

**Paula Vasarini Lopes**

**O risco do “Apagão” no transporte rodoviário de  
cargas**

**Unifieo  
Osasco  
2012/1**

**Paula Vasarini Lopes**

**O risco do “Apagão” no transporte rodoviário de cargas**

Relatório de Projeto Experimental apresentado como exigência parcial para obtenção do título de Bacharel em Comunicação Social - habilitação em Jornalismo, Curso de comunicação Social do UNIFIEO – Centro Universitário FIEO.

Orientador: Prof Marcello Rollemberg

Co-orientadora: Prof<sup>a</sup> Paula Veneroso

**Osasco**

**2012/1**

## **Resumo**

O transporte rodoviário de carga responde por cerca de 60% de tudo que gira no Brasil. Sem motoristas esse montante de mercadorias não sairia do lugar. Essa é exatamente a preocupação do setor, que já não atrai mão de obra jovem e até espanta os veteranos. Esse fenômeno tem sido chamado, pela imprensa especializada, de “apagão”. Esse trabalho vai investigar como se formou o cenário encontrado hoje e quais as razões para que cada vez menos as pessoas se interessem por seguir nessa profissão e cada vez mais nos aproximemos desse apagão.

Palavras-chave: caminhoneiro, motorista, transporte rodoviário, carga, livro-reportagem

## Sumário

<b>1. Introdução</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 Objetivo Geral</b> .....	<b>6</b>
<b>1.2 Objetivos Específicos</b> .....	<b>7</b>
<b>1.3 Justificativa</b> .....	<b>7</b>
<b>1.4 Problematização</b> .....	<b>8</b>
<b>1.5 Hipóteses</b> .....	<b>9</b>
<b>1.6 Metodologia</b> .....	<b>10</b>
<b>1.7 Produto</b> .....	<b>10</b>
<b>2. Introdução ao transporte</b> .....	<b>12</b>
<b>2.1 Antes da rodovia</b> .....	<b>13</b>
<b>2.2 Começa a era rodoviária</b> .....	<b>16</b>
<b>2.3 A queda do sistema de transporte</b> .....	<b>23</b>
<b>2.4 O transporte e o motorista no século XXI</b> .....	<b>29</b>
<b>2.5 A evolução do valor do caminhão</b> .....	<b>32</b>
<b>2.6 O setor hoje e a falta de motoristas</b> .....	<b>34</b>
<b>2.7 Perspectivas para o futuro</b> .....	<b>39</b>
<b>3. Conclusão</b> .....	<b>41</b>
<b>4. Bibliografia</b> .....	<b>42</b>
<b>5. Anexos</b> .....	<b>45</b>
<b>6. Transcrições</b> .....	Erro! Indicador não definido.
<b>7. Diário de Campo</b> .....	Erro! Indicador não definido.

## 1. Introdução

Desde a década de 1950, o Brasil é um país rodoviário. Hoje, aproximadamente 60% de toda a mercadoria que gira no País o faz por estradas. A falta de investimentos nesse setor tem deixado as empresas, a imprensa especializada e demais entidades e pessoas ligadas a ele preocupadas com o chamado “Apagão Rodoviário”. Tal apagão é uma combinação de três fatores: falta de mão de obra, infraestrutura insuficiente e alto crescimento econômico. Esses fatores estão todos interligados, pois o crescimento da economia demanda mais infraestrutura e mais mão de obra, mas a falta de investimentos compromete as duas últimas esferas que, por sua vez, comprometem a continuidade desse crescimento econômico. Esse aquecimento também abre oportunidades em outras áreas, causando fuga da mão de obra.

Para transportar esses 60% da mercadoria, existem hoje no Brasil por volta de 2,5 milhões de motoristas de caminhão, porém estimativas de 2011 da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) apontam uma falta de 120 mil motoristas no mercado. Segundo a mesma pesquisa, existem dois fatores para essa escassez de mão de obra. Falta de interesse de novos profissionais e falta de mão de obra capacitada. A pesquisa não menciona a fuga de profissionais do ramo, embora esse também seja um discurso recorrente nos fóruns especializados. Mas o que leva os motoristas a fugirem ou não entrarem na profissão?

“Estou muito triste, pois com o maior sufoco consegui mudar minha habilitação para categoria E e agora que já tenho habilitação as empresas aonde eu vou ou ligo dizem que realmente tem vaga mas só para quem tem experiência. Então e agora, se não tiver oportunidade quando vou adquirir experiência?” Washington Oliveira Diniz – Curvelo/MG

“Faz quase um ano que eu tirei CNH D e fiz curso de transporte coletivo, deixei vários currículos e sempre me pedem experiência, se nunca trabalhei como motorista como vou ter experiência?” Andre Rodrigues – Rio Grande/RS

“Tá na hora da gente cruzar os braços. Queria falar sobre as empresas que não respeitam a família dos caminhoneiros. Deveria ter uma sala só para as

famílias, a gente passa muita humilhação.” Paulo Renato Kupper – São Paulo/SP

“Meu maior sonho, que era trabalhar com carreta, hoje se tornou um pesadelo. Hoje estamos sofrendo muito, por falta de um bom salário, descanso, respeito um pelo outro e sem contar a corrupção de guardas rodoviários.” Sidnei Roberto Janes – Leme/SP

“Uma coisa muito séria é o salário de motorista, às vezes tenho até vergonha de dizer meu salário. E também as filas para descarga sem diária e a falta de respeito com que os motoristas são tratados. Sem nós o Brasil para, então por que não nos dão valor?” Sula – Uberlândia/MG

“Não aguentamos mais o trecho do Ibó em Pernambuco, é muito assalto e dá vontade de abandonar a profissão.” Marco Carneiro Oliveira – Feira de Santana/BA

São muitos os motivos: falta de reconhecimento, baixa remuneração, longo tempo fora de casa, excesso de horas trabalhadas, falta de estrutura nas rodovias e pontos de carga e descarga e tantos outros, que levam inclusive a outra questão: o elevado número de acidentes envolvendo caminhões. Além de um problema social, esses acidentes também aumentam ainda mais o risco de “apagão”, já que a carga acidentada geralmente não chega a seu destino.

Essa dinâmica do dia a dia da profissão é raramente explorada e geralmente desconhecida, por isso este trabalho tem o intuito de mostrar na prática essas razões que podem levar ao apagão rodoviário e, com isso, inclusive, impactar o crescimento nacional.

## **1.1 Objetivo Geral**

Analisar como as condições de trabalho não atraem novos motoristas e levam os veteranos a desistirem da profissão, aumentando o risco de se chegar a um “apagão” no abastecimento do País.

## **1.2 Objetivos Específicos**

- Conhecer o processo de evolução do setor rodoviário de carga e como se chegou à cena atual;
- Relatar como era a vida desse profissional em décadas anteriores e qual a diferença para agora;
- Analisar a relação trabalhista de alguns motoristas com as empresas de carga e entender as formas de remuneração. Por mês? Por entrega? Frete?;
- Analisar o cumprimento das questões legais por parte de embarcadores, como vale-pedágio, carta-frete e outras;
- Conhecer prazos de entrega das cargas e carga horária do motorista;
- Ver condições de segurança e conforto nas paradas para descansar, dormir ou comer;
- Observar o tratamento dado a eles em pátios, centros de distribuição e outros locais de entrega, bem como postos de polícia e alfândegas;
- Estudar o uso de bebidas, drogas e medicamentos pelos motoristas;
- Estudar o abuso e o desrespeito à lei por parte dos próprios motoristas;
- Fazer um livro-reportagem mostrando os dados coletados na pesquisa.

## **1.3 Justificativa**

As condições de trabalho impostas aos motoristas estão levando muitos a desistirem da profissão e outros a não entrarem nela. Esse quadro coloca em risco o abastecimento do País, que é feito 58% por caminhão. Sem profissionais, pode haver um “apagão” nas estradas do Brasil. Parte das consequências já é vista na forma do número crescente de acidentes nas estradas envolvendo caminhões e da

quantidade de veículos parados nos pátios de transportadoras por falta de motoristas.

Por ser tão impactante na sociedade, esse tema tem uma relevância jornalística que justifica a pesquisa e o livro que se seguirá a ela.

#### **1.4 Problematização**

- A escolha brasileira pelo modal rodoviário se deu de forma pensada e racional?
- O crescimento econômico do Brasil é acompanhado pelo crescimento do setor de transportes?
- Uma grande reclamação dos habilitados na categoria E é a falta de oportunidade para o primeiro emprego. O processo de contratação das empresas reflete a realidade do mercado? As exigências têm uma contrapartida salarial ou de benefícios?
- O embarcador é obrigado a pagar os pedágios da viagem, as horas perdidas em filas para carregar e descarregar e o frete combinado, tudo isso sem o uso de carta-frete, recentemente proibida. Essas obrigações legais são cumpridas?
- Os caminhões de hoje possuem grandes tanques de combustível e têm uma autonomia de até 2,5 mil quilômetros, mas os motoristas não. Com a redução da venda de combustível, muitos postos estão fechando seus pátios para quem não abastece ou cobram para o uso do estacionamento e chuveiros. Às vezes nem pagando o motorista encontra onde parar. Rodar cansado não é uma das causas de acidentes nas estradas? E mesmo os que conseguem parar, muitas vezes os postos não oferecem segurança e o motorista acaba não dormindo tranquilamente por medo de assaltos. É possível estar descansado para rodar o dia todo depois de muitas noites mal dormidas?
- Outra reclamação é o tratamento recebido nos locais de carga e descarga. Quais as condições nesses locais onde eles passam muitas horas e às vezes até dias esperando? Qual o tratamento dado a eles e familiares que eventualmente os acompanham?

- Muitos alegam que a pressão por produtividade os obriga a tomar drogas para manterem-se ao volante por mais tempo. Mas não seria possível se manter na profissão sem aceitar prazos inatingíveis e com isso sem a necessidade de utilizar substâncias diversas para tirar o sono?

- Os motoristas de caminhão são profissionais do volante. Uma pessoa comum pode cometer um erro ao indicar um remédio para um amigo. Um médico não, pois essa é a profissão dele. A mesma situação acontece na estrada, porém será que o motorista de caminhão tem a consciência que a obrigação dele é maior que a de um motorista comum quando se trata de manter a segurança e respeitar as regras do trânsito?

### **1.5 Hipóteses**

- O Brasil optou pelo transporte rodoviário por questões econômicas, mas após essa escolha o investimento na infraestrutura do setor não se fez na mesma proporção que o crescimento da economia demandava;

- As empresas pedem experiência ao motorista, porém poucas dão a oportunidade do primeiro trabalho, e, mais do que isso, não qualificam os para que se obtenha experiência. A mão de obra capacitada está mais escassa, mas também muitas transportadoras não estão dispostas a pagar um maior salário para o motorista melhor preparado e investem muito dinheiro na compra do caminhão e pouco ou nada na capacitação e retenção do motorista.

- Muitos embarcadores não pagam os pedágios da viagem, alegando que o valor está embutido no frete. Muitos também não pagam as horas paradas para carga e descarga e algumas empresas, mesmo recebendo essas horas dos clientes, não repassam aos motoristas.

- A dificuldade de encontrar pontos de parada e a falta de segurança em alguns deles fazem com que motoristas andem muitas horas sem parar e cansados. Situação que aumenta a probabilidade de acidentes.

