IV ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO TRABALHO

ELOY PEREIRA LEMOS JUNIOR

LUCIANA DE ABOIM MACHADO

YURI NATHAN DA COSTA LANNES

Copyright © 2021 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina
Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - UNIVEM/FMU – São Paulo
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio – Rio de Janeiro
Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR – Ceará

Representante Discente: Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade – UNIMAR/FEPODI – São Paulo

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara – ESDHC – Minas Gerais
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho – Ceará
Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva – UFS – Sergipe
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – UNIMAR – São Paulo
Secretarias
Relações Institucionais:
Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes – UNB – Distrito Federal
Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – São Paulo
Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo
Comunicação:
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali – Rio Grande do Sul
Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB – Paraíba
Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC – Santa Catarina
Relações Internacionais para o Continente Americano:
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM – Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão
Relações Internacionais para os demais Continentes:
Prof. Dr. José Barroso Filho – ENAJUM
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná
Eventos:
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec – Minas Gerais
Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC – Paraná
Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS – Mato Grosso do Sul

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UMICAP – Pernambuco

---

D597

Direito do trabalho e meio ambiente do trabalho [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Eloy Pereira Lemos Junior; Luciana de Aboim Machado; Yuri Nathan da Costa Lannes – Florianópolis: CONPEDI, 2021.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-65-5648-421-1
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Constitucionalismo, desenvolvimento, sustentabilidade e smart cities.

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito do trabalho. 3. Meio ambiente do trabalho. IV Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2021 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

CONPEDI

Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

IV ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO TRABALHO

Apresentação

Advindos de estudos aprovados para o IV Encontro Virtual do CONPEDI, realizado entre os dias 09, 10, 11, 12 e 13 de novembro de 2021, apresentamos à comunidade jurídica a presente obra voltada ao debate de temas contemporâneos cujo encontro teve como tema principal “Constitucionalismo, Desenvolvimento, Sustentabilidade e Smart Cities”.

Na coordenação das apresentações do Grupo de Trabalho "Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho I" pudemos testemunhar relevante espaço voltado à disseminação do conhecimento produzido por pesquisadores das mais diversas regiões do Brasil, vinculados aos Programas de Mestrado e Doutorado em Direito. Os estudos, que compõem esta obra, reafirmam a necessidade do compartilhamento das pesquisas direcionadas ao direito do trabalho, como também se traduzem em consolidação dos esforços para o aprimoramento da área e da própria Justiça.

Os primeiros artigos possuem uma abordagem mais histórica. O primeiro deles, com o título “A Revolução 4.0 e as novas concepções de trabalho”, trouxe em seu escopo demonstrar as consequências da quarta revolução industrial e o modo como ela impactou as relações de trabalho, além da análise do modo como o século XXI inseriu novas tecnologias ao modo de produção. O segundo artigo objetivou demonstrar que a reforma trabalhista interrompeu o itinerário histórico de proteção do Direito do Trabalho (“Algumas alternativas para a retomada do itinerário histórico de proteção do Direito do Trabalho”). Em seguida vislumbra-se o artigo intitulado “Meio Ambiente do Trabalho Sustentável e sua relação com as multidimensões da sustentabilidade” que analisa o meio ambiente do trabalho com enfoque nas multidimensões da sustentabilidade e os desafios existentes para sua proteção.

Em seguida observa-se uma sequência de artigos que abordam temas relacionados à tecnologia. Com o escopo de apresentar o quão prejudicial a parassubordinação é para o conceito de alteridade nas relações de trabalho, que já não eram equânimes tem-se o artigo “Subordinação e Alteridade no Direito do Trabalho sob a luz das novas tecnologias”. O artigo “Direito à desconexão: avaliação do avanço das tecnologias da informação e comunicação no mundo do trabalho” estuda sobre o problema da disponibilidade permanente para o trabalho, facilitada pelo uso das novas tecnologias da informação e comunicação

(TICs), com ênfase nos trabalhadores em regime de teletrabalho nos seus domicílios. Na minha linha foi apresentado o artigo “Direito à desconexão e soberania temporal nos trabalhos digitais: considerações a partir de um paralelo normativo entre Brasil e França”

Em “A Gig Economy no curso da crise sanitária: as relações de trabalho no contexto das plataformas digitais” os autores relacionaram direito e economia e o emprego das ferramentas de tecnologias de acordo com o valor social do trabalho. O artigo “Direito do Trabalho e Smart Cities: a proteção ao trabalho em face da automação decorrente dos avanços da tecnologia” dispõe sobre como os poderes públicos e o Estado não podem manter-se inertes diante da evolução que reflete em outras graves questões como pobreza, fome e miséria extremas. Analisando e discutindo a utilização de tecnologia no processo judicial trabalhista, particularmente nas audiências telepresenciais tem-se o artigo “Tecnologia e Processo Trabalhista na sociedade da informação: aspectos positivos e negativos da audiência judicial telepresencial”. Com a finalidade de discutir o direito à desconexão dos trabalhadores que prestam serviço por meio de plataformas digitais vislumbra-se o artigo “O direito à desconexão nas plataformas digitais e a dignidade humana do trabalhador”.

Ainda em voga, duas abordagens da Covid-19 nos trabalhos: “Teletrabalho e Covid-19: desafios e perspectivas para o mundo do trabalho” e “Repercussões da pandemia do Covid-19 no teletrabalho brasileiro”.

Estudo sobre a escravidão foi feito no artigo “Da definição da escravidão e acordo com a Corte Interamericana de Direitos Humanos à luz do caso trabalhadores da Fazenda Brasil Verde vs Brasil”. Com o objetivo de discutir a caracterização do trabalho escravo contemporâneo, as condições de trabalho dos garimpeiros e a utilização daqueles tem-se “a remodelação da escravidão nos garimpos do estado do Pará pela utilização de instrumentos estatais”. Em “Os direitos humanos da mulher trabalhadora imigrante refugiada no Brasil sob a perspectiva das empresas transnacionais” os autores abordam a ligação entre trabalho, economia e as empresas transnacionais frente à absorção da força de trabalho das mulheres refugiadas como meio efetivador dos direitos humanos, trazendo a discussão quanto ao existente tráfico de mulheres refugiadas no exercício de trabalhos degradantes ou análogo à escravo.

Com o objetivo analisar o ensino superior nas entidades privadas e os impactos que a mudança para o meio virtual acarretou aos direitos da personalidade dos professores, tais como o direito à imagem, à privacidade, e à liberdade de cátedra tem-se o artigo “Precarização da Docência: os direitos da personalidade frente ao trabalho remoto”. Em “A mercantilização do ensino superior e a relação precarizada de trabalho do professor” foram

apresentadas as mudanças na relação laboral docente em decorrência da entrada dos grandes grupos educacionais ao mercado da educação advindos do capitalismo do século XXI.

Dentre outros pontos, foram analisados se os instrumentos jurídicos que regulamentam a tipologia jurídica do contrato de associação são respeitados no artigo intitulado "Uma possível precarização dos direitos trabalhistas, sob a ótica do advogado associado, nos limites da Seccional da Bahia". Com o escopo de compreender de que forma a globalização do direito aumenta a vulnerabilidade jurídica dos trabalhadores migrantes, com ênfase nos que atuam no ciclo produtivo das empresas tercerizadoras de serviço tem-se "Terceirização e a (des)cidadania dos trabalhadores migrantes: um estudo da emergência globalizada de vulnerabilidades interseccionais".

Com a difícil tarefa de explicar a relação íntima que a nova Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais tem sobre as relações laborais no ambiente de trabalho pode-se vislumbrar "A Lei Geral de Proteção de Dados nas relações de trabalho – uma análise aos efeitos decorrentes da circulação de dados pessoais no ambiente laboral". E, em "O sistema de responsabilidade civil do empregador por violação de dados do empregado" analisa-se a relação entre a privacidade e a proteção de dados dentro do contrato de trabalho, os aspectos legais e a definição do sistema apropriado para a imputação da responsabilidade.

Com tema bastante inovador de uso de plataformas digitais observa-se três artigos, quais sejam: "Novas formas de subordinação do trabalhador da economia do compartilhamento: uma análise crítica de decisões do Tribunal Superior do Trabalho", "As condições de trabalho dos motoristas profissionais de acordo com a Lei 13.103/2015: uma análise quali-quantitativa sobre o perfil do caminhoneiro no brasil" e "O trabalhador por aplicativo e o vínculo empregatício".

