

COMPREENSÃO E ANÁLISE DO CIRCUITO INFERIOR DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA NO BRASIL¹

DANIEL MONTEIRO HUERTAS

Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP/Osasco)

dmhuertas@unifesp.br

RESUMO

Este artigo tem como objetivo, mediante proposta que incorpora o escopo teórico de Milton Santos sobre os circuitos da economia urbana, compreender e analisar a distribuição espacial e a correlação de forças no plano técnico e político dos agentes do transporte rodoviário de carga que, sob o nosso ponto de vista, se enquadram no circuito inferior. O autor explicita o fato de que a diferença fundamental entre as atividades de ambos os circuitos está ancorada nas diferenças de tecnologia e organização, e destaca que “não são sistemas isolados e impermeáveis entre si, mas, ao contrário, estão em interação permanente” (SANTOS, 2008, p.261). O circuito inferior compõe-se de uma multiplicidade de atividades pouco capitalizadas que impescindem do uso de técnicas contemporâneas – embora novos objetos sejam utilizados em menor grau e frequentemente a partir de outras combinações – e aumenta pela produção de pobreza e dívidas sociais, resultado direto das modernizações tecnológicas e organizacionais contemporâneas que têm fortalecido o circuito superior das economias urbanas. Ao relacionar as características estruturais dos circuitos com a rede urbana e o processo de industrialização, Santos afirma que há também superposição das atividades dos dois circuitos: “Como o circuito inferior está presente em todas as cidades, as atividades dos dois circuitos confundem-se em toda parte no sistema urbano, tanto nas metrópoles como nas cidades” (SANTOS, 2008, p.331). No transporte rodoviário de carga essa questão se expressa nas relações de subordinação e complementaridade que ocorrem no que estamos chamando de “cadeia de subcontratações”, gerando tensões e distensões entre os agentes que extrapolam o âmbito meramente intraurbano e compõem a dialética espacial entre os dois circuitos. A consciência de como funciona a engrenagem dessa dinâmica pode potencializar uma maior representatividade dos autônomos no plano sindical, fortalecendo a ação política e a luta por condições de trabalho mais dignas.

Palavras-chave: transporte rodoviário de carga, circuitos da economia urbana e circulação.

Understanding and analysis of the lower circuit of freight road transport in Brazil

ABSTRACT

This article aims, on a proposal incorporating the Milton Santos theoretical scope on the circuits of the urban economy, understand and analyze the spatial distribution and the correlation of forces in the technical and political level of the road freight transport agents, under the our point of view, fall into the lower circuit. The author explains the

¹ Trabalho apresentado no XIII Encontro Nacional de Geógrafos (ENG), realizado entre 24 e 30 de julho de 2016 em São Luís.

fact that the fundamental difference between the activities of both circuits is anchored on differences in technology and organization, and stresses that “are not isolated and impermeable systems with each other, but instead are in permanent interaction” (SANTOS, 2008, p.261). The lower circuit is composed of a plurality of bit capitalized activities that need the use of contemporary techniques – albeit new objects are used to a lesser extent, often from other combinations – and increases the production of poverty and social debts, direct result of contemporary technological and organizational modernizations that have strengthened the upper circuit of urban economies. By linking the structural characteristics of the circuits with the urban network and the industrialization process, Santos says there is also superposition of the two circuits activities: “As the lower circuit is present in all cities, the activities of the two circuits mistake in everywhere in the urban system, both in metropolis and in the cities” (SANTOS, 2008, p.331). In road freight transport this question is expressed in the reporting relationships and complementarity that occur in what we are calling “subcontracting chain”, generating tensions and strains among agents that go beyond the purely intra-urban context and make the spatial dialectics between the two circuits . The consciousness of how to gear this dynamic can leverage greater representation of the self-employed in a trade union, strengthening the political action and the struggle for more decent working conditions.

Key words: road freight transport, circuits of the urban economy and circulation.

INTRODUÇÃO

A partir de meados dos anos 1990 o transporte rodoviário de carga (TRC) adentrou um momento de transformações estruturais e conjunturais condizentes com as variáveis do período atual, no qual a informação é um aspecto central. A promulgação da lei nº 11.442/07 instituiu um novo quadro normativo que procura discriminar e disciplinar os seus agentes (empresas de transporte rodoviário de carga/ETC e transportadores autônomos de carga/TAC) e atividades correlatas mediante coordenação e fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Um aspecto importante da nova lei é o artigo 4º, que define a forma de prestação de serviço dos autônomos, como agregado ou independente, de acordo com o contrato a ser celebrado entre o TAC e a ETC e/ou o embarcador da carga. O TAC agregado é “aquele 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”, enquanto o TAC independente “presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem”.

O fato é que ambos compõem o circuito inferior do TRC no Brasil e, logo no começo da jornada, seu país profundo geralmente emerge em alguma estrada, ou ainda em uma rota a cumprir por entre o emaranhado de ruas e avenidas das grandes cidades, descarregando mercadorias em seu destino final. Assim é o cotidiano do motorista de caminhão, figura que ao longo do tempo vem perdendo o prestígio adquirido quando o Brasil substituíria navios e trens por caminhões.

Este artigo tem como objetivo, mediante proposta que incorpora o escopo teórico de Milton Santos sobre os circuitos da economia urbana, compreender e analisar

a distribuição espacial e a correlação de forças no plano técnico e político dos agentes do TRC que, sob o nosso ponto de vista, se enquadram no circuito inferior. Para viabilizar a análise, levamos em consideração aspectos referentes às particularidades operacionais de sua atividade.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA

Do ponto de vista teórico-metodológico, o ponto de partida é a teoria dos circuitos da economia urbana desenvolvida por Milton Santos. Uma das ideias centrais do autor “é que a cidade dos países subdesenvolvidos não funciona como um aparelho maciço ou, dito de outro modo, como um bloco”, reconhecendo-se a existência de “dois subsistemas, dois circuitos econômicos” e que envolve o que chamou de “questão de comportamento”: a dependência do circuito inferior em relação ao superior – sem descartar o fato de que um circuito superior marginal gravita entre ambos, revelador de um movimento de transição permanente e igualmente vulnerável às transformações na divisão territorial do trabalho hegemônica (SANTOS, 2008, p.39).

Além disso, ele explicita o fato de que a diferença fundamental entre as atividades de ambos os circuitos está ancorada nas diferenças de tecnologia e organização, e destaca que “não são sistemas isolados e impermeáveis entre si, mas, ao contrário, estão em interação permanente” (SANTOS, 2008, p.261). O circuito inferior compõe-se de uma multiplicidade de atividades pouco capitalizadas que prescindem do uso de técnicas contemporâneas – embora novos objetos sejam utilizados em menor grau e frequentemente a partir de outras combinações – e aumenta pela produção de pobreza e dívidas sociais, resultado direto das modernizações tecnológicas e organizacionais contemporâneas que têm fortalecido o circuito superior das economias urbanas.

Cabe ressaltar que, para Santos, o transportador, ao lado do atacadista, é tido como um intermediário que “age como um elo entre a demanda e a oferta, que não coincidem no tempo, nem em qualidade nem em quantidade”. O autor ainda indica que as causas da proliferação dos intermediários tanto nas economias desenvolvidas quanto nas subdesenvolvidas não são as mesmas, e que a teoria dos circuitos também é válida “para explicar, sob uma nova luz, as relações externas da cidade, seja com sua região de influência, seja com as outras cidades” (SANTOS, 2008, p.38). Pelos argumentos supracitados acreditamos que se abre a possibilidade de estender a teoria dos circuitos para além dos fenômenos intraurbanos, principalmente diante de um agente econômico de natureza itinerante em um país subdesenvolvido de dimensões continentais.

Ao relacionar as características estruturais dos circuitos com a rede urbana e o processo de industrialização, Santos afirma que há também superposição das atividades dos dois circuitos: “Como o circuito inferior está presente em todas as cidades, as atividades dos dois circuitos confundem-se em toda parte no sistema urbano, tanto nas metrópoles como nas cidades” (SANTOS, 2008, p.331). No transporte rodoviário de carga essa questão se expressa nas relações de subordinação e complementaridade que ocorrem no que estamos chamando de “cadeia de subcontratações”, gerando tensões e distensões entre os agentes que extrapolam o âmbito meramente intraurbano e compõem a dialética espacial entre os dois circuitos (HUERTAS, 2013), embora este fenômeno não seja o foco principal deste artigo.

Mas quais segmentos compõem o circuito inferior no transporte rodoviário de carga? Mediante nossa análise, são os caminhoneiros autônomos e as micro e pequenas

empresas transportadoras de carga, cuja linha entre ambas muitas vezes é embaçada e tênue (HUERTAS, 2013). Ademais, o caminhoneiro autônomo diferencia-se do motorista frotista pelo fato de que a sua atividade profissional implica na posse de pelo menos um veículo de carga, caracterizando o trabalhador por conta própria.

Por outro lado, o frotista é empregado com vínculo empregatício subordinado aos sindicatos e federações componentes da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre (CNTTT), que também agrega metroviários e ferroviários. Podem ser assalariados (ganho monetário fixo mensal com possíveis adicionais monetários) ou comissionados (registro de um salário mínimo e ganho real por viagem, percentual de frete ou carga transportada). Para fins metodológicos, neste trabalho o frotista é tido como um empregado formal do circuito superior e/ou inferior do TRC, enquanto o TAC é um agente do circuito inferior do TRC.

O transporte rodoviário de cargas foi moldado em uma grande concorrência entre os diversos tipos de empreendimentos em atividade, influenciando assim na oferta de trabalho irregular aos motoristas e pressionando a queda dos preços dos fretes. Nessa compreensão deve ser situado que a concorrência de mercado se deu entre os autônomos, as pequenas e as grandes empresas [...], sendo refletida também nos interesses imediatos dos autônomos e dos motoristas empregados nessas empresas, pois ambos tiveram sua formação histórica marcada pela remuneração definida nos preços dos fretes (KAPRON, 2012, p.71).

Cabe ressaltar que a lei nº 12.619, sancionada em 30 de abril de 2012 pela presidente Dilma Rousseff com 19 vetos ao texto original, regulamentou a profissão de motorista com o intuito de “regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional”, mas foi flexibilizada por nova lei, a 13.103 (ou “Lei dos Caminhoneiros”), de 2 de março de 2015.

RESULTADOS ALCANÇADOS

Milton Santos nos ensina que o circuito inferior é um “mundo bem original”, no qual o sistema de negócios é freqüentemente arcaico, o controle dos custos e dos lucros é raro e a contabilidade praticamente ausente. Além disso, destaca que as “empresas familiares e os autônomos são numerosos, o capital é muito pequeno, a tecnologia, obsoleta ou tradicional e a organização, deficiente” (SANTOS, 2008, p.197-98).

Mas se no circuito superior impera a racionalidade do cálculo, como funciona a contabilidade do circuito inferior? A pesquisa demonstrou que o circuito inferior não realiza qualquer tipo de gestão de custos, pois nem sabe ao certo o valor real daquilo que está recebendo e o quanto que está gastando para levar uma mercadoria do ponto A ao ponto B. Autônomos e pequenas empresas realizam cálculos simples, e não poderia ser muito diferente, já que não dispõem de acesso aos métodos contábeis e tampouco às planilhas de custo. Não existe gestão de transporte para o autônomo pelo simples fato de que, na cadeia do TRC, ele está na seção intermediária ou final, e assim se submete ao comportamento e desígnios dos demais agentes.

A pesquisa CNT (2016) demonstra que o ganho médio líquido dos autônomos é cerca de 21,63% superior ao dos motoristas frotistas, mas “é possível que os autônomos não considerem alguns custos de alto impacto financeiro no cálculo de sua renda líquida

mensal, como despesas com manutenção, pedágios, depreciação e seguro do veículo”, que desse modo “arcam com maiores responsabilidades, além de não terem os direitos estabelecidos pela CLT aos profissionais empregados”².

