

A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E A LEGISLAÇÃO DO SETOR

Bruno Evandro Resende Silva¹
Erika Tayer Lasmar²
Raquel Auxiliadora Borges³

RESUMO: O setor de transporte rodoviário de cargas é de extrema relevância para a economia do Brasil, pois é responsável pelo transporte de grande parte das mercadorias produzidas e consumidas no país. De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), mais de 60% do transporte de cargas no Brasil é feito por meio de caminhões. Esse setor é responsável pela movimentação de insumos e produtos em toda a cadeia produtiva, desde a matéria-prima até o produto final, passando pelo transporte de bens de consumo e outros itens essenciais à população, como alimentos, medicamentos, combustíveis, entre outros. O transporte rodoviário de cargas também é importante para a integração regional do país, uma vez que as rodovias conectam as diferentes regiões brasileiras, possibilitando o fluxo de mercadorias e o desenvolvimento econômico de cada região. Além disso, o setor de transporte rodoviário de cargas gera milhões de empregos diretos e indiretos em todo o país, envolvendo desde os motoristas de caminhão até os profissionais envolvidos na gestão e operação de empresas de transporte e logística. Dada a relevância do tema, esta pesquisa tem como objetivo mostrar a evolução da legislação relativa às relações jurídicas que envolvem o transporte rodoviário de cargas no Brasil ao longo dos anos, fazendo assim um paralelo entre a história do transporte rodoviário e as leis que foram sendo criadas para a sua regulamentação até os dias atuais, resultando no modal rodoviário atual.

Palavras-chave: Transporte, Rodoviário, Cargas, Legislação.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo abordar a evolução histórica do transporte rodoviário de cargas no Brasil e conseqüentemente a evolução da legislação pátria referente ao setor, traçando um paralelo entre a evolução legislativa e o transporte rodoviário de cargas. Para alcançar tal entendimento me valerei da doutrina e da legislação disponível a cerca do tema.

A abordagem qualitativa foi trabalhada para a confecção do presente artigo, no qual se aprofunda no surgimento e evolução do transporte rodoviário de cargas fazendo uma historização do mesmo e traçando um paralelo com a evolução da legislação do setor. Para isso foi feita uma revisão literária por meio das leis brasileiras referentes ao setor, livros, teses, artigos e outras fontes relevantes para a compreensão do tema, visando proporcionar uma análise detalhada e aprofundada da relação entre a evolução histórica e social com a evolução da legislação.

¹Graduando em Direito pelo Centro Universitário Presidente Tancredo de Almeida Neves - UNIPTAN.
Email:bruno.evandro.lc@gmail.com

²Professora do curso de Direito do Centro Universitário Presidente Tancredo de Almeida Neves -UNIPTAN.
E-mail: erika@lasmar@uniptan.edu.br

³Professora do curso de Direito do Centro Universitário Presidente Tancredo de Almeida Neves –UNIPTAN.
E-mail: raquel.borges@uniptan.edu.br

O transporte rodoviário de cargas no Brasil é regido por diversas leis, portarias e regulamentos que estabelecem as regras e procedimentos que devem ser seguidos por empresas e motoristas que atuam no setor. Diante isto surge a indagação: Como se estabeleceu essas regras e ainda, elas são suficientes para atender o setor do transporte rodoviário de cargas?

O objetivo geral deste trabalho de conclusão de curso é analisar e entender como se deu a evolução da legislação que regulamenta o setor do transporte rodoviário de cargas no Brasil, além disso, identificar o início do transporte rodoviário de cargas no Brasil e historicizar sobre a evolução do mesmo, bem como a Legislação nacional referente ao tema.

O tema do presente artigo se justifica devido a relevância do setor do transporte rodoviário de cargas. Os números da ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) mostram que existem hoje, no Registro Nacional de Transportador Rodoviário de Cargas (RNTRC), 209.529 empresas de transporte rodoviário de cargas (ETC). Os transportadores autônomos (TAC) somam 695.593 registros e, entre as cooperativas, o total é de 422 (ANTT LEGIS). Segundo dados da Confederação Nacional dos Transportes, mais de 60% de tudo que é produzido e consumido no Brasil chegam ao seu destino por rodovias. Do ponto de vista econômico, o mercado nacional de frota e frete movimentam mais de R\$365 bilhões por ano.

2 O INÍCIO DO TRANSPORTE NO BRASIL

Desde o início da colonização portuguesa no Brasil, fez-se necessária a movimentação de mercadorias e insumos que chegavam da metrópole e abasteciam a colônia e suas províncias e também o que era produzindo e/ou extraído nas províncias da colônia e deveria ser levado até a metrópole portuguesa. Todo esse traslado era feito por veículos de tração animal ou até mesmo no lombo dos animais (GORDINHO, 2003).