Por fim, temos o artigo com o título "Competência de jurisdição sobre o trabalho artístico infantil" que cuida do impacto do trabalho artístico infantil no desenvolvimento pessoal e social dos menores de 18 anos que se sujeitam a realizá-lo e, em "Resíduos domiciliares e a Súmula 448 do Tribunal Superior do Trabalho" a temática assume relevância ao englobar os requisitos para a concessão de adicional de insalubridade para trabalhadores que manejam diretamente os resíduos domiciliares.

Nossas saudações aos autores e ao CONPEDI pelo importante espaço franqueado a reflexão de qualidade voltada ao contínuo aprimoramento da cultura jurídica nacional.

Eloy Pereira Lemos Junior

Universidade de Itaúna

Luciana de Aboim Machado

Universidade Federal de Sergipe

Yuri Nathan da Costa Lannes

Universidade Presbiteriana Mackenzie

AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE ACORDO COM A LEI 13.103/2015: UMA ANÁLISE QUALI-QUANTITATIVA SOBRE O PERFIL DO CAMINHONEIRO NO BRASIL

WORKING CONDITIONS OF PROFESSIONAL DRIVERS IN ACCORDANCE WITH LAW 13.103/2015: A QUALI-QUANTITATIVE ANALYSIS ON THE PROFILE OF TRUCK DRIVERS IN BRAZIL

Luís Fernando Schiebelbein
Eduardo Gonçalves Carneiro

Resumo

O objetivo do presente trabalho é analisar os principais aspectos relacionados às condições de trabalho dos motoristas profissionais caminhoneiros correlacionados à Lei 13.103/2015. Para se alcançar os objetivos citados, utilizou-se o método etnográfico, com a realização de entrevistas, sendo que as experiências apresentam uma abordagem refletiva em sua transcrição. A técnica utilizada é a de pesquisa documental indireta, através de análise bibliográfica, acrescida pelas entrevistas e questionários respondidos por 140 motoristas profissionais caminhoneiros, sendo quali-quantitativa, por conta do seu caráter misto. Assim a presente pesquisa é de extrema importância para o fenômeno jurídico atual no âmbito das relações jurídicas existentes.

Palavras-chave: Condições de trabalho, Motorista profissional, Caminhoneiro, Método etnográfico, Análise quali-quantitativa

Abstract/Resumen/Résumé

The objective of this work is to analyze the main aspects related to the working conditions of professional truck drivers related to Law 13.103/2015. To achieve the aforementioned objectives, the ethnographic method was used, with interviews, and the experiences present a reflective approach in their transcription. The technique used is the indirect documentary research, through bibliographic analysis, added by interviews and questionnaires answered by 140 professional truck drivers, being quali-quantitative, due to its mixed character. Thus, this research is extremely important for the current legal phenomenon within the scope of existing legal relationships.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Work conditions, Professional driver, Truck driver, Ethnographic method, Quali-quantitative analysis

1 INTRODUÇÃO

O Brasil é um país com vasta extensão territorial, e utiliza o modal rodoviário para a locomoção das pessoas e bens. Esse meio de transporte é realizado pelos motoristas profissionais caminhoneiros, e é disciplinado pela Lei 13.103/2015[1]. É importante tratar sobre esse tema, pois o transporte é essencial para a sobrevivência, sem ele não existe abastecimento de mercados, lojas, enfim, o atendimento as necessidades vitais do ser humano. Ocorre que são grandes as dificuldades enfrentadas pelos motoristas no seu labor diário. A partir disso surge a problemática da presente pesquisa, será que o cotidiano do profissional caminhoneiro está de acordo com o previsto na lei?

Partindo disso, a presente pesquisa tratará preliminarmente a respeito do rodoviarismo, demonstrando aspectos históricos e sociais, como marcos importantes e números. Além disso, os aspectos práticos referentes a profissão do caminhoneiro serão observados para evitar que haja a violação e o retrocesso em relação a direitos e garantias trabalhistas definidos em lei e protegidos pela Constituição Federal de 1988, a fim de que se cumpra o previsto na legislação atual inerente ao assunto, com o respeito as limitações humanísticas, aspecto necessário para o desenvolvimento saudável do profissional.

No quarto tópico da presente pesquisa destina-se à análise e compreensão da legislação 13.103/2015 e o labor dos motoristas profissionais, em sua dinâmica e estrutura, além de demonstrar aspectos importantes sobre a jornada de trabalho dos profissionais. Além disso, foram relatadas diversas experiências vividas pelos profissionais caminhoneiros sobre as condições gerais de trabalho, através das entrevistas realizadas pelo método etnográfico[2].

O quinto tópico da presente pesquisa destinou-se à análise quali-quantitativa, feita a partir do questionário realizado por 140 profissionais, através de pesquisa de campo. Essas entrevistas orais enriqueceram muito a presente pesquisa, pois possibilitou uma maior aproximação entre o cotidiano dos motoristas para com a legislação vigente.

Ressalta-se que a presente pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética e Pesquisa, por meio do parecer consubstanciado de número 4.713.416, bem como está

---

[1] 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 n º 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

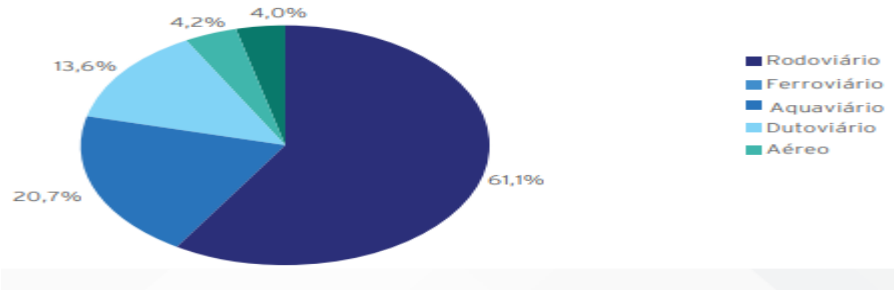
[2] A etnografia é o método utilizado pela antropologia na coleta de dados. Baseia-se no contato inter-subjetivo entre o antropólogo e o seu objeto, seja ele uma aldeia indígena ou qualquer outro grupo social sob o qual o recorte analítico será feito. A base de uma pesquisa etnográfica é o trabalho de campo.

devidamente registrado na Plataforma Brasil[3], portanto, as interações feitas com os motoristas profissionais, seja através de questionários, ou entrevistas, estão de acordo com as regras previstas na resolução 466/12 da Conep.

Dessa forma, é importante a devida atenção a esse trabalho, para que haja uma tentativa de colaborar com algumas propostas que intervenham e melhorem as condições de vida e trabalho desses profissionais. Ao final, restará determinada quais são as condições de trabalho dos caminhoneiros e se elas estão ou não de acordo com a legislação pertinente.

2 O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS: Aspectos históricos e sociais

Conforme o Banco de Informações e Mapas de Transportes, o modal rodoviário pode ser realizado em vias como rodovias ou ruas, sejam elas pavimentadas ou não, através de veículos automotores, na maioria das vezes (BIT, 2012). Mesmo o Brasil sendo o quinto maior país de extensão territorial do mundo, optou pelo modelo rodoviário como principal para interligar o nosso território, ou seja, o mais utilizado, conforme números da Confederação Nacional do Transporte (CNT), ele representa 61,1% no volume de cargas transportadas, conforme mostra o gráfico abaixo (CNT, 2019, p.18).



Fonte: Elaboração CNT com dados do Boletim Estatístico.

Nesse sentido, é necessário que seja abordados alguns aspectos sociais e históricos do rodoviarismo brasileiro, tratando-se sobre seus pontos positivos e negativos, bem como a discussão pertinente aos princípios norteadores e basilares do direito do trabalho, traçando, dessa forma o paradoxo entre a lei 13.103/2015 e os direitos fundamentais inerentes ao trabalho estabelecidos na Constituição Federal.

A consolidação do modal rodoviário aconteceu a partir da 2° Revolução Industrial, em meados do século XIX, com a expansão das indústrias de montagem de

[3] Para a verificação da Aprovação pelo CAAE ou Parecer da presente pesquisa na Plataforma Brasil, necessita-se que seja pesquisado pelo site: https://plataformabrasil.saude.gov.br/visao/publico/indexPublico.jsf - informando o CAAE: 46831021.8.0000.5215.

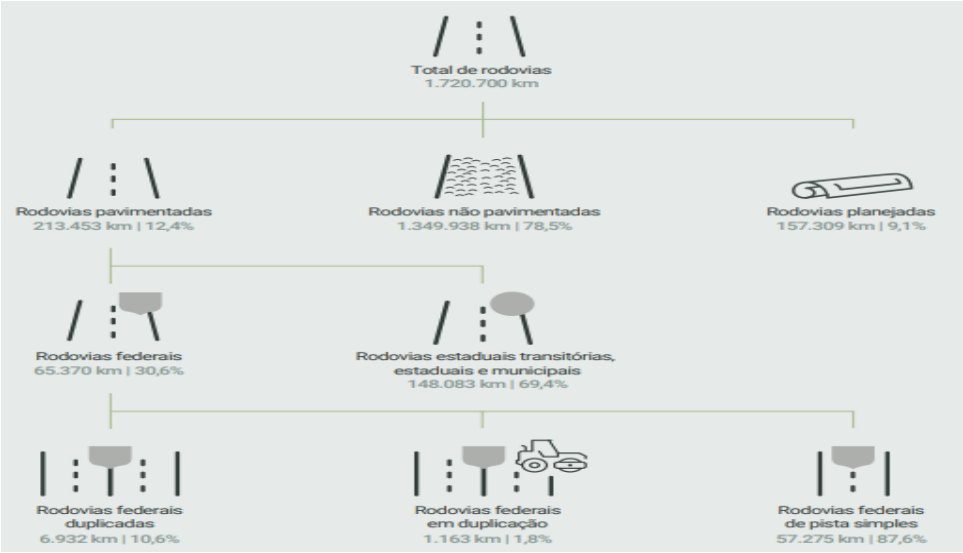
automóveis. Outro fator influente foi a criação da Petrobrás na década de 50, pois foi um meio de pavimentar as rodovias com as fábricas de asfalto. Sendo a Petrobrás uma empresa muito recente, era interessante que ela começasse a vender aquele material produzido, assim, buscou aumentar esse mercado interno para um maior acúmulo de capital, resultando em um desenvolvimento dessa indústria, bem como a crescente necessidade do transporte inter-regional, devido à falta de qualidade das ferrovias nesse padrão (NATAL, 1991).

O sistema rodoviário ganhou força em detrimento do sistema anteriormente utilizado, que era o ferroviário, eis que as ferrovias somente faziam a ligação das regiões com produção agrícola para os portos, conforme explicação abaixo elencada, veja-se:

> Com isso o sistema de ferroviário e sua aplicação perdeu força, mesmo com a capacidade de carga transportada sendo maior do que a utilização dos caminhões, pois em geral o sistema ferroviário realizou somente a ligação de regiões com produção agrícola para as cidades portuárias. Sendo que a construção das ferrovias não se deu por uma orientação de integração política nacional, apenas em serem corredores de exportação e de serem formadas por empresas concessionárias provenientes dos investimentos de um capital internacional, diferentemente das rodovias nacionais. (SCHIEBELBEIN, 2021, p. 34)

Nesse interim, em 1955 Juscelino Kubitschek (JK) assumiu a presidência, sendo que o mesmo propôs o desenvolvimento do país de 50 anos em apenas 5, pois nessa época não havia reeleição, sendo necessário desenvolver o Brasil em um único mandato. Como as rodovias eram muito baratas para implantação, afinal possuía o petróleo como matéria prima em uma época da criação da Petrobrás, acabava sendo uma solução para o governo do referido presidente, portanto, este criou um plano de metas de desenvolvimento econômico acelerado, dentre elas estava a pavimentação asfáltica de 5.000 km de rodovias, e a construção de 12.000 km de novas rodovias, sendo que até março de 1958, grande parte do objetivo estabelecido já havia se cumprido. (KUBITSCHEK, 1958)

Deve ser destacado que o Brasil possui mais de um milhão e meio de quilômetros de rodovias, mas, apenas 12,4% são pavimentadas, ou seja, 213.453 km, sendo aproximadamente 88% dessa extensão são de pista simples, conforme se demonstra abaixo. (CNT, 2019, p. 12)



Fonte: Elaboração CNT com dados do Boletim Estatístico de 2018.

Dessa forma, o modal rodoviário apresenta algumas desvantagens, como o congestionamento, principalmente em trechos de estradas não pavimentadas ou esburacadas, o que obriga os condutores a diminuírem a velocidade devido à falta de qualidade do pavimento, influenciando na quantidade de viagens que eles realizam, ou em cidades onde há um fluxo muito grande de veículos e não possui a estrutura rodoviária adequada. Além disso, o valor do frete precisa compensar pedágios, combustível, comissão do motorista, desgaste, manutenção, prestação do caminhão, e por fim, o lucro (CNT, 2019, p.46).

Referente a manutenção, a idade média da frota de caminhões do Brasil é de 15,3 anos, a renovação dessa frota tende a ficar cada vez mais difícil, pois a crise financeira estabelecida no país, faz com que os bancos deixem de liberar financiamentos, tanto para autônomos quanto para as às empresas. Isso gera uma grande preocupação ao setor de transportes, afinal, quanto mais antigo o veículo, maior é o valor de sua manutenção, sendo que estes fatores, em conjunto, influenciam diretamente no valor do produto ao consumidor final (CNT, 2019).

Salienta-se que a importância dos profissionais ora pesquisados é de suma importância, visto o fator histórico a pouco ocorrido, o qual esteve em destaque, quando da greve nacional da referida categoria, em 2018, sendo que o Brasil todo foi afetado, a categoria iniciou a greve no dia 21 de maio de 2018, reivindicando a redução do preço do óleo diesel e melhorias gerais para o ramo. A greve teve apenas a duração de 10 (dez) dias, sendo tempo suficiente para cancelar aulas em escolas e universidades, além de voos, falta de abastecimento em mercados e lojas, e a parada da produção em várias

fábricas, devido à falta de matéria prima, além de alimentos desperdiçados, falta de combustível nos postos e diversos transtornos relacionados à locomoção geral das pessoas. Dessa forma, a valorização do trabalho exercidos pelos profissionais ora pesquisados é medida que se impõem.

3 CONDIÇÕES GERAIS DE TRABALHO DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS CAMINHONEIROS

Os profissionais caminhoneiros enfrentam no seu cotidiano diversas situações decorrentes da sua profissão, dentre elas pode-se destacar: a jornada excessiva de trabalho, a má alimentação (ou até mesmo a falta dela em alguns momentos), a inexistência de locais apropriados para descanso e lazer, a falta de reconhecimento pela profissão, a precariedade de segurança, o risco de roubos de cargas e valores dos fretes, e até mesmo o fato de trabalhar em situações degradantes, conforme será devidamente demonstrado pela presente pesquisa nos tópicos que seguem.

Deve ser destacado inicialmente, que a falta de uma alimentação adequada é um fator que causa grandes prejuízos à saúde humana, os caminhoneiros possuem grandes dificuldades em manter refeições dentro dos padrões, devido ao seu cotidiano imprevisível. Alguns caminhoneiros preparam sua refeição na gaveta de seu caminhão, onde na maioria das vezes, não há diversidade de alimentos, possuindo alto valor calórico e pouco valor nutritivo.

Delfino e Moraes (2015) definem que os locais de alimentação sob duas óticas. A primeira, sobre os locais impróprios para as refeições e o alto custo dos cuidados pessoais, pelos valores estipulados pelos postos de combustíveis, além disso, ainda são ofertadas refeições desbalanceadas, sob a ótica nutricional, tendo alto teor de açúcar, sódio e gordura. A segunda, versa sobre o contexto organizacional, o qual determina a falta de tempo para as necessidades vitais, principalmente a alimentação, devido à grande exigência no cumprimento de prazos, interferindo diretamente na saúde e no bem-estar destes profissionais.

Em entrevistas realizadas com os caminhoneiros, alguns optaram por não serem identificados na presente pesquisa, portanto em respeito as normas do Comitê de Ética e Pesquisa, os relatos serão identificados anonimamente, por ordem numérica da seguinte forma: motorista 1, motorista 2, motorista 3, etc...

O motorista 1 relatou sobre algumas experiências que vivenciou em relação a alimentação:

> Muitos lugares destratam a gente como ser humano, somos proibidos de frequentar restaurantes de alguns postos de combustíveis, e impedidos de entrar em alguns estabelecimentos comerciais. Muitas vezes quando entramos somos maltratados, ou mal vistos, pelo fato de estar com uma roupa simples, ou de bermuda e chinelo. Certo dia parei em uma franquia de lanches e não queriam me atender, pois segundo eles era proibido a venda para motoristas, eu fiquei tão furioso que peguei o caminhão e estacionei em frente ao ¨drive thru¨, impedindo a entrada dos outros veículos.