Exercer a profissão de motorista autônomo, portanto, exige uma organização fiscal mínima e alguns compromissos burocráticos, que mudam em caso de serviço prestado à pessoa física ou jurídica. Em ambos os casos, a melhor maneira de o profissional controlar o fluxo de caixa para honrar as obrigações tributárias é exigir do contratante um contrato de prestação de serviço que discrimine responsabilidades e regras e exclua qualquer condição que possa caracterizar vínculo empregatício, além do recibo de pagamento de autônomo ou de prestação de serviço.

Perante o INSS, há a obrigação de alteração no cadastro e a base de cálculo de contribuição é de 20% sobre o valor do frete, sobre a qual implicará o recolhimento devido de 11% para o INSS, 1,5% para o Sest e 1% para o Senat. Quanto ao imposto de renda, a empresa contratante do serviço é responsável pelo recolhimento do imposto devido. No caso de pessoa física, o autônomo deve recolher mensalmente a taxa por meio do Carne-Leão. Alguns municípios exigem o recolhimento de Imposto sobre Serviços (ISS) em caso de serviço estritamente municipal. Gastos com convênio médico, contador, telefone e material de escritório precisam ser considerados na planilha de custos. Autônomos e pequenas empresas precisam ainda incluir em seus custos os valores pagos aos chapas, um típico elemento de apoio ao caminhoneiro no suprimento de informação (localização de endereços e indicação de rotas) e no trabalho braçal de carga e descarga.

“Pela minha experiência, cerca de 70% dos autônomos aceitam frete abaixo do valor”, comentou um autônomo paulistano³, de 38 anos, que roda há 16 anos e opera no Rodoshopping (terminal de cargas situado no limite entre Guarulhos e São Paulo) depois de ter sido motorista frotista no início da carreira. Proprietário de uma carreta Scania 113, ano 1992, ele afirma elaborar tabela mensal de custos, embora admita que esta prática não seja comum entre os companheiros de profissão.

A sua “estratégia operacional” é montada preferencialmente na rota São Paulo-Bahia, e de uns tempos para cá tem conseguido operar duas vezes por mês o triângulo São Paulo – Feira de Santana/Salvador – Barreiras/Luís Eduardo Magalhães. Na ida, carrega o que aparece – geralmente material de construção, maquinário leve-médio, granel químico sólido (em sacaria ou *big bag*), bobinas de papel e ferro e insumos industriais (copos vazios de extrato de tomate, por exemplo) – até o trecho entre Feira de Santana e Aracaju, um frete médio de R\$ 5,5 mil.

O retorno deste caminhoneiro para a capital paulista geralmente é dividido em duas etapas: (i) carregamento de fertilizantes e adubo de Camaçari para o oeste da Bahia, um frete médio entre R\$ 1,5 mil e R\$ 1,7 mil; e (ii) carregamento de fardos de algodão para o porto de Santos, um frete médio entre R\$ 4,3 mil e R\$ 4,5 mil. Ele calcula o seu lucro em torno de R\$ 4 mil mensais, cerca de 30% a 40% do rendimento total, mas há pouco tempo precisou gastar os R\$ 25 mil de sua poupança para trocar o virabrequim do motor.

Para o circuito inferior, o caminhão não é um ativo financeiro: é sua vida! Trabalha-se no caminhão, não raramente alimenta-se ao lado do caminhão e frequentemente dorme-se no caminhão. O veículo é dotado de uma simbologia própria

² In <http://www.cntdespoluir.org.br/Documents/PDFs/Relatorio_Sintese_de_Informacoes_Ambientais.pdf> Acesso em: 21 maio 2013, p.5.

³ Entrevista concedida em São Paulo em 28 dez. 2012.

que escapa à nossa compreensão. Se os agentes do circuito superior lidam com uma série de métodos que tornam precisos o momento adequado para a substituição da frota – e a melhor forma de fazê-la –, TACs e pequenas ETCs apenas sabem que um dia precisarão substituir o caminhão. Tanto que 35,1% dos autônomos possuem veículo próprio financiado ainda não quitado, enquanto 27% já abateram a dívida. Deste total, 62,4% realizaram financiamento em bancos privados, contra leasing (8,6%), PSI BNDES (1,8%) e Procaminhoneiro BNDES (5,5%). O prazo do financiamento é superior a 49 meses para 29,4% dos autônomos (CNT, 2016).

Fotografar ou dissertar sobre o caminhão e o seu motorista exige que se veja, que se ouça, que se viaje, que os autores se exponham a uma espécie de corpo-a-corpo, que até se estabeleçam uma relação algo orgânica com os dois e tenham um olhar itinerante (depoimento de Marcos Vinícios Vilaça, autor de *Em torno da sociologia do caminhão* [1961], in HELVÉCIA; GRESPAN, 2006, p.9).

Não há planejamento de renovação e tampouco previsão de recursos para tal. O resultado é um descompasso brutal entre a idade média da frota dos autônomos (21,7 anos) e das empresas (10,7 anos), segundo a ANTT. “A idade média elevada dos veículos talvez seja o exemplo mais surpreendente dessa miraculosa capacidade de recuperação que é uma das maiores características das economias pobres” (SANTOS, 2008, p.199). Mas a idade elevada da frota acarreta em queda do desempenho do veículo, elevação dos custos operacionais, descumprimento de prazos e falta de segurança aos motoristas. Citando dados da CNT, Silva Junior (2004) mostra que o gasto médio com manutenção dos veículos dos autônomos é de R\$ 0,16 por quilômetro rodado, 70% abaixo do nível considerado adequado.

“Isso significa que os caminhoneiros com veículos anteriores a 1985 estão trabalhando em condições cada vez mais precárias. Precariedade que se traduz em excesso de cargas transportadas, de velocidade e de horas trabalhadas na procura de rentabilidade, tentando compensar os baixos fretes” (SILVA JUNIOR, 2004, p.67). Cabe ressaltar que na década de 1970 muitas empresas renovaram a sua frota desovando carros antigos para os autônomos. De acordo com o presidente da Abcam, José da Fonseca Lopes⁴, existem nas mãos dos autônomos cerca de 297 mil veículos com mais de 30 anos de uso.

Nem mesmo o BNDES Finame Procaminhoneiro, lançado em maio de 2006 exatamente para preencher esta lacuna, surtiu os efeitos desejados. Direcionado aos autônomos e microempresários, o programa foi iniciado com taxa de juros fixa de 13,5% a.a., pago em sete anos e válido somente para a compra de veículos novos. Três anos depois, o BNDES o remodelou, já no âmbito do Programa de Sustentação do Investimento (PSI), a partir de ajustes considerados necessários, como a inclusão da compra de caminhões usados (até 15 anos de fabricação), a redução da taxa de juros para 4,5% a.a. e a ampliação do prazo de pagamento para oito anos. Também criou o Fundo Garantidor para o Investimento (FGI), meio encontrado para oferecer garantias ao agente financiador. Do total de R\$ 124,5 bilhões empenhados ao PSI, R\$ 7,3 bilhões (ou 5,9% do total) são destinados ao Procaminhoneiro, e R\$ 33,5 bilhões (ou 26,9%) para o BNDES Finame de ônibus e caminhões (médias e grandes empresas).

⁴ In revista *CNT Transporte Atual*, n.168, ago. 2009, p.21.

Foram muitas as dificuldades encontradas pelos autônomos e pequenas ETCs para aderir ao programa, característica já apontada por Milton Santos (2008, p.234), pois as “regras de funcionamento do sistema bancário são incompatíveis com as do funcionamento do circuito inferior”. Além dos baixos rendimentos e reduzido poder de compra, incluem-se a própria falta de conhecimento do Procaminhoneiro, o problema do descarte do caminhão em uso e a burocracia exigida pelos agentes financeiros, que acabavam induzindo o autônomo a investir em financiamentos próprios, alheios ao programa do BNDES e com taxas de juros mais elevadas.