Para Arbache et al.(2004,p.46):

desenvolvimento dos instrumentos logísticos tem sido, através dos séculos, vital para a história e a economia das nações. Desde o surgimento do Império Romano até os tempos atuais, a Humanidade tem procurado cada vez mais aumentar sua capacidade de distribuir de forma eficiente os materiais de que a sociedade precisa.

Em meados do século XVIII, com o grande aumento da exploração na região das Minas de onde se retiravam metais preciosos como o ouro, a Coroa portuguesa decidiu abrir oficialmente as estradas que ligavam Minas Gerais aos portos do Rio de Janeiro, com o

intuito de se aumentar a fiscalização dos materiais que eram extraídos além de facilitar o patrulhamento das rotas em um eventual saque, afim de se garantir que o ouro extraído na colônia chegaria até a Coroa portuguesa. As estradas foram determinadas pela realeza e ganharam o nome de Estrada Real (ALMEIDA, 2015).

O primeiro trajeto instituído pela Coroa portuguesa ligava a cidade que hoje é chamada de Ouro Preto, localizada no estado de Minas Gerais à cidade de Paraty, localizada no estado do Rio de Janeiro. Todo esse trajeto era feito por veículos de tração animal, as chamadas carroças e/ou carroções, sendo geralmente utilizados cavalos, burros e/ou mulas. O trajeto na realidade era uma trilha, que além de muito extensa era cheia de obstáculos e intempéries, contando com poucos recursos para quem se aventurava a fazer tal trajeto, o que obrigava o viajante a levar o material necessário para realizar a sua jornada, diminuindo assim a capacidade da carga útil. Tudo isso, fazia com que a viagem fosse extremamente demorada (ALMEIDA, 2015).

3 O TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO BRASIL

Para se historicizar o transporte rodoviário de cargas no Brasil, faz-se necessário entender o modal ferroviário, pois a sua ascensão e declínio está diretamente ligada ao transporte rodoviário.

Desde as primeiras ferrovias construídas no Brasil, no século XIX, a iniciativa foi marcada pelo incentivo do Estado na tentativa de interligar e homogeneizar o território nacional, que era marcado por vastos " vazios "econômicos (GORDINHO, 2003).

As primeiras iniciativas nacionais de construção de rodovias remontam a 1828, quando o Governo Imperial autorizou a construção e exploração de ferrovias. A primeira expansão ocorreu entre 1840 e 1889. O método utilizado foi o subsídio ao capital privado, o que garantiu o retorno do investimento. Fonte: INSTITUTO POLYTECHNICO BRAZILEIRO, RIO DE JANEIRO, 1904.

A primeira estrada de ferro no Brasil foi a Estrada de Ferro Mauá, conhecida também como Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis. Foi construída pelo empresário Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, e inaugurada em 30 de abril de 1854. Fonte: INSTITUTO POLYTECHNICO BRAZILEIRO, RIO DE JANEIRO, 1904.

A idéia de construir uma estrada de ferro no Brasil surgiu no contexto da expansão da produção cafeeira no Vale do Paraíba, região entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. O transporte do café até o Porto do Rio de Janeiro era realizado principalmente por tropeiros e em precárias estradas de terra, o que tornava o processo lento e oneroso. Fonte: INSTITUTO POLYTECHNICO BRAZILEIRO, RIO DE JANEIRO, 1904.

O Barão de Mauá obteve concessão para a construção da estrada de ferro em 1852, durante o Segundo Reinado do Brasil, com o apoio do governo imperial. As obras foram concluídas em 30 de abril de 1854, com a inauguração, por D. Pedro II, do primeiro trecho de linha, a Estrada de Ferro Petrópolis, ligando Porto Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro, com 14km de extensão. Mas a chegada da via à Petrópolis, transpondo a Serra do Mar, ocorreu somente em 1886. Fonte: INSTITUTO POLYTECHNICO BRAZILEIRO, RIO DE JANEIRO, 1904.

A construção da Estrada de Ferro Mauá trouxe inovação tecnológica para o Brasil. A maior parte do material utilizado foi importado, incluindo os trilhos de ferro, locomotivas e vagões. A mão de obra também foi trazida de outros países, principalmente da Inglaterra. O sistema adotado foi o de bitola larga, com 1,60 metros, o que permite maior estabilidade e capacidade de carga. Fonte: INSTITUTO POLYTECHNICO BRAZILEIRO, RIO DE JANEIRO, 1904.

A inauguração da Estrada de Ferro Mauá foi um evento importante, com a presença do imperador Dom Pedro II. A primeira viagem oficial ocorreu em 30 de abril de 1854, saindo da Estação Dom Pedro II. A velocidade máxima alcançada pelos trens na época era de aproximadamente 30 km/h. Fonte: INSTITUTO POLYTECHNICO BRAZILEIRO, RIO DE JANEIRO, 1904.