Além do elevado custo e da proibição para comer em alguns lugares, as refeições realizadas fora do domicílio, provocam menor qualidade da dieta, pois há pouco consumo de frutas, grãos integrais e verduras e grande consumo de alimentos com alto teor calórico, refrigerantes e doces, contribuindo diretamente para o ganho de peso excessivo e para o aumento de doenças, o que acaba sendo um grande problema.

Além disso, os postos de combustíveis também cobram uma taxa para que o motorista possa tomar banho, de acordo com o relato do motorista 2:

> Geralmente quando abastecemos o caminhão não precisamos pagar o banho, mas existem lugares onde o preço é absurdo, já cheguei a pagar R$12,00 para tomar um banho de 5 minutos, em banheiro com pouca higiene. Certo dia cheguei em um posto e na placa dizia a respeito do banho grátis em caso se abastecimento, para quem não abastecia o valor do banho era de R$15,00 reais. Como achei um exagero e não havia valor mínimo de abastecimento estipulado, parei na bomba e pedi ao frentista que abastecesse R$15,00 de diesel, após pedi uma ficha para banho. Ele não me deu a ficha e disse para eu sair da bomba, pois tinha outros veículos esperando para abastecer, então pedi para conversar com o gerente. Ele veio e argumentou que eu deveria ao menos completar o tanque. Continuei. Insistindo e disse que só sairia da bomba caso me dessem a ficha de banho ou tirassem o óleo diesel do meu tanque. Para minha surpresa o frentista buscou um galão e preferiu retirar os R$15,00 de óleo diesel ao invés de me ceder um banho. É impressionante a forma como somos destratados.

A respeito da higiene dos postos de combustíveis e locais de descanso, a maioria dos caminhoneiros entrevistados relataram que existem postos bons e ruins, e que os mesmos indicam aos demais companheiros de estrada sobre eles. Relataram também que se sentem mais à vontade em postos bons, porém os mesmos, na maioria das vezes, cobram valores altos até mesmo para pernoite, conforme relato do motorista 3:

> Viajo muito de MG para o RJ, transportando canos de PVC. Sempre paro na cidade de Três Rios, no posto Ipirangão, pois a maioria dos postos do RJ são extremamente perigosos, há muito roubo de cargas e até mesmo de caminhões. Apesar do óleo diesel ser bem caro, as vezes me obrigo a abastecer lá, pois o pernoite dentro do pátio do posto custa R$100,00, para quem não abastece pelo menos 100 litros de óleo diesel. Tudo é caro lá, mas a gente se sente mais confortável pagando do que correndo risco de ser assaltado. Nessa viagem mesmo eu estava em um posto em Belo Horizonte aguardando a ordem de carregamento, fui sacar o saldo da primeira viagem que realizei e fui surpreendido por um assaltante no pátio do posto, o qual pegou todo meu dinheiro.

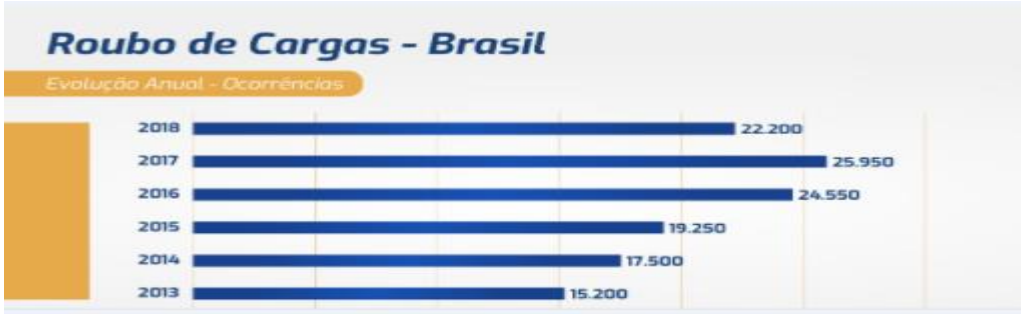
Com esse relato, entende-se que os caminhoneiros enfrentam perigos diariamente, devendo tomar cuidado até mesmo com os locais de parada e descanso. Além disso, também é necessário se atentar aos locais de entregas de mercadoria, pois como o modal rodoviário é o que prevalece no país, os caminhoneiros precisam entregar mercadorias em lugares muitas vezes escassos de segurança, onde muitas vezes nem mesmo a polícia tem permissão para entrar, como ocorre nas comunidades do Rio de Janeiro, por exemplo, nesse sentido discorre o motorista 4:

> Certa vez eu estava no Rio de Janeiro carregado de chapas galvanizadas e minha entrega era no Complexo do Alemão, dei uma olhadinha no endereço da nota, pedi proteção a Deus e fui. Chegando lá vi que na entrada da comunidade havia duas manilhas, impedindo o acesso de veículos maiores, como carretas, por exemplo. Como eu estava com um caminhão truck, passei entre elas e fui ao endereço mencionado. Haviam diversos traficantes com fuzis nas mãos, e o dono da mercadoria falou que era comum que algumas pessoas não atravessassem algumas ruas, ou delimitações dentro do próprio bairro, pois eram milícias diferentes. Ele também me alertou que precisava ligar o alerta na próxima vez que entrasse ali, para que os traficantes entendessem que eu estava a trabalho ou fazia parte da comunidade.

Ainda em pesquisa de campo, pode-se perceber que até mesmo andar com o próprio dinheiro do frete acaba sendo um risco aos caminhoneiros, que são alvos fáceis de assaltantes, como demonstra o relato do motorista 5, vejamos:

> Eu costumo carregar frutas e verduras, pois é o melhor frete para caminhões truck, como o meu, o problema é que eles pagam esses fretes em dinheiro, na chegada do box. Certo dia eu estava no posto ¨Sol da Dutra¨, na cidade de Barra Mansa, tinha recém descarregado no Ceasa do Rio de Janeiro e estava ali vazio procurando carga para ir para casa, quando fui surpreendido por dois assaltantes armados, os quais encostaram um caminhão câmara fria do meu lado cobrindo as câmeras do posto, e deixaram o motor ligado, para ninguém perceber, eles revistaram todo o meu caminhão procurando por dinheiro, eu disse a eles que não tinha. Eles continuaram procurando até que colocaram a mão no lugar onde eu costumava esconder, então eu decidi contar onde estava para não me matarem, ele pegou todo o dinheiro e colocou a arma na minha boca, dizendo que não estava para brincadeira, foi o único mês que atrasei a parcela do meu caminhão.

Além dos assaltos em dinheiro, o roubo de cargas também é um fator alarmante que amedronta os motoristas no cotidiano. De acordo com o CNT (2019), o roubo de cargas foi responsável por mais de 22.000 (vinte e dois mil) ataques a motoristas, apenas em 2018, gerando um prejuízo de pelo menos R$2 bilhões, conforme o gráfico baixo elencado, veja-se:



Fonte: Elaboração CNT com dados do Boletim Estatístico de 2018.

Com base nos relatos, percebe-se que a realidade da profissão vai bem além do conteúdo abarcado pela legislação. E apesar da lei estar em vigor, a realidade desses profissionais é bem distinta da mesma, devido as dificuldades enfrentadas no dia a dia e a precarização dos locais de descanso, a falta de segurança, a má qualidade das rodovias, os valores excessivos cobrados para higiene pessoal, dentre outros fatores não mencionados devido à grande abrangência que possuem.

4 ASPECTOS GERAIS SOBRE A LEI 13.103/2015

A Lei 13.103/2015, chamada lei do motorista profissional, trouxe profundas alterações nas relações de trabalho, nas jornadas de trabalho, bem como nas obrigações e nos direitos dos motoristas. Em vigor desde 2 de março de 2015, a nova legislação trata do exercício da profissão de motoristas profissionais, seja de transporte de passageiros ou de cargas, por via urbana e rural em nível estadual e interestadual (BRASIL, 2019).

Belmonte (2016, p.24), traz o conceito de motorista para fins de aplicação da Lei 13.103/2015:

> Motorista profissional é o trabalhador cujo labor consiste, mediante formação profissional e habilitação por meio do Código de Trânsito Brasileiro nas categorias A, B, C, D e E, na condução de veículos automotores para o transporte rodoviário de carga ou passageiros e na realização de verificações e manutenções básicas do veículo para efeito de alimentação de combustível e óleo, pressão de pneus e avaliação da necessidade preventiva de revisões e reparação de avarias.