Se o circuito superior desenvolveu sofisticados sistemas de cálculo de frete, para o circuito inferior a variável que define o valor de seu serviço é o peso, no caso dos autônomos independentes. Como constatamos em campo, eles não levam em consideração o volume e nem o valor agregado da carga, pois raciocinam que qualquer alteração no peso significa despesa e/ou risco de prejuízo. Eles sabem apenas que o seu caminhão, com carga muito inferior ao peso permitido, é viagem com pouco rendimento. Por outro lado, a proximidade com a capacidade-limite de peso incorre em mais despesas de combustível e desgaste do veículo, reduzindo o ganho da viagem.

O depoimento de um autônomo de Pilar do Sul (SP)⁵, que carregou portas e janelas de uma fábrica do interior do Paraná diretamente para a obra de um prédio residencial na capital paulista, é esclarecedor. “O caminhoneiro vê o frete de São Paulo para Belém por R\$ 7 mil e imagina três viagens por mês, gastando R\$ 5 mil com o caminhão. O resto é lucro!”. O que ocorre atualmente é que para encontrar três viagens mensais para a rota citada há a concorrência acirrada com milhares de autônomos, fato que acaba rebaixando os fretes.

Além disso, o custo estimado geralmente leva em conta apenas uma parte de custos fixos e variáveis, e o percentual de depreciação do veículo não é contemplado. Quanto à percepção dos custos operacionais, a pesquisa CNT (2016) revela (cada motorista pôde apontar dois) que, para 94,5% dos autônomos, o principal é o combustível, seguido de pneu (53,4%), manutenção/mecânica (34,8%), pedágio (4,3%), lubrificante (3,4%), limpeza do veículo (1,8%), seguro (0,3%), estacionamento (0,1%) e outros (0,1%). Outra deformação está no custo do pedágio, cujo pagamento é obrigação legal do embarcador, mas ao subcontratar um TAC as ETCs alegam que o valor já está embutido no frete pago. “O vale-pedágio ainda não saiu do chão”, admitiu o presidente da Fecam.

De modo geral, entre 60% e 80% do valor do frete são pagos no ato do carregamento, via cheque ou depósito em conta – a lei nº 11.442/07 não permite pagamento em espécie. A parcela restante torna-se um problema para o caminhoneiro, que precisa confirmar o descarregamento com o envio eletrônico de um comprovante (via fax ou escaneado como anexo em email), mas sem condições técnicas para fazê-lo. “A gente precisa achar um fax ou uma lan-house, pois nas empresas não existe uma estrutura própria para este tipo de serviço”, explicou o autônomo paulistano entrevistado, afirmando ser comum atraso no recebimento do complemento do frete.

Já para os autônomos agregados coexistem formas distintas de pagamento. Os que atuam nos fluxos T2/E e T2/F (escala metropolitana e intraurbana intermediária) geralmente recebem por uma diária do veículo, que na teoria deve ser estipulada em contrato, em pagamento quinzenal ou mensal. A quantidade realizada de coletas e entrega também pode ser uma variável. Para o longo curso (fluxos T1), é mais comum o

⁵ Depoimento concedido em São Paulo em 24 jan. 2012.

pagamento por viagem, combinando-se quilometragem e peso transportado. A Transportadora Belmok, de Viana (ES), paga ao TAC agregado de longo curso 70% do valor do frete acertado com o embarcador, e R\$ 280 por dia ao TAC agregado de distribuição urbana.

Nas pesquisas de campo também pudemos constatar que agregados de grandes ETCs que atuam tanto em fluxos T2 (receita por diária do veículo) quanto em fluxos T1 (receita por viagem) preferem essa situação por conta da garantia de carga e da fixação de rotas, fato que pode reduzir as incertezas se comparado ao esquema de um independente, que cada vez mais precisa recorrer ao agenciamento de carga para trabalhar. A procura direta por um autônomo em sua residência, fato comum até meados dos anos 1990, está se tornando um instrumento cada vez mais raro, alterando o próprio círculo de contatos dos motoristas.

Um ex-garçom atua desde 2001 como agregado da empresa Rodoviário Recifense e recebe R\$ 150 pela diária do serviço em seu Mercedes 710, mas confessa “que não sabe se o valor está compensando”⁶. Outro autônomo, de 78 anos, na estrada desde 1958, sabe muito bem como os fretes estão baixos. “Quem tinha uma carreta nos anos 1970 ganhava dinheiro, mas hoje é prejuízo. A concorrência é grande e houve o aumento dos veículos (*refere-se ao bitrem e rodotrem*), que carregam cinco caminhões de uma só vez”, disse ele⁷, acrescentando outro ingrediente ao aviltamento dos fretes, fato nunca evocado pelas empresas. “A gente carrega de graça, as empresas enchendo cada vez mais a bolsa e o caminhoneiro não vê nada.”

Outra questão que aflige o circuito inferior é o seguro do caminhão – afinal, o veículo é a sua fonte de renda. Mas como equacionar pagamento do seguro, parcelas de financiamento do caminhão e fretes baixos? Um dos caminhos encontrados foi a associação cooperativa de autônomos e micro e pequenas empresas, mas as seguradoras “batem pesado contra as associações e tentam empurrar os cooperados para a marginalidade”, segundo Geraldo Eugênio de Assis⁸, presidente da Associação de Proteção entre os Amigos Transportadores de Carga do Estado de Minas Gerais (Ascarg). Não dispomos de dados sobre o percentual de autônomos e empresas componentes do circuito inferior que detêm o privilégio de contar com seguro do veículo, mas este número certamente é baixo.

Quanto ao seguro da carga a situação é parecida, pois grande parte dos autônomos não conta com assistência das ETCs e por razões já explicadas não tem como arcar com este custo. “O caminhoneiro independente aceita o frete de empresas menores, que transportam cargas de baixo valor agregado. Essas firmas não fazem seguro, portanto, a responsabilidade de qualquer acidente recai sobre o motorista”, explicou Lopes, da Abcam⁹.

Outra opção, mas de caráter restrito aos autônomos agregados, ocorre no vínculo com grandes ETCs, que em geral estendem o seu plano de seguro aos agregados e parceiros. Em outro caso, possivelmente grandes embarcadores, ao subcontratar TACs diretamente (sem a intermediação de uma ETC), arcam com o Seguro de Riscos Rodoviários (RR).

⁶ Entrevista concedida no Recife em 13 set. 2011.

⁷ Entrevista concedida em Barra do Cunhaú (RN) em 16 set. 2011.

⁸ Depoimento concedido em audiência pública realizada na Assembleia Legislativa de São Paulo em 05 maio 2011.

⁹ In revista *CNT Transporte Atual*, n.195, dez. 2011, p.55.

O Clube Fenacam, associado à Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), foi instituído como uma carteira de benefícios que abrange assistência sindical, rastreador, seguro contra terceiros e proteção patrimonial e o ePharma, programa de descontos de medicamentos. Já conta com 6 mil associados em toda a rede nacional, e o seguro do veículo é o seu principal ativo pelo simples fato de que as seguradoras tradicionais geralmente não trabalham com veículos de idade avançada, muito comum entre os autônomos. É um modelo cooperativo gerenciado com pagamento mensal que varia de acordo com as características do caminhão.

Para o circuito inferior restam poucas opções quanto ao seguro, variável importante na prática do TRC. O TAC independente vive à mercê da sorte, da sobrevivência e de sua conduta ao volante, equação difícil de ser equilibrada nas atuais condições de trabalho. As empresas de menor porte expressam muita dificuldade para lidar com a administração dos seguros de carga e acabam não apresentando aos corretores e seguradoras uma política adequada de gerência de risco, situação que pode restringir o seu mercado a pequenos embarcadores e carga de baixo valor agregado.

Outra questão delicada para o autônomo, diretamente relacionada ao seguro da carga, é o gerenciamento de riscos, no qual o perfil de risco do motorista é tido como uma de suas variáveis elementares. Isso pode significar que caminhoneiro com histórico de eventos que configurem imprudência, irresponsabilidade e ineficiência, além de situação de débito e insolvência, estão sendo protelados pelos seguradores e corretores, que mantêm bancos de dados de TACs cadastrados.

A prática, contudo, foi contestada por alguns sindicatos trabalhistas como cerceadora do direito ao trabalho, acatada por uma portaria do Ministério Público do Trabalho. A Pamcary, por exemplo, dispõe do Telerisco, e foi obrigada a não vetar explicitamente o nome de um TAC para o frete solicitado, conforme afirmou o gerente de riscos da empresa. Assim, a empresa fornece ao cliente (ETC ou embarcador) a singela informação se o motorista atende ou não o perfil do serviço – que na prática não alterou em quase nada a situação anterior, conforme relatos colhidos em campo.

Uma característica do período atual no que diz respeito à atuação dos TACs é o aparecimento de bancos de dados manipulados por empresas de serviços mais próximas do circuito superior, prática que facilita o cruzamento de uma série de informações de interesse de embarcadores e ETCs e acaba se tornando uma espécie de “agenciador *online*”. A wtransnet Brasil, em propaganda institucional, convoca as empresas a fazer parte “da rede de transportadoras e autônomos que trabalham com seriedade”, com negociação direta e sem intermediários, informações on-line de caminhões disponíveis em todo o Brasil e os melhores parceiros para cada rota em uma modalidade de “bolsa de cargas profissional”.

A firma, subsidiária brasileira de um grupo espanhol, oferece uma bolsa eletrônica de cargas e caminhões que cria “uma comunidade de empresas do setor de transporte e da logística que querem trabalhar com seriedade e que se aproveitam do potencial de trabalhar em rede para gerar novas oportunidades de negócios”.

Autônomos e microempresas são tidos como clientes potenciais para os serviços de pagamento de frete, carga de retorno, rotas fixas e retornos programados, sem a necessidade de uso de internet. “Encontre autônomos de confiança em todo o Brasil”¹⁰ é a psicofera veiculada pela wtransnet, que reconhece o baixo nível de acesso à rede de computadores desses agentes. Assim, eles podem ser acionados por mensagens no

¹⁰ In revista *Transporte Moderno*, editada pela OTM Editora, ano 48, n.449, p.53.

celular (em caso de frete ofertado) – 64,5% dos autônomos admitem utilizar a internet, e destes 77,2% o fazem no próprio aparelho celular (CNT, 2016) – ou telefonar para uma central da empresa (em caso de oferta de disponibilidade de serviço).

Consideramos que a consciência de como funciona a engrenagem dessa dinâmica pode potencializar uma maior representatividade dos autônomos no plano sindical – a CNTA, sediada em Curitiba, é o principal órgão da categoria –, fortalecendo a ação política e a luta por condições de trabalho mais dignas. Afinal de contas, trata-se de uma categoria altamente relevante para a economia brasileira e com capilaridade territorial de nível nacional que vem sendo precarizada nas últimas duas décadas, apesar de terem obtido algumas conquistas recentes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT). **Pesquisa CNT de perfil dos caminhoneiros 2016**. Brasília: CNT, 2016. Disponível em

< <http://www.cnt.org.br/Pesquisa/perfil-dos-caminhoneiros> > Acesso em: 25 fev. 2016.

HELVÉCIA, Heloísa & GRESPAN, Túlio. **Olhar Itinerante**. São Paulo: Mandarim, 2006.

HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil**. Tese de Doutorado, São Paulo, Universidade de São Paulo (USP), 2013.

KAPRON, Rafael Antônio. **História do Trabalho dos Caminhoneiros no Brasil: Profissão, Jornada e Ações Políticas**. Dissertação de mestrado, Pelotas, Universidade Federal de Pelotas (Unipel), 2012.

SANTOS, Milton (1979). **O Espaço Dividido: os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos**. 2ª ed. 1ª reimp., São Paulo: Edusp, 2008.

SILVA JUNIOR, Roberto França. **Geografia de Redes e da Logística no Transporte Rodoviário de Cargas: Fluxos e Mobilidade Geográfica do Capital**. Dissertação de mestrado, Presidente Prudente, Universidade Estadual Paulista (Unesp), 2004.