A construção da estrada de ferro trouxe diversos benefícios sociais para o Brasil. O transporte ferroviário permitiu a redução do tempo e dos custos de transporte, aumentando a eficiência da produção cafeeira. Além disso, a nova forma de locomoção facilitou o deslocamento de pessoas e mercadorias, impulsionando o comércio e o desenvolvimento das regiões por onde passava a estrada de ferro.

Já na segunda metade do século XIX, as ferrovias começaram a ter forte presença no país, interligando áreas despovoadas do Brasil central à faixa litorânea."A alta

produtividade e a lucratividade das novas lavouras(principalmente ligadas ao café) exigiram a ocupação de terras sempre mais distantes."Em São Paulo, como mostra o livro, as ferrovias tiveram um papel importante na industrialização. (grifos do autor) (GORDINHO,2003)

A Estrada de Ferro Mauá foi o marco inicial do sistema ferroviário no Brasil e abriu caminho para a construção de outras ferrovias no país ao longo dos anos seguintes beneficiando tanto os agricultores quanto os envolvidos no comércio interno e internacional que passaram a ter acesso a um método de transporte bem mais eficiente e seguro do que a tração animal.

De acordo com Rodrigues (2004):

O modal ferroviário, por suas características operacionais, apresenta vantagens, como: capacidade para transportar grandes lotes de mercadorias, fretes baixos, de acordo com o volume transportado, baixo consumo energético, adaptação ferroviária, rodo trilho e o provimento de estoque sem trânsito.

4 A INVENÇÃO DO CAMINHÃO

Os séculos XIX e XX foram palco para grandes invenções e feitos da humanidade, que culminaram nos moldes que temos hoje. Entre estes feitos, a invenção e evolução dos motores foi certamente revolucionária. As estradas de ferro se expandiram e suas locomotivas movidas por motores a vapor se saiam muito bem no transporte de longa distância para passageiros e grandes volumes de carga. Mas em relação ao transporte de curta distância, ainda era necessário o emprego de animais e/ou veículos de tração animal (GORDINHO, 2003).

Por isso, muitos inventores estavam tentando outras formas de geração de energia, com intuito de atender veículos de pequeno porte, pois as máquinas a vapor eram volumosas e ineficientes para tais aplicações. Nesse contexto surgiu o motor de combustão interna, que diferentemente das locomotivas, não se utilizava do vapor de água para gerar energia.

O motor de combustão interna foi uma evolução das máquinas a vapor. O primeiro passo nessa direção foi dado por um inventor francês chamado Étienne Lenoir, que experimentou o primeiro motor de combustão interna de dois tempos em 1860. Esse motor era alimentado por gás de iluminação e usava uma vela de combustão para inflamar a mistura ar-combustível dentro de um cilindro. Fonte: REVISTAS DO CENTRO UNIVERSITÁRIO BRAZCUBAS.

Nikolaus Otto posteriormente, em 1876, melhorou significativamente o projeto de Lenoir e criou o motor de combustão interna de quatro tempos. O motor de Otto usava uma mistura de ar e combustível (inicialmente gás de carvão, posteriormente substituído por gasolina) que era comprimida dentro de um cilindro. Em seguida, a mistura era inflamada por uma vela de ignição, e as explosões empurravam o pistão para baixo, convertendo a energia em movimento rotativo. Otto criou a idéia de uma trajetória fechada para a combustão, onde a mistura ar-combustível era comprimida antes da combustão, proporcionando maior eficiência e potência ao motor. Fonte: REVISTAS DO CENTRO UNIVERSITÁRIO BRAZCUBAS.

O mundo foi apresentado aos primeiros veículos que utilizavam os motores de combustão interna, o que foi uma revolução para a época e em 1896, um engenheiro alemão chamado Gottlieb Daimler, projetou um veículo com quatro rodas revestidas por uma roda de ferro, sem cabine e com um grande acento para o motorista na dianteira, e espaço para carga na traseira, lembrando bastante as carroças que eram utilizadas até então, mas com o grande diferencial de não se utilizar da tração animal e sim um motor de combustão interna que possuía dois cilindros e era movido a gasolina. A capacidade de carga útil do singelo caminhão chegava a 1,5 toneladas e ele era capaz de “dar ré” segundo a imprensa da época. Fonte: CAMINHÕES MERCEDES-BENZ., 2023.

Neste ponto, com cerca de meio século de existência, as locomotivas a vapor dominavam o transporte de longas distâncias, sendo que os caminhões ainda ladeavam o transporte de curta distância com os veículos de tração animal, para apenas mais tarde substituí-los, passando a protagonizar o transporte de cargas de curta distância, melhorando significativamente a logística.