- O motorista é, muitas vezes, maltratado nos locais onde carrega e descarrega, às vezes por falta de educação dos funcionários, ou por ter que se submeter a condições humilhantes, como falta de banheiro e de comida. Essa situação é desmotivadora para novos profissionais e para os que já estão na profissão, que inclusive desencorajam seus filhos a seguirem seus passos.
- Para conseguir cumprir os horários impostos pelas transportadoras, muitos motoristas usam rebites e outras substâncias para se manterem acordados, sem levar em conta os malefícios que podem trazer.
- Muitos motoristas não entendem a relação com carros e motos, esquecem-se que eles é que são os profissionais e devem dar o exemplo. Muitas vezes usam a pressão por carga horária como desculpa para desrespeitar leis de trânsito e usam o tamanho do caminhão para pressionar os outros veículos, colocando em risco a segurança de todos e causando acidentes;

## **1.6 Metodologia**

Para o marco teórico serão utilizadas pesquisas bibliográficas de livros, teses, pesquisas do setor, revistas e órgãos oficiais. Serão feitas também entrevistas com caminhoneiros e especialistas do setor.

Para demonstrar as condições levantadas acima, a proposta é a realização de uma viagem de caminhão pelo Brasil. Passando pelas situações cotidianas e também conversando com as pessoas encontradas no caminho, adicionando as situações vividas, as que forem contadas por outros caminhoneiros ao longo da jornada. A experiência será transformada em um livro-reportagem.

## **1.7 Produto**

O produto foi baseado em uma viagem de caminhão. Foram seis dias rodando de Salvador/BA até Morada Nova/CE, a volta e duas idas ao Porto de Aratu, em Candeias/BA. Um trajeto de quase 2.500 km que foi percorrido entre os dias 27 de fevereiro e 3 de março de 2012.

Dessa viagem surgiu o livro-reportagem “E se eles sumirem?”, organizado no formato de diário de bordo, reportando os acontecimentos dos seis dias na estrada. São 9 capítulos. A introdução, Notas de viagem, os seis dias de jornada - cada um em um capítulo - e uma conclusão. O livro tem 187 páginas, tamanho 20,5 x 13,5 cm e sete ilustrações em preto e branco, representando momentos diferentes do caminho. Uma das figuras é o mapa da viagem, com as cidades de origem e destino e os principais municípios citados na obra.

## 2. Introdução ao transporte

A necessidade de transporte é inerente ao homem e o acompanha desde o começo de sua história, quando saiu da África e se espalhou pelo mundo. De lá para cá os meios mudaram, evoluíram, mas nunca deixaram de existir. Outra peça que continua fundamental para qualquer meio de transporte é o seu operador, ou seja, o homem. O avião mais potente ou o trem mais veloz não funcionam sem que alguém os opere, mesmo que remotamente.

No Brasil, o principal meio de transporte é o rodoviário, e este ainda depende 100% da condução direta do homem. Nem carros nem caminhões andam sem um condutor atrás do volante. Quando se fala em transportar carga, a rodovia continua em papel de destaque, pois nela rodam 58% de toda a mercadoria que transita pelo País.

Mas o que aconteceria se, em um modal (meio de transporte) tão importante, faltasse a peça chave de seu funcionamento? Se não houvesse motoristas suficientes para guiar tantos caminhões? Qual seria o impacto na economia e na vida dos cidadãos brasileiros? Se nada for feito para mudar as condições atuais dessa profissão, que no momento afluem novos profissionais e até os antigos, logo descobriremos o que é um “Apagão no Transporte Rodoviário de Cargas”, como a imprensa especializada tem se referido ao problema.

Esse assunto é pouco abordado, pois, geralmente, as pessoas não acreditam que seja um problema de toda a sociedade. Mas quando a falta de motorista começa a ocasionar aumento de preço nos fretes, o que afeta o bolso de todos, acidentes nas estradas e, eventualmente, falta de produtos nos supermercados e outros comércios, aí passa a ser um problema geral que merece ser discutido.

Neste trabalho procuraremos mostrar a evolução do transporte rodoviário de carga no Brasil. Como chegamos ao cenário atual e qual cenário é esse. Veremos também que a falta de motoristas já é uma realidade e que já afeta nossa economia. Em sua continuação falaremos sobre as causas dessa falta de “profissionais do volante”.

## 2.1 Antes da rodovia

No Brasil pós- Pedro Álvares Cabral, o primeiro meio importante de transporte foi o marítimo. Foi por meio dele que os portugueses estabeleceram o comércio de pau-brasil e depois de cana-de-açúcar, ambos concentrados no litoral. Por volta de 1680 os habitantes do Brasil já tinham que vencer grandes distâncias com seus produtos, o que era feito no lombo de mulas. Surgem, então, os tropeiros. Segundo Celso Furtado, o primeiro momento em que o transporte terrestre adquire grande importância para a economia brasileira é no século XVIII, na Corrida do Ouro, quando o interior do País começa a atrair muita gente.

A tropa de mulas constitui autêntica infraestrutura de todo sistema. A quase inexistência de abastecimento local de alimentos, a grande distância por terra que deviam percorrer todas as mercadorias importadas, a necessidade de vencer grandes caminhadas em região montanhosa para alcançar os locais de trabalho, tudo contribuía para que o sistema de transporte desempenhasse um papel básico no funcionamento da economia. (FURTADO, 1959, p. 95)

O transporte por mulas continuou forte até a década de 1850, quando começa a ser substituído por trens nos principais centros. O trem no Brasil surge principalmente para escoar a produção de café. A Estrada de Ferro Mauá, no estado do Rio de Janeiro, foi a primeira a ser inaugurada no País, em 3 de abril de 1854, pelo Barão de Mauá. Em São Paulo a ligação entre Santos e Jundiaí ficou pronta em 1867. O crescimento da linha ferroviária acompanhou a expansão do café, mas não foi como o planejado por Mauá.

A lavoura do café expandia-se em cidades como Vassouras, no Rio de Janeiro, e Bananal, em São Paulo, além de Muriaé, Juiz de Fora, Leopoldina e Cataguazes, em Minas Gerais. Pensava-se, e assim foi feito, em levar os trilhos da capital a Barra do Piraí, no Estado do Rio, onde se bifurcariam para as localidades paulistas e mineiras. Mas o projeto inicial mostrava-se mais ambicioso. Os trilhos iriam até o Sul e para o Oeste, passando pelo Vale do rio das Velhas, e alcançariam o rio São Francisco, onde a ferrovia se integraria ao sistema fluvial, ligando o país de um extremo a outro. (CASTRO, 2005, p.35, apud SILVEIRA, 2008, p.10)

Naquele momento, os planos de Mauá não foram colocados em prática, primeiramente, por uma questão financeira - os custos eram inviáveis - e também por falta de interesse, já que a malha ferroviária crescia baseada no café.

Os primeiros caminhões chegaram por aqui no início do século XX. Havia inclusive um modelo brasileiro, fabricado em 1929, com capacidade para carregar sete toneladas (STIEL, 2001, p.204). Mas o transporte ferroviário ainda era prioridade no primeiro quarto do século XX. Já após 1925, o modal rodoviário começa a se destacar.

No que se refere às estradas de rodagem pode-se dizer que o verdadeiro surto de desenvolvimento se iniciou no segundo quartel deste século (XX). Foram então realizadas numerosas construções rodoviárias, quer de iniciativa federal, quer nos Estados e Municípios. (PASSOS, 1952, p.25).

Em 1927 o Brasil foi eleito o quarto melhor mercado do mundo para veículos a motor de fabricação americana, segundo o *Commerce Report* de Washington. Nessa época, já rodavam por aqui 95 mil carros de passageiros, 30 mil caminhões e mil ônibus (STIEL, 2001, p.64). Por ser de construção mais simples que o ferroviário, o meio rodoviário passou a ser visto como uma opção imediata para abrir estradas, que depois virariam linhas férreas. Como exemplo, podemos ver a *Política de viação brasileira, atuais redes de comunicação, futuras redes*, também de 1927, do engenheiro Paulo de Frontin, que afirma: “Se não pudermos construir imediatamente essas vias férreas, construamos estradas de rodagem, estabelecendo comunicações regulares por meio de automóveis. É uma solução econômica embora não definitiva.” (PASSOS, 1952, p.42).

Até esse momento o País não tinha planos ferroviários nem rodoviários oficialmente aprovados, mas todos os planos e sugestões apresentados até ali eram essencialmente ferroviários. Em 1934 foi apresentado o 1º Plano Geral de Viação do Brasil, que continha vias férreas, rodoviárias e de navegação. Podemos ver no mapa do plano, no anexo A, que, mais uma vez, a ferrovia era vista como meio principal de transporte.

Diz a comissão do Plano:

Tendo em vista, porém, a extensão dos grandes troncos, a facilidade e continuidade que aos transportes devemos oferecer e, atendendo além disso, as presentes condições de eficiência dessas duas espécies de via de comunicação, a Comissão considera que só a estrada de ferro poderá satisfazer como solução definitiva, no estabelecimento desses grandes troncos. (PASSOS, 1952, p.45).

Mas afirma também:

Para os troncos e ligações terrestres a serem construídos, não distinguiu a Comissão a sua natureza, isto é, se rodovia ou ferrovia; admitiu o ponto de vista de Frontin, segundo o qual, a rodovia servirá em muitos casos, como sendo a primeira etapa da obra a realizar. (Plano Nacional de Viação, 1952, p.45).

Talvez, muitas dessas estradas “prévias” acabaram sendo construídas, mas não chegaram a se tornar ferrovias. Ao longo das duas décadas seguintes, vemos que, embora a expansão das linhas férreas estivesse prevista no Plano, a construção de ferrovias foi muito menor que nas décadas anteriores.

Período	Quilômetros de linhas férreas construídos
1850 – 1870	744,122
1871 – 1890	9.228,965
1891 – 1910	11.352,414
1911 – 1930	11.152,506
1931 – 1945	2.515,724

Fonte: Plano Geral de Viação do Brasil, 1952, mapa p.25

Essa queda na construção de ferrovias não significa uma migração imediata para rodovias, pois, segundo o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte), em meados da década de 1940, o Brasil tinha apenas 423km de rodovias pavimentadas. Isso porque o Brasil passava nesse período pelo novo modelo de industrialização, quando Getúlio Vargas investiu principalmente na indústria de base para substituir as importações. O investimento em transportes teria que fazer parte da estratégia, mas desde essa época o desenvolvimento econômico no Brasil não foi acompanhado pelo desenvolvimento dos transportes. Tanto é que Juscelino Kubitschek já apontava esse gargalo em 1956, como será visto adiante.

## 2.2 Começa a era rodoviária

Em 1945 é criado o DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, atual DNIT), órgão independente com verba própria responsável pela construção e manutenção das vias rodoviárias. Em consequência de sua criação, o Brasil chega à década de 1950 com 968 km de vias pavimentadas. Em 1952 é aprovado um segundo plano, chamado Plano de Viação Nacional, que já prioriza o modal rodoviário e, em muitos traçados, substitui o que em 1934 projetou-se como ferrovia, (ver mapa no anexo B). É também nesse plano que as rodovias federais ganham a nomeação de BR. No ano seguinte é criada a Petrobrás, empresa importante tanto para os transportes quanto para a energia no País.

Mas os investimentos reais no setor de transportes continuaram aquém do necessário. Tanto é que, nas eleições seguintes, em 1955, Juscelino Kubitschek fez sua campanha defendendo a aceleração da industrialização e o investimento público urgente nas áreas de estrangulamento - energia e transportes.

Para conseguir o desenvolvimento que buscava, Juscelino criou o Plano de Metas, com 31 metas, que abrangia os transportes nos itens de 6 a 12 e tinha os seguintes objetivos:

- Meta 6 Ferrovias (reaparelhamento): com investimento de US\$ 239 milhões e Cr\$ 39,8 bilhões;
- Meta 7 Ferrovias (construção): construção de 2100 km de novas ferrovias, 280 km de variantes e 320 km de alargamento de bitola;
- Meta 8 Rodovias (pavimentação): pavimentação asfáltica de 5 mil quilômetros de rodovias até 1960;
- Meta 9 Rodovias(construção): construção de 12 mil quilômetros até 1960;
- Meta 10 Portos e Dragagem (reaparelhamento e ampliação): aquisição de uma frota de dragagem com investimento de US\$ 32,5 milhões e Cr\$ 5,9 bilhões;
- Meta 11 Marinha Mercante (ampliação): ampliação da frota de cabotagem de longo curso de 300.000 toneladas e da frota de petroleiros de 330.000 toneladas (deadweight) dwt;

- Meta 12 Aeroviário (renovação): da frota aérea comercial com a compra de 42 aviões.

Com o adendo de uma meta no setor de indústria de base:

- Meta 27 Indústria de automóvel: implantação da indústria para produzir 170 mil veículos nacionalizados em 1960.

E de fato o setor foi fortemente desenvolvido nessa época. Entre 1955 e 1961 a produção industrial cresceu 80%, enquanto a indústria de equipamentos para transporte cresceu 600% (SKIDMORE, 1992, p.204). O Programa de Metas não atingiu todos os seus objetivos, a produção e refino de Petróleo atingiram, respectivamente, 76% e 26% do previsto, e mesmo com o transporte recebendo 30% do total da verba do Plano, o reaparelhamento de ferrovias atingiu 76% do número original, já a construção de novas linhas férreas não chegou a 40%. Mas a pavimentação das rodovias atingiu 100% do previsto e a abertura de novas vias chegou a 138% da meta inicial. Aqui já se observa a escolha clara pelo modal rodoviário e embora a produção de veículos nacionalizados em 1960 tenha alcançado apenas 78% do cumprimento da meta, não se pode negar a evolução, já que o País passou de 30 mil veículos produzidos em 1957 para 133 mil em 1960 (SANTOS, 2011, p.61). As primeiras montadoras de caminhões que se instalaram aqui nessa época foram Mercedes-Benz, Scania e Ford.

Como resultado do Plano de Metas, o Brasil chegou a 1958 com 7.150 km de rodovias asfaltadas, número muito maior que os 968 km de 1950, mas que ainda representava apenas 1,5% do total de 455 mil quilômetros de estradas que o País já tinha. Esse número também representava 7,4 km de rodovia/1000habitantes (TÁVORA, 1962, p.44). Hoje o Brasil tem 8,6km/1000 habitantes, enquanto os EUA têm 21,2. No fim do governo JK nossa frota já era de 980 mil veículos, sendo 313 mil caminhões (RESENDE, 1973, p.131), o que representava 0,46 km de rodovia por veículo e 1,45 km por caminhão. Em 2010 essa relação mudou para 0,78 km de

rodovia por caminhão e 0,02 km por veículo<sup>1</sup>. Ou seja, o espaço a ser dividido tornou-se muito mais apertado.

Porém, o Plano de Metas não foi suficiente para suprir as necessidades de transporte que o País já demandava, pois, em 1962, Juarez Távora, Ministro dos Transportes de 1964 a 1967, afirma em seu livro:

Os nossos sistemas de transportes – sobretudo os ferroviários e os marítimos e fluviais – são muito deficientes, dificultando e encarecendo a circulação econômica do país e ocasionando a perda de parcela apreciável de nossa já deficiente produção de gêneros alimentícios. (TÁVORA, 1962, p.52).

Os dados até aqui apresentados referem-se à malha viária nacional e à produção de veículos, mas falta o fator principal da discussão desta obra, o motorista. A realidade desse profissional é pouco especificada nos relatos históricos, mas já foi muito diferente. Segundo o jornalista Pedro Trução<sup>2</sup>, até 1960 os caminhoneiros, quase todos autônomos, ditavam o frete. Os caminhões eram, em sua maioria, cabine simples (ver figura dos primeiros Mercedes-Benz e Scania a seguir), pois os fretes permitiam que os motoristas parassem em hospedarias ao longo das viagens, sem a necessidade de dormir no veículo. Os profissionais eram, inclusive, chamados de “Chofer” (ver roupa e quepe característico na propaganda do Ford F600 a seguir). A caminhoneira Nayra Schwanke, que comprou seu primeiro caminhão em 1958, conta que naquela época as condições eram outras:

Naquela época o frete era melhor. Eu comprei meu primeiro caminhão em 1958. Um Ford F-600. Comprei na vitrine, amarelinho da cor que eu queria. Dava pra pagar as prestações tranquilamente. Eu lembro que comprei em dez prestações e na oitava já terminei de pagar. O combustível era tão baratinho que nem contava. Mas as estradas eram de terra. Asfalto eu só ouvia falar, mas não conhecia, não sabia o que era. Eu dormia no banco do caminhão, que nessa época era um banco inteiro (ia de uma porta à outra da cabine). (Informação verbal)<sup>3</sup>

---

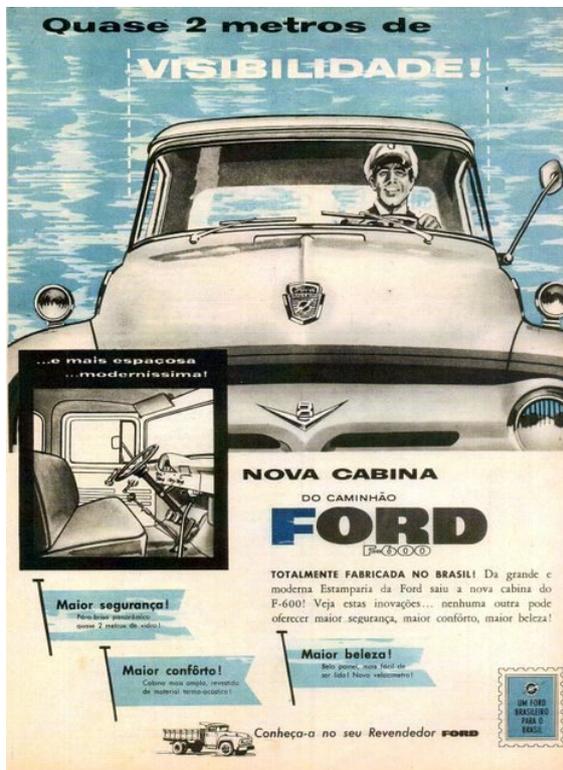
<sup>1</sup> Dados baseados no relatório de dezembro de 2010 do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), em relação à frota nacional, e na ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) em relação à malha rodoviária.

<sup>2</sup> Em entrevista a Paula Vasarini em 18 de outubro de 2011.

<sup>3</sup> Entrevista de Nayra Schwanke a Paula Vasarini Lopes em 07 de novembro de 2011.



Nayra Schwanke em 2005 com seu Mercedes-Benz



Fotos - Esquerda: Propaganda do Ford F-600 - motorista mostrado como um chofer. Direta superior: Mercedes-Benz L312, mais conhecido como "Torpedo". Direita inferior: Scania-Vabis

Levando em conta que a realidade dos transportes nacionais havia mudado muito desde o último plano viário em 1952, mas ainda tinha muito por ser melhorada, em 1964 o Ministério da Viação e Obras Públicas instaura um novo Plano de Viação Nacional. Esse plano frisa que o Brasil tem sua maior parcela da população situada até 500 km do litoral, porém sem uma ligação contínua. Ele estabelece então a necessidade de se construir uma ligação Sul-Nordeste e também

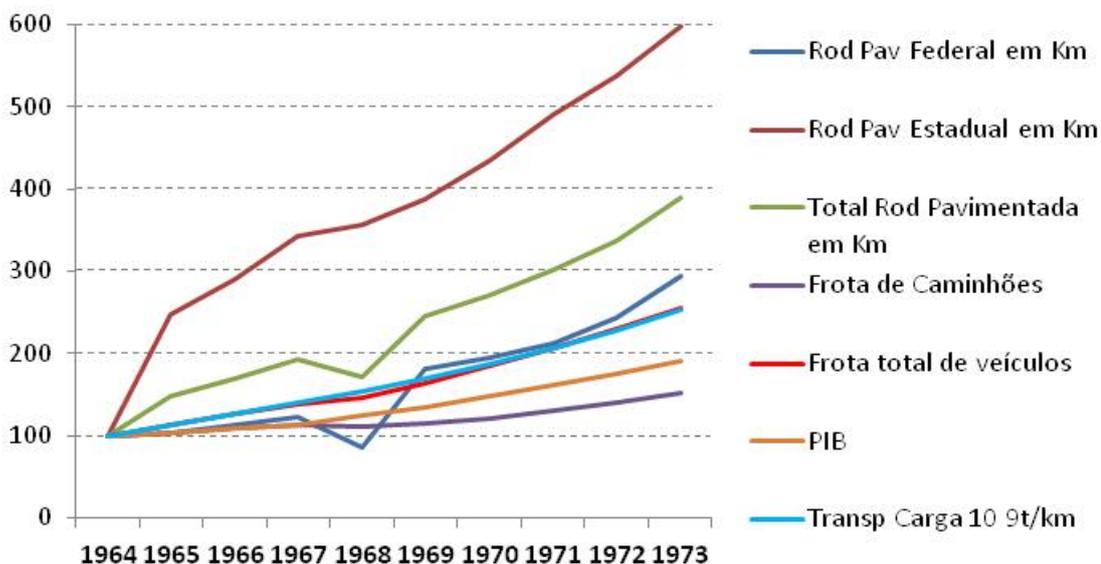
de se investir na expansão da malha para o interior, já que acima de 42% do território nacional está a mais de 1000 quilômetros da costa.

Esse plano estabelece a criação de “um sistema rodo-ferroviário, com vias superpostas ou alternadas, entre o núcleo central (Rio – São Paulo – Belo Horizonte e Brasília) e a região Centro-Oeste atingindo ainda Goiânia e Cuiabá, a região amazônica em diversos pontos e as fronteiras terrestres” (TÁVORA, 1964, p.21). É nele também que se estabelece a construção de corredores muito importantes atualmente, como a BR-001 – Belém Brasília, a BR-101 que liga Natal/RN a Osório/RS pelo litoral, a BR-116, saindo de Fortaleza/CE até Jaguarão/RS pelo planalto, BR-163 de Santarém a Foz do Iguaçu/PR, forte hoje em soja, BR-153 de Porto Franco/MA a Aceguá/RS, BR-262 e BR-267, porém a maioria com a rota alterada, como a BR-364, que parte de Porto Velho e deveria chegar a Santos, mas a obra nunca foi terminada e ela não entrou no Estado de São Paulo.

O Plano também traz metas específicas que deveriam suprir as necessidades dos próximos 25 anos. O objetivo era chegar a 81.919 km de rodovias federais, sendo destas, 68 mil pavimentadas. O que exigiria uma média anual de 2.300 km de trechos a serem pavimentados. Tratava-se de um plano ambicioso, falar em 83% das rodovias federais asfaltadas, sendo que hoje o País tem apenas 13% de sua malha total pavimentada. Mas, segundo o relatório, era possível.

Aos custos atuais, a execução do Plano compreendendo a construção de 42.500km, o melhoramento de 7.000km e a pavimentação de 56.000km exigirá investimentos da ordem de 3,9 trilhões de cruzeiros, perfeitamente compatível com os recursos proporcionados pelo Fundo Rodoviário Nacional, cuja receita, da quota que cabe especificamente ao DNER, deve elevar-se este ano a 200bilhões de cruzeiros com aumento vegetativo anual em média de 5%. (TÁVORA, 1964, p.28)

De fato, o que se observou no decorrer da década seguinte foi um crescimento acelerado das rodovias pavimentadas no País, que saíram de um total de 17.770km em 1964, para 69.360 em 1973, maior que o crescimento percentual do PIB, da Frota de Caminhões e da quantidade de carga transportada.



Evolução percentual de cada item

Fonte: RESENDE, 1973, p.131

O momento dos transportes no Brasil nessa época era de investimento, tanto é que, para apresentação no VII Congresso Mundial da Federação Rodoviária Internacional, realizado em Munique em 1973, o então Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e representante do Ministério dos Transportes, Eliseu Resende, escreveu o livro “As rodovias e o desenvolvimento do Brasil”. Nele, o autor explica como utilizar a rodovia para melhorar áreas já desenvolvidas e desenvolver as mais atrasadas. Afirma ainda sobre o crescimento do setor:

Essas taxas de crescimento de produtividade situam-se entre as mais altas ocorridas nos diversos setores econômicos do País, mostrando a contribuição significativa do desempenho dos transportes rodoviários no processo de desenvolvimento brasileiro. (RESENDE, 1973, p.129)

O autor diz ainda:

Devido às altas taxas de crescimento econômico que se projetam para o Brasil durante o restante da década de 70, essa função de rede rodoviária (...) exigirá que os investimentos em transportes rodoviários cresçam num

ritmo tão grande como no passado recente, com uma orientação espacial que não poderá se restringir às fontes de recursos que nelas se originam. (RESENDE, 1973, p.129)

Ou seja, o governo precisaria continuar investindo no transporte mais do que esse setor arrecada, para manter assim o crescimento dos demais setores da economia. O autor ainda especifica que de acordo com estudos econométricos do DNER, a elasticidade de renda versus demanda de transportes se situa em torno de 1,6 para transporte de passageiros em carros, 1,2 para passageiros em ônibus e 1 para transporte de carga, ou seja, um incremento de 1% na renda per capita corresponde a um incremento de 1,6% na demanda do transporte em carro de passeio, 1,2% no transporte por ônibus e 1% no transporte de cargas. Considerando esses dados o autor ainda prevê uma taxa de crescimento médio do tráfego em 11% ao ano.

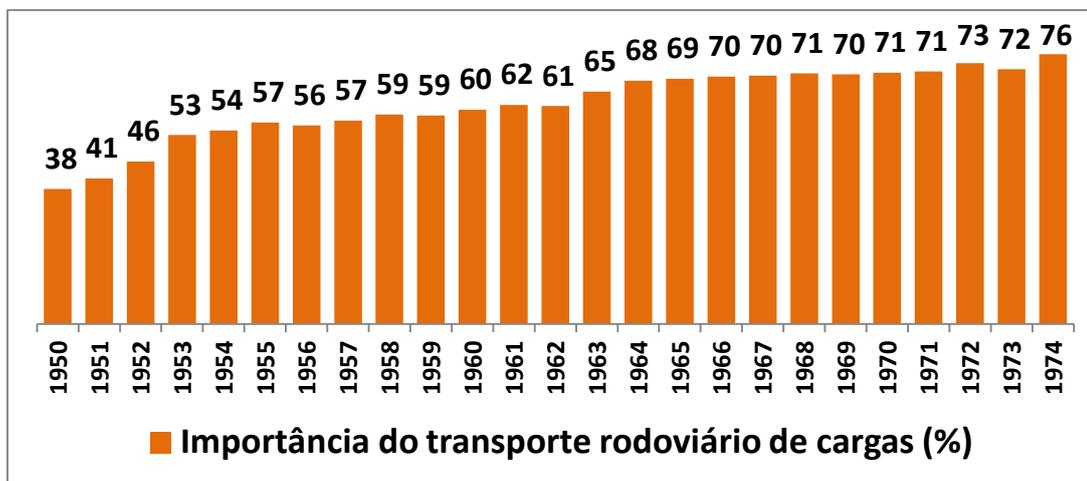
Para acompanhar esse desenvolvimento, também em 1973, foi aprovado um novo Plano Nacional de Viação, publicado em 1974:

O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infraestrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar. (M.T. - DNER, 1974, p.4)

Esse plano, embora se proponha a buscar o menor custo e envolva diversos modais, continua dando maior destaque para o rodoviário, que soma 112mil quilômetros de estradas já implementadas e por implementar. Ele é uma “continuação” do plano anterior, alterando algumas rotas, trazendo novas, mas ainda defendendo a interiorização da malha viária, com o objetivo de desenvolver também as regiões mais interioranas. O plano ainda especifica que “os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infraestrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico” (M.T. - DNER, 1974, p.6). Por fim ele prevê que o plano deve ser revisto, a princípio, de cinco em cinco anos.

Nesse momento o Brasil era quase totalmente dependente do modal rodoviário, que ganhou importância ao longo dos anos e em 1974 representava 76%

de tudo que era movimentado no País. Com tamanha “responsabilidade”, os investimentos propostos no plano faziam sentido.



Fonte: Sinopse do Sistema Rodoviário de Cargas, 1976, p.18

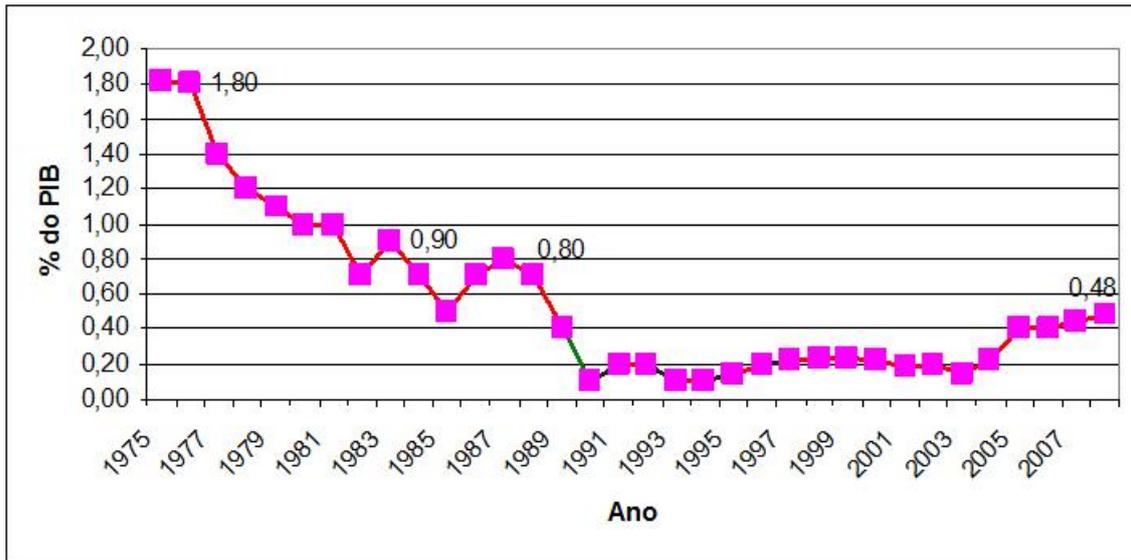
### 2.3 A queda do sistema de transporte

Durante os anos 60 e começo dos 70, a profissão de motorista de caminhão havia atraído alto número de interessados. De modo que comprar um caminhão, como se viu anteriormente, era mais fácil que nos dias de hoje e, para se tornar um profissional dessa área, era necessário apenas o caminhão e a CHN (carteira nacional de habilitação), então muitos migraram para esse setor. Porém, o aumento da oferta foi um dos motivos da desvalorização da categoria. Principalmente com a chegada do Mercedes-Benz 1113 em 1970 (foto ao lado), caminhão médio mais popular, com valor abaixo dos demais e, por isso, ainda mais fácil de comprar. Vendeu mais de 200 mil unidades.



Além do aumento da oferta de mão de obra, outros fatores influenciaram nas condições de trabalho do caminhoneiro. A ideia de rever o Plano a cada cinco anos, por exemplo, não aconteceu, já que o Plano de 1973 foi o último oficialmente aprovado no Brasil. Os investimentos propostos no plano e por Eliseu Resende também não se efetivaram, como indicado no gráfico a seguir.

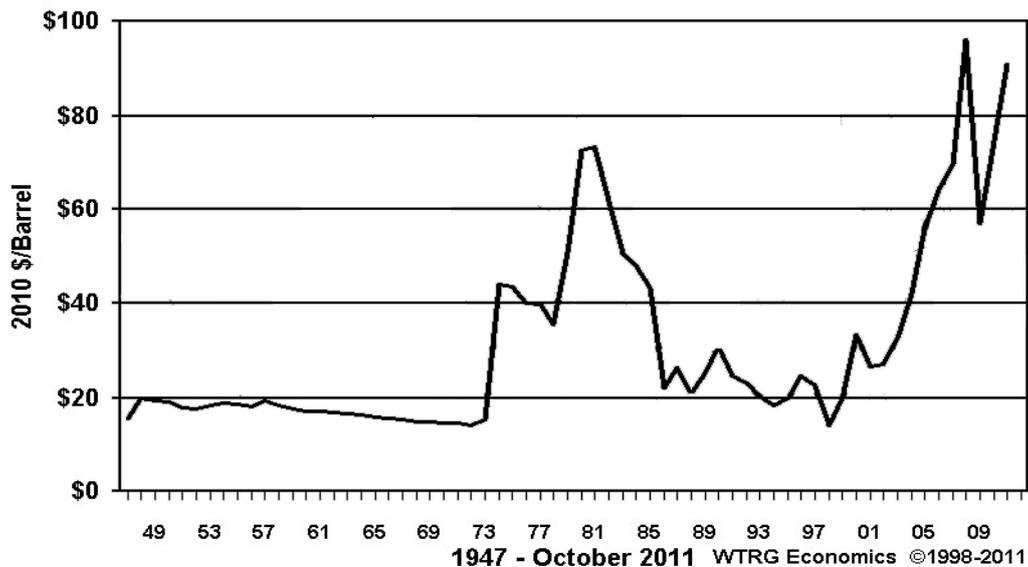
### Investimentos federais em transportes (% do PIB)



Fonte: IPEA Apud Apresentação NTC&Logística em 17 de agosto de 2011

Ao invés de se manter o ritmo de investimento, como sugerido por Resende, o que se viu foi uma queda vertiginosa desses valores. Além disso, o preço do petróleo também cooperou para o declínio da rentabilidade do setor. Em meados da década de 1970 ocorreu a primeira grande alta de combustível, seguida por outras ao longo das últimas décadas, como demonstrado no gráfico a seguir:

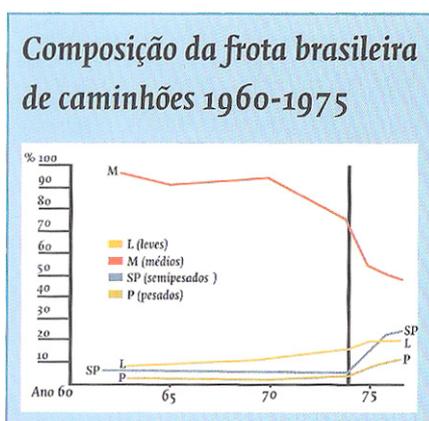
### Preço do barril do petróleo em US\$



Fonte: WTRG Economics

O aumento da concorrência também gerou queda no frete. As viagens mais longas, feitas com o mesmo caminhão, exigiam mais manutenção. Segundo o jornalista Pedro Trucão, com menos dinheiro sobrando e falta de oficinas no caminho, os motoristas passaram a serem também mecânicos de seus veículos e com mais essa função e com as longas distâncias agora percorridas, houve uma mudança no modo de se vestir. A roupa de chofer deu lugar a algo mais prático, como chinelos, regatas e bermudas. Segundo uma pesquisa com motoristas em 1991(BUNN, 1991, p.8), esses trajes também eram mais baratos e fáceis de ser lavados, já que o próprio motorista tinha que lavá-los ao longo da viagem. O estereótipo criado na época ainda é o que muitos na sociedade têm como referência hoje.

As estradas até então foram construídas para comportar não só os volumes



Fonte: BERALDO, 2007, p.19

de trafego dos anos 70, como também o tipo de veículo da época, que eram em sua maioria caminhões médios, de até 20 toneladas (ver gráfico ao lado), mas a partir do meio da década de 70 e principalmente em 80, caminhões com capacidades maiores se tornam mais comuns. Os veículos pesados, de até 40 toneladas, passam a dividir o

mesmo espaço. Como a rodovia não foi feita para esse tipo de veículo e novos investimentos de adaptação para essa realidade só foram feitos nos principais corredores, como a ligação Rio- São Paulo, isso começa também a comprometer a qualidade da pavimentação e a segurança nas estradas.

A situação econômica do Brasil nos anos 80 cooperou para a queda mais acentuada do setor. Com o aumento da inflação e, por consequência, dos custos, o motorista passa a não conseguir mais realizar manutenções em seu caminhão, as linhas de crédito se fecham e não é mais possível renovar os veículos. Mas a profissão ainda atrai novos profissionais pela sua facilidade de entrada e também pelo caráter de “liberdade” que ela oferece. Nessa época ainda não existiam rastreadores, celulares e prazos muito apertados de entrega.

As consequências da falta de investimento no setor já se mostravam em forma de números. Em 1986, segundo o Ministério dos Transportes, aconteceram mais de 50 mil mortes nas rodovias do Brasil, número chamado pelo jornalista J. Pedro Corrêa de “Vietnã brasileiro”, fazendo alusão à guerra que havia terminado uma década antes e matado em torno de 50.000 americanos entre 1961 e 1974. As rodovias do País matavam isso por ano. A divulgação desse número, no entanto, não trouxe mudanças nos investimentos do setor.

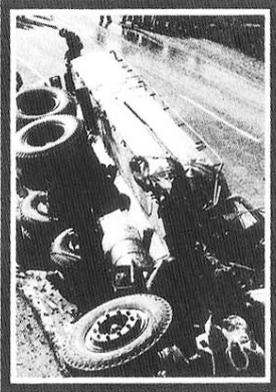
Se nos anos anteriores o trânsito não era importante porque a agenda era o milagre econômico, na metade dos anos 80 continuava não sendo importante porque a preocupação passava a ser outra: como sair da recessão que assolava o País. Sobreviver era mais importante. Assim, o trânsito deveria esperar a sua vez. Outra vez. (CORRÊA, 2009, p.22)

Nos anos 90 já era possível notar fortes diferenças no perfil do motorista. Se em 1976, segundo um estudo do DNER, os caminhoneiros rodavam em média 11 horas por dia, e o DNER já achava esse número alto, em 1991 uma pesquisa feita pela revista *Eu Rodo* mostrou que mais de 70% dos motoristas rodavam mais de 14 horas diárias (BUNN, 1991, p.8). Hoje, segundo a CNT (Confederação Nacional do Transporte), a média é de 13 horas. A mesma pesquisa de 1991 aponta que quase 70% dos motoristas achavam que os fretes eram muito baixos e sua renda média girava em torno dos 7 salários mínimos.

Uma mudança estrutural dos anos 90 foi a chegada dos caminhões extrapesados, com capacidade para puxar a partir de 45 toneladas. Assim como na década de 1970, poucas rodovias eram preparadas para esses veículos, o que influencia negativamente a qualidade de vida de quem está sempre atrás do volante e a segurança nas estradas. O País também se abre para o mercado internacional, porém, como visto no gráfico no começo do capítulo, os níveis de investimentos da União em transportes chegam a seu menor índice, o que agrava as condições de trabalho que são impostas aos motoristas de caminhão.

**O transporte brasileiro vai entrar nos eixos:**

**8 mil vidas humanas serão poupadas.**



Em 1990 vão morrer 70 mil pessoas nas rodovias brasileiras, se os índices de acidentes continuarem os mesmos. Em 1974, 16.000 pessoas sofreram acidentes fatais, ou seja, cada 100 milhões de quilômetros rodados custaram a vida de 16 pessoas, segundo os cálculos da Volvo do Brasil.

As autoridades estão atentas aos problemas das nossas rodovias, mas uma das causas dos acidentes é também o número excessivo de veículos nas estradas. O que fazer para diminuir esse número? Embora pareça impossível, há uma solução.

A frota brasileira para o transporte de carga tem apenas 10% de caminhões pesados, enquanto que os Estados Unidos possuem 85%, e a Suécia 63%. Se aumentarmos a nossa porcentagem, teremos um número menor de veículos trafegando, porque os pesados levam mais carga.

Quando o nosso país atingir 50% de pesados no total de sua frota, haverá uma redução anual de 50 bilhões de veículos quilômetros, diminuindo assim o número de acidentes. O país vai poupar anualmente cerca de 8 mil vidas humanas.

São dados realistas, levantados pelos técnicos da Volvo do Brasil.

E mais: o Brasil vai economizar 15 bilhões de dólares anuais em transporte (3% do PNB) e 10 milhões de metros cúbicos de óleo diesel - quase o nosso consumo de hoje.

Essa é a proposta da Volvo do Brasil.

Precisamos colocar nos eixos o transporte brasileiro. É uma questão de vida ou morte.

**VOLVO**  
Volvo do Brasil, Motores e Veículos S.A.  
Curitiba - Paraná.

Fonte: BERALDO, 2007, p.32 – campanha publicitária da Volvo, afirmando que a chegada dos caminhões mais pesados melhoraria a segurança no trânsito.

No entanto, havia uma preocupação do Governo Federal com o transporte e o impacto que ele gerava no “custo Brasil”, tanto é que essa era uma das bandeiras do presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), com o programa Brasil em Ação e, no segundo mandato, o Avança Brasil.

Dentre os objetivos do programa estavam a construção de

novas estradas e a duplicação de outras já existentes, além de transferir parte da malha rodoviária para o setor privado, como o principal eixo econômico do Brasil, a Rodovia Presidente Dutra, que passa a ser explorada pela concessionária NovaDutra.

Na década de 1990, problemas de falta de recursos do governo federal determinaram a redução de investimentos em manutenção e conservação, e a rodovia deteriorou-se rapidamente. Assim, o governo criou, em meados daquela década, o Programa de Concessões de Rodovias Federais, que passou a Via Dutra para a administração da iniciativa privada em 1996. (disponível em [www.novadutra.com.br](http://www.novadutra.com.br), acessado em 14 de novembro de 2011)

Mesmo recebendo mais investimentos do que a saúde e a educação, o objetivo do programa não foi alcançado, pois o custo do transporte oscilou na mesma média que a inflação, ou seja, o “custo Brasil” vindo dos transportes não foi reduzido. Nessa década aumentam também o número de empresas transportadoras de cargas. O motorista autônomo começa a perder espaço por ter caminhões mais velhos e menos condições de fazer manutenção, com isso acaba pegando fretes

piores e dá continuidade ao círculo vicioso de desvalorização da categoria. A idade da frota de veículos pesados é outra mudança. Enquanto em 1976 os caminhões tinham, em média, 7,7 anos, em 1997 a média era 14,5 anos, de acordo com o DENATRAN. Veículos mais velhos representam mais custos e menor produtividade e segurança. Os motoristas de empresas também enfrentam as mesmas condições de trabalho, já que rodam pelas mesmas estradas precárias e carregam e descarregam nos mesmos locais.

Somado a isso, com a maior circulação de produtos de valor, inicia-se o problema de roubo de carga. Os motoristas passam a temer ser assaltados, feridos e até mortos. Na pesquisa de 1991, 36% afirmam já ter sido assaltados e apenas 21% afirmam ainda dar carona. Os motoristas dizem que a solidariedade na estrada diminuiu com o crescimento da violência. Em 1995, segundo o Setcesp em reportagem da *Folha de S. Paulo* de 2002, foram 838 casos de roubo registrados em São Paulo. O número saltou para 2.653 casos em 2001. Em 1998, os assaltos terminaram com a morte de 37 motoristas ou ajudantes, em 1999 foram 39, segundo dados da NTC&Logística.

Fui caminhoneiro por mais de 30 anos, tive duas carretas roubadas em 1999. Devido à insegurança e ao roubo fui obrigado a desistir do que mais gostava, que era ser dono e motorista de caminhão. Como não consegui mais comprar caminhão, fui obrigado a trabalhar de zelador em condomínio. (José Roberto Lopes, de São Paulo/SP, em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br))

Com a queda dos investimentos no setor, outros modais ganham importância, mas o transporte rodoviário continua responsável por mais de 60% de tudo que circula no País no início dos anos 2000.

MODO	1974	1996	1997	1998	1999	2000
Aéreo	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Aquaviário	8,5	11,5	11,6	12,7	13,2	13,9
Dutoviário	0,0	3,8	4,6	4,4	4,6	4,5
Ferroviário	15,6	20,7	20,7	20,0	19,6	20,9
<b>Rodoviário</b>	<b>75,8</b>	<b>63,7</b>	<b>62,9</b>	<b>62,6</b>	<b>62,3</b>	<b>60,5</b>

Fonte: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot) Apud Apresentação NTC&Logística em 17 de agosto de 2011

## 2.4 O transporte e o motorista no século XXI

Fazendo um resumo da situação até a entrada dos anos 2000, o motorista chega ao século XXI preocupado com o frete baixo, com a pouca remuneração, enfrentando problemas de infraestrutura nas rodovias públicas e começando a pagar pedágios nas privatizadas. Os autônomos estão com caminhões mais velhos e não há condições ou linhas de crédito para a troca. As estradas ficam cada vez mais perigosas por conta não só das condições de rodagem, mas também do aumento no número de assaltos e roubos de carga.

