **O Perfil Sócio-Econômico e as Aspirações dos Caminhoneiros no País**: relatório. 27 de Agosto à 03 de Setembro de 1999. Brasília, DF; Belo Horizonte, MG, Brasil, 1999. 17p. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>. Acesso em: 07 jan. 2011.

CUNHA, Kamilla Rocha. **Análise de acidentes de trânsito de caminhoneiros sob a ótica da análise da atividade**. 2016. 144p. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, ES, Brasil.

DONIAK, Lúcia Helena de Souza. **A regulamentação da profissão de motorista: aspectos sociais e econômicos dos motoristas empregados no Transporte Rodoviário de Carga em Ponta Grossa – PR**. 2014. 167p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicadas, Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, PR, Brasil.

FUNDAÇÃO Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE. **Estatísticas Históricas do Brasil: Séries Econômicas, Demográficas e Sociais de 1550 a 1988**. Volume 3. 2. ed. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 1990.

GATTÁS, Ramiz. **A indústria automobilística e a segunda revolução industrial no Brasil: origens e perspectivas**. São Paulo, SP: Prelo Ed., 1981.

GIROTTO, Edmarlon. **Características do trabalho, consumo de substâncias psicoativas e acidentes de trânsito entre motoristas de caminhão**. 2014. 181p. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Centro de Ciências da Saúde, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, PR, Brasil.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil**. 2013. 420p. Tese (Doutorado Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.

INSTITUTO de Pesquisa Econômica e Aplicada, IPEA. “Ferramentas”: “Ipea Data”: “Macroeconômico”: “Temas”: “Salário e renda”: “MTE/Outras”. **Salário mínimo nominal vigente. 1940 – 2020**. Brasília, DF, Brasil, 2020. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx>. Acesso em: 17 mai. 2020.

KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas**. 2012. 201f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS, Brasil.

KAPRON, Rafael Antônio. **O Processo de Trabalho dos Caminhoneiros Empregados do Transporte Rodoviário de Cargas na Formação Histórica do Brasil e sua Condição de Proletariado**. 2021. 611p. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, RS, Brasil.

KAPRON, Rafael Antônio. Transporte Rodoviário de Cargas, Trabalho e o Sindicato dos Motoristas de Caminhão Empregados de Uruguaiana (RS): 2001-2019. *In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul* - Dossiê O Urbanismo e Porto Alegre, n. 163, Porto Alegre, 2022, p. 323-344. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/revistaihrgs/article/view/111546/87545>. Acesso em: 31 dez. 2022.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. O processo de produção do capital. (1867). Livro I, v. 1. 24. ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2006.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. O processo de produção do capital. (1867). Livro I, v. 2. 22. ed. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2008.

MOREIRA, Danilo Leite. Uma breve abordagem histórica do desenvolvimento do rodoviarismo e do transporte rodoviário de cargas no Brasil. *In: Faces da História*, Assis, SP, v. 10, n. 01, p. 155-174, 26 jun. 2023. Disponível em: <https://seer.assis.unesp.br/index.php/facesdahistoria/article/view/2473>. Acesso em: 11 jul. 2023.

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

SANTOS, Luciene dos. "Moro no mundo e passeio em casa": vida e trabalho dos caminhoneiros. *In: ANTUNES, Ricardo; SILVA, Maria Aparecida Moraes (Orgs.). O avesso do trabalho*. 2. ed. São Paulo, SP: Editora Expressão Popular, 2010, p. 235-290.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. **Geografia das redes e da logística no transporte rodoviário de cargas**: fluxos e mobilidade geográfica do capital. 2004. 270p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita filho, Presidente Prudente, SP, Brasil.

SILVA, Ramon Araújo. **Vida de caminhoneiro**: sofrimento e paixão. 2015. 149 pág. Dissertação (Mestrado em Psicologia como Ciência e Profissão) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Ciências da Vida, Pontifícia Universidade Católica, Campinas, SP, Brasil.

Contribuição dos autores

1 – Rafael Antônio Kapron

Doutor em História pela Universidade Federal de Santa Maria

<https://orcid.org/0000-0002-1266-0730> • rafaelantoniokapron@gmail.com

Contribuição: Conceituação – Investigação – Metodologia – Redação – Rascunho original – Redação – Revisão e edição.

Como citar este artigo

KAPRON, Rafael Antônio. Os motoristas de caminhão empregados no Brasil: aspectos profissionais com seus salários entre 1999-2018. **Revista Sociais e Humanas**, Santa Maria, v. 37. e68310, 2024. DOI: 10.5902/2317175868310. Disponível em: <https://doi.org/10.5902/2317175868310>.