5 O INÍCIO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL

No início do século XX, com a chegada dos primeiros caminhões, iniciava-se o transporte rodoviário de cargas, de uma forma bem singela. O Brasil apesar de estar na retaguarda do desenvolvimento se comparado com os países mais desenvolvidos na época, experimentou o mesmo com relação ao transporte de cargas, as locomotivas dominavam o transporte de longa distância e de grande porte e os caminhões ladeavam com os veículos

de tração animal, vindo a substituí-los mais tarde no transporte de curta distância.

Os caminhões que por aqui rodavam eram todos importados, pois o país não possuía indústria automobilística, sendo as importações feitas da Europa ou dos Estados Unidos da América, o que encarecia o valor dos caminhões e de suas manutenções, fato que fez com que os veículos de tração animal tivessem uma sobrevida por aqui. Os poucos caminhões que por aqui rodavam se limitavam a trajetos curtos, pois além do fato citado, a falta de estradas pavimentadas impossibilitava a execução de grandes viagens nestes veículos. Os caminhões geralmente transportavam cargas dos trens para os armazéns e lojas na cidade e de produtores para os trens, exercendo assim um papel secundário na logística nacional (FARIA, 2002).

Na década de 1920 o Brasil já dava sinais de que tinha intenções de expandir a malha rodoviária do país e conseqüentemente seria necessário legislar sobre o tema, afinal o Brasil já era uma República. Assim, em 1927, o Congresso Nacional, com a aprovação do Presidente da República, Washington Luís, criou uma comissão e estabeleceu um fundo para custear a construção das “estradas de rodagem”, hoje conhecidas como rodovias (FARIA, 2002).

Neste contexto de expansão rodoviária, em 24 de julho 1928, Washington Luís criou a Polícia de Estradas, cujo objetivo seria o policiamento das estradas durante o dia e a noite por guardas uniformizados, com o uso de automóveis e motocicletas e uma estrutura de abrigos. Porém, esta polícia só foi posta em prática em 1935 durante o governo de Getúlio Vargas. A Polícia de Estradas pode ser considerada o primeiro órgão fiscalizador do transporte rodoviário de cargas no Brasil (FARIA, 2002).

Os automóveis e conseqüentemente os caminhões, continuaram a evoluir ficando mais robustos e confiáveis, podendo executar trajetos cada vez maiores em um espaço de tempo menor. Para acompanhar tal crescimento, o governo brasileiro mais uma vez precisou agir e por meio do Decreto-Lei 8.463 de, 27 de dezembro de 1945, criou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o DNER, cujas atribuições estavam previstas no artigo 2º, alíneas “a” à “p”, do referido decreto. A evolução dos veículos pode ser notada no preâmbulo do Decreto, onde se lê: “Considerando que a estrada de rodagem, graças ao grau de perfeição já atingido pelo automóvel, representa hoje elemento de fundamental importância no sistema de viação interna de qualquer país;” (BRASIL, 1945).

No Mesmo Decreto-Lei, o presidente José Linhares muda a designação da Polícia de Estradas, passando esta a ser denominada Polícia Rodoviária Federal, órgão que ficou subordinado ao DNER (BRASIL, 1945).

6 O PRIMEIRO CAMINHÃO BRASILEIRO E O DECLÍNEO DAS FERROVIAS

A década de 1940 foi marcada por uma intensa industrialização no Brasil, foram criadas várias empresas estatais, como a Companhia Siderúrgica Nacional 1941, a Companhia Vale do Rio Doce 1942, a Companhia Nacional de Álcalis 1943 e a Companhia Hidrelétrica do São Francisco 1945 entre outras. Neste contexto, o então coronel Antônio Guedes Muniz apresentou a idéia de construir uma fábrica de motores aeronáuticos para atender à aviação militar e à produção emergente de aviões para uso civil do país. Fonte: HISTÓRIA FNM.

Muniz conseguiu um contrato para produzir motores radiais que seriam usados nas aeronaves militares na segunda guerra mundial. O dinheiro chegou quando o Brasil entrou na Segunda Guerra Mundial como parte de um acordo com os Estados Unidos da América. Assim, em 13 de junho de 1942, foi fundada a Fábrica Nacional de Motores localizada no distrito de Duque de Caxias, em Xerém. Fonte: HISTÓRIA FNM.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial e o então presidente Getúlio Vargas deposto, o novo presidente, Eurico Gaspar Dutra, mandou a Fábrica Nacional de Motores suspender a fabricação de motores para aeronaves, tendo esta destinada sua manufatura a produção de máquinas industriais e eletrodomésticos. Em 1949, a Fábrica Nacional de Motores fecha um acordo com a marca italiana Isotta Fraschini passando a montar os caminhões dessa no Brasil. Nascia assim o primeiro veículo para transporte rodoviário de cargas de montagem nacional. Fonte: HISTÓRIA FNM.

Mais tarde, com a má situação financeira da Isotta Fraschini, a Fábrica Nacional de Motores passou a trabalhar em parceria com a também italiana Alfa Romeo. Fonte: HISTÓRIA FNM.

Com o crescimento das indústrias, a melhoria dos caminhões e a ampliação da malha rodoviária nacional, a ferrovia começa a entrar em declínio no país.

Ainda nesta década, o Brasil teve o seu primeiro Código de Trânsito instituído por meio do Decreto-Lei 2.994, em 28 de janeiro de 1941 (BRASIL, 1941), sendo que naquele

mesmo ano foi revogado pelo Decreto-Lei 3.651 em 25 de setembro. Esse novo Decreto criou o Conselho Nacional de Trânsito, o CONTRAN (BRASIL, 1941).

7 O COMEÇO DO PROTAGONISMO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

A década de 1950 foi marcada pela instalação de indústrias automotivas estrangeiras no Brasil, passando assim a produzirem seus carros e caminhões em território nacional. O primeiro caminhão totalmente nacional a ser produzido em série foi o Mercedes-Benz modelo L-312, em 1957. Fonte: CAMINHÕES MERCEDES-BENZ, 2023.

Isso ocorreu por conta da política pública adotada por Juscelino Kubitschek, que exerceu o cargo de presidente entre 1956 e 1961, sendo o 21º presidente do Brasil. Durante o seu governo, ele implementou uma série de medidas adotadas para o desenvolvimento econômico e industrial do país, incluindo a promoção da indústria automotiva (GORDINHO, 2003).

Uma das iniciativas mais importantes de Kubitschek nesse setor foi a criação da chamada "Política Nacional de Desenvolvimento" ou "Plano de Metas". Esse plano tinha como objetivo principal promover o desenvolvimento econômico e a modernização do Brasil, por meio da atração de investimentos estrangeiros e do estímulo à industrialização.

No contexto da indústria automotiva, Kubitschek incentivou a instalação de montadoras de automóveis estrangeiros no Brasil, através da concessão de benefícios fiscais e incentivos para a produção.

Foi no governo de Juscelino Kubitschek, na década de 50, que houve um impulso ao sistema rodoviário, principalmente por causa da instalação da indústria automobilística, consolidando esse sistema como a modalidade de integração do território brasileiro. "A construção de Brasília, o grande projeto de JK, deu impulso à interiorização do desenvolvimento e ao sistema rodoviário. (GORDINHO, 2003)

Nasceu com as democracias desenvolvimentistas, especialmente as lideradas por Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, o objetivo de estabelecer uma rede de transportes que conectasse todo o país. O automóvel era considerado o símbolo da modernidade e do avanço em questão de transporte e isso levou os governantes mencionados a prestarem uma atenção especial à construção de estradas. Desde então, a malhaviária do Brasil depende do transporte rodoviário (RODRIGUES, 2004)

Devido a esta política, o Brasil passou a adotar o transporte rodoviário de cargas

em detrimento do ferroviário, tendo os caminhões assumido o protagonismo do transporte. Este modal oferece vantagens como transporte porta a porta, integrando regiões que antes eram impossíveis de acessar por via férrea além da diminuição no tempo gasto com transporte, bem como frequência e disponibilidade dos serviços. Além disso, o modal ferroviário possui limitações operacionais devido a geografia e tamanho do território brasileiro, que para serem superadas demandariam um gasto muito alto (RODRIGUES, 2004).

8 O TRANSPORTE RODOVIÁRIO NA CULTURA BRASILEIRA

As décadas de 1960, 1970 e 1980 foram as décadas de ouro para o transporte rodoviário de cargas, os caminhões evoluíram muito tecnologicamente, e de uma maneira geral eram muito eficientes no transporte de curta, média e longas distâncias, contando com diferentes modelos específicos para cada aplicação.

Em comparação com as locomotivas, o caminhão tinha um valor de aquisição muito inferior, o que desde o início fez com que indivíduos atussem no setor de maneira autônoma, ou seja, compravam o seu próprio caminhão e efetuavam o transporte de mercadorias de terceiros, ou a própria produção. Assim com o advento das rodovias, as viagens passaram a ser cada vez mais longas e para lugares que antes delas eram inóspitos (ARNOLD 1999).

De acordo com Arnold (1999), comparado aos demais meios de transporte, o caminhão tem um custo de aquisição relativamente baixo, sendo o meio de transporte mais adequado para a distribuição de pequenos volumes a áreas mais abrangentes.

A sensação de liberdade, o fato de se poder viajar por vários lugares conhecendo diferentes culturas faziam parte do imaginário popular e os caminhoneiros que na época eram conhecidos como “Chofer”, tinham sua profissão com um estilo de vida. Este lado “aventureiro” foi explorado pelo cinema, música, televisão e também na literatura. No cenário nacional temos obras como romance Jorge um Brasileiro de Oswaldo França Júnior, que em 1988 foi adaptado para o cinema e teve um milhão de espectadores no Brasil. Além deste, em 22 de maio de 1979, ganhava as telas a série televisiva Carga Pesada, que fez grande sucesso saindo do ar em 02 de janeiro de 1981, tendo uma continuação que foi exibida entre os anos de 2001 e 2007 (CARGA PESADA). Além disso, várias canções foram compostas com inspiração no estilo de vida dos caminhoneiros.

9 MUDANÇAS LEGISLATIVAS E O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS COMO CONHECEMOS HOJE

No âmbito legislativo, após a expansão rodoviária, observou-se que o Código de trânsito de 1941 era insuficiente para o atual modal brasileiro, por isso em 22 de setembro de 1966, dois anos após o golpe militar de 1964 e sob o governo do presidente Humberto de Alencar Castelo Branco, foi instituído o novo Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1966).

Em 10 de julho de 1980, já no período final da ditadura brasileira, durante o governo de João Figueiredo, entrou em vigor a Lei 6.813, sendo esta a primeira lei que tratava de regulamentar de fato o transporte rodoviário de cargas (BRASIL, 1980).

Em 25 de novembro de 1985, após o fim da ditadura militar e sob o comando de José Sarney, foi estabelecida a Lei 7.408, que no geral estabelecia a tolerância para o limite máximo de peso dos veículos de transporte rodoviário de cargas, afim de complementar as disposições já existentes (BRASIL, 1985).

Já na década de 1990, a maior alteração legislativa sofrida pelo setor foi a entrada em vigor da Lei 9.503 em 23 de setembro de 1997, instituindo assim o novo Código de Trânsito Brasileiro, que está em vigor até os dias atuais (BRASIL, 1997).

De uma forma geral, o transporte rodoviário de cargas no Brasil foi muito pouco regulamentado até o início dos anos 2.000, sendo que o próprio governo não tinha números concretos deste setor, o que dificultava a adoção de políticas públicas para o mesmo. Além disso, a maioria das leis estipulava regras para a circulação e manutenção dos veículos, sendo que as relações entre transportadores e empresas não eram regulamentadas por lei específica, o que causava a depreciação do preço do frete, deixando assim o transportador autônomo e as empresas de pequeno porte em uma situação vulnerável perante outras empresas de transporte de grande porte e também as grandes indústrias e embarcadores de cargas, ou seja, o frete que antes era cobrado pelos transportadores, agora era ofertado a estes com preços fixados pelo embarcador da carga, causando assim uma distorção mercadológica que prejudica o transportador autônomo de cargas e as pequenas empresas de transporte (VALENTE, 2013).

Conforme consta no livro *Infraestrutura, transportes e mobilidade territorial*, organizado por José Augusto Valente de 2013:

O transporte rodoviário de cargas, no Brasil, só é competitivo com os modais aquaviário e ferroviário porque pratica o aviltamento do frete, motivado pela necessidade de sobrevivência dos caminhoneiros autônomos, pela insuficiente regulamentação da atividade e pelo também insuficiente rigor no controle do peso por eixo dos caminhões que circulam nas malhas estaduais e federais.

Neste panorama, em 05 de Junho de 2001, a Lei 10.233, promulgada pelo então presidente da república Fernando Henrique Cardoso, que tinha como objetivo, reestruturar o setor de transporte. Para o transporte rodoviário, o ponto mais significativo foi a extinção do antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o DNER, que foi substituído pelo novo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte, o DNIT e a criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres, a ANTT (BRASIL. Lei nº 10.233, 05 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. (DOU, 2001).

A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) é uma autarquia federal brasileira responsável por regular e fiscalizar os serviços de transporte terrestre no país. Sua função principal é promover a regulação econômica e técnica dos setores de transporte rodoviário de cargas, transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, além de administrar as concessões rodoviárias federais. Fonte: ANTT LEGIS.

A ANTT tem como objetivo garantir a segurança, eficiência e qualidade dos serviços de transporte terrestre, buscando a integração dos modais e o desenvolvimento do setor. Suas atribuições incluem a elaboração de normas e regulamentos, a concessão de autorizações e licenças, a fixação de tarifas e preços, a fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais e regulatórias, a mediação de conflitos e a aplicação de sanções em caso de infrações. Fonte: ANTT LEGIS.

Em 05 de janeiro de 2007, o transporte rodoviário de cargas finalmente ganhava uma legislação específica sobre o tema, sendo esta a Lei 11.442, que foi promulgada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, trazendo temas que até então não tinham sido abordados por outras normas (BRASIL, 2007).

Entre as principais novidades da Lei 11.442 (BRASIL, 2007), vale destacar a definição dos transportadores de cargas terrestres em seu artigo segundo:

- I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;
- II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.
- III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), sociedade cooperativa na forma da lei, constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerce atividade de transporte rodoviário de cargas (pág 01).

E também os parágrafos 5º,6º,7º e 8º do artigo 11 (BRASIL, 2007):

§ 5º O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada / hora ou fração.

§ 6º A importância de que trata o § 5º será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor-INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento

§ 7º Para o cálculo do valor de que trata o § 5º, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§ 8º Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino (pág. 06 e 07).

Fica clara a intenção do legislador em resguardar o transportador, principalmente o autônomo que muitas vezes passava dias na porta do cliente esperando para ter o seu caminhão descarregado, acumulando prejuízos ao passo que o seu veículo era utilizado como “depósito” da carga.

Apenas em 02 de março de 2015, por meio da Lei 13.103, sancionada pela presidente Dilma Rousseff, é que a profissão de motorista de caminhão foi regulamentada, representando um grande marco na história do transporte rodoviário brasileiro (BRASIL. Lei nº 13.103, 02 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. (DOU, 2015).

Outro marco importante, principalmente para os transportadores autônomos de carga, foi a promulgação da Lei 13.703 em 08 de agosto de 2018, pelo presidente Michel Temer. Esta lei instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de

Cargas, a fim de sanar uma anomalia comercial já citada anteriormente, onde o tomador de serviços estipula o preço a ser pago ao prestador (BRASIL, 2018).

A mais recente alteração na legislação do transporte rodoviário de cargas ocorreu em 27 de setembro de 2021, por meio da Lei 14.206, sancionada pelo então presidente Jair Messias Bolsonaro. Esta lei instituiu o Documento Eletrônico de Transporte, o DT-e, afim de melhorar a fiscalização e simplificar a parte burocrática do processo de transporte rodoviário de cargas, unindo toda a documentação que até então era necessária em um só documento que passou a ser eletrônico. (DOU, 2021).

10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte rodoviário de cargas teve seu início no final do século XIX, sendo que no Brasil isso ocorreu no início do século XX com a chegada dos primeiros caminhões que eram todos importados, pois até então não existia indústria nacional. Na época, as cargas eram transportadas por carroças e carroções puxados por animais, como bois e cavalos.

Assim como o próprio transporte foi evoluindo, as relações oriundas das suas práticas foram ficando cada vez mais complexas, fazendo-se necessário a regulamentação do setor. Ao passo que novas tecnologias e novas práticas foram surgindo, a legislação precisou passar por reformas e até mesmo edições de novas regras.

O transporte rodoviário de cargas no Brasil teve um início singelo, no início do século XX, sendo que apenas na década de 50, graças as políticas adotadas pelo governo de Juscelino Kubitschek, o transporte rodoviário passou a ser protagonista na logística nacional.

Apesar da atividade ter mais de um século no Brasil, as relações oriundas desta praticamente não tinham uma regulamentação específica, sendo que a legislação vigente sobre o setor, tratava da circulação dos veículos.

O transporte rodoviário de cargas sofreu com a lacuna de quase um século sem uma regulamentação do setor, isso causou distorções mercadológicas e o aviltamento do frete. Apenas em 2001 foi criada a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) responsável por fiscalizar e criar regulamentações sobre o transporte rodoviário de cargas e

viação. Com a criação da ANTT, o governo passa a ter números precisos a cerca do transporte rodoviário de cargas.

Após a criação da ANTT, o setor passou a ser regulamentado, sendo que nos anos seguintes foram criadas diversas leis que tratam de assuntos cruciais para o setor, culminando no bloco normativo que temos hoje. Dentre estas leis, pode-se dizer que a Lei nº 11.442 de 2007 é o cerne da legislação vigente do setor.

O objetivo deste trabalho de conclusão de curso foi atingido, tendo em vista que ficou demonstrado que os veículos de carga chegaram ao Brasil no início do século XX dando início ao transporte rodoviário de cargas (tópico 05 desta pesquisa) e que dada a forma que se deu não há como precisar a data exata do início das atividades. Além disso, ficou demonstrado que as políticas públicas adotadas, como por exemplo a expansão da malha rodoviária e a nacionalização da indústria automobilística, foram fatores decisivos para que o transporte rodoviário de cargas assumisse um papel central na logística nacional.

Outro ponto que se conseguiu alcançar foi a linha do tempo traçada entre a evolução do transporte rodoviário de cargas e a legislação pertinente ao setor, ficando evidente que a regulamentação do setor é relativamente recente se comparada ao tempo de atuação deste em território nacional.

Com relação a suficiência da legislação em vigor, podemos perceber que a partir dos anos 2.000, os legisladores se preocuparam mais com a regulamentação das relações jurídicas advindas do transporte rodoviário de cargas, procurando desfazer anomalias comerciais e discrepâncias existentes no setor, como um exemplo desta tentativa, podemos elencar o piso mínimo de fretes previsto na Lei 13.703/2018. Sendo assim, pode-se inferir que o bloco de normas que regulamentam o setor do transporte rodoviário de cargas no Brasil é suficiente para atender as demandas atuais, porém, apenas com esta pesquisa, não foi possível identificar se na prática estas normas estão sendo respeitadas. Sendo assim, este trabalho pode servir de base para uma futura pesquisa de campo, afim de se saber se as normas estabelecidas estão sendo cumpridas ou não.

11 REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Anaeli Queren Xavier. **Caminho e poder: uma análise arqueológica do Caminho Novo em Minas Gerais. Século XVIII.** Vestígios - Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica, v. 9, n. 2, p. 109-142, 31 dez. 2015.

ANTTLEGIS. **Agência Nacional de transportes terrestres**. Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=apresentacao&cod_menu=7145&cod_modulo=420. Acesso em: 13 jun. 2023.

ARBACHE, Fernando Saba; SANTOS, Almir Guarnier; MONTENEGRO, Christophe Montenegro; SALLES, Vladimir Ferreira. **Gestão de logística, distribuição e trade marketing**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

ARNOLD, J. R. Tony. **Administração de Materiais: uma introdução**. São Paulo: Atlas, 1999.

BRASIL. Decreto-Lei 2.994, em 28 de janeiro de 1941. Institui o Código Nacional de Trânsito. **Diário oficial da União**. Rio de Janeiro, 28 de janeiro de 1941

BRASIL. Decreto-Lei 3.651, 25 de setembro de 1941. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. **Diário oficial da União**. Rio de Janeiro, 21 de setembro de 1941.

BRASIL. Decreto-Lei no 8.463, de 27 de dezembro de 1945. Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cria o Fundo Rodoviário Nacional e dá outras providências. **Dário oficial da União**. Rio de Janeiro, 29 de dezembro de 1945.

BRASIL. Lei nº 5.108, 21 de setembro de 1966. Institui o Código Nacional de Trânsito. **Diário oficial da União**. Brasília, 21 de setembro de 1966.

BRASIL. Lei nº 6.813, 10 de julho de 1980. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas, e dá outras providências. **Diário oficial da União**. Brasília, 11 de julho de 1980.

BRASIL. Lei nº 7.408, 2 de novembro de 1985. Permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte. **Diário oficial da União**. Brasília, 26 de novembro de 1985.

BRASIL. Lei nº 9.503, 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário oficial da União**. Brasília, 24 de setembro de 1997 e retificado em 25 de setembro de 1997.

BRASIL. Lei nº 10.233, 05 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário oficial da União**. Brasília, 06 de junho de 2001.

BRASIL. Lei nº 11.442, 05 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980. **Diário oficial da União**. Brasília, 08 de janeiro de 2007.

BRASIL. Lei nº 13.103, 02 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. **Diário oficial da União**. Brasília, 03 de março de 2015.

BRASIL. Lei nº 13.703, 08 de agosto de 2018. Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. **Diário oficial da União**. Brasília, 09 de agosto de 2018.

BRASIL. Lei nº 14.206, 27 de setembro de 2021. Institui o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e); e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e a Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994. **Diário oficial da União**. Brasília, 28 de setembro de 2021

CAMINHÕES Mercedes-Benz. **História dos caminhões**. Disponível em: <https://www.mercedes-benz-trucks.com.br/institucional/historia/caminhoes/>. Acesso em: 14 jun. 2023.

CARGA Pesada - **1ª Versão**. Disponível em: <https://memoriaglobo.globo.com/entretenimento/series/carga-pesada/>. Acesso em: 13 jun. 2023.

FARIA, S. F. S. **Fragmentos da História dos Transportes**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

GORDINHO, Margarida Cintra. **Transportes no Brasil: a opção rodoviária**. Editora Marca D'Água. São Paulo, 2003.

HISTÓRIA FNM. **História da marca FNM**. Disponível em: <https://alfafnm.com/historia-da-fnm/>. Acesso em: 14 jun. 2023.

INSTITUTO POLYTECHNICO BRAZILEIRO, RIO DE JANEIRO. **A Estrada de ferro Mauá e o Visconde de Mauá**: Commemoração do 1. cincoentenario da inauguração das estradas de ferro do Brazil. O Visconde de Mauá. Rio de Janeiro: Leuzinger, 1904. 84 p.

NERY, Rosa Maria de Andrade; NERY JUNIOR, Nelson. **Direito de Transportes**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2020

REVISTAS. **Centro Universitário Brazcubas**. Disponível em:

<https://revistas.brazcubas.br/index.php/pesquisa/article/download/388/486/#:~:text=A%20HISTÓRIA%20A%20ideia%20de,o%20primeiro%20motor%20de%20combustão>. Acesso em: 13 jun. 2023.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. 3 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2004.

VALENTE, José Augusto. **Infraestrutura, transportes e mobilidade**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.