Eu vejo os empresários falando que agora é o Brasil, mas não vejo investimento no caminhoneiro brasileiro, muito menos na troca da frota. Tá difícil comprar caminhão, o frete tá muito baixo. (Veridiano Aparecido, de Itaquaquecetuba/SP, em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 01 de novembro de 2011)

Com o novo século vem também um pequeno aumento de investimentos federais no setor, mas que não acompanha o crescimento do Brasil. Com a inflação controlada e o crescimento econômico acontecendo em altos dígitos, mais é exigido do transporte. O motorista de hoje, seja ele autônomo - grupo que ainda detém mais da metade da frota nacional - ou empregado, é mais cobrado que no passado. A figura de chinelo e regata quase não existe mais, pois as empresas valorizam a imagem de seus prestadores de serviço. Os caminhões possuem muita tecnologia embarcada e acessórios que exigem do motorista mais do que apenas saber dirigir. Agora quem conduz o veículo precisa também saber lidar com computador de bordo, rastreador e toda a eletrônica do caminhão.

Além das preocupações herdadas das décadas anteriores, hoje o motorista precisa fazer a média de consumo de combustível determinada pela empresa, o que elimina, juntamente com o uso de rastreadores, o desvio da rota para “conhecer o Brasil”, motivo que atraía muita gente no passado. Os prazos também ficam cada vez mais apertados, muitas vezes sendo exigido que o motorista rode de noite ou

por muitas horas seguidas. Isso fez surgir outro problema, o uso de rebites<sup>4</sup> e, mais recentemente, de outras drogas, como maconha e cocaína.

Enquanto na pesquisa da *Eu Rodo* em 1991 apenas 6% dos motoristas afirmavam utilizar medicamentos para não dormir, os famosos rebites ou arrebitos, esse número saltou para 26,4% em 2009 (CEREZOLI, agosto de 2009, p.23) e 67% dos motoristas que confirmam o uso, dizem que é para garantir o cumprimento dos prazos de entrega. Mas esse número pode ser maior, já que em pesquisas acadêmicas o número é alarmante. Para o Trabalho de Conclusão de Curso, em farmácia, de Bruno Vieira (2009) da CEUNSP/SP, 40%, dos 272 motoristas entrevistados, afirmaram utilizar “rebites”. Para Moreira e Gadani (2009) da UNIGRAN/MS, 65% dos 121 entrevistados deram a mesma resposta e para Wendler, Busato, Miyoshi (2003) da UEPG/PR, dos 318 caminhoneiros consultados, nada menos que 97% afirmaram já terem usado medicamentos para evitar o sono pelo menos uma vez. O problema está tão grave que, segundo o deputado Leonardo Quintão (PMDB/MG), os planos de combate às drogas do governo devem incluir ações para os caminhoneiros (Informação verbal)<sup>5</sup>.

Deveriam punir as empresas que obrigam os motoristas a tomar remédio para manter-se acordado. 99% dos acidentes são falhas humanas e por isso são evitáveis, basta que haja vontade de todas as partes. Vamos dizer sim para a vida. (Cilamar Ferreira, de Belo Horizonte/MG, em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 01 de novembro de 2011)

Outro problema enfrentado pelos motoristas, principalmente nos últimos anos, é a falta de locais para dormir. Segundo o jornalista Pedro Trução, em carta enviada aos deputados federais em 2011:

Os tanques dos caminhões foram aumentados e até duplicados, passando de 600/700 litros para até 1.200 litros (máximo permitido pela legislação atual). Com essa litragem, um caminhão consegue rodar até 2.500 quilômetros, não havendo mais necessidade de abastecimento nas rodovias. Essa mudança de estratégia do transportador, que lhe trouxe um grande ganho na operação, teve como consequência a ociosidade dos postos, já em dificuldades pela diminuição paulatina da margem de lucro na

---

<sup>4</sup> Rebites são anfetaminas, drogas que aumentam a atividade motora e reduzem a necessidade de sono, deixam seus usuários “acesos”, “ligados”. O mais comum é o Desobesi, remédio para emagrecimento.

<sup>5</sup> Em entrevista a Paula Vasarini Lopes em julho de 2011.

venda de diesel. Muitos postos diminuíram seus pátios, passaram a cobrar pelos banhos, não mais permitem a parada para não clientes, para forçar o abastecimento. Sem contar os que “fecharam as portas”(...).A conclusão de tudo isso é que o mercado exigiu o aumento da autonomia do caminhão, incompatível com a “autonomia” do motorista, que precisa descansar durante a jornada, pernoitar, se alimentar e ir ao banheiro. (site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 01 de novembro de 2011)

A carta deu origem ao Projeto de Lei 785/2011, que está em votação na Câmara dos Deputados, porém, legisla apenas para estradas concessionadas e para futuras concessões. Ou seja, não inclui as públicas nem as que já estão pedagiadas. Na prática, essa situação significa que se hoje o motorista que sai do porto de Santos, sobe a serra, depois pega o Rodoanel Mario Covas e em seguida a Rodovia Castelo Branco, só consegue parar para ir ao banheiro no quilômetro 30 dessa rodovia. Ou seja, são mais ou menos 130 quilômetros sem nenhum local para parar, mas com quatro praças de pedágios.

O pedágio deveria fazer estacionamentos para os colegas do trecho descansarem e dormirem durante a noite. Porque os postos andam cheios e não se acha vagas para parar (Francisco, de Feira de Santana/BA, em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br))

Viajar com a família, principalmente nas férias, é outra prática de caminhoneiros, já que eles ficam muito tempo longe de casa. Essas viagens são os momentos para se viver em família, porém, cada vez mais locais de carga e descarga proíbem a entrada dos familiares no caminhão. Eles aguardam do lado de fora, por quantas horas o motorista ficar no local. Muitas empresas também proíbem seus funcionários de viajar com mulher e filhos.

Gostaria de deixar minha indignação sobre as empresas que proíbem a entrada das esposas no pátio das empresas. Proibir a entrada na empresa tudo bem é pra nossa própria segurança, mas se meu marido entra no pátio e tem de aguardar 18 horas pra descarregar eu tenho que ficar 18 horas na rua. Faça chuva ou faça sol. Sempre viajei com meu esposo, mas nesses últimos meses não tenho ido por esse problema. (Estela Silva, de Ponta Grossa/PR, em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br))

Sem contar que a categoria só conseguiu ser regulamentada este ano. Projetos de Lei existem desde 1988.

## 2.5 A evolução do valor do caminhão

Já foi dito anteriormente que no passado era mais fácil comprar caminhões. Mas, mais fácil quanto? Não é muito simples atualizar valores de mais de 40 anos, porém medidas como dólar e salário mínimo ajudam a dar uma ideia da evolução do preço desses veículos.

Serão usados dois exemplos comparativos, o caminhão médio Ford F-600 e o pesado Scania Vabis. Considerando a mesma aplicação, hoje esses modelos poderiam ser representados pelo Ford Cargo 1717 toco e o Scania P340 4x2 – ambos com tecnologia Euro III (ver explicação após as contas). E para fazer esse comparativo serão utilizados os seguintes valores:

- Salário mínimo em 1960 – Cr\$ 9.600,00 (disponível em [www.iprc.sp.gov.br](http://www.iprc.sp.gov.br) – acessado em 19/11/2011);
- Salário mínimo em março de 2012 – R\$ 622,00;
- 1 dólar em 1960 – Cr\$ 100,00 (disponível em [www.almg.gov.br](http://www.almg.gov.br) – acessado em 19/11/2011);
- 1 dólar em março 2012 (média) – R\$ 1,81;
- Preço médio de um Ford F-600 1958 em 1960 – Cr\$ 500.000,00 (disponível em [www.jusbrasil.com.br](http://www.jusbrasil.com.br) – acessado em 19/11/2011);
- Preço médio de um Ford Cargo 1717 toco 2010 – R\$ 140.000,00;
- Preço médio de um Scania Vabis 0KM em 1960 – Cr\$ 2.600.000,00 (anúncio Scania no anexo C);
- Preço médio de um Scania P340 4x2 2011 – R\$ 265.000,00.

Considerando que o Scania 1960 0km custava Cr\$ 2.600.000,00, isso era equivalente a 271 salários mínimos da época. Atualizando com o valor do salário mínimo de hoje, um Scania novo sairia por R\$ 168.562,00, quase metade do seu equivalente em 2011 que custa R\$ 265.000,00.

Já o Ford F-600 1958, com dois anos de uso, valia Cr\$ 500.000,00 em 1960, o equivalente a 52 salários mínimos da época. Os mesmos 52 salários com valores de hoje somam R\$ 32.344,00, preço muito distante dos R\$ 140.000,00 que vale um Ford Cargo 1717 toco usado.

A conta por dólar faz com que os preços fiquem ainda mais distantes. Cr\$2.600.000,00 equivaliam a US\$ 26.000,00, o que hoje daria R\$ 47.060,00. Em torno de um quinto do valor de um Scania 0km. O Ford F-600 valia então US\$ 5.000,00. Valor que hoje corresponderia a R\$ 9.050,00, mais uma vez, muito longe dos R\$140.000,00 do Ford Cargo.

Existem dois fatores que influenciam essa variação. Um é a mudança do poder aquisitivo da população. Embora o País esteja em um bom momento econômico, com os menores índices de desemprego das últimas décadas, o poder aquisitivo, mesmo melhor do que nos anos 90, não é o mesmo do fim da década de 1950. Em 1959, por exemplo, o salário mínimo era de Cr\$ 6.000,00, o que, segundo o DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos), equivale a R\$ 1.732,28, o maior já registrado pelo departamento e mais que o triplo dos R\$545,00 atuais. Ainda segundo o DIEESE, o salário mínimo em 1959 comprava 85kg de carne e 455 litros de leite. Hoje ele vale 53kg de carne de segunda ou 37kg de carne de primeira e 260 litros de leite.

Outro fator é o preço das tecnologias embarcadas nos caminhões. Antigamente a mecânica desses veículos era muito mais simples, mas com o tempo foram sendo incorporadas novas tecnologias, que têm o seu preço. Air bag, direção hidráulica, cambio automatizado, computador de bordo, sistemas de gerenciamento, freio motor (que hoje custa até 10% do valor do caminhão) e muito mais. Tudo isso foi sendo somado ao valor do caminhão, que acabou ficando mais caro. Para se ter uma ideia do valor da tecnologia, o Scania P340, descrito aqui com o valor de R\$ 265.000,00, só vale para modelos fabricados até 2011, com tecnologia Euro III. Em 2012 entrou em vigor uma nova legislação quanto a emissão de poluentes (Euro V). Para se adequar às novas leis, as montadoras tiveram que desenvolver uma nova tecnologia que, segundo as próprias empresas, deve aumentar o valor do produto entre 12 e 20%, ou seja, o mesmo Scania, mas com o novo sistema, deve passar a custar entre R\$ 296.800,00 e R\$ 318.000,00 (os valores de 2012 ainda não estão fechados, pois as empresas trabalhavam com estoques de 2011 e estão apenas começando a negociar os produtos 2012).

Essas duas tendências, que andam em direções opostas, tornam cada vez mais longe o sonho do caminhoneiro de ter o seu próprio caminhão, aumentando assim a

barreira para a troca de caminhão do motorista já mais experiente e para a entrada na profissão dos mais jovens.

## **2.6 O setor hoje e a falta de motoristas**

De acordo com dados da NTC&Logística, o setor de transporte rodoviário de cargas fatura hoje R\$162 bilhões e corresponde a 5,6% do PIB nacional, sendo responsável por 58% de toda mercadoria que gira no Brasil. São 2,5 milhões de motoristas profissionais para 2,1 milhões de caminhões. Desses, mais de 52% estão nas mãos dos motoristas autônomos. Os autônomos ainda são maioria, embora hoje já quase em situação de igualdade com as empresas em número de veículos. Mas enquanto a idade média dos caminhões de transportadoras é de 10,4 anos, a média entre os autônomos, que já foi de 7,7 anos em 1976 e 14,5 anos em 1997, é de 21,7 anos, segundo o último levantamento da ANTT em 2010.

Mesmo assim, quase todo motorista tem o sonho de ser seu próprio patrão. Sonho justificado, pois, segundo pesquisa da CNT em 2009, a renda média mensal de um autônomo é de R\$3.562,00 (7,6 salários mínimos da época), rodando em média 8.925 km/mês, enquanto o empregado tem média salarial de R\$1.856,00 (4 salários mínimos) e roda 12.258 km/mês.

O autônomo precisa se preocupar com o preço do diesel. Se em 1958 ele era tão barato que não contava e em 1976 representava 11% do total do custo do caminhão (DNER, 1976, p.275), hoje ele é responsável por quase 50% desse custo. Porém, o que tanto autônomos quanto empregados precisam se preocupar é com as condições das estradas. Se em 1976 eram 1.347.900 de quilômetros de rodovia (DNER, 1976, p.34), hoje são 1.634.071, um crescimento de 21%, enquanto a frota nacional de caminhões passou de 520.948 (DNER, 1976, p.94) para 2.143.467 (DENATRAN, dez 2010), ou seja, um crescimento de 311% no mesmo período. E dessas, apenas 13% são pavimentadas. O que, se comparando o Brasil com outras das maiores economias do mundo, mostra a situação precária das rodovias brasileiras.

	Países	Extensão Rodoviária			% Estradas
		Pavimentada (Km)	Não-Pavimentada (Km)	Total	Pavimentadas (Km)
1	Alemanha	644.400	-	644.400	100,0
2	França	951.220	-	951.220	100,0
3	Itália	484.688	-	484.688	100,0
4	Reino Unido	387.674	-	387.674	100,0
5	Suíça	71.214	-	71.214	100,0
6	Holanda	126.100	-	126.100	100,0
7	Espanha	659.629	6.663	666.292	99,0
8	Coréia do Sul	87.002	13.277	100.279	86,8
9	Rússia	738.000	133.000	871.000	84,7
10	China	1.515.797	354.864	1.870.661	81,0
11	Bélgica	117.442	33.125	150.567	78,0
12	Japão	914.745	262.533	1.177.278	77,7
13	Estados Unidos	4.149.460	2.283.812	6.433.272	64,5
14	México	116.751	118.919	235.670	49,5
15	Índia	1.603.705	1.779.639	3.383.344	47,4
16	Turquia	177.550	249.356	426.906	41,6
17	Austrália	336.962	473.679	810.641	41,6
18	Canadá	561.728	847.172	1.408.900	39,9
19	Suécia	129.651	295.296	424.947	30,5
<b>20</b>	<b>Brasil</b>	<b>211.678</b>	<b>1.422.393</b>	<b>1.634.071</b>	<b>13,0</b>

Fonte: IRF e ANTT Apud Apresentação NTC&Logística em 17 de agosto de 2011

Segundo a Pesquisa de Rodovias CNT 2011, dos 92 mil quilômetros pavimentados estudados, a situação é a seguinte:

Estado geral	2009	2010	2011
Ótimo	13,5	14,7	12,6
Bom	17,5	26,5	30,0
Regular	45,0	33,4	30,5
Ruim	16,9	17,4	18,1
Péssimo	7,1	8,0	8,8
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Soma vermelho	69,0	58,8	57,4

Ou seja, mesmo considerando apenas rodovias pavimentadas, mais da metade não está em situação satisfatória. É verdade que a satisfação tem aumentado, mas em 2011 caiu também a porcentagem de quem as considerava ótimas.

Por que pagamos um pedágio de pista de primeiro mundo se só podemos descer a serra pela Anchieta que já deve ter mais de 50 anos? (...) Caminhão devia pagar pedágio compatível com a pista que podemos usar,

que sequer tem acostamento. (José Gilberto, de Mococa/SP, em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 11 de novembro de 2011)

Quero deixar um recado pra as autoridades que estão botando muitos pedágios aqui na Bahia e as estradas sem estrutura nenhuma. A única coisa que eles fazem é limpar os matos na beira da pista. Asfalto de qualidade nada! (Lucas Piter, de Alagoinhas/BA, em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 11 de novembro de 2011)

E é com essas condições que o Brasil obtém outra marca negativa, a de mortes por mil km de rodovias pavimentadas.

Classificação	Países	Mortes/1.000 Rodovias Pavimentadas
1	Suécia	3,70
2	Austrália	4,74
3	Canadá	4,86
4	França	5,81
5	Holanda	6,38
6	Suíça	7,16
7	Espanha	7,19
8	Reino Unido	8,31
9	Alemanha	9,07
10	Japão	9,28
11	Bélgica	9,90
12	Estados Unidos	10,28
13	Itália	11,61
14	Turquia	24,94
15	México	39,43
16	Rússia	41,89
17	Índia	53,62
18	China	72,16
19	Coréia do Sul	75,43
20	Brasil	95,78

Fonte: IRF e ANTT Apud Apresentação NTC&Logística em 17 de agosto de 2011

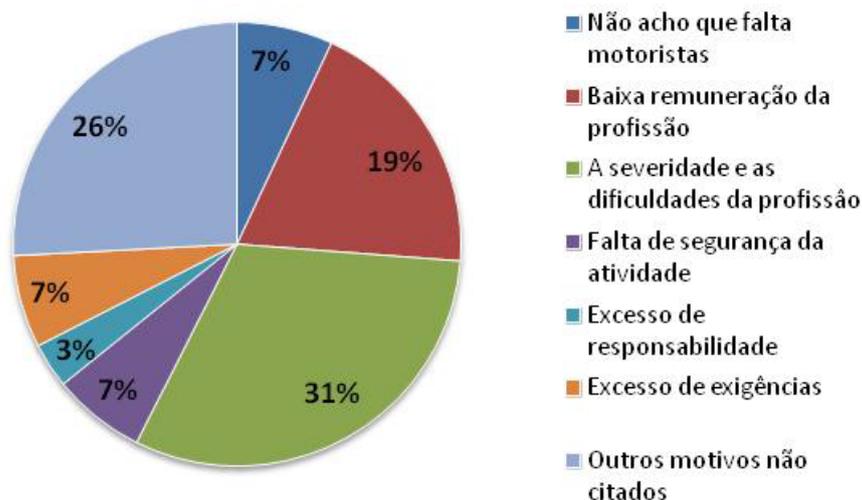
E, por diversos motivos, muitos já discutidos aqui, mesmo representando apenas 5% da frota, os caminhões estão envolvidos em 33% dos acidentes, com uma média anual de 97,4 mil acidentes com 8.500 mortes, sendo que 2.500 são os próprios caminhoneiros. Tudo isso a um custo de R\$ 8,5 bilhões. (Dados IPEA e Pamcary, Apud Apresentação NTC&Logística em 17 de agosto de 2011)

Tendo que enfrentar condições tão adversas a um baixo salário, não é de se espantar que os motoristas estejam abandonando a profissão, ou que muitos pensem duas vezes antes de entrar nela. O setor já sofre as consequências. Segundo a NTC&Logística, as empresas precisam atualmente de 120 mil caminhoneiros para suprir a demanda do mercado. A associação diz ainda que em algumas empresas, até 10% da frota de caminhões está parada por falta de motoristas. Segundo uma pesquisa feita pela mesma associação, em julho de 2011, com 519 empresas, os empresários já percebem essa falta e também os seus motivos.

### Deficit de motoristas



### O que motiva esse deficit



E se antes existiam muitos caminhoneiros porque era fácil entrar na profissão, hoje essa realidade mudou. As empresas querem sempre motoristas com

experiência e poucas dão treinamento para os jovens. Comprar o próprio caminhão, como já visto, também não é mais tão simples.

Gostaria de expor minha indignação, tenho CNH E e há algum tempo procuro emprego e não encontro. Ora porque não tenho experiência, ora pela pouca idade (23 anos). Como vou adquirir experiência se nenhuma empresa me dá oportunidade? (Juliano, Itapetininga/SP em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 11 de novembro de 2011)

E se por um lado está mais difícil entrar, está muito mais fácil sair. Na pesquisa feita pela *Eu Rodo* em 1991, 75% dos motoristas se diziam satisfeitos com a profissão, mas mudariam se tivessem opção. Afirmaram também que gostariam que seus filhos estudassem para ter outras oportunidades. Nessa época a situação econômica não era tão favorável e o grau de escolaridade era menor. Em 1991, menos de 5% dos motoristas tinham chegado ao ensino médio, hoje esse número passa dos 35%.

Com maior escolaridade e com o bom momento da economia, esses profissionais acabam sendo atraídos para outras áreas, já que o País passa por uma falta geral de mão de obra. Na edição número 1004, de novembro de 2011, a revista *Exame* mostra uma pesquisa em que 80% das 335 grandes empresas questionadas, responderam que têm vagas em aberto no momento e que 57% das empresas brasileiras têm dificuldade para preencher seu quadro de funcionários. 35% dessas empresas afirmam ainda que a dificuldade acontece para cargos de todos os níveis. E como a expectativa para os próximos anos é de o Brasil se manter em crescimento, outros setores continuarão a atrair essa mão de obra.

A renda média do trabalhador brasileiro é de R\$1.607,60, segundo dados de setembro de 2011 do IBGE. A pesquisa da NTC identificou que a média salarial de mais de 50% dos motoristas que trabalham em rota urbana não chega a esse valor. Quanto aos motoristas rodoviários, 42% das empresas pesquisadas pagam até R\$2.000,00 para esse profissional. Então, se o motorista pode trabalhar em condições menos severas por um salário similar, ele acaba fazendo essa opção.

Hoje sou motofretista. Com 55 anos de idade deixei de ser caminhoneiro em dez.2010, de tanta desilusão e descaso. Hoje ganho em torno de R\$ 1500,00 p/ mês e estou todo dia em casa, nos feriados, no natal no ano

novo no aniversário de meus familiares, ou seja, estou vivendo. (Ronaldo Aparecido Gomes, São Paulo/SP em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 11 de novembro de 2011)

Será que o governo acha justo um pai de família ganhar 1.070 reais pra ficar a semana toda na estrada longe da família? Hoje um funcionário em qualquer empresa como iniciante ganha mais do que nós que carregamos o país nas costas. Geverson Campbell Barros, Quatis/RJ em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 11 de novembro de 2011)

## **2.7 Perspectivas para o futuro**

Ao longo do último ano o Governo aprovou algumas leis que prometem melhorar de alguma forma a vida do caminhoneiro, mas ainda existem muitas dúvidas quanto à adaptação do mercado às novas medidas. As mais importantes foram: O fim da carta-frete e a regulamentação da profissão.

Resolução 3.658/2011 - Regulamenta o pagamento do valor do frete referente à prestação dos serviços de transporte rodoviário de cargas.

Há 50 anos a carta-frete é um dos meios mais comuns de pagamento ao caminhoneiro, porém hoje ela não atende mais as necessidades do mercado. A carta-frete é um papel que o motorista recebe como forma de pagamento e pode trocar por dinheiro em postos credenciados pelo seu pagador. Esse modelo tira do caminhoneiro a liberdade de escolher onde parar, já que fica praticamente obrigado a fazê-lo apenas nesses postos credenciados. Para receber o dinheiro, geralmente ele é obrigado a consumir parte do valor no posto, que não raramente cobra mais caro pelo diesel pago com a carta. Também não serve como comprovante de renda, o que exclui os motoristas da maior parte das linhas de crédito do mercado, dificultando a troca do caminhão. Além de tudo isso, a carta-frete faz com que grande parte da carga circule informalmente. Segundo o IBGE, a movimentação de frete no Brasil gira em torno de 16 bilhões de reais por ano, mas a estimativa é de que esse mercado seja, na verdade, de 60 bilhões. Com o fim da carta-frete esse montante deve ser trazido para a formalidade.

Com a nova regulamentação, o pagamento tem que ser feito através de depósito em conta ou com os cartões habilitados pela ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre). Mesmo já estando em vigor desde abril de 2011, muitas empresas ainda não migraram para a nova forma de pagamento, isso porque a ANTT ainda não está aplicando multas aos infratores, está apenas fazendo fiscalizações educativas. Outra reclamação que começa a aparecer é a dos custos que envolvem a nova forma de pagamento. Embora os cartões sejam gratuitos por lei, os saques são cobrados e isso se torna mais um custo para o autônomo.

O cartão que veio para substituir a carta frete já não oferece quase nenhuma vantagem a nossa classe, pois quando vai se abastecer, os postos cobram o diesel no preço à prazo, sendo que o valor é débito à vista, e quando vamos sacar o dinheiro no Bradesco é cobrado 4,99 de taxa de saque. Às vezes é necessário se fazer 2 ou 3 saques, pois dependendo do valor não libera de uma vez, então o prejuízo é grande para o carreteiro. Para variar o chicote estala no lombo do motorista. (Julio Cesar Orlando, Carapicuíba/SP em depoimento ao site [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 05 de junho de 2012)

Lei 12.619, de 30 de abril de 2012 – Regulamenta a profissão de motorista.

Desde 1988 existiam projetos para que a atividade de motorista fosse regulamentada. Em 2010 o projeto foi aprovado na Câmara e no Senado, mas foi vetado pelo então presidente, Luiz Inácio Lula da Silva. Em 2012 um novo texto chegou à presidência e foi aprovado com o veto de alguns artigos.

O novo texto beneficia principalmente os motoristas empregados, que agora têm garantidas suas horas de descanso diárias e semanais.

Art. 235-C -§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas. (disponível em [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br), acessado em 05 de junho de 2012)

Além disso, os motoristas ainda terão que fazer intervalos de meia hora a cada quatro dirigidas. O problema aqui é onde parar o caminhão para esses descansos, pois como vimos, falta ponto de apoio nas estradas. O texto original continha propostas para a construção de novos pontos, mas essa parte foi vetada

pela presidência. As comissões também são um ponto de discordância, enquanto a lei afirma:

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação. (disponível em [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br), acessado em 05 de junho de 2012)

Muitos motoristas dependem das comissões para completar seus salários. Se o não comissionamento não vier acompanhado de aumento de salário, isso afastará ainda mais os profissionais da área.

Como a lei ainda é recente, muitas outras vantagens e desvantagens serão observadas nos próximos meses e até anos, ela já é um indicativo de que o governo está observando a questão, mas restam ainda muitos assuntos a serem discutidos e melhorados na profissão.

### **3. Conclusão**

A realidade da profissão de motorista mudou nas últimas décadas. As condições de trabalho ficaram mais severas e a remuneração da profissão diminuiu. Mudou também a dinâmica de entrada e saída desse mercado. Se antigamente era uma profissão fácil de entrar e difícil de sair, hoje não é mais assim. Para se tornar um motorista é necessário ter experiência e conhecimento, além da direção, das ferramentas eletrônicas do caminhão. Já a saída foi facilitada pelo bom momento da economia, que atrai essa mão de obra para outros setores com salários similares, porém com condições de trabalho mais atraentes.

Se não houver uma mudança na forma de remunerar esse profissional e melhorar as condições às quais ele é exposto durante o exercício da profissão, essa falta será agravada nos próximos anos, o que pode afetar toda a economia do país, já que a classe ainda é responsável por grande parte da movimentação das mercadorias no Brasil.

#### 4. Bibliografia

ALMG – Assembléia de Minas. **Diário do Legislativo de 12 de outubro de 2002.**

Disponível em [www.almg.gov.br](http://www.almg.gov.br) – acessado em 19 de novembro de 2011

BARROS, Guilherme; ESSENFELDER, Renato. **Roubo de carga triplica em seis anos em SP.** Disponível em [www.folha.uol.com.br](http://www.folha.uol.com.br), acessado em 14 de novembro de 2011

BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. **O governo Kubitschek – Desenvolvimento Econômico e Estabilidade Política.** Editora Paz e Terra, 1979

BERALDO, Luiz Carlos. **Fazendo o Brasil Rodar – A história da Volvo no Brasil.** Curitiba/PR: Infolio Editorial, 2007

BUNN, Carlos. Verdades e Mentiras sobre os Carreiros do Brasil. In: **Revista Eu Rodo.** Curitiba, PR: Padila Indústrias Gráficas S.A, Número 55, 1991

CEREZOLI, Livia. Caminhoneiro brasileiro. In: **Revista CNT Transporte Atual.** Belo Horizonte/MG: AC&S Mídia Ltda, Número 168, 2009

CNT – Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT de Rodovias 2011.** Disponível em [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br) – acessado em 16 de novembro de 2011

CORRÊA, J. Pedro. **20 anos de lições de trânsito.** Curitiba/PR: Infolio Editorial, 2009

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. **Estatísticas – Frota.** Disponível em [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br), acessado em 07 de novembro de 2011

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. **Salário mínimo, uma questão econômica e de política.** Disponível em [www.dieese.org.br](http://www.dieese.org.br) – acessado em 18 de novembro de 2011

DNER. **Sinopse do Transporte Rodoviário de Cargas.** Rio de Janeiro/RJ: Apec Editora S.A., 1976

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Breve Histórico do Rodoviarismo Federal no Brasil**. Disponível em [www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br), acessado em 22 de outubro de 2011

Ford Ipiranga. **Ford F-600 1958**. Disponível em [www.fordipiranga.blogspot.com](http://www.fordipiranga.blogspot.com), acessado em 10 de novembro de 2011

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Fundo de Cultura S.A., 1959

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Mensal de Emprego – Estimativas do mês de setembro de 2011**. Disponível em [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) – acessado em 18 de novembro de 2011

IPRC – Instituto de Previdência do Município de Rio Claro. **Trabalhista e Previdenciária – Salário Mínimo – Tabela de valores de 1940 a 2011**. Disponível em [www.iprc.sp.gov.br](http://www.iprc.sp.gov.br) – acessado em 18 de novembro de 2011

JUSBRASIL. **Diário Oficial – 16 de fevereiro de 1961**. Disponível em [www.jusbrasil.com.br](http://www.jusbrasil.com.br) – acessado em 18 de novembro de 2011

M.T. – DNER. **Plano Nacional de Viação**. Rio de Janeiro/RJ: Serviço de Publicações, 1974

Mercedes-Benz. **Produtos no Brasil**. Disponível em [www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br), acessado em 10 de novembro de 2011

NovaDutra. **Histórico – Uma cinquentona em forma**. Disponível em [www.novadutra.com.br](http://www.novadutra.com.br), acessado em 14 de novembro de 2011

NUDES – Núcleo de Desenvolvimento Econômico, Universidade Federal de Uberlândia. **Notas de aula – Planejamento e Política Econômica - O Plano (Programa) de Metas – 1956/1961**. Disponível em [www.nudes.ufu.br](http://www.nudes.ufu.br), acessado em 03 de novembro de 2011

PASSOS, Deputado Edison. **Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte**. Rio de Janeiro/RJ: Departamento de Imprensa Nacional, 1952

REIS, Neuto Gonçalves dos. **Palestra – Transporte de Cargas no Brasil: Cenários e Perspectivas**. Barueri, 17 de agosto de 2011

- RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil**. 1973
- SANTOS, Cezar, et al. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo/SP: Ipsis Gráfica e Editora, 2011
- SILVEIRA, Tatiana S. Gimenez, **Nos trilhos: São Paulo Railway**. 2008. 67p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) em Jornalismo – Centro Universitário FIEO, Osasco/SP, 2008
- SKIDMORE, Thomas E. **Brasil: De Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930-1964)**. São Paulo/SP: Paz e Terra, 1992
- SOUZA, Cel Paulo Roberto de. **Palestra – O roubo de cargas no TRC**. Disponível em [tudosobreseguranca.com.br](http://tudosobreseguranca.com.br), acessado em 14 de novembro de 2011
- STEFANO, Fabiane; KROEHN, Márcio; OSCAR, Naiana. Como vencer o apagão da mão de obra. In: **Revista Exame**. São Paulo/SP: Editora Abril, Número 1004, 2011
- STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus : uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo/SP: Comdesenho Estúdio e Editora, São Paulo/SP, 2001
- TÁVORA, Juarez. **O novo plano nacional de viação**. Rio de Janeiro/RJ: Cia Brasileira de Artes Gráficas, 1965
- TÁVORA, Juarez. **Uma Política de Desenvolvimento para o Brasil**. Rio de Janeiro/RJ: Livraria José Olympio, 1962
- TRUCÃO, Pedro. **Carta para Câmara dos Deputados**. Disponível em [www.penaestrada.com.br](http://www.penaestrada.com.br), acessado em 01 de novembro de 2011
- VIEIRA, Bruno A.C.. **Consumo de anfetaminas por motoristas de caminhão**. 2009. 46p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) em Farmácia – Centro Universitário Nossa Senhora do Patrocínio, Itu/SP, 2009.
- WTRG Economics. **Oil Price History and Analysis**. Disponível em [www.wtrg.com](http://www.wtrg.com), acessado em 16 de novembro de 2011

## 5. Anexos

### Anexo A – Mapa do Plano Nacional de Viação de 1934



### PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL

APROVADO PELO DECRETO Nº 24.497 DE 29/6/34

- CONVENÇÕES
- FERROVIAS EXISTENTES
- ..... FERROVIAS A CONSTRUIR
- ~ NAVEGAÇÃO FLUVIAL
- CAPITAIS
- CIDADES

Anexo B – Mapa do Plano Nacional de Viação de 1952



# SCANIA-VABIS

Mais 6 unidades recebidas pela  
**BRASDIESEL S. A.** – Comercial e Importadora



**SCANIA-VABIS** agora com aro 22" — o mais perfeito e completo veículo para transporte pesado fabricado no Brasil.

Embora seu preço de Cr\$ 2.600.000,00 —  
**SCANIA-VABIS** é o veículo mais barato, pela sua qualidade, durabilidade e rendimento.

Os Frotistas, os homens de negócio, os conhecedores e experimentados motoristas de nossas estradas — cada vez mais preferem **SCANIA-VABIS**.

**Prefira-o você também**



Av. Júlio de Castilhos, 350 — Fone 165

**CAXIAS DO SUL**

**O 1.º REVENDEDOR NOMEADO PELA SCANIA VABIS DO BRASIL.**