

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS

LÚCIA HELENA DE SOUZA DONIAK

**A REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA: ASPECTOS SOCIAIS
E ECONÔMICOS DOS MOTORISTAS EMPREGADOS NO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE CARGA EM PONTA GROSSA-PR**

PONTA GROSSA

2014

LÚCIA HELENA DE SOUZA DONIAK

**A REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA: ASPECTOS SOCIAIS
E ECONÔMICOS DOS MOTORISTAS EMPREGADOS NO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE CARGA EM PONTA GROSSA-PR**

Dissertação apresentada para obtenção do título de mestre na Universidade Estadual de Ponta Grossa, Programa de Mestrado de Ciências Sociais Aplicadas. Área de concentração: Cidadania e Políticas Públicas. Linha de Pesquisa: Estado, Direitos e Políticas Públicas.

Orientadora: Profa. Dra. Silvana Souza Netto Mandalozzo.

Co-orientadora: Profa. Dra. Lúcia Cortes da Costa.

PONTA GROSSA

2014

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Setor de Tratamento da Informação BICEN/UEPG

Doniak, Lúcia Helena de Souza
D683 A regulamentação da profissão de
motorista: aspectos sociais e econômicos
dos motoristas empregados no transporte
rodoviário de carga em Ponta Grossa-PR/
Lúcia Helena de Souza Doniak. Ponta
Grossa, 2014.
167f.

Dissertação (Mestrado em Ciências
Sociais Aplicadas - Área de Concentração:
Cidadania e Políticas Públicas),
Universidade Estadual de Ponta Grossa.
Orientadora: Profª Drª Silvana Souza
Netto Mandalozzo.
Co-Orientadora: Profª Drª Lúcia Cortes
da Costa.

1. Profissão de motorista. 2. Jornada de
trabalho. 3. Assalariamento. I. Mandalozzo,
Silvana Souza Netto. II. Costa, Lúcia
Cortes da. III. Universidade Estadual de
Ponta Grossa. Mestrado em Ciências Sociais
Aplicadas. IV. T.

CDD:| 341.6

TERMO DE APROVAÇÃO

LÚCIA HELENA DE SOUZA DONIAK

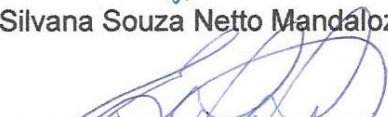
**“A REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA:
ASPECTOS SOCIAIS E ECONÔMICOS DOS MOTORISTAS
EMPREGADOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE
CARGA DE PONTA GROSSA-PR”.**

**Dissertação aprovada como requisito parcial para
obtenção do grau de Mestre no Programa de Pós-
Graduação em Ciências Sociais Aplicadas, Setor de
Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual de
Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:**

Assinatura pelos Membros da Banca:



Dra. Silvana Souza Netto Mandalozzo - (UEPG) – Presidente



Dr. Emerson Urizzi Cervi – (UFPR)



Dra. Lenir Aparecida Mainardes da Silva – (UEPG)

Dra. Maria Julieta Weber Cordova – (UEPG) - Suplente

Ao meu esposo, grande incentivador e
companheiro de todos os momentos, razão e
motivação para eu trilhar esta jornada. Meu
eterno amor e gratidão.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Profa. Dra. Silvana Souza Netto Mandalozzo, por acreditar que uma ideia poderia se transformar em um trabalho científico, assim também pelo apoio que prestou todas as vezes que necessitei e em tantas releituras que se fizeram necessárias.

À Profa. Dra. Lúcia Cortes da Costa, pelo empenho ao revisar meu trabalho, pela solicitude e valiosas sugestões.

À Profa. Dra. Lenir Aparecida Mainardes da Silva, por indicar importantes rumos, apontando novas formas de considerar um mesmo problema.

À Profa. Dr. Maria Julieta Cordova, pelas valorosas contribuições e por me colocar diante de desafios que me engrandeceram.

Ao Prof. Emerson Urizzi Cervi, pela análise e sugestões que auxiliaram na definição e no sentido que meu trabalho poderia abarcar.

À Profa. Dra. Jussara Ayres Bourguignon, pelos gestos de carinho, compreensão e aconchego, que me cedeu ao longo dos últimos dois anos, acalentando as minhas ansiedades.

Ao Prof. Esp. Paulo Rogério de Almeida, pelo carinho, amizade e correções.

Aos motoristas que se dispuseram a participar da pesquisa, expondo suas rotinas profissionais.

À minha filha, ao meu genro e às minhas netas, por assimilarem de forma amistosa a necessidade do meu afastamento, compreendendo a minha ausência temporária em suas vidas.

Ao meu esposo Luis Fernando, pelo amor, incentivo, pelas leituras e releituras, pelas correções e sugestões, pelo companheirismo e pelas renúncias que se fizeram necessárias nesse período, que só se permitem de quem se ama.

RESUMO

A presente pesquisa é um estudo de caso dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga do Município de Ponta Grossa, Paraná, e tem por objetivo identificar os aspectos sociais e econômicos e analisar a realização das exaustivas jornadas de trabalho desses profissionais após a entrada em vigor da Lei n. 12.619/2012, que regulamentou a profissão do motorista. A pesquisa de caráter quanti-qualitativo foi realizada a partir da triangulação de métodos, sendo que o levantamento bibliográfico e documental possibilitou a sistematização do referencial teórico-metodológico de onde emergiram as principais categorias analíticas: Estado, capitalismo, trabalho, profissão, assalariamento, luta de classes, salário, jornada de trabalho. Na segunda fase da triangulação, a análise de conjuntura foi utilizada para apresentar o cenário que se estabeleceu a partir da promulgação da lei, identificando os principais atores, os movimentos, as contradições que surgiram a partir do acontecimento significativo, entendido nesse contexto, como a promulgação da lei, que deslocou do legislativo para a sociedade, especialmente para as rodovias e para a categoria dos motoristas profissionais, a luta e os conflitos de uma classe. Os elementos identificados por meio dos dois primeiros métodos foram utilizados para elaboração do questionário de entrevista que foi aplicado na pesquisa de campo junto aos motoristas empregados. Os dados obtidos nas entrevistas foram reunidos e posteriormente transformaram-se nas principais informações sobre a práxis da vida profissional do motorista e no perfil socioeconômico do desse no município, cujas informações foram correlacionadas com os dados documentais e as disposições da Lei n. 12.619/2012.

Palavras- chave: profissão de motorista; jornada de trabalho; assalariamento.

ABSTRACT

This present research is a case study of employed drivers in road freight transport in the municipality of Ponta Grossa, Paraná, and aims to identify the social and economic aspects and analyze the achievement of comprehensive working hours of these professionals after the Law n. 12.619/2012, which regulates the profession of the driver. The research of quantitative and qualitative character was made from the triangulation method, and the bibliographic and documentary allowed the systematization of theoretical and methodological framework from which the main analytical categories emerged: State, capitalism, work, occupation, wage, fight classes, salary and working hours. In the second phase of triangulation, a situational analysis was used to present the scenario that was established after the promulgation of the law, identifying key actors, the movements, the contradictions that arose from the significant event in this context understood as the enactment of law that shifted from the legislative to the society, especially for highways and for the category of professional drivers, the struggle and the class conflicts. The elements identified by the first two methods were used for the preparation of the interview questionnaire which was applied in the research field with the employed drivers. The data obtained from the interviews were collected and subsequently became the main information about the practice of professional life of the driver and also the socioeconomic profile of the professional in the city, whose information was correlated with the documentary evidence and the provisions of Law n. 12.619/2012.

Keywords: driver; working hours; monthly wage.

LISTA DE TABELAS

Tabela 3.1 – Frota nacional de veículos e acidentes de trânsito no Brasil em 2011	55
Tabela 3.2 – Frota de veículos do Estado do Paraná e acidentes de trânsito no Brasil em 2011	57
Tabela 3.3 – Veículos envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas no Estado do Paraná, por localização – Ano 2012.....	58
Tabela 4.1 – Total de sujeitos pesquisados de acordo com a relação de trabalho informada – Ponta Grossa – 2013	77
Tabela 4.2 – Tipo de caminhão utilizado pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013.....	78
Tabela 4.3 – Tipo de carga transportada pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisado no município de Ponta Grossa em 2013	79
Tabela 4.4 – Tipo de viagem feita pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013.....	80
Tabela 4.5 – Ano do caminhão utilizado pelos empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013	80
Tabela 4.6 – Comparativo pela faixa etária dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 e constantes na base de dados do MTE – RAIS – VÍNCULOS 2012.....	82
Tabela 4.7 – Distribuição da escolaridade por faixa etária dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013.....	85
Tabela 4.8 – Estado civil dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 de acordo com a faixa etária	85
Tabela 4.9 – Tempo de serviço em relação à faixa etária dos empregados no transporte entrevistados no município de Ponta Grossa em 2013	88
Tabela 4.10 – Forma de pagamento de salário pactuada com os motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013	90
Tabela 4.11 – Tabela de Piso Salarial dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga de Ponta Grossa ano base 2013/2014.....	92
Tabela 4.12 – Dados estatísticos sobre remuneração individual referente aos motoristas empregados no transporte rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013	92
Tabela 4.13 – Percentual de motoristas empregados no transporte de cargas que trabalham acima de 8 horas diárias entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013	96
Tabela 4.14 – Cruzamento das informações sobre realização de horas extras e recebimento das horas excedentes com o adicional de 50% dos motoristas empregados no transporte de carga entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013	96
Tabela 4.15 – Sobre o controle de jornada de trabalho dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga no município de Ponta Grossa - 2013.....	98
Tabela 4.16 – Tipo de controle de viagem informado pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013.....	100
Tabela 4.17 – Intervalo para refeições informado pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa - 2013	106

Tabela 4.18 – Distribuição percentual da horas de sono informadas pelos motoristas empregados no transporte de carga rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013	111
Tabela 4.19 – Dados estatísticos sobre as Horas de sono dos motoristas empregados no transporte de carga rodoviário entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013	112
Tabela 4.20 – Justificativa para escolha da profissão de motorista empregado no transporte rodoviário de carga – Ponta Grossa – 2013.....	114
Tabela 4.21 – Sobre conhecimento dos DIREITOS e OBRIGAÇÕES dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013 ..	114
Tabela 4.22 – Direitos e obrigações citados pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa –2013.....	115
Tabela 4.23 – Conhecimento dos motoristas empregados no transporte rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 sobre a Lei n. 12.619/2012	116
Tabela 4.24 – Opinião sobre a melhora das condições de trabalho a partir da promulgação da Lei n. 12.619/2012 dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013.....	116
Tabela 4.25 – Satisfação pela profissão dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013.....	116
Tabela 4.26 – Motivo apresentado pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 por que gostam da profissão ..	117
Tabela 4.27 – Sobre a existência de rádio PX nos caminhões dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013 ..	118
Tabela 4.28 – Frequência de comunicação por meio do rádio PX dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013 ..	118
Tabela 4.29 – Participação em programas de formação e aperfeiçoamento informado pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa - 2013	119
Tabela 4.30 – Principais dificuldades enfrentadas pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013.....	120
Tabela 4.31 – Percepção sobre a qualidade das estradas dos motoristas empregados no transporte rodoviário de cargas pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013	122
Tabela 4.32 – Conhecimento dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga sobre o termo “rebite” conforme pesquisa no município de Ponta Grossa – 2013	123
Tabela 4.33 – Reposta a pergunta se os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga conheciam alguém que fizesse uso de rebite – Ponta Grossa – 2013.....	124
Tabela 4.34 – Quantidade de usuários de rebites que os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga informaram conhecer na pesquisa realizada no município de Ponta Grossa – 2013	125
Tabela 4.35 – Motivo que o motoristas empregados no transporte de carga rodoviário consideram que levaram seus pares a consumir “rebite” – Ponta Grossa – 2013	126
Tabela 4.36 – Consumo de “rebite” pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013	126
Tabela 4.37 – Substâncias químicas utilizadas pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013.....	127

Tabela 4.38 – Substâncias citadas como “rebite” pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga no município de Ponta Grossa – 2013 – que informaram que já haviam utilizado algum tipo de substância psicoativa	129
Tabela 4.39 – Motivos que o motoristas empregados no transporte de carga rodoviário alegaram para consumir “rebite” – Ponta Grossa – 2013.....	130
Tabela 4.40 – Regularidade informada no uso de “rebite” pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013 ..	130
Tabela 4.41 – Sintomas pelo uso de “rebite” informados pelos motoristas empregados no transporte rodoviária de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013 ..	131
Tabela 4.42 – Opinião sobre se uso de “rebite” pode causar dependência dos motoristas empregados no transporte rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013	132
Tabela 4.43 – Percentual de motoristas empregados no transporte de carga rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 que faz exame periódico de saúde	133
Tabela 4.44 – Percentual de motoristas empregados no transporte de carga rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 que já se envolveu em acidente de trânsito no exercício da profissão.	133
Tabela 4.45 – Percepção sobre a chance de envolvimento em acidentes após o consumo de “rebite” dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013	134

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 3.1 – Quantidade de acidentes do trabalho dos trabalhadores em transporte rodoviário, segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) – 2010/2012 – Código 4930 ¹	56
Gráfico 4.1 – Histograma da faixa etária dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013	83
Gráfico 4.2 – Distribuição das idades em quartis dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013	84
Gráfico 4.3 – Distribuição do tempo de serviço dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013.....	87
Gráfico 4.4 – Histograma da remuneração total dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013.....	94
Gráfico 4.5 – Média diária de horas trabalhadas informada pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013	102
Gráfico 4.6 – Dados estatísticos referente à média diária de horas trabalhadas pelos motoristas empregados no transporte de carga, pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013	103
Gráfico 4.7 – Horas de sono dos empregados obtido na Operação Jornada Legal – Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o meio de controle utilizado – 2012	109
Gráfico 4.8 – Horas de sono informadas pelos motoristas empregados no transporte de carga rodoviário no município pesquisados em Ponta Grossa – 2013	110

LISTA DE FIGURAS

Figura 4.1 – Situações para diferentes métodos de pesquisa	67
Figura 4.2 – Resultado da pesquisa efetuada na Operação Jornada Legal – Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o controle de jornada – 2012.....	99
Figura 4.3 – Resultado da pesquisa efetuada na Operação Jornada Legal – Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o meio de controle utilizado – 2012	100
Figura 4.4 – Tempo de intervalo para refeições obtido na Operação Jornada Legal – Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o meio de controle utilizado – 2012	107
Figura 4.5 – Reposta à pergunta se os motoristas conheciam colegas que fizessem uso de substâncias químicas obtida na Operação Jornada Legal - Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o meio de controle utilizado – 2012	124
Figura 5.1 – Tela 1 – Base de Dados	162
Figura 5.2 – Tela 2 – Base de Dados	162
Figura 5.3 – Tela 3 – Base de Dados	163
Figura 5.4 – Tela 4 – Base de Dados	163
Figura 5.5 – Tela 5 – Base de Dados	164
Figura 5.6 – Tela 6 – Base de Dados	164
Figura 5.7 – Tela 7 – Base de Dados	165
Figura 5.8 – Tela inicial formulário digital.....	166
Figura 5.9 – Exemplo tela formulário digital.....	167

LISTA DE SIGLAS

ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
AGU	Advocacia Geral da União
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CAT	Comunicação de Acidente do Trabalho
CEMOTOR	Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a Profissão de Motorista
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CBO	Classificação Brasileira de Ocupação
CNS	Conselho Nacional de Saúde
CNT	Confederação Nacional de Transportes
CNTTT	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres
COEP	Comissão de Ética em Pesquisa
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
COPPEAD	Centro de Estudos em Logística
CTPS	Carteira de Trabalho e Previdência Social
CR	Constituição da República Federativa do Brasil
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DENIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
ETC	Empresa de Transporte de Carga
FETROPAR	Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná
HC	<i>Habeas Corpus</i>
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
MPT	Ministério Público do Trabalho
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
MUBC	Movimento União Brasil Caminhoneiro
NCST	Nova Central Sindical de Trabalhadores

OIT	Organização Internacional do Trabalho
OJ	Orientação Jurisprudencial
PETI	Programa de Erradicação do Trabalho Infantil
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
RNTRC	Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas
SDI	Seção de Dissídios Individuais
SPA	Substância Psicoativa
SINDITAC	Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga – Ponta Grossa - Paraná
TCA	Transporte de Carga Autônomo
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TCP	Transporte de Carga Própria
TST	Tribunal Superior do Trabalho

SUMÁRIO

1	CONSIDERAÇÕES INICIAIS	16
2	CAPÍTULO 1 – A PROFISSÃO DE MOTORISTA E A ORIGEM DA VOCAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA	22
2.1	Quais são as condições de trabalho e de saúde a que estão submetidos os motoristas empregados?	22
2.1.1	Das ferrovias às rodovias: a vocação dos trabalhadores ponta-grossenses no transporte	29
3	CAPÍTULO 2 – CENÁRIO DO TRANSPORTE DE CARGAS NAS RODOVIAS BRASILEIRAS	36
3.1	O transporte da riqueza brasileira.....	36
3.1.1	Formas de contrato no setor de transporte de carga rodoviário	40
3.1.2	A importância do setor de transporte e a regulamentação da profissão de motorista.....	41
3.2	Formas do exercício da profissão de motorista	45
3.2.1	Antecedentes e recepção da regulamentação da profissão	47
3.2.2	Acidentes rodoviários nas estradas brasileiras	54
3.3	O que motivou a sublevação de parte dos motoristas profissionais?	58
3.4	A lei e a prática – uma discussão legal.....	62
4	CAPÍTULO 3 – METODOLOGIA E ANÁLISE.....	66
4.1	Metodologia.....	66
4.2	Materiais e Método.....	70
4.2.1	Pré-teste: Formulário de Pesquisa	70
4.2.2	Pesquisa Definitiva	71
4.2.3	Local da pesquisa	72
4.2.4	População e amostra	74

4.3	Análise da Regulamentação em conjunto com os resultados da pesquisa de campo.....	76
4.3.1	Total de indivíduos pesquisados e identificação do instrumento e tipo de trabalho executado.....	77
4.3.2	Dados pessoais sobre os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados em Ponta Grossa - Paraná.....	81
4.3.3	Aspectos profissionais do motoristas empregados no transporte rodoviário de carga de Ponta Grossa - Paraná.....	86
4.3.3.1	Vínculo de trabalho e remuneração.....	88
4.3.3.2	Limites da jornada de trabalho do motorista empregado.....	95
4.3.3.3	Meios de controle da jornada de trabalho	98
4.3.3.4	Tempo de espera e tempo de reserva.....	103
4.3.3.5	Intervalo interjornada.....	105
4.3.3.6	Intervalo Interjornada.....	108
4.3.3.7	Aspectos sociais da profissão de motorista.....	113
4.3.3.8	A profissão de motorista e o uso de substâncias psicoativas.....	122
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	135
	REFERÊNCIAS.....	142
	APÊNDICE A – FORMULÁRIO DE COLETA DE DADOS.....	153
	APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	159
	APÊNDICE C – TELAS DA BASE DE DADOS - <i>MICROSOFT ACCESS</i>	161
	ANEXO I – EXEMPLO DE TELAS DO FORMULÁRIO DIGITAL.....	166

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Uma das atividades econômicas relevantes para o Município de Ponta Grossa é o transporte rodoviário de carga. Nesse município está sediado um número expressivo de empresas de transporte de carga, ocupando o primeiro lugar em número de empresas no município, o que se traduz num elevado número de motoristas nesse setor.

Conforme dados constantes no Ministério de Trabalho e Emprego (MTE, 2012), os trabalhadores empregados no setor de transporte rodoviário de carga, em dezembro de 2012, pertenciam ao 6º. maior setor em números de empregados no Brasil (com 847.278 empregados), 3º. no Paraná (com 72.835 empregados) e **2º. em Ponta Grossa (com 3.731 empregados)**.

Em maio de 2012, a profissão do motorista de transporte rodoviário foi regulamentada, por meio da Lei n. 12.619/2012, assim como outras disposições acerca do exercício da atividade de dirigir.

A ausência de uma legislação específica que determinasse a carga horária diária máxima de trabalho que podia ser cumprida por um motorista, possibilitava o labor em excessivas jornadas diárