

Gênese e expansão dos agentes do transporte rodoviário de carga no Brasil *

Daniel Monteiro Huertas **

Resumo

Este artigo pretende demonstrar, em uma perspectiva histórica, como o rápido crescimento do transporte rodoviário de carga (TRC), a partir dos anos 1930, pode ser considerado um elemento fundamental para a compreensão da substancial alteração na matriz de transportes do Brasil, consolidada duas décadas depois. Originado ainda no seio de um contexto dominado pelo sistema ferroviário, o TRC foi impulsionado com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), em 1937, e a respectiva implantação de uma Seção de Tráfego, em 1945, que desempenharam papel relevante para organizar e regulamentar o setor, cuja representatividade empresarial aumentou exponencialmente com o surgimento da Associação das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas (NTC), em 1963, na capital paulista. Durante a ditadura civil-militar (1964-85), o empresariado em questão ganhou musculatura operacional e consciência de classe, agindo diretamente em prol de seus interesses e na defesa do rodoviarismo. Mas, ao caminhoneiro autônomo, conhecido em tempos pretéritos como carreteiro, não foram constatadas conquistas de relevo, mantendo esse importante agente à margem dos ganhos reais de todo o sistema e submetido aos desígnios das empresas transportadoras.

Palavras-chave: Transporte rodoviário de carga; Organização empresarial; Matriz de transportes.

Abstract

Origin and expansion of road freight transport agents in Brazil

This article aims to demonstrate, from a historical perspective, how the rapid growth of road freight transport (TRC, acronym in Portuguese), from the 1930s onwards, can be considered a fundamental element for understanding the substantial change in Brazil's transport matrix, consolidated two decades ago. Originated even in a context dominated by the railway system, the TRC was driven by the creation of the National Department of Highways (DNER, acronym in Portuguese), in 1937, and the respective implementation of a Traffic Section, in 1945, that played an important role in organizing and regulating the sector, whose business representation increased exponentially with the emergence of the Association of Cargo Road Transport Companies (NTC), in 1963, in São Paulo. During the civil military dictatorship (1964-85), the business community in question gained operational muscle and class consciousness, acting directly in favor of its interests and in defense of *rodoviarismo*. However, the autonomous truck driver, known in the past as a *carreteiro*, has not seen significant achievements, keeping this important agent at the margin of the real gains of the entire system and subject to the designs of the transport companies.

Keywords: Road freight transport; Business organization; Transport matrix.

JEL: N76.

Introdução

O “automobile”, grande sensação da Exposição Universal de Paris, realizada em 1889, rapidamente seria submetido a uma inovação que contribuiria para otimizar a relação custo-benefício do transporte de mercadorias por veículos automotores: o semirreboque¹. A invenção é

* Artigo recebido em 18 de janeiro de 2022 e aprovado em 13 de abril de 2024.

** Professor adjunto do Departamento Multidisciplinar (Eixo Comum) da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), Osasco, SP, Brasil. E-mail: dmhuertas@unifesp.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1286-2295>.

(1) Reboques e semirreboques são implementos rodoviários (carroceria) não fabricados pelas montadoras, que acoplados à estrutura de um veículo trator formam uma combinação de veículos de carga (CVC). Os reboques possuem eixos na frente e atrás e são

creditada ao marceneiro e ferreiro estadunidense August Charles Fruehauf, filho de imigrantes alemães, radicado em Fraser, Michigan. Em 1914, ele aceitou a encomenda para construir uma carroça reforçada a ser acoplada ao Ford T, utilizando os mesmos chassis e motor do veículo, mas com toda a traseira removida e substituída por uma prancha apoiada em um eixo extra, transformando-se numa espécie de mini-picape (Anfir, 2015).

A geringonça consegue viajar cerca de 600 km com um barco de madeira na “carroça improvisada”, demonstrando que o custo por tonelada seria reduzido pela metade se comparado ao transporte por caminhão convencional. No início, Fruehauf sofreu forte resistência tanto de Henry Ford quanto dos fabricantes de caminhões, mas sua empresa, *Fruehauf Trailers*, havia crescido exponencialmente com o lema “um cavalo pode puxar muito mais do que pode carregar”.

Pouco tempo depois, tornou-se concessionário de nova empresa, a *Martin Rocking Fifth Wheel* – que tinha permissão para utilização da quinta roda, tornando fácil e prático o uso dos semirreboques –, pioneira na construção de semirreboques frigoríficos, de alumínio, aço inox, tanques para líquidos e gás, guinchos, carrocerias com elevadores hidráulicos e cegonhas² para transporte de automóveis (Anfir, 2015). Dessa forma, o transporte rodoviário estaria totalmente preparado para se tornar um ágil e eficaz instrumento de distribuição de mercadorias.

Este artigo pretende demonstrar como se deu a origem e a expansão do transporte rodoviário de carga (TRC) no Brasil, levando-se em consideração que a atividade evoluiu na mesma medida da ocorrência do rodoviarismo no país, levada a cabo, em um momento inicial, por agentes particulares geralmente ligados à elite cafeeira paulista e a alguns fervorosos defensores da causa radicados no Rio de Janeiro (Grandi; Huertas, 2023; Sávio, 2014). Consideramos o rodoviarismo como todo o conjunto de ações e objetos direta e indiretamente relacionados aos vários elementos componentes do modal rodoviário (construção e pavimentação de estradas de rodagem, veículos, petróleo, políticas públicas, investimentos, base normativa, engenharia, mentalidade, entre outros), cuja compreensão demanda a análise de aspectos conjunturais e estruturais, técnicos e políticos, que tornaram possível a sua emergência, expansão e consolidação no Brasil, com profundos impactos em sua configuração territorial. Ou seja, o rodoviarismo precisa ser enquadrado na ótica da economia política e, mais além, envolvida por um conjunto simbólico e ideológico que remete à típica modernidade da 2ª Revolução Industrial – o entrelaçamento da indústria do petróleo com os valores ligados à velocidade e capilaridade territorial (transporte porta-a-porta).

Segundo Rocha (apud Lagonegro, 2007, p. 40, grifo do autor), o rodoviarismo, ou *ideologia rodoviarista*, precisa ser entendido como “um projeto coletivo de adoção de um novo meio de transporte, o automóvel, que exigiu inovações técnicas, institucionais e sociais para sua viabilização”. Para eliminar outras modalidades e impor os interesses de seus adeptos, esta ideologia “induziu a formação de grupos de pressão política” e foi “assimilada pela administração pública da cidade, do estado de São Paulo e depois do país”, cuja “implantação e conservação do sistema viário tornaram-se *programa tácito de governo*, refratário a discussões, críticas ou alternativas”. Desse modo, presidiu “a formação do complexo *automobilístico-rodoviário*, conjunto

puxados por um caminhão. Os semirreboques em geral deixam o veículo com maior capacidade de carga e contêm eixos apenas na parte traseira, já que a dianteira é apoiada na quinta roda do caminhão – que neste caso é tido como unidade tratora ou trator (Huertas, 2018).

(2) Caminhão específico para o transporte de veículos automotores, novos ou usados.

de interesses em que assomam a produção automobilística, a indústria petroquímica e a construção pesada, os setores mais protegidos pelo Estado brasileiro” (Lagonegro, 2007, p. 40, grifos do autor).

O período de quase 11 anos compreendido entre a queda do Estado Novo e a posse do presidente Juscelino Kubitschek, em 1956, representa um ponto de inflexão para o sistema de transportes brasileiro, pois é exatamente quando o modal rodoviário se impõe na matriz de transportes do país. Em 1950, a composição da matriz de transporte de carga do país já evidenciava o fato, com 38% do total movimentado pelo modal rodoviário, 32% pela cabotagem e 29% pelo ferroviário (Silva Jr., 2004). Nesse sentido, o TRC, e o caminhão por excelência, tiveram um significado que extrapola as questões técnicas, pois havia uma ampla demanda reprimida para este tipo de veículo, e muita quilometragem para rodar em um país de dimensões continentais e ainda carente de capilaridade territorial, em todas as escalas. Dessa forma, a alavancagem empreendida pelos agentes do TRC a partir dos anos 1930, no plano organizacional e político, precisa ser compreendida como um fato nevrálgico para a supracitada alteração da matriz de transportes do país, que acabaria consolidando o modal rodoviário, tanto para carga quanto para passageiros, como o seu dínamo mais relevante.

Momentos iniciais do TRC no Brasil

Em um contexto amplamente dominado pelo transporte ferroviário, em 1916 surgiu a primeira organização dos transportadores de carga do Brasil, o Centro de Proprietários de Caminhões e Carroças do Rio de Janeiro. Seis anos depois foi criado o Centro de Proprietários de Veículos de Santos, dedicado à seleção, embalagem e transporte de café em grão até o porto da cidade. Era uma época, como nos explica Diaféria (1987, s.p.), que “proprietários de caminhões e carroças estavam ligados por interesses comuns”, totalmente submetidos aos horários e regulamentos das ferrovias. Apesar do advento do caminhão (muitos com armação coberta de lona), a carroça ainda era bastante utilizada como veículo transportador de mercadorias. Para se ter uma ideia, o chefe do Setor de Transportes da Mappin Stores, tradicional loja de departamentos na capital paulista, era o carroceiro Vicente Sgarro (Diaféria, 1987, s.p.).

Diante do crescimento do mercado de transporte rodoviário, em 1933 foi criado o Sindicato de Transportadores Rodoviários do Rio de Janeiro. Na capital paulista não seria diferente. Em 14 de setembro de 1934, cinco empresários (Nívio Ribeiro dos Santos, Manoel Alonso, Manoel Diegues, Domingos Nastromagório e Carlos Froes) reuniram-se para esboçar uma entidade que pudesse organizar e defender os interesses do nascente setor. Assim, numa pequena sala na Rua Mauá, n. 135, ao lado da Estação da Luz, foi fundado o Sindicato dos Transportadores Rodoviários do Estado de São Paulo (Setcesp), que no final daquele ano já contava com 46 sócios matriculados – embora apenas 23 quitaram pontualmente as mensalidades e 15 nunca haviam pagado.

Mas as atividades só ganharam força com a adesão de transportadores da linha São Paulo-Santos, que se juntaram ao grupo em uma reunião na sede da Empresa de Transportes Brasileiros, no Brás, em 26 de janeiro de 1936. Esta é a data de fundação considerada oficial pela categoria, que firmou um acordo entre si para organizar os serviços de ida e volta no percurso para Santos, com compromissos, normas e condições pré-estabelecidas de preço. “Era medida precursora,

estabelecendo um padrão ético e comercial, para evitar conflitos e prejuízos de concorrência descontrolada e irracional” (Diaféria, 1987, s.p.).

O convênio determinou que o preço mínimo do frete para Santos seria entre 35 e 40 réis por quilo, e entre 40 e 50 no sentido contrário. Prezou pelo respeito aos clientes de cada transportadora (válido apenas para os signatários do documento) e recomendou que os valores dos fretes praticados não redundassem em prejuízo no caso de livre negociação com clientes novos. Previu, também, assistência recíproca sempre que possível (nos casos de excesso de carga, por exemplo), prestação de socorro e comunicação entre si de ações de funcionários tidas como desabonadoras (Diaféria, 1987).

Neste momento inicial, algumas conquistas foram obtidas, como a liberação da licença especial municipal para operar fora dos horários previstos em lei para as casas comerciais, o relaxamento do horário de entrada e saída em Santos e o reconhecimento pela Cia. Docas de Santos (proprietária do porto), que recusava o armazenamento das cargas transportadas por empresas rodoviárias. Em 1937, foi fundado o Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Santos e, em 1939, o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio reconheceu o Setcesp como entidade sindical patronal do setor (Diaféria, 1987).

Mas a principal batalha dos empresários rodoviários ocorreu durante a Segunda Guerra, contra as discriminações da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), “que obstava o carregamento e não fornecia vagões para várias transportadoras”, privilegiando apenas a Empresa Nacional de Transportes e a Empresa de Transportes Flecha de Ouro (Diaféria, 1987, s.p.). Em uma época de racionamento de combustível e limitação de viagem a 150 km, os transportadores “ficavam subordinados à política ferroviária”, com denúncias de abusos e pressões (Diaféria, 1987, s.p.). Ou seja, na prática não podiam carregar e descarregar na linha São Paulo-Rio.

A ação do sindicato santista já havia conseguido, perante o governo federal, uma distribuição de senhas para entrega de combustível, vendido pelo preço oficial. A briga para anular o monopólio praticado pela EFCB, segundo Diaféria (1987), seria fundamental para a união dos transportadores, aglutinando-se numa causa comum, além da campanha de isenção do imposto estadual.

É interessante notar que desde os seus primórdios o transporte rodoviário de carga no Brasil registrou como ícone de sua expansão o empreendedorismo do pequeno transportador, identificado como motorista ou caminhoneiro autônomo. Uma primeira iniciativa de regulamentação dos agentes do transporte rodoviário de carga aparece entre as recomendações do VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, de 1939, que sugere uma orientação no sentido da concessão ou licenciamento das empresas mediante um estudo prévio da conveniência das linhas, além de uma melhor definição quanto à obrigatoriedade do seguro contra os riscos de responsabilidade civil, aprovação das tarifas e horário de trabalho do pessoal empregado (*A Rodovia*, n. 7-8, 1939). Em 1942, o advogado Geraldo Nosé, então funcionário do Setcesp, redigiu a minuta de um projeto de regulamentação da atividade, que chegou a ser entregue a Lourival Fontes, chefe do Gabinete da Presidência da República. Mas não houve resposta do governo federal (Diaféria, 1987, s.p.).

Expansão dos agentes do transporte rodoviário de carga e primeira tentativa de regulamentação do setor

Até meados da década de 1940, a maioria das empresas do embrionário segmento não possuía frota própria, sendo comum recorrer ao serviço do autônomo. A supremacia do caminhão, portanto, fundou-se na livre iniciativa de pequenos e médios empresários (Ziegler; Russo *apud* Kapron, 2012), e décadas de coexistência entre autônomos e empresas acabaram por potencializar o mercado de carga em condições de livre concorrência (Kapron, 2012).

Segundo Senço (1975, p. 3), a predominância do modal rodoviário sobre os demais conduziu a uma situação *sui generis*, criadora de um novo tipo de transportador: “[...] o carreteiro, o motorista que adquire caminhão e aluga seus serviços às grandes empresas de transporte ou, também, que pratica o comércio independentemente, adquirindo as mercadorias diretamente na fonte e entregando-a diretamente nos centros de consumo”. Está aí, portanto, a origem tanto do autônomo quanto do distribuidor. Ziegler e Russo (*apud* Kapron, 2012) lembram, ainda, que a figura do “agenciador dos caminhoneiros” já aparece nos anos 1940 como um intermediário entre o comércio e o transportador.

A região que engloba as serras gaúcha e catarinense, de colonização italiana, é reconhecidamente um “berço de caminhoneiros”, pois era prática comum o colono vender um lote para comprar um caminhão como uma das possibilidades de crescimento. A prática acabou gerando uma identidade, além de proporcionar o nascimento de muitas médias e grandes empresas transportadoras, que começaram com autônomos – posteriormente lançados à categoria de empresários (Huertas, 2018).

É preciso chamar a atenção para um limiar na divisão social do trabalho que acabaria gerando situações específicas entre os motoristas, sobretudo a partir dos anos 1940: a sua existência como motorista assalariado, “em uma ‘condição proletária’ na prestação de serviço como empregados” (Kapron, 2012, p. 37), ou como caminhoneiro autônomo, fator central nas relações de produção. Ainda sob a ótica capitalista, o crescimento empresarial do transporte rodoviário de carga deve ser demarcado por duas formas fundamentais de empreendimento, “ou se constituindo como empresa [...] que distingue capital e trabalho ou como um autônomo enquanto empreendedor individual” (Kapron, 2012, p. 41-42).

A reorganização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER)³, em 1945, criou a Seção de Tráfego, com atuação específica na área do transporte de passageiros e de carga, com poderes para fiscalizar e exercer o papel de polícia das estradas federais, além de estabelecer normas para concessão de transporte coletivo de passageiros – “Instruções para o licenciamento em caráter precário de veículos de transporte coletivo nas estradas de rodagem federais”. Na prática, as empresas tornaram-se permissionárias do serviço (Brasil, 1976).

Quanto ao transporte rodoviário de carga, uma primeira forma de organização de nível nacional havia sido constituída em 12 de janeiro de 1954, quando um grupo de empresas transportadoras e de autônomos criou a Confederação Nacional dos Transportes Terrestres (CNTT), no Rio de Janeiro. Diz a ata de fundação:

(3) O DNER havia sido criado pela Lei n. 467, de 31 de julho de 1937.

País de vasta extensão territorial até hoje, ou melhor, até ontem, se vira privado de um organismo que reunisse os transportes rodoviários, cujos serviços que vêm sendo prestados à Nação têm sido os mais relevantes, cobrindo as lacunas de outras atividades econômicas e propiciando a movimentação da riqueza em bases econômicas.

[...]

Se até hoje o nosso parque rodoviário tinha crescido tanto, isso se devia à coragem de bons brasileiros, que com a sua iniciativa particular, sem contar com qualquer apoio governamental, já que leis específicas para as suas atividades inexistem, com a criação da Confederação só podia ver dias melhores com um maior desenvolvimento, e também a solução de todos os nossos problemas de comunicação, já que em grande parte os mesmos dependiam de um órgão capaz de centralizar toda essa força econômica, em prol de um Brasil melhor (apud Castro; Ribeiro, 2014, p. 18-19).

Em 28 de janeiro de 1954, o decreto n. 34.986 reconheceu a CNTT como entidade sindical de grau superior e área de atuação em todo o território nacional⁴. Os interesses do setor ficaram mais evidentes durante o 1º Congresso Nacional de Transportes Rodoviários, realizado em 1960, em São Paulo, com foco no debate sobre a responsabilidade civil do transportador quanto à carga de terceiros, numa possível tabela referencial de fretes e na definição de rotas que orientariam um futuro Plano Rodoviário Nacional. A atuação incisiva das empresas transportadoras, em franco processo de crescimento por todos os cantos do país, contribuiu para que o caminhão assumisse a liderança do transporte de cargas em nível nacional, deixando o modal ferroviário em segundo plano. Em 1963, foi fundada na capital paulista a Associação das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas (NTC), com o intuito de se tornar o principal canal de acesso da classe empresarial às instâncias governamentais e à sociedade (NTC, 1965). No mesmo ano, em uma primeira tentativa de regulamentação do setor, o decreto n. 51.727, de 20 de fevereiro, instituiu no âmbito do DNER o registro e cadastramento das empresas e dos veículos autônomos de carga, cujos agentes eram divididos em cinco categorias: (i) empresas de transporte; (ii) carreteiros; (iii) transportadores autônomos; (iv) empresas de carga própria e (v) agenciadores de carga.

Nota-se que a categoria dos autônomos também já era reconhecida pelo governo federal, pelo menos do ponto de vista administrativo, pois a realidade que se impunha à exploração dos sertões e à expansão das fronteiras agrícolas, simultaneamente ao crescimento urbano-industrial de largas zonas do país, também favorecia o movimento empreendedor individual a bordo de um caminhão de propriedade própria, fato que acabou se tornando uma atividade econômica cada vez mais comum e volumosa.

Para Pierre Monbeig (1998, p. 364), foi um fator de consolidação da sociedade urbana pela introdução na sociedade de novos elementos: o motorista, “que muitas vezes é o proprietário do caminhão, pequeno artesão que consolida a classe média em suas camadas menos abonadas”, e o grande empresário de transporte, “que se enriqueceu depressa, constrói imóveis, compra fazendas e se torna um personagem muito importante”.

(4) Apenas em 1990 a CNTT se tornou a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), com sede em Brasília, ampliando o seu foco para a multimodalidade.

Crescimento vertiginoso do mercado e da organização empresarial do transporte rodoviário de carga

Simultaneamente à construção de novas rodovias, o contexto era altamente favorável para a criação de inúmeras empresas de transporte rodoviário de carga, que se tornariam elos materiais do feixe de objetos e ações que tomavam conta do corpo do país, e um grande movimento de organização empresarial começava a surgir. “Foi em torno do problema da concorrência que os transportadores resolveram tentar uma aproximação e promover preços mais justos, a partir do final da década de 50” (Ziegler; Russo apud Kapron, 2012, p. 76).

O grande marco do setor empresarial naquela conjuntura foi o 2º Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas, realizado na capital paulista entre 17 e 24 de maio de 1965, que agregou os empresários de todo o país em torno da recém-criada NTC. O ministro dos Transportes, Mário Andreazza, presidiu a abertura solene do evento, que contou com uma conferência de Eliseu Resende, diretor-geral do DNER. Na sessão de encerramento, diante de 762 presentes, o discurso de Attilio Giacomelli, gerente executivo da NTC, é esclarecedor e carregado de psicofera – segundo Santos (2004), trata-se do reino das ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário –, pois os transportadores brasileiros “demonstraram estar em condições de enfrentar a nova soma que está por vir em futuro bem próximo”:

Por isto, o II Congresso [...] chega a seu termo enchendo de júbilo todos os transportadores brasileiros. E o Brasil todo esteve presente. Desde o longínquo estado caçula do Acre e o distante território de Rondônia ao bravo Rio Grande do Sul, sem que se permitisse uma só exceção. Aqui vieram delegações representativas do sistema rodoviário de cargas de todos os quadrantes participar dos estudos, atuar nos debates, sugerir, colaborar e decidir (Giacomelli apud NTC, 1965).

É interessante notar como, territorialmente, as entidades empresariais do setor já se esparramavam pelo país. A NTC, coordenadora e supervisora do evento, declarava-se de âmbito federal. Ao seu lado, compuseram a comissão organizadora do congresso os sindicatos das empresas de transporte rodoviário de carga dos Estados da Bahia, Guanabara, Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo – este é tido como de empresas de **transporte interestadual** de carga, fato que por si só demonstra o papel do Estado como pólo dinâmico da economia nacional –, além de associações do Pará, Pernambuco e de Barra Mansa/Volta Redonda (RJ).

O regime interno do Congresso previu, em seus artigos 11 e 12, a representação de todos os Estados e territórios e do Distrito Federal, com indicação de delegados de sindicatos, associações e federações de classe, representações estaduais e da CNT. O artigo 15 dispôs sobre as representações das Unidades da Federação, com 13 preestabelecidas. Maranhão, Piauí, Paraíba, Alagoas, Sergipe, Espírito Santo, Mato Grosso, Acre-Rondônia (em conjunto) e Amazonas aparecem a título de “representação estadual”, sem distinção de entidade representativa. Os então territórios federais do Amapá e Roraima não são citados.

O evento ainda contou com 39 observadores cadastrados, dos quais 4 relacionados a empresas ferroviárias (Cia. Paulista, Mogiana, Santos-Jundiaí e RFFSA) e 4 a montadoras de veículos

automotores (Fábrica Nacional de Motores, GM, Mercedes-Benz e Scania-Vabis). A pauta do Congresso, extensa e abrangente, debateu e analisou temas que demonstram a preocupação do empresariado com elementos considerados peças-chave de sua engrenagem técnica, financeira e política (NTC, 1965).

Todo esse cabedal gerou resoluções específicas para cada tema debatido, posteriormente ajustado em um conjunto de oito indicações aprovadas em plenário. Dentre elas, cabe destacar a recomendação às matrizes e filiais das empresas no sentido de apoiar as entidades de classe em suas respectivas regiões; a criação de uma comissão incumbida de estudar uma regulamentação para o setor e a constituição de uma comissão, a cargo da NTC, para entregar ao presidente da República as resoluções finais aprovadas. Fica visível, pois, a consolidação de um sentimento de classe entre os empresários do transporte rodoviário de cargas, justificada pelo crescente papel da atividade na economia nacional. “O que seria este país-continente, nos dias de hoje, do ponto de vista econômico e social, se não tivesse surgido e logo se desenvolvido a passos largos o transporte rodoviário, apesar da tímida rede de estradas pavimentadas que possuímos?” (NTC, 1965, p. 116).

Além da estagnação da cabotagem e do sistema ferroviário, a classe trouxe a público dados que realmente demonstravam a rápida e forte expansão do transporte rodoviário de carga em meados da década de 1960 (NTC, 1965):

- Dos 3.700 municípios do país, apenas 1.131 eram servidos pelos sistemas ferroviário, fluvial e/ou marítimo e “de forma desalentadoramente incipiente e altamente onerosa aos cofres públicos e, por que não dizer, também ao bolso do povo” (NTC, 1965, p. 116);
- Circulação de cerca de 70% dos bens de produção e consumo pelo sistema rodoviário;
- Em junho de 1964, o país possuía 686.597 veículos de carga, com mais de 3 mil empresas, “com agências e filiais nos mais diversos e longínquos municípios do país” (NTC, 1965, p. 116);
- Mais de 1 milhão de empregados dedicados ao transporte rodoviário de cargas;
- Com dados colhidos de mensagem presidencial ao Congresso Nacional (edição de 2 de março de 1965 do diário do Congresso, fls.60), o crescimento do transporte rodoviário no período 1950-63 foi na ordem de 100 para 577, enquanto o sistema de transportes como um todo registrou elevação de 100 para 338.

A força da representatividade do empresariado da atividade é expressa na primeira resolução do tema “projeção pública da classe”, na qual se recomenda a todas as entidades da classe e empresas que “procurem divulgar o sistema de transporte rodoviário de carga junto ao público e às autoridades, visando formar uma imagem realística de sua atividade econômica e estabelecer em clima de boa receptividade e compreensão para com os problemas da classe” (NTC, 1965, p. 187). Tenta se projetar no imaginário coletivo nacional uma psicofera que relacione diretamente a exploração dos sertões ao pioneirismo dos transportadores, tidos como verdadeiros elos do desenvolvimento econômico brasileiro.

Para a NTC, entretanto, sem regulamentação devida a atividade teria como consequências os desequilíbrios periódicos entre oferta e procura; uma concorrência perniciosa entre empresas e

autônomos; uma concorrência “desleal de aventureiros”; a sonegação de tributos e a fuga de capitais interessados em investir no setor pela falta de garantias mínimas à inversão (NTC, 1965).

Em 1967, o Decreto-Lei n. 121 foi a primeira tentativa governamental de prover a matéria, mas não foi adiante por conta do vencimento do prazo de 90 dias para a sua regulamentação, além da falta de estudos e pesquisas sobre a operação do transporte rodoviário de cargas (Brasil, 1976). A pressão do empresariado, entretanto, levou a cabo uma nova tentativa, agora amparada por uma comissão mista formada em 1968 com a tarefa de elaborar um anteprojeto de regulamentação. Do lado do governo estavam representantes dos ministérios do Transporte (MT) e Indústria e Comércio (MIC) e do DNER – este, pelo Decreto-Lei n. 512, de 21 de março de 1969, ficaria com o encargo de concessão, permissão e fiscalização do serviço de transporte de cargas nas rodovias federais – enquanto CNT e NTC eram delegadas do setor privado.

Os trabalhos foram concluídos em 1969, por ocasião do III Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Carga, resultando em um anteprojeto extenso, com 188 artigos. Logo em seguida, o governo vetou a proposta: “[...] ressentiu-se da insuficiência dos diplomas legais que deram causa e da falta de um estudo técnico acurado que servisse de inspiração e suporte aos seus dispositivos, muitas vezes imprecisos ou contraditórios. Daí a impossibilidade de sua promulgação na data programada” (Brasil, 1976, p. 283).

Apesar do “alto grau de essencialidade no complexo econômico do País”, o próprio DNER reconhecia que não dispunha de dados consistentes do setor e evidenciava a necessidade de uma completa regulamentação, “introdutora de tutela e disciplina, capaz de racionalizá-lo e otimizá-lo, com redução dos custos sociais e eliminação de eventuais perdas para a economia nacional” (Brasil, 1976, p. 7).

Aqui, uma questão precisa ser levantada: será que realmente interessava ao governo federal, naquele contexto, disciplinar o transporte rodoviário de carga? Ora, amplas zonas do Centro-Oeste e da Amazônia estavam sendo rasgadas por “rodovias pioneiras”, e para o sucesso das empreitadas correlatas que se propunham (projetos de ocupação e colonização) era altamente necessária aquela competição “desleal de aventureiros” a qual a NTC tanto condenava.

Muito provavelmente, também não seria de interesse da União breçar o avanço dos autônomos (mais comumente chamados de carreteiros à época), que inundavam as áreas mais consolidadas e os rincões com uma determinação de rodar o Brasil sobre quatro rodas. Muitos deles, inclusive, acabariam se tornando no futuro pequenos e médios empresários. Outra hipótese a ser levantada reside na tentativa do governo em frear investidas que pudessem levar a oligopólios e economias de escala consideradas desnecessárias.

Apenas em 1974, com a crise fiscal e orçamentária já sentida, que o DNER, em nova reestruturação, é dotado com a Diretoria de Transporte Rodoviário (Decreto-Lei n. 74.606, de 24 de setembro), responsável pela fiscalização e fixação de normas para os serviços de transporte de carga e passageiros, em seções independentes. No ano seguinte, foram iniciadas as pesquisas necessárias ao amplo conhecimento do setor para identificação de sua organização (funcionamento e custos), problemas e pressupostos à regulamentação, com a visita de técnicos da autarquia a outros países

para conhecer a realidade local. Daí emanou um anteprojeto de lei que deveria ser votado, mas não soubemos por qual motivo isso não aconteceu.

Dados preliminares de 1975 indicavam grande concentração de matrizes de empresas no Sudeste (72,3% do total), seguido de Sul (14,6%) e Nordeste (8,2%). Quanto às filiais, registrou-se maior equilíbrio macrorregional, com Sudeste na dianteira (46,4%) e pouca diferença entre Sul (21,3%) e Nordeste (21,1%)⁵. As pesquisas ainda apontavam como 9 mil km a distância média mensal percorrida pelos veículos em operação no sistema, perfazendo 108 mil km anuais. No período 1959-74 a frota nacional de caminhões (leve, médio, semipesado e pesado) cresceu de 79.984 para 520.948 unidades (Brasil, 1976).

O documento ainda identificou a falta de uma “tutela legal para o transporte rodoviário de bens, mercadorias e materiais” e evocou a necessária elaboração de um “tratamento jurídico da matéria”, fundamentado no desequilíbrio entre oferta e procura e em tópicos como a padronização de documentos operacionais, fiscalização, disciplina tarifária, linhas regulares, veículos e equipamentos (Brasil, 1976). Daí emanou um anteprojeto de lei que deveria ser votado, mas novamente não soubemos por qual motivo isso não aconteceu. No aspecto tributário da atividade, porém, os estudos motivaram a implantação do Imposto sobre Serviços de Transporte Rodoviário (ISTR), autorizado pelo Decreto-Lei n. 1.438, de 26 de dezembro de 1975, previsto como uma fonte de recursos ao DNER e DERs para aplicação em conservação e restauração de rodovias e construção de terminais de passageiros e de carga.

A busca por maturidade e consciência de classe em âmbito nacional

No intervalo de dez anos, entre 1965 e 1975, é inegável o reconhecimento da dilatada expansão do transporte rodoviário de carga no Brasil. Os transportadores, cientes de sua importância para os inúmeros projetos e programas colocados em marcha pela ditadura militar, encorajavam-se com um sentimento de classe de âmbito nacional. Prova disso pode ser encontrada no IV Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Carga, novamente sediado em São Paulo, sob a organização da NTC. Realizado entre 20 e 23 de maio de 1975, no Anhembi, a sessão solene de abertura contou com a presença de Heraldo Alves da Costa, secretário-geral da Secretaria de Planejamento da Presidência da República. A de encerramento, presidida pelo ministro dos Transportes, Dirceu Araújo Nogueira, também teve a participação do diretor-geral do DNER, Stanley Fortes Baptista, e do secretário Estadual de Transportes, Thomaz Magalhães.

A mensagem da comissão organizadora é esclarecedora acerca da força obtida pelos agentes do TRC naquela conjuntura:

Convencida de que os transportadores já haviam alcançado aquele grau mínimo desejável de conscientização e que a insistência no mesmo objetivo só traria resultados de modesta expressividade, dado o adiantado estágio operacional da classe, a Comissão Nacional Organizadora deliberou modificar a linha de conduta anteriormente traçada e orientá-la no

(5) O próprio estudo indicou que não existiam dados consistentes do número e localização das empresas de transporte rodoviário de carga sediadas no país, apesar da previsão legal (Decreto n. 51.723, de 1963) para o seu registro e cadastramento, sob responsabilidade do DNER. O estudo ainda considerou a distribuição das agências das empresas, mas não explicou qual era a diferença entre filial e agência. Quanto à última, curiosamente o Sul liderava, com 34% do total, contra 27% do Sudeste e 22,4% do Nordeste (Brasil, 1976).

sentido de uma nova filosofia: a projeção da importância da classe, no processo do desenvolvimento econômico do país, perante a opinião pública.

Ou melhor, realizar um Congresso que testemunhasse de público, não só o “status” alcançado pelo setor, à revelia de qualquer amparo ou favores legais, como sua importância histórica e fundamental para o surto de progresso estabelecido no Brasil, ambos de uma forma geral, ignorados em suas justas dimensões.

Iríamos, portanto, passar de uma fase do conclave tendo por objetivo o Transportador, para outra onde a meta fosse o Observador.

Evidente que isto só seria possível com o apoio integral da classe (NTC, 1975, p. 5).

O evento reuniu duas federações (Leste-Meridional e Sul), 10 sindicatos (RS, PR, SP, RJ, MG e BA e das cidades de Fortaleza, Recife, Blumenau e Caxias do Sul), 12 associações (SE, AL, PE, RN, CE, PI, MA, DF e PA e das cidades de Campina Grande, João Pessoa e Juiz de Fora), oito representações (ES, GO, MT, AM, AC, RO, RR e AP) e cinco setores (transportes itinerantes, cargas líquidas e granéis, mudanças, transportes pesados e transporte siderúrgico), sinal da maturidade que o setor estava buscando, espalhando seus ideais e objetivos por todo o território nacional. Os temas discutidos no congresso também são outro indício de sua relevância e crescimento, englobando um espectro horizontal de variáveis e fatores de naturezas distintas: empresa, veículo, custos operacionais, terminais de carga, limitação do peso por eixo, regulamentação, seguro obrigatório e responsabilidade civil e generalidades (destaque para a participação do capital estrangeiro, políticas governamentais de transporte e economia e administração de transportes).

Dos 33 trabalhos técnicos apresentados, quatro foram rejeitados e 29 aceitos (11 memórias e 18 indicações), divididos em assuntos operacionais e legais. Os assuntos discutidos e aprovados no aspecto operacional foram manutenção de frota própria; formação de mão-de-obra especializada; uso do carreteiro; preço final; tarifas diferenciadas e custos marginais; planejamento; financiamento de veículos; embalagem; sistema tarifário e custo operacional. A lista dos aspectos legais é composta por regulamentação; comissão Norte-Nordeste (o setor ainda carecia de melhor organização e maior representatividade nessas regiões do país); seguro; imposto de renda; intervenção do capital estrangeiro e lei da balança.

Dentre as resoluções aprovadas, gostaríamos de destacar duas:

(i) Interveniência do capital estrangeiro na atividade econômica do transportador (apresentada por Edgar Hony):

- As empresas estrangeiras devem ter suas sedes em território brasileiro, com gerência brasileira;
- Participação societária do capital estrangeiro deve ser limitada ao máximo de 20% do total do capital social da empresa;
- Se constituída na forma de S.A., seu capital social deve ser representado, na totalidade, por ações nominativas.

(ii) O uso do carreteiro perante uma regulamentação (apresentada por Orlando Monteiro):

- Regulamentação deve prever o uso de um percentual de carreteiros em regime de contrato permanente, “de modo que lhes sejam assegurados direitos de igualdade com os veículos da frota própria da empresa, no que couber” (NTC, 1975, p. 260);
- Em percursos com regime de permissão, os fretes deverão ser fixados pelo poder público;
- Idem para o carreteiro, cujos fretes para os serviços prestados à empresa transportadora devem ter como base “um percentual sobre a parte do frete referente ao percurso rodoviário propriamente dito (de terminal a terminal) e considerando limites máximos e mínimos, de forma a atender às características dos serviços prestados” (NTC, 1975, p. 260).

Daqui decorrem duas observações. A primeira diz respeito ao explícito temor desencadeado no setor quanto à investida de empresas estrangeiras, pois a australiana Thomas Nationwide Transport, ou TNT, havia ingressado no mercado brasileiro com a compra da transportadora gaúcha Transpampa, em 1973, por US\$ 2,5 milhões, acrescidos de um investimento de US\$ 500 mil, ampliada com a posterior aquisição da Ristar (NTC, 1980b). Este fato voltará à tona em 1980, como será visto adiante. A segunda demonstra claramente a preocupação das transportadoras em obter uma garantia jurídica para a relação com os caminhoneiros autônomos subcontratados.

Um painel com a indústria automobilística, representada por SAAB-Scania, Mercedes-Benz, Chrysler, FNM, Ford e GM, serviu para estreitar laços do setor com os principais fabricantes de caminhões daquele momento. Houve ainda a realização de sete palestras ou conferências, das quais destacamos “O panorama atual do transporte rodoviário de carga”, apresentada por Deniser de Almeida Arneiro, presidente da NTC. Interessante notar que a entidade se posicionou frontalmente contra os investimentos ferroviários previstos para o II PND, em especial os da Ferrovia do Aço, na qual questionou se seria possível ao país arcar com os seus custos. De acordo com o dirigente da entidade, era uma “injustiça” a maneira como estavam sendo tratados os investimentos em rodovias:

[...] se fala nela há 25 anos, e quanto à ferrovia, já se falou em 90 anos [...]. Construiu-se durante 90 anos a ferrovia. De 25 anos para cá é que se constituiu a rodovia.

Vamos dizer que se construiu pouca ferrovia no Brasil. Mas isto não é problema da nossa geração. É problema daqueles que não construíram, porque os outros países [...] construíram ferrovia. E agora, eles estão construindo é rodovia. A ferrovia lá está praticamente superada.

Mais adiante nós vamos ver (NTC, 1975, p. 92-93).

Ao final do congresso, o ministro dos Transportes reconheceu que a atividade havia ensejado até aquele momento, “em termos pioneiros, desenvolvimento expressivo [...], com relevantes serviços prestados à Nação” (NTC, 1975, p. 52), em tom que certamente agradou ao empresariado – mas ajustado à conjuntura da hora, demarcada pelas consequências da crise do petróleo.

Sem perda da autonomia, sem prejuízo da iniciativa, o próprio desenvolvimento nacional está a exigir a racionalização e melhor aproveitamento do sistema operacional de transporte

rodoviário de bens e mercadorias, através de medidas regulamentares que se fizerem oportunas e necessárias (Dirceu Araújo Nogueira apud NTC, 1975, p. 52-53).

Desse modo, expressou que o governo federal estaria atento aos assuntos discutidos no evento, no qual as “empresas [...] bem como os valorosos carreteiros que transportam os bens agrícolas e industriais produzidos e consumidos em todos os quadrantes do país” (NTC, 1975, p. 52-53) poderiam contar com o apoio e a ação do presidente Geisel. Afinal, tratava-se de uma atividade que já empregava cerca de 2,5 milhões de pessoas, cada vez mais relevante, mas que “continuava a padecer de uma improvisação inconcebível sem um diagnóstico preciso de sua realidade” (Diaféria, 1987, s.p.).

Em 1980, como fruto das discussões operacionais levadas a cabo no evento, a NTC publicou um inédito manual do sistema tarifário, cujo objetivo era consolidar em um único documento os critérios e as normas gerais de orientação da sistemática de precificação e cobrança de fretes pelas empresas transportadoras. Como admitiu a própria entidade aos associados, um “poderoso instrumento de auxílio ao planejamento e administração de seu negócio, pela compreensão, em justa medida, da influência de certos procedimentos comerciais e operacionais nos resultados econômicos” (NTC, 1980a, p. 2). O documento elencou 61 cidades-pólo (capitais estaduais e as principais cidades ou entroncamentos rodoviários do Brasil) e as ligações mais importantes na escala interestadual e intraestadual (cidades-pólo e demais municípios do Estado). Aqui aparece nitidamente a visão territorial de país que os transportadores vislumbravam.

A composição da tarifa, baseada em ton-km segundo a distância a ser percorrida e o peso a ser transportado, deveria resultar da combinação entre três variáveis: (i) frete-peso (ou frete-peso mínimo), (ii) frete-valor (proporcional ao valor da mercadoria e a distância) e (iii) taxas (serviços adicionais se efetivamente prestados). Quanto à sua classificação, a tarifa poderia ser comum (carga geral transportada em veículos convencionais) ou especializada (veículos com carroceria especial e/ou com meios especiais de operação, movimentação e proteção da carga). O DNER, pela portaria DG n. 05, de 15 de fevereiro de 1978, havia discriminado os serviços em 19 tipos, que serviriam de base ao manual da NTC.

Uma questão de delicado cálculo contábil eram os possíveis acréscimos e decréscimos sobre a tarifa básica, ou seja, reduções ou aumentos introduzidos “em função de circunstâncias que agravam ou amenizam o custo operacional” (NTC, 1980a, p. 5). Por exemplo, coleta e entrega, serviços e riscos adicionais, serviço especializado, cubagem, etc. O manual ainda dispunha sobre as condições gerais do TRC, determinada pelas obrigações do transportador e do usuário (cliente) e pelo preço dos serviços de transporte.

A luta contra o capital estrangeiro e as respostas do DNER quanto à regulamentação

Em 1978, o IBGE editou um documento com ampla radiografia da classe empresarial do setor (Tabela 1) que evidencia o rápido crescimento do mercado⁶. Nesse sentido, Ziegler e Russo (apud Kapron, 2012) são enfáticos ao afirmar que na década de 1970 ficou visível a estruturação em

(6) O documento também expõe os dados das empresas de transporte rodoviário de passageiros e das empresas tidas como de “transporte misto”.

bases empresariais do transporte rodoviário de carga. Entre os motivos citados estão o crescimento expressivo do número de empresas transportadoras atuantes em todo o território nacional, a implementação de ações de modernização empresarial, o incremento da concorrência e a já citada entrada do capital internacional em 1973 pelo grupo australiano TNT.

Tabela 1
Empresas de transporte rodoviário de carga (1978)

Estado/ região	Empresas				Veículos ¹	Volume de carga ² (em mil ton)	Pessoal ocupado	Investimento (em mil Cr\$)
	até 1964	1965-70	1971-78	Total				
RO	0	0	4	4	13	9	23	303
AC	0	1	0	1	17	28	62	1.976
AM	0	6	5	11	258	363	321	50.345
RR	0	0	1	1	2	1	4	0
PA	2	2	2	6	103	101	235	14.227
AP	0	0	0	0	0	0	0	0
Norte	2	9	12	23	393	502	645	66.851
MA	0	0	12	12	44	36	57	5.347
PI	3	6	27	36	169	118	320	17.835
CE	5	10	28	43	604	610	2.064	95.284
RN	3	16	46	65	376	401	689	60.381
PB	1	2	8	11	108	128	258	10.880
PE	4	9	22	35	673	2.089	1.984	57.382
AL	2	1	15	18	192	280	289	44.147
SE	0	4	25	29	306	762	387	25.497
BA	8	13	29	50	1.227	3.331	2.639	204.065
Nordeste	26	61	212	299	3.699	7.755	8.687	520.818
MG	138	156	478	772	7.656	26.197	15.114	848.490
ES	10	33	154	197	1.244	1.044	3.076	118.996
RJ	107	143	245	495	9.684	18.417	23.969	849.838
SP	271	620	2.378	3.269	33.861	96.841	68.411	3.658.472
Sudeste	526	952	3.255	4.733	52.445	142.499	110.570	5.475.796
PR	33	144	633	810	6.051	16.495	11.984	549.361
SC	40	82	223	345	3.207	5.075	6.406	385.162
RS	99	124	364	587	6.525	20.556	18.471	998.730
Sul	172	350	1.220	1.742	15.783	42.126	36.861	1.933.253
MS	0	6	18	24	412	484	876	47.797
MT	2	0	9	11	342	200	515	44.611
GO	5	11	67	83	790	1.086	2.086	97.853
DF	1	5	16	22	348	248	525	64.870
C-Oeste	8	22	110	140	1.892	2.018	4.002	255.131
Brasil	734	1.394	4.809	6.937	74.212	194.900	160.765	8.251.849

Fonte: Elaboração própria com base em IBGE (1981).

Obs.: 1. Carga geral, líquida e frigorificada; 2. Carga e encomendas.

Por outro lado, foi também a partir deste momento que se identifica uma tendência de compressão dos motoristas autônomos pela queda de sua remuneração média (Bertolazzi apud Kapron, 2012). Outra autora (Rosa apud Kapron, 2012), referindo-se aos anos 1980, também constata

o achatamento da remuneração dos autônomos e uma menor autonomia em relação aos agenciadores de carga, além da maior insegurança quanto à oferta do serviço e condições de trabalho. Rapidamente houve uma precarização das reais possibilidades de captação de carga da parte dos autônomos, fato que resultou em uma dependência quase que completa em relação aos agenciadores de carga, às empresas transportadoras e aos transportadores de carga própria.

Dessa situação emanou uma ampla e complexa cadeia de subcontratações, variável-chave para entender a conformação dos agentes do transporte rodoviário de carga nos dois circuitos da economia urbana, como proposta por Milton Santos (Huertas, 2018). Pode-se dizer que, em meados dos anos 1980, os agentes reuniam condições para serem compreendidos como circuitos diferenciados, o inferior e o superior, embora as circunstâncias não sejam as mesmas do período atual.

Atendendo a alguns anseios da NTC, o DNER preparou três documentos relativos ao “Estado do transporte de cargas no Brasil”. O primeiro consistiu na elaboração de um programa de unidades centralizadas de cargas rodoviárias e fretes que “busca o aumento da produtividade do setor e de participação do desenvolvimento local integrado de aglomerados urbanos, principalmente nas áreas das regiões metropolitanas” (DNER, 1978, p. 8). Previa-se, com a construção de terminais rodoviários de carga, gerar condições para rebaixar o valor dos fretes “como reflexo da racionalização dos custos, contribuindo para a diminuição dos congestionamentos do tráfego, favorecendo a política de utilização do solo, e ainda colaborando para diminuir a poluição ambiental” (DNER, 1978, p. 8).

O segundo efetivou um levantamento analítico dos programas de crédito que compunham os financiamentos governamentais do mercado financeiro brasileiro, partindo-se do diagnóstico de que, “apesar de sua pujança e importância como atividade econômica”, o setor “não se encontra explicitamente classificado entre os que podem ser beneficiários das diversas linhas de crédito criadas pelo governo” (DNER, 1978, p. 6). Os empresários utilizavam as linhas normais de crédito bancário a curto prazo, com juros normais reconhecidamente elevados, oferecendo como garantia o seu patrimônio. Por outro lado, o carreteiro, para adquirir um caminhão, procurava o Crédito Direto ao Consumidor, com juros geralmente elevados e prazos de pagamento nunca inferiores a três anos.

Dos 115 programas avaliados, o governo selecionou 12 que poderiam oferecer alguma compatibilidade com o sistema de transporte rodoviário de carga no que diz respeito ao financiamento da implantação de terminais de carga e, para os empresários, oferta de recursos para equipamentos, investimentos fixos e capital de giro. O DNER admitiu, entretanto, que ao autônomo “torna-se difícil o enquadramento em qualquer dos programas estudados” (DNER, 1978, p. 47), deixando o elo mais frágil da atividade sem qualquer benefício.

O terceiro foi responsável pela criação de um modelo de anteprojeto idealizado do protótipo de um Centro Rodoviário de Cargas e Fretes, conjugado com um Terminal Rodoviário de Cargas (CRCF-TRC), delineando sua constituição física, zoneamento, setorialização e funcionalidade da vizinhança. O documento exemplificou uma unidade composta pelos setores comum (armazéns para locação de transportadoras), privado (módulos para venda), de fretes (central de fretes), administrativo e de serviços e apoio (estacionamento, comercial, abastecimento e manutenção, hospedagem e alimentação, recreação e lazer, assistência social e fiscalização) (DNER, 1979).

Mas houve um fato marcante no início de 1980 que uniu e congregou as empresas transportadoras em uma causa comum, lideradas pela NTC. Um documento apócrifo circulava no Congresso Nacional, cujo conteúdo reunia argumentos para barrar o projeto de Lei n. 42/79, que, entre outras questões, restringia a participação do capital estrangeiro no TRC. Cabe destacar que os argumentos foram desenvolvidos pela TNT, embora o documento não tivesse autoria (NTC, 1980b).

Em 28 de março, com assinatura de Oswaldo Dias de Castro, então presidente da NTC, a entidade divulgou um documento com a sua posição, refutando veementemente as colocações expressas pela TNT. Logo no sumário, a entidade expressa que o TRC brasileiro “está na iminência de sofrer um rápido e incontrolável processo de desnacionalização”, cujo mercado “poderá ser controlado, em curto espaço de tempo, por um pequeno grupo de empresas multinacionais”. Adverte para o fato de que a atividade é um serviço essencial, “de especial interesse para a segurança nacional”, e que a TNT estaria praticando “uma política condenável de aviltamento de preços (“dumping”) e de dilatação dos prazos de recebimento, com a finalidade de levar à insolvência as concorrentes nacionais e, rapidamente, dominar o mercado” (NTC, 1980b, s.p., grifos do original).

Cita, ainda, que as empresas estrangeiras do setor “não trazem capital de risco”, endividando as suas subsidiárias nacionais com empréstimos contraídos no exterior, a “juros a taxas muito superiores às praticadas no mercado interno”, contribuindo “para o agravamento de nossa dívida externa”. A NTC classifica como falsas as alegações produzidas pela TNT e expressa de modo explícito que “a única forma de se evitar a desnacionalização injustificável e desnecessária” do setor consiste, “com a máxima urgência”, na aprovação e transformação em lei do PLC n. 42/79, já em tramitação no Senado. Finaliza com a argumentação de que a Austrália “também adota legislação restritiva à entrada de capitais estrangeiros”, e que as relações comerciais do Brasil com aquele país “são insignificantes” (NTC, 1980b, s.p., grifos do original).

Com 16 páginas e muito bem organizado e escrito, o documento, logo em seu primeiro item, coloca que a posição assumida pela NTC “constitui-se numa luta a favor de uma TESE, (...) para que seja possível um confronto imediato e direto com a peça produzida pela Thomas Nationwide Transport” (NTC, 1980b, p. 1, grifos do original). Em tom nacionalista, muitas vezes bastante caro aos militares, a NTC afirma que age “em nome de uma classe inteira”, enquanto a multinacional “postula em causa própria” (NTC, 1980b, p. 2, grifos do original).

Os documentos aqui cotejados diferem de um aspecto essencial: enquanto, de nossa parte, defendemos princípios, que reputamos de transcendental importância para a economia e a segurança nacionais, aquela multinacional outra coisa não faz senão defender seus próprios interesses comerciais, que estão muito longe de se confundir com os interesses maiores da nação brasileira (...) (NTC, 1980b, p. 1, grifos do original).

A NTC soube trabalhar, além da questão do nacionalismo, outros aspectos que naquele contexto estariam a seu favor, como a correlação entre o TRC e o conceito de segurança nacional – afinal de contas, o país estava sendo explorado por caminhões. Não hesitou, também, em desclassificar a multinacional, que autointitulava a sua representação no TRC brasileiro como uma “forte força estabilizadora”, com “elevado padrão de eficiência” e praticante de uma “política de

fretes não aviltados”. Todos esses elementos foram contestados com o rigor de dados e provas apresentados pela NTC, que, em tom sarcástico, afirmou “que tal arenga não passa de grosseira mistificação” (NTC, 1980b, p. 11). E continua:

A rigor, poder-se-ia dizer que a única alegação verdadeira, em todo aquele amontoado de mentiras, é a de que o Diretor australiano residente em nosso país “casou-se com uma brasileira e tem duas lindas filhinhas também brasileiras” ... (Doc. 1 – fls. 8).

(...)

Mas, convenhamos, este não é um argumento sério, capaz de justificar a rejeição do Projeto-de-Lei em exame (NTC, 1980b, p. 10, grifos do original).

Alegando que, além da TNT, outras empresas multinacionais já operavam no país, a NTC finaliza a sua posição de forma alarmista, apelando para a aprovação do supracitado projeto de lei, “para que não tenhamos o dissabor de ver, em um futuro muito próximo, a produção nacional sendo transportada [...] em caminhões brasileiros, dirigidos por motoristas brasileiros, mas gerando lucros apenas para um punhado de empresas multinacionais” (NTC, 1980b, p. 16).

Em 10 de julho de 1980, foi promulgada a Lei n. 6.813, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas e dá outras providências. Em texto curto e pouco elucidativo, a norma garante a exploração da atividade por empresas e/ou transportadores autônomos com sede no país e direção e administração confiadas exclusivamente a brasileiros, limitando a 20% a participação do capital social estrangeiro nas empresas. Além disso, ressalva os direitos de reciprocidade no caso de transporte internacional em acordos e convênios bilaterais ou multilaterais firmados pela União.

Em poucas palavras, a regulação do transporte rodoviário de cargas continuou incipiente, muito aquém do crescimento do mercado e das necessidades dos agentes, embora tenha brechado uma abertura indiscriminada ao capital externo. “Foi um trabalho danado, de grande luta, mas quando baixou a regulamentação, ninguém seguiu e o governo não exigiu isso”, contou o empresário Thiers Fattori Costa⁷, um dos protagonistas daquele momento como vice-presidente do Setcesp, afirmando que o próprio transportador não tinha interesse no funcionamento da regulação. Como explicou Kapron (2012, p. 70), no “decorrer das décadas [...] bastou ter a habilitação para dirigir um caminhão, ter a posse do veículo para ofertar o trabalho e ser um caminhoneiro autônomo ou constituir empresa de transportes para explorar o serviço utilizando o emprego da força de trabalho de caminhoneiros assalariados por tempo ou por peça”.

A Lei n. 7.092, de 19 de abril de 1983, instituiu o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens (RTB) e fixou as condições para o exercício da atividade. O RTB condicionou os agentes que exerciam o transporte de bens, próprios ou de terceiros, à inscrição em cadastro próprio, produzindo autorização legal para o desempenho da função de transportador rodoviário. A lei ainda determinava que o Ministério dos Transportes poderia estabelecer quotas ou limites ao número de registros anuais de transportadores, além de fixar direitos e deveres das transportadoras e punições às infrações administrativas (Tedesco, 2012). Esta norma (regulamentada pelo decreto n. 89.874, de 28 de junho de 1984), entretanto, esbarrou na precária situação econômica do país e na

(7) Em revista *Maiores & Melhores do Transporte*, editada pela OTM Editora, ano 24, n. 24, p. 17, nov. 2011.

crônica falta de recursos para o controle e fiscalização de seu cumprimento, praticamente inviabilizando o RTB.

Ao caminhoneiro autônomo, que já padecia de longas jornadas e baixos valores de frete, coube à singela Lei n. 7.290, de 19 de dezembro de 1984, que “define a atividade do transportador rodoviário autônomo de bens e dá outras providências”, sem quaisquer implicações mais profundas à sua atividade, ainda muito longe de qualquer forma de organização e de sentimento de classe. Ao empresariado, persistia um híbrido de necessidade intrínseca à cadeia da circulação e de desconfiança em relação ao transportador autônomo, tido como uma figura limitada e menor que “atua de acordo com interesses imediatos, jamais imprimindo regularidade às suas atividades” (NTC, 1965).

E assim prosseguiu o transporte rodoviário de carga até os anos 1990, quando basicamente consistia em carregar e descarregar caminhões-baú e/ou carretas abertas com carga seca geral (bens de consumo), em atividades que “envolvem pequenos ajustes nas variáveis operacionais e de produção, no lado da oferta, e nos parâmetros que formam as variáveis de serviço, no lado da demanda” (Novaes, 1986, p. 294). À exceção de granéis líquidos e sólidos e algumas cargas especiais com veículos apropriados, o serviço era contemplado com esquemas operacionais simples e pouco exigentes em informações coordenadas, além de prazos de entrega bastante elásticos.

No entanto, ficou explícito como o crescimento das transportadoras, simultâneo ao próprio processo de urbanização e industrialização desencadeado no país a partir dos anos 1930, foi gradualmente colocando o caminhoneiro autônomo, mais conhecido naquela época como carreteiro, à margem dos ganhos gerais do sistema. E, pouco a pouco, o mercado entraria em uma etapa de falências, concorrência desleal e concentração empresarial, evidenciando as próprias contradições do capital. O romantismo de rodar o Brasil na boleia de um caminhão perderia o seu encanto, mesmo em um país que já havia tornado a sua matriz de transportes demasiadamente rodoviária.

Considerações finais

É notória a alavancagem do rodoviarismo no âmbito estatal a partir do Estado Novo (1937-45) – criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) pela Lei n. 467, de 31 de julho 1937, para planejar, construir e prover a manutenção das estradas federais; criação do Conselho Nacional de Petróleo (CNP), pelo Decreto-Lei n. 395, de 29 de abril de 1938; publicação da revista *A Rodovia*, editada pelo DNER, em janeiro de 1938; criação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes (IUCL) para compor o Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios, pelo Decreto-Lei n. 2.615, de 21 de setembro de 1940; e criação do Código Nacional de Trânsito, pelo Decreto-Lei n. 3.651, de 25 de setembro de 1941 –, pois as elites ligadas diretamente aos órgãos e conselhos que pensavam o país, principalmente do ponto de vista econômico, já estavam se convencendo de que um sistema rodoviário robusto seria o melhor caminho, na perspectiva dos transportes, para deslanchar o impulso à urbanização e industrialização do Brasil. Além disso, já havia uma percepção, desde meados da Primeira República, de crescente preocupação em relação à saúde financeira das ferrovias, “transformando-se, com o tempo, em problema crônico que jamais veio a ser adequadamente resolvido” (Galvão, 1996, p. 192). Tanto que, em 1945, a situação financeira (relação receita-despesa) do sistema ferroviário nacional chegou ao limite, com a passagem de um quadro geral superavitário para um deficitário (Natal, 1991).

Velocidade, capilaridade territorial (o transporte porta-a-porta e para qualquer lugar, com amplas condições de configurar uma rede verdadeiramente nacional), flexibilidade nas operações de coleta e entrega e relação custo-benefício na amortização dos investimentos (a construção da infraestrutura rodoviária é mais barata do que a ferroviária) foram as principais variáveis que colocaram a rodovia em vantagem no planejamento do qual o país seria submetido até 1945, tendo o Estado como o principal artífice, com visão de conjunto aliada às condições gerenciais e executivas que estavam sendo gestadas para quase todos os setores da vida econômica nacional.

Apesar da retração de obras rodoviárias entre 1942 e 1945 por causa da Segunda Guerra Mundial, o fato é que o rodoviarismo cresceu substancialmente durante o Estado Novo nos aspectos técnico, administrativo, político e simbólico, indicando que ônibus e caminhão desempenhariam papel crucial no futuro do Brasil. Naquele contexto de início da industrialização, a rodovia tornou-se uma “tendência espontânea”, e “não havia nenhuma opção a fazer, mas sensatamente organizar o movimento espontaneamente imposto pela vida” (Rangel, 2005, p. 518). Grandi (2016, p. 389) tem razão ao afirmar que, no final do governo Dutra, o setor ferroviário perdeu a primazia nas prioridades dos órgãos do governo responsáveis pelas políticas públicas de transportes, cuja orientação, ao longo dos anos 1950, “pôs em xeque, de uma vez por todas, o predomínio exercido até então pelas ferrovias, particularmente no transporte de cargas a longas distâncias”.

A lógica operacional do transporte rodoviário demonstrou, logo de imediato, uma vantagem adicional: a liberdade dada à iniciativa privada para adquirir e colocar em circulação o equipamento (material rodante), animando rapidamente a vida econômica de estradas abertas pelo Estado. Dessa forma, o capital empregado poderia corresponder às necessidades da demanda pelo serviço de transportes, garantindo e/ou ampliando a sua rentabilidade de acordo com a flutuação do movimento dos fluxos. Com o caminhão, viriam também novos estabelecimentos comerciais espalhados ao longo das estradas e no entorno das cidades: empresas transportadoras, oficinas mecânicas, borracharias, revendas de veículos, postos de combustível, restaurantes e mercearias. Em relação ao total de veículos do país, crescia a passos largos a penetração do caminhão – que saltou de 28,9%, em 1921, para 44,5%, em 1951⁸ – demonstrando uma nítida alavancagem do transporte rodoviário de carga, cada vez mais utilizado pelos embarcadores de todo o país.

O TRC, portanto, crescia simultaneamente à expansão rodoviária por todos os rincões do país. Para se ter uma ideia, os recursos públicos destinados a investimentos rodoviários (Fundo Rodoviário Nacional, Orçamento Geral da União e outros recursos) subiram, em valores correntes, de Cr\$ 453,8 milhões, em 1946, para Cr\$ 5,3 bilhões, em 1955⁹. Na comparação com os demais modais, o rodoviário registrou investimento bruto de 2,49% do Produto Interno Bruto (PIB) no período 1950-54, contra 0,80% do ferroviário; 0,13% do aéreo; 0,10% do marítimo e 0,05 do dutoviário (ARB, 1961).

Em seu ímpeto nacional-desenvolvimentista, o governo Juscelino Kubitschek evidenciou que era preciso dar um salto para o futuro, “desenvolver 50 anos em 5”, com um programa de investimentos distribuídos entre os setores de energia, transportes, alimentação, indústria de base e educação. Rasgar o território nacional com novas estradas, além de melhorar e pavimentar boa parte

(8) Revista *Rodovia*, n. 148, p. 18, 1952.

(9) Ver Brasil (1956) e Bittencourt (1960, p. 13-76).

das existentes, tornou-se um imperativo, sobretudo após o anúncio da construção de Brasília, guinada radical no curso do desenvolvimento nacional. Apesar de contar com metas direcionadas aos demais modais (ferroviário, serviços portuários e de dragagem, Marinha Mercante e aéreo), o próprio governo admitiu a elevada prioridade ao rodoviário, justificada “pelas próprias exigências de crescimento do país e das falhas estruturais do sistema ferroviário” (Brasil, 1958, p. 165). Entre 1955 e 1959, as taxas de investimento em relação ao PIB foram de 2,87% no modal rodoviário; 0,86% no ferroviário; 0,14% no aéreo; 0,12% no marítimo e 0% no dutoviário¹⁰.

Bastos (1955, p. 11) nota que havia um novo momento em termos rodoviários, já que os problemas no sistema (aperfeiçoamento, pavimentação e ampliação) não eram mais desconhecidos, “faltando apenas mais decisão, mais dinheiro, mais tempo para resolvê-los”. O governo JK mantinha-se amplamente favorável ao privilégio concedido ao sistema rodoviário (Huertas, 2022), e sua obsessão em montar um parque automotivo no país era compreensível: o que seria da “meta rodoviária” sem carros, ônibus e caminhões?

O Brasil importava cerca de 15 mil veículos por ano e já totalizava uma frota de cerca de 530 mil unidades em 1950 (276.845 carros de passeio, 236.732 caminhões e 16 mil ônibus), onerando a sua balança de pagamentos. Em 1955, estimava-se em 50 mil o número de tratores no Brasil. Todos importados. Havia um cálculo de que, entre 1958 e 1960, a produção em território brasileiro de veículos proporcionaria ao país uma economia de cerca de US\$ 225 milhões em importações, que subiria para US\$ 300 milhões se incluída a produção nacional de peças e acessórios¹¹. A produção de veículos automotores no Brasil cresceu de 30.542 unidades, em 1957, para 224.609, em 1966¹². No decênio 1950-1960, a matriz de transportes brasileira foi alterada substancialmente. O percentual de movimentação de carga pelas rodovias foi de 38,2% do total para 60,6%, enquanto o das ferrovias decaiu de 29,3% para 18,8%, e a cabotagem, de 32,5% para 20,6% (Rodrigues, 1975).

Logo no início da ditadura civil-militar o já decadente sistema ferroviário foi alvo de duras críticas e um grupo de trabalho, ao longo de 1965, listou uma relação de 6.086 km de linhas e/ou ramais a serem eliminados. Desse total, 942 km já se encontravam erradicados, 1.522 km estavam com os trilhos sendo arrancados e em 1.413 km o tráfego havia sido suspenso (Ministério dos Transportes *apud* Natal, 1991). Em 1966, a União estabeleceu uma lista de prioridades para a extinção de 10.104 km de ramais deficitários. Por outro lado, a nova política de transportes indicou que à rodovia caberia o papel de integrar e desbravar o território nacional, pois entre 1969 e 1974 houve uma “centralização relativa e temporária” no modal rodoviário em termos de responsabilidade administrativa, mecanismos de financiamento e tomada de decisões “motivada pela ideia de que, em matéria de planejamento dos transportes, o interesse predominante deveria ser o nacional” (Barat, 1996, p. 208).

E as rodovias, melhor do que os fixos dos demais modais, cumpriram essa função em um cenário macroeconômico marcado pela modificação profunda na demanda dos serviços de transporte – crescimento anual de 9,2% entre 1950-1965, superior à taxa de elevação anual do PIB

(10) Idem.

(11) Dados obtidos na revista *Rodovia*, n. 216, 1958.

(12) Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira 2019. Não inclui veículos desmontados (CKD).

de 5,2% no mesmo período –, com alteração na estrutura dos serviços e na distribuição espacial dos fluxos. Esse processo, emoldurado por expressivas taxas de migrações internas e de urbanização, além da incorporação de novas áreas ao setor agropecuário, era economicamente favorável ao transporte rodoviário, sobretudo diante de um desequilíbrio na estrutura de demanda do setor de transportes pela ausência de condições necessárias à integração dos modais (Carneiro, 1970). Cabe destacar que a rede rodoviária do país, incluindo estradas federais, estaduais e municipais, foi ampliada de 803.028 km, em 1965, para 1.371.554 km, em 1980, crescimento de 70,79% (IBGE, 1966, v. 27). A frota nacional de veículos não ficou atrás: eram 647.573 e 398.349 unidades de passageiros e carga, respectivamente, alteradas para 2.464.285 e 645.417, em 1970 (IBGE apud Natal, 1991, p. 256).

Apesar dos investimentos contemplados pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento, a situação do sistema ferroviário brasileiro não era nada confortável, com alta taxa de ociosidade da indústria de equipamentos ferroviários e instabilidade dos investimentos e manutenção recorrente das dívidas da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) – que havia sido criada durante o governo JK, em 1957, exatamente para dotar o sistema ferroviário federal de uma nova racionalidade organizacional. Nos estertores da ditadura civil-militar, os principais produtos transportados pelos trilhos da RFFSA, em 1983, eram minério de ferro (para exportação e mercado interno), carvão, calcário, produtos agrícolas, adubo, derivados de petróleo, cimento e produtos siderúrgicos. Em relação a 1981, houve crescimento de 348,41% quanto à receita do movimento de carga – este ampliado em 8,49%. Entretanto, o desempenho econômico-financeiro da empresa foi diagnosticado como negativo em Cr\$ 4,2 bilhões (Brasil, 1983).

Mesmo com um balanço considerado “equilibrado”, o saldo devedor das operações de financiamento, de Cr\$ 2,41 trilhões, teria reflexos no passivo da empresa. Como resultado, o estoque da dívida da RFFSA (cerca de Cr\$ 3 trilhões) havia crescido 8% a.a. no quadriênio 1980-1983, de “valor idêntico ao seu patrimônio líquido” (Brasil, 1983, p. 45). Em outras palavras, a situação chegou a um ponto tal que, para honrar toda a sua dívida, era necessário vender todo o seu patrimônio. Contabilmente falando, a RFFSA estaria à beira da situação de insolvência real, tanto que o governo precisou editar um Decreto-Lei (o de n. 2.178, de 4 de dezembro de 1984) para estabelecer que a União absorveria todos os compromissos assumidos pela RFFSA até 31 de dezembro daquele ano.

A análise da dicotomia entre rodovia e ferrovia no Brasil é muito mais complexa, e envolve uma trama encadeada de múltiplos fatores, é verdade, mas o fato é que o caminhão acabou substituindo em larga escala os vagões para o transporte de carga, amplificando a atuação dos agentes do TRC. Entretanto, se trata de um processo histórico repleto de erros, acertos e, sobretudo, contradições – e, antes de mais nada, é preciso compreendê-lo como um sintoma do subdesenvolvimento.

Referências bibliográficas

BRASIL. *Política de transportes e comunicações do governo do presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira no quinquênio 1956-60*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional/MVOP, 1956.

ASSOCIAÇÃO RODOVIÁRIA DO BRASIL (ARB). *O transporte rodoviário no Brasil: o plano federal de obras rodoviárias*. Rio de Janeiro: ARB, 1961.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS (ANFIR). *Anfír: 35 anos (1980-2015)*. São Paulo: Ponto & Letra Comunicação, 2015.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS (NTC). *Manual do sistema tarifário do transporte rodoviário de carga*. São Paulo: NTC, 1980a.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS (NTC). *A verdade sobre o capital estrangeiro no transporte rodoviário de carga*. São Paulo: NTC, 1980b.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS (NTC). Congresso Nacional do Transporte de Rodoviário de Carga, 4. São Paulo: NTC, 1975. *Anais...*

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS (NTC). Congresso Nacional do Transporte de Rodoviário de Carga, 2. São Paulo: Linográfica Editora, 1965. *Anais...*

BARAT, Josef. O setor de transportes. In: AFFONSO, Rui de Britto A.; SILVA, Pedro Luiz Barros. *Empresas estatais e federação*. São Paulo: Fundap, 1996, p. 203-280. (Federalismo no Brasil).

BASTOS, Humberto. *ABC dos transportes*. Rio de Janeiro: MVOP, 1955.

BITTENCOURT, Edmundo Régis. Brasil: uma política rodoviária. *Rodovia*, Rio de Janeiro, n. 243, p. 13-76, maio 1960.

BRASIL. *Relatório antecipado da evolução do desempenho da RFFSA – 1981/83*. Brasília: STT-Codefer, 1983.

BRASIL. *Sinopse do transporte rodoviário de cargas*. Rio de Janeiro: DNER, 1976.

BRASIL. *Programa de Metas*. Rio de Janeiro: Presidência da República; Conselho do Desenvolvimento, 1958 (Tomo II – Energia e Transportes).

CARNEIRO, Glauco. *Integrando um continente: a importância dos transportes no Brasil*. Brasília: Ministério dos Transportes, 1970.

CASTRO, Cynthia; RIBEIRO, Katiane. 60 anos pelo transporte. *Revista CNT Atual*, Brasília, ano XIX, n. 220, p. 18-30, jan. 2014.

DIAFÉRIA, Lourenço. *Setcesp 50 anos (1936-1986)*. São Paulo: Laborgraf, 1987.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER). *Modelo de anteprojeto de Centro Rodoviário de Cargas e Fretes e Terminal Rodoviário de Cargas (CRCF-TRC)*. Rio de Janeiro: MT/DNER, 1979.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER). *Contribuição técnica do DNER ao I Seminário sobre Terminais Rodoviários*. Rio de Janeiro: MT/DNER, 1978.

- GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica. *Revista Planejamento e Políticas Públicas*, Brasília, n. 13, jun. p. 183-214, 1996.
- GRANDI, Guilherme. Transportes e desenvolvimento econômico no Brasil de 1945 a 1960. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 19, n. 2, p. 377-401, 2016.
- GRANDI, Guilherme; HUERTAS, Daniel. Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 491, p. 17-54, jan./abr. 2023.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. Empreiteiras, concorrências públicas e mudança da capital federal: o ápice do rodoviarismo brasileiro no Plano de Metas (1956-61). *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 25, n. 3, p. 547-581. set./dez. 2022.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. *Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil*. São Paulo: Unifesp, 2018.
- IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil – 1966*. Rio de Janeiro: IBGE, 1966, v. 27.
- IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil – 1982*. Rio de Janeiro: IBGE, 1982. v. 43.
- IBGE. *Empresas de transporte rodoviário-1978*. Rio de Janeiro: IBGE, 1981.
- KAPRON, Rafael Antônio. *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*. Dissertação (Mestrado em História)–Universidade Federal de Pelotas – Unipel, Pelotas, 2012.
- LAGONEGRO, Marco Aurélio. A ideologia rodoviarista no Brasil. *Revista Ciência & Ambiente*, Santa Maria, n. 37 (A cultura do automóvel), p. 39-50, jul./dez. 2008.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1998.
- NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Tese (Doutorado)–Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 1991.
- NOVAES, Antonio Galvão. *Sistemas de transportes*. São Paulo: Edgard Blücher, 1986, v. 3 (equilíbrio oferta-demanda).
- RANGEL, Ignácio. Ferrovia versus rodovia. In: BENJAMIN, César (Org.). *Obras reunidas: Ignácio Rangel* Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. v. II, p. 517-519. (Os Desenvolvimentistas),
- RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Crise nos transportes*. São Paulo: Unidas, 1975.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2004.
- SÁVIO, Marco Antônio C. Há liras de Orfeu em todos os automóveis: as feiras automobilísticas e as seduções do automóvel em São Paulo, nos anos 1920. *Cadernos do CEOM*, Chapecó, ano 19, n. 24 (Cultura Material), p. 217-236, 2014.

SENÇO, Wlastermiler de. *Estradas de rodagem: projeto*. São Paulo: Grêmio Politécnico/DLP, 1975.

SILVA JÚNIOR, Roberto França. *Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: fluxos e mobilidade geográfica do capital*. Dissertação (Mestrado)—Universidade Estadual Paulista (Unesp), Presidente Prudente, 2004.

TEDESCO, Giovanna Megumi Ishida. *Transporte rodoviário de cargas: contribuição conceitual e metodológica à análise e classificação de mercados*. Tese (Doutorado em Economia)—Universidade de Brasília (UnB), Brasília, 2012.

EDITOR RESPONSÁVEL PELA AVALIAÇÃO

Fabio Antonio de Campos



Disponível em:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=395282760004>

Como citar este artigo

Número completo

Mais informações do artigo

Site da revista em redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc
Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe,
Espanha e Portugal
Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no
âmbito da iniciativa acesso aberto

Daniel Monteiro Huertas

**Gênese e expansão dos agentes do transporte rodoviário
de carga no Brasil**

**Origin and expansion of road freight transport agents in
Brazil**

Economia e Sociedade

vol. 34, núm. 1, e260181, 2025

Instituto de Economia da Universidade Estadual de
Campinas; Publicações,

ISSN: 0104-0618

ISSN-E: 1982-3533

DOI: <https://doi.org/10.1590/1982-3533.2025v34n1.260181>