Salienta-se ainda que a referida lei trata também da questão da jornada e dos intervalos, o qual é um ponto muito importante, pois houve mudanças significativas, por exemplo, a diária passa a ser de oito horas podendo se estender por até duas horas, ou mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até quatro horas extras e adicionais noturnos incidem normalmente nas horas extras. É considerado jornada de trabalho o tempo em que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos intervalos de refeição, repouso, descanso e tempo de espera (BRASIL, 1943).

A Convenção 153 da OIT (1979) traz entendimento diverso a respeito das jornadas de trabalho dos motoristas rodoviários, sendo um verdadeiro referencial de trabalho digno, pois prevê o tempo máximo de direção de nove horas diárias e 48 (quarenta e oito) semanais. Dessa forma, tal regulamento constata o retrocesso da Lei 13.103/2015.

O tempo de refeição deve ter o mínimo de uma hora e conta como parada obrigatória, início, intervalos e término da jornada de trabalho não possuem horário definido. Cinco horas e meia é o tempo máximo que o motorista pode dirigir sem parar para descansar devendo então fazer parada obrigatória de 30 minutos para descanso. Em situações excepcionais, o tempo de direção poderá ser estendido para chegar a um lugar que ofereça segurança (BRASIL, 1943).

Em relação ao tempo de espera, diferentemente do tempo de descanso, acontece quando o motorista é obrigado a aguardar o carregamento da carga até poder continuar sua rota, neste caso o tempo de espera é considerado descanso, se o local oferecer condições apropriadas para isso (BRASIL, 1943).

Devendo ser destacado que são considerados locais de repouso e descanso os pontos de parada e de apoio, estações rodoviárias, alojamentos, hotéis e pousadas, refeitórios das empresas ou de terceiros e postos de combustíveis. Outro ponto importante da lei é o prazo máximo para a carga e descarga a partir do momento em que o veículo chega ao destino, esse prazo é de cinco horas, se esse limite for excedido será cobrada taxa estabelecida em lei (BRASIL, 1943).

Ainda, a nova legislação prevê acesso a programas de formação e aperfeiçoamento para motoristas profissionais com cursos técnicos especializados, foi instituído o programa de apoio ao desenvolvimento do transporte de cargas nacional com a finalidade de incentivar iniciativas voltadas para melhorias no setor (BRASIL, 2019).

Nicoladeli e Peres (2015, p. 29), trazem a sua opinião a respeito da nova Lei:

> As condições trazidas pela Lei n. 13.103/2015, envolvendo aumento da jornada, remuneração por comissão e estímulo ao uso de drogas, vão gerar mortes, não só daquele que opera sua ferramenta de trabalho (o caminhão), mas de qualquer usuário de vias (pedestres e outros condutores); toda essa situação de converte em ônus para os cofres da Previdência Social por conta da autorização legislativa precarizadora do meio ambiente de trabalho dos motoristas.

Nesse sentido, cabe ao governo a responsabilidade de formular políticas públicas voltadas para os trabalhadores, principalmente os caminhoneiros profissionais, pois prestam serviços básicos voltados para a mudança da concepção do trabalhador e de seu

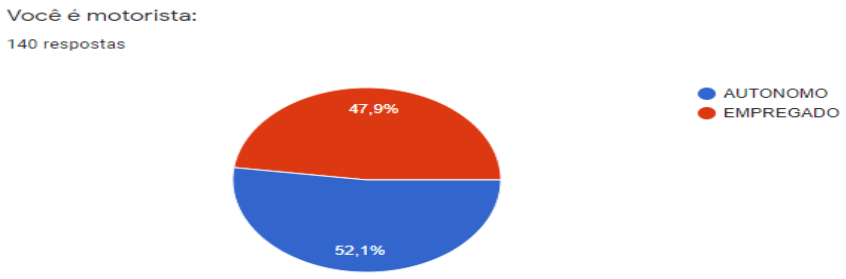
trabalho, mostrando que o trabalhador é mais do que uma espécie de meio, mas os próprios ator social, aos quais estão desempenhando seu papel. Para o efeito, deve ser garantida, em primeiro lugar, a proteção do trabalhador, para que posteriormente possa prestar garantia de eficiência do serviço ou de terceiros. (SCHIEBELBEIN; COSTA, 2020, p. 91)

Deste modo, nota-se que as alterações advindas pela Lei 13.103/2015 precarizaram as condições de trabalho dos profissionais caminhoneiros, que já possuíam alguns direitos adquiridos, como jornada de trabalho menor e tempo de espera remunerado e contabilizado como jornada de trabalho, conforme será demonstrado no próximo tópico da presente pesquisa.

5 ANÁLISE QUALI-QUANTITATIVA DE DADOS

O questionário que será analisado foi criado a partir da ferramenta de questionários do Google, tendo como participação 140 motoristas profissionais, de diversas localidades, entre autônomos e empregados. Além desse material, outros dados serão utilizados, como entrevistas e pesquisas de campo realizadas, sendo feita uma análise quali-quantitativa, a qual permite uma abordagem mais abrangente, com um maior cruzamento de dados e informações pertinentes ao tema, compreendendo dados numéricos e os aspectos de qualidade de vida dos profissionais caminhoneiros.

Feita tais ponderações, analisar-se-á o perfil dos motoristas que participaram do questionário, com base no gráfico abaixo:



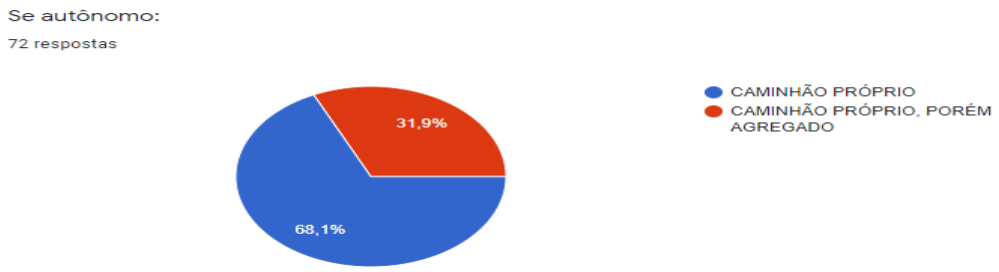
Fonte: Elaboração dos autores, com base nos resultados obtidos pela pesquisa.

Dos 140 (cento e quarenta) participantes do questionário em questão, 67 (sessenta e sete) são empregados, o que corresponde a 47,9% do total de participantes devidamente registrados em empresas, e 73 (setenta e três) são TAC[4], ou autônomos,

[4] Lei 11.442/2007. Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C

representando 52,1% do total. Dessa forma, as demais perguntas analisadas devem levar em consideração o fato de o questionário estar de certa forma ¨dividido¨ entre os motoristas profissionais autônomos e os empregados.

O gráfico abaixo demonstra que 49 (quarenta e nove) dos motoristas autônomos que responderam ao questionário, ou seja 68,1%, possuem caminhão próprio, trabalhando por conta, e outros 23 (vinte e três) são agregados em transportadoras, o que representa 31,9%.



Fonte: Elaboração dos autores, com base nos resultados obtidos pela pesquisa.

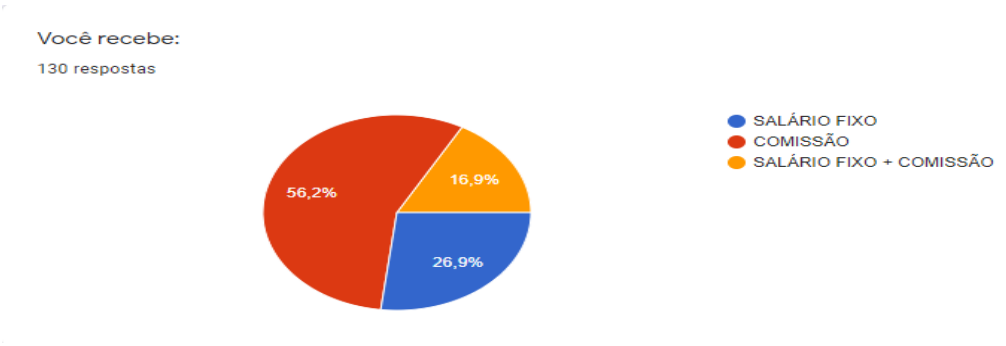
Vale ser destacado que de acordo com o art. 4°, § 5° da Lei 11.447 de 2007, não se configura vínculo empregatício a relação entre o TAC agregado e a transportadora contratante, ¨as relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego¨. Dessa forma, fica o TAC responsável pelas despesas com manutenção do caminhão, pela carga transportada e pelo recolhimento próprio da guia da Previdência Social (BRASIL, 2007).

A respeito da forma de pagamento dos motoristas profissionais, a pesquisa demonstra, que 73 (setenta e três) dos entrevistados trabalham apenas por comissão, a saber, 56,2%, exatamente o número de motoristas profissionais autônomos, dessa forma, se extraí que o TAC trabalha comissionado, retirando determinada porcentagem do valor do frete para si e destinando o restante para suas despesas.

Também significa dizer que os 57 motoristas restantes que responderam essa questão, ou 43,8%, são empregados que recebem por salário fixo, ou salário fixo + comissão e traz à tona a problemática do pagamento comissionado, permitido pela Lei 13.103/2015 e as longas jornadas de trabalho, sendo que o gráfico abaixo demonstra a presente indagação:

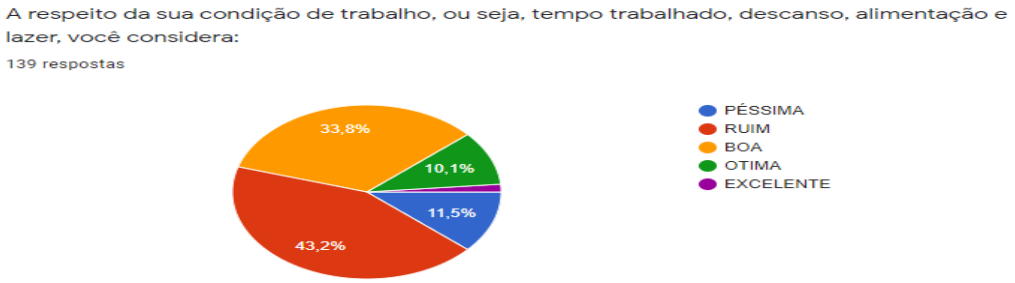
---

da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias: I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;



Fonte: Elaboração dos autores, com base nos resultados obtidos pela pesquisa.

Superadas essas questões, convém prosseguir para a discussão de outra situação, inclusive tema da presente pesquisa, as condições de trabalho dos motoristas profissionais caminhoneiros. Diante de todos os relatos dos motoristas descritos anteriormente, compreendeu-se a dificuldade enfrentada por esses profissionais no seu cotidiano. O gráfico abaixo demonstra, em números, que a maioria dos participantes do questionário, 76 (setenta e seis) pessoas, consideram sua situação de trabalho péssima ou ruim, enquanto 63 (sessenta e três) avaliam como boa e enquanto os demais consideram ótima ou excelente.



Fonte: Elaboração dos autores, com base nos resultados obtidos pela pesquisa.

Nesse sentido, destaca-se que a maioria dos caminhoneiros, 54,7%, trabalham em condições indignas, pois jornada de trabalho, descanso, alimentação e lazer são direitos básicos defendidos pela Constituição Federal a qualquer trabalhador. Assim, as condições péssimas e ruins, demonstram as realidades enfrentadas por estes, caracterizando-se assim as condições precárias de trabalho, conforme relatado, as quais não devem ser admitidas em um sistema jurídico onde se defende a preservação da dignidade do ser humano em seu labor.

Em pergunta subjetiva feita no questionário, a respeito das maiores dificuldades encontradas na profissão, deve-se destacar: desvalorização da classe, falta de segurança, fretes baixos, enfrentar jornadas de trabalho extensas, falta de locais de parada, banheiros

em péssimas condições, falta de locais de apoio para familiares em locais de carga e descarga, óleo diesel caríssimo e pedágio com valores abusivos em estradas ruins.

Nesse sentido segue desabafo do motorista 11 a respeito das suas condições de trabalho:

> Tem lugares bons e ruins, sendo a maioria complicado. As cidades do interior de Minas Gerais principalmente, já cansei de ir pra algumas cidades que não conheço e passar fome tendo dinheiro no bolso, por falta de locais para comer e descansar entre uma cidade e outra, inclusive já me aconteceu várias vezes de terminar as entregas em determinada cidade e não achar sequer um local pra tomar um banho após um dia exaustivo, ter que dormir todo sujo. Infelizmente é esse o valor que temos para a sociedade, somos tratados com descaso e humilhados por qualquer pessoa.

Além disso, muitos motoristas citaram o fato de ficar vários dias esperando para carregar ou descarregar determinada mercadoria. Nesse sentido o art. 11, § 5°, da Lei 11.447/2007, alterado pela Lei 13.103/2015, defende que o prazo máximo para a carga e descarga do veículo será de cinco horas, contadas da chegada do veículo ao local do destino, assim, deve-se compreender que após o período de cinco horas, o motorista fará jus ao pagamento do valor da tonelada hora, o qual já está atualizado em R$1,87, de acordo com o INPC.

Ocorre que na prática nem sempre possuí efetividade, conforme relato do motorista 12:

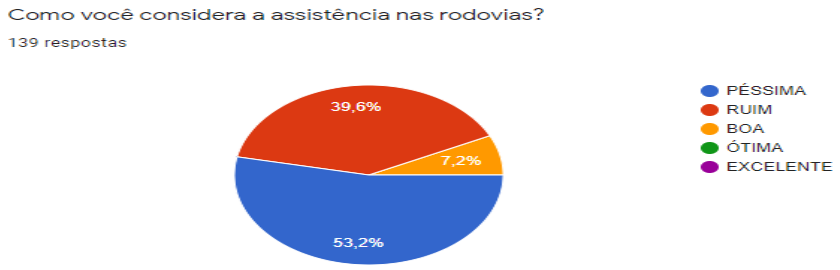
> Esses dias estava agendado para descarregar em Paranaguá, sexta-feira, às 6h da manhã, tendo a tolerância de chegar até 2 (duas) horas depois. Pois bem, cheguei as 7h, entrei no pátio, fiz a triagem e aguardei. Já era hora do almoço e ainda não haviam me chamado para descarregar, me informei na portaria e o rapaz me disse que só descarregariam meu caminhão na segunda-feira, passou a segunda e eu descarreguei somente na terça-feira cedo. Liguei para a empresa a qual era responsável pela carga e eles me informaram que pagariam estadia, porém não o valor que eu estava pedindo, pois eu havia assinado o contrato do frete, onde havia uma cláusula de aceite de pagamento no valor de R$0,87 a tonelada/hora. Infelizmente, mesmo tendo direito ao valor correto, que seria extremamente maior, visto que fiquei exatamente 100 horas esperando a descarga, tive que aceitar o valor que me depositaram, pois já aconteceu de eu brigar pelo valor correto e as empresas não me carregarem mais, infelizmente é assim que as coisas funcionam para nós caminhoneiros, ou aceitamos, ou somos substituídos.

Percebe-se que o profissional caminhoneiro, apesar de possuir diversos direitos garantidos em legislação especial, não obtém efetividade da mesma, visto que muitas vezes por falta de fiscalização, ou até mesmo por aceitar as condições impostas pelas transportadoras acabam por não receber os referidos valores.

Além de todas essas situações, o profissional corre o risco da sua ferramenta de trabalho falhar, estragar, ficando refém dos serviços das concessionárias, em estradas

pedagiadas para ajudar no reboque até o posto mais próximo, ou até mesmo o fornecimento de assistência médica, em casos de acidente.

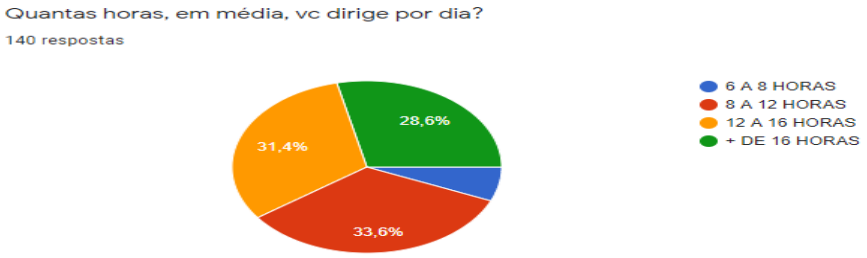
Ocorre que dos 139 motoristas questionados sobre esse serviço prestado, apenas 10 (dez), ou 7,2%, consideram como boa essa assistência, enquanto 129 (cento e vinte e nove) profissionais, ou 92,8%, consideram esse serviço ruim, ou péssimo, conforme demonstrado no gráfico abaixo:



Fonte: Elaboração dos autores, com base nos resultados obtidos pela pesquisa.

Tal fator esse que deve ser levado em consideração, pois de acordo com Garcia (2004, p.48-53) as concessionárias de pedágio são responsáveis pelas diversas situações que ocorrem nas rodovias, devendo fazer a devida ¨adequação de capacidade de segurança de trânsito, operação, monitoração, assistência aos usuários e outros serviços definidos em contratos, atos de concessão ou de permissão ou em normais oficiais”.

Além de todos os fatores já demonstrados, deve se dar o destaque em relação as jornadas de trabalho realizadas pelos motoristas profissionais caminhoneiros. Nesse ponto, o questionário trouxe respostas assustadoras, onde apenas 9 (nove) motoristas trabalham em uma jornada de oito horas, 40 (quarenta) na jornada legal de até 12 (doze) horas, 47 (quarenta e sete) que excedem a jornada trabalhando até 16 (dezesseis) horas e, surpreendentemente, 44 (quarenta e quatro) que trabalham mais de 16 (dezesseis) horas por dia. Dessa forma, 48% dos motoristas, ou seja, 91 (noventa e um) deles trabalham em jornadas excessivas todos os dias.

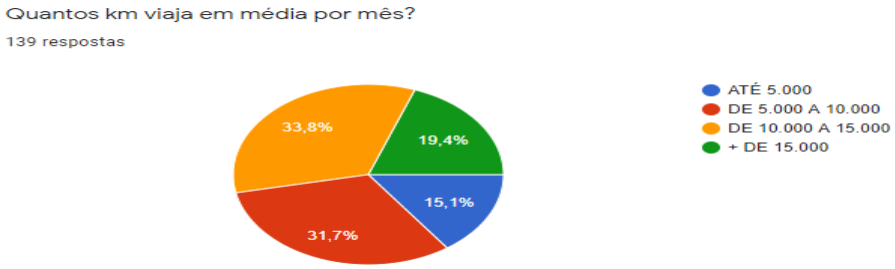


Fonte: Elaboração dos autores, com base nos resultados obtidos pela pesquisa.

Apesar do espanto quanto a jornada de até 12 (doze) horas por dia estar estabelecida em lei, é ainda mais assustador é o fato de mais da metade dos profissionais participantes dessa pesquisa, trabalharem por um período ainda maior.

Para concluir o raciocínio a respeito das causas decorrentes das extensas jornadas de trabalho e seus problemas, torna-se importante demonstrar a quilometragem percorrida mensalmente pelos motoristas profissionais participantes.

Como visto anteriormente a maioria dos motoristas possuem jornada de trabalho diária de mais de 16 (dezesseis) horas, porém 47 (quarenta e sete), ou 33,8%, sendo a maioria percorrem cerca de 10 (dez) à 15 (quinze) mil quilômetros mensalmente, seguidos por 44 (quarenta e quatro), ou 31,7%, que percorrem cerca de 5 (cinco) a 10 (dez) mil quilômetros mensalmente, após 27 (vinte e sete) que percorrem mais de 15 (quinze) mil quilômetros e por fim 21 (vinte e um) que percorrem até 5 (cinco) mil quilômetros mensalmente, conforme se demonstra no gráfico a seguir:



Fonte: Elaboração dos autores, com base nos resultados obtidos pela pesquisa.

Esses números demonstram que nem sempre a jornada extensa está relacionada a ¨produtividade¨, ou seja, o fato de dirigir por mais de 16 (dezesseis) horas diariamente não significa, necessariamente, que o motorista está percorrendo longas distâncias, isto ocorre pelos problemas relacionados a congestionamento, má qualidade da via, estradas de chão e outros fatores já discutidos anteriormente e novamente confirmados através do questionário em análise.

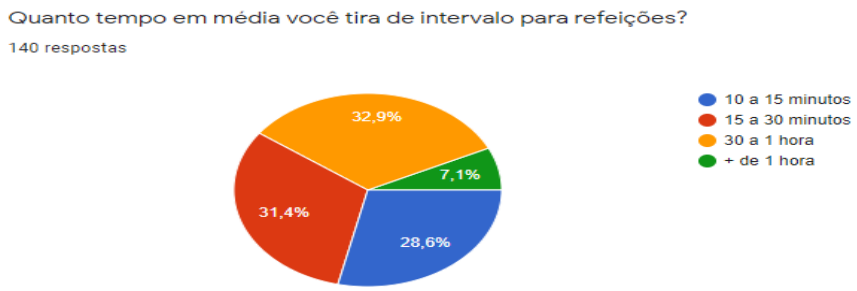
Para enfrentar as jornadas de trabalho excessivas, diariamente, conforme o demonstrado, restam apenas 8 (oito) horas, ou até menos, para o motorista dormir, descansar, cuidar da sua higiene pessoal e se alimentar, o que é praticamente impossível. Dessa forma, além da jornada estabelecida em lei ser algo distante da realidade, logo os intervalos para refeições também são.

Nesse sentido, cumpre ser destacado que a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) traz em seu art. 235-C, § 2º, que ¨será assegurado ao motorista profissional empregado o intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período

coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo¨, dessa forma a legislação passou a permitir o fracionamento desse intervalo de refeição, já que os períodos de parada obrigatória não ultrapassam 30 (trinta) minutos. (BRASIL, 1943)

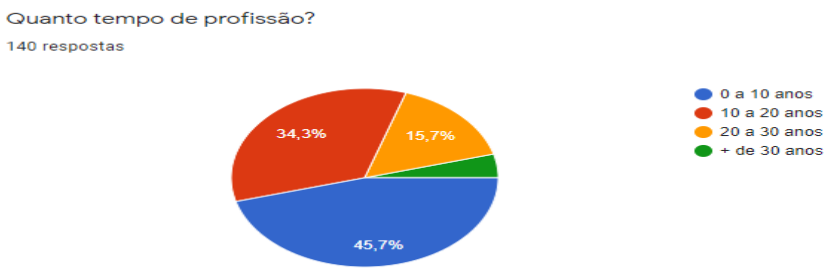
Como sujeito e direitos, os trabalhadores têm todos os privilégios inerentes aos direitos básicos, ou seja, devem ser garantidos os direitos dos trabalhadores à vida, liberdade, igualdade, segurança, saúde, intimidade, vida privada e honra no ambiente de trabalho. Direitos essenciais à dignidade dos trabalhadores, de forma a assegurar as mínimas necessidades, de modo a não privar os direitos básicos emergentes no ambiente de trabalho. (SCHIEBELBEIN; COSTA, 2020, p. 189)

Assim, conforme será demonstrado no gráfico abaixo elencado, apenas 10 motoristas tem um intervalo de mais de uma hora pra almoço, consubstanciando-se em 7,1%, enquanto outros 46 (quarenta e seis) têm um intervalo de 30 (trinta) minutos a uma hora, sendo um percentual de 32,9%, e outros 84 têm intervalos de 10 (dez) minutos a ½ hora para refeição.



Fonte: Elaboração dos autores, com base nos resultados obtidos pela pesquisa.

Para finalizar as questões objetivas, vale observar um gráfico que demonstra o tempo que os participantes exercem a função de motoristas profissionais. A maioria respondeu exercer a profissão há pelo menos 10 (dez) anos, sendo 64 (sessenta e quatro) pessoas, ou 45,7%, seguidos por 48 (quarenta e oito) profissionais que exercem essa função entre 10 (dez) e 20 (vinte) anos, 34,3%, além de 22 (vinte e dois) motoristas, ou seja 15,7%, que trabalham no período de 20 (vinte) a 30 (trinta) anos e por fim, apenas 6 (seis) que exercem a profissão por mais de 30 (trinta) anos.



Fonte: Elaboração dos autores, com base nos resultados obtidos pela pesquisa.

Percebe-se que o perfil da maioria dos motoristas que participaram do questionário são pessoas jovens, que exercem sua profissão com muita paixão e vigor, com jornadas de trabalho extensas, sem tirar tempo suficiente sequer para uma refeição tranquila, e que a minoria são profissionais que exercem a função a mais tempo.

Outro fator importante a ser observado é que esse tempo de profissão sofre de um efeito decrescente, diminuindo proporcionalmente, o que significa dizer que os motoristas não persistem no mesmo ritmo por mais que 10 (anos), pois todos os fatores observados causam um desgaste mental e físico muito grande.

Para comprovar tal tese, foram feitas perguntas subjetivas aos mesmos motoristas em relação aos problemas de saúde desenvolvidos por eles durante o exercício da profissão. Importante ressaltar que dos 75 (setenta e cinco) participantes que responderam essa questão, apenas 8 (oito) afirmaram não desenvolver quaisquer doenças, enquanto 67 (sessenta e sete) citaram alguns problemas.

Dentre esses problemas de saúde citados merecem atenção especial: desvio postural, dores de coluna, gastrite nervosa, síndrome de burnout, depressão, escoliose, problemas de articulação, hernia de disco, LER no ombro, problemas de pressão, hipertensão, diabetes, bruxismo e principalmente stress. Dessa forma, o stress e as demais doenças citadas são ocupacionais[5], visto que o profissional caminhoneiro enfrenta em seu cotidiano diversas situações, como trânsitos, filas e tempo de espera.

Através dos relatos demonstrados, além da análise feita, percebe-se que os motoristas realmente laboram em um ambiente de trabalho desgastante, onde a qualidade de vida, a dignidade do profissional é praticamente inexistente, e que os mesmos se submetem a tratamentos degradantes.

Além disso, os números revelam que a Lei 13.103/2015 não demonstra aplicação prática, no tocante a jornada de trabalho, pagamento do tempo de espera, tempo de

[5] São doenças que estão diretamente relacionadas à atividade desempenhada pelo trabalhador ou às condições de trabalho às quais ele está submetido.

refeição, locais de parada e descanso, enfim, todo o conteúdo abarcado por ela não tem relação com a realidade do profissional, principalmente pela falta de fiscalização e aplicação da norma.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa desenvolvida possibilitou uma análise mais precisa da Lei 13.103/2015, a chamada ¨Lei dos Caminhoneiros¨. Além disso permitiu que a pesquisa de campo auxiliasse na obtenção de dados consistentes sobre a realidade enfrentada pelos motoristas profissionais caminhoneiros, através de questionários e entrevistas.

Ao efetuar o questionário verificou-se que as dificuldades que tornam as rotinas dos caminhoneiros mais desgastantes são: estradas ruins, falta de assistência nas rodovias, o medo de roubo de cargas e do próprio caminhão, falta de lugares para parada e descanso, longo tempo de espera (esperando para efetuar carregamento ou descarregamento, sem direito a remuneração), falta de alimentação adequada, intervalo intrajornada menor do que o previsto na legislação, seja para descanso ou refeição, extensas jornadas de trabalho, sendo que 60% dos que responderam ao questionário, ou 84 motoristas, excedem as 12 (doze) horas permitidas pela legislação, trabalhando em jornada superior à 16 (dezesseis) horas diariamente. Além disso, as perguntas abertas e depoimentos demonstraram que a grande maioria dos participantes desenvolveram doenças decorrentes do trabalho, fator associado diretamente as extensas jornadas de trabalho.

Sendo que na presente pesquisa constatou-se que a Lei 13.103/2015 não conseguiu estabelecer condições melhores para os motoristas profissionais, pois não abrange todas as situações fáticas, o dia a dia dos profissionais caminhoneiros, descritas nas normas instituídas por esta, dessa forma, apesar do legislador ser bem-intencionado ao escrever a lei, ela tem pouca aplicação prática, pois não condiz com o cotidiano do profissional caminhoneiro.

Tal hipótese foi confirmada, através das entrevistas e resultados dos questionários, os quais confirmaram que a legislação é falha, principalmente em relação a jornada de trabalho, a qual não é respeitada, consequentemente, desrespeita os intervalos intrajornada, sendo que em sua maioria, os motoristas profissionais acabam realizando seus intervalos intrajornada em lapso temporal inferior a 30 minutos, conforme visto nos resultados obtidos.

A questão do tempo de espera também é distante da realidade, pois a lei não considera como jornada de trabalho, sendo que o motorista fica à disposição,

movimentando o veículo e auxiliando muitas vezes na carga e descarga, ainda tem que enfrentar a estrada após esse período, devido a pressão exercida pelo dono da carga pela entrega em tempo hábil.

Outro fator a ser observado é a questão da carga e descarga em até cinco horas, novamente foi observado que a realidade é diferente, e a indenização das horas excedentes também é praticamente inexistente, devido ao fato do motorista ser bloqueado de carregar nas referidas empresas novamente quando se pede o referido valor. Dessa forma o profissional tem receio de exigir os seus direitos, pois sabem que isso interfere diretamente nos contratos de frete futuros.

Por fim, as condições em que os caminhoneiros são submetidos, as humilhações enfrentadas, a falta de reconhecimento da sociedade, o tratamento desumano, o descaso nos pátios de empresas, as práticas ilegais na relação de consumo em casos de necessidade extremas que enfrentam, em lugares com pouco recurso, dentre outros fatores, demonstram que esses profissionais trabalham em condições precárias, onde se fala tanto em princípios da dignidade da pessoa humana, mesmo com legislações benéficas ao trabalhador, em geral e com a legislação especifica sobre o tema, a Lei 13.103/2015.

Os aspectos práticos referentes a profissão devem ser observados para evitar que haja a violação e o retrocesso em relação a direitos e garantias trabalhistas definidos em lei e protegidos pela CF de 1988, a fim de que se cumpra o previsto na legislação atual inerente ao assunto, com o respeito as limitações humanísticas, aspecto necessário para o desenvolvimento saudável do profissional. Enfatiza-se, por fim, que não há intenção de esgotar o assunto, mas, pretende iniciar pesquisas futuras, considerando importância do aludido tema para o mundo jurídico, como também, para as relações sociais existentes.

REFERÊNCIAS

BIT, **Banco de Informações e Mapas de Transportes**. Transporte Rodoviário do Brasil, Ministério de Transportes, 2012.

BELMONTE, A. A. A novel Lei dos motoristas profissionais (n. 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, SP, v. 82, n. 1, p. 19-42, jan./mar. 2016.

BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho**. Decreto-Lei nº 5.452, de 01.mai.1943. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 5 de outubro de 1988. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm

BRASIL. **Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm

BRASIL. **Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm#art21

Confederação Nacional dos Transportes. **PESQUISA CNT DE RODOVIAS 2019**. – Brasília: CNT, SEST SENAT, 2019. Disponível em: https://pesquisarodovias.cnt.org.br/downloads/ultimaversao/gerencial.pdf último acesso em: 29 de setembro de 2021.

DELFINO, L. G.; MORAES T. D. PERCEPÇÕES SOBRE ADOECIMENTO PARA CAMINHONEIROS AFASTADOS PELO SISTEMA DE PREVIDÊNCIA SOCIAL. **Estudos Interdisciplinares em Psicologia**, Londrina, v. 6, n. 2, p. 113-137, dez. 2015.

GARCIA, F. A. **Regulação jurídica das rodovias concedidas**. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 2004.

KUBITSCHEK, J. **50 ANOS EM 5**: **Meu Caminho para Brasília**. Rio de Janeiro: Bloch, 1978. v. III.

NATAL, J. L. A. **TRANSPORTE, OCUPAÇÃO DO ESPAÇO E DESENVOLVIMENTO CAPITALISTA NO BRASIL: história e perspectivas**. Campinas: Instituto de Economia da Unicamp, Tese de Doutorado, 1991.

NICOLADELI, S. L.; PERES, F. A. M. Inovações precarizadoras da Lei n. 13.103/2015: o estado legislando na contramão da via constitucional. **Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, p. 22-34, out. 2015.

Organização Internacional do Trabalho. **OIT Convenções**. 1979 disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/convencoes/lang--pt/index.htm último acesso em 13 de março de 2021.

SCHIEBELBEIN, L. F. **OS RISCOS À SAÚDE DO MOTORISTA PROFISSIONAL CAMINHONEIRO EM JORNADA EXAUSTIVA DE TRABALHO**. Dissertação de Mestrado — Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica — Universidade Estadual do Norte do Paraná, 2021.

SCHIEBELBEIN, L. F.; COSTA, I. G. A FALTA DE POLÍTICAS PÚBLICAS RELACIONADAS A SAÚDE DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS CAMINHONEIROS DURANTE A PANDEMIA DO COVID-19. In: Gustavo Afonso Martins; Luciano Ehlke Rodrigues; Érika Leahy. (Org.). **O DIREITO DO TRABALHO EM TRANSFORMAÇÃO Livro em homenagem ao Professor Luiz Eduardo Gunther**. 1ed.Curitiba - Paraná: Instituto Memória, 2020, v. 1, p. 74-94.

SCHIEBELBEIN, L. F.; COSTA, I. G. DA VIOLAÇÃO AO DIREITO À INTIMIDADE DO PROFESSOR DURANTE A PANDEMIA DO COVID-19. **Os desafios do Direito em tempo de pandemia.** In: Paulo Joviniano Alvares dos Prazeres (Organizador) - Editora IPANEC. Recife, 2020. p. 177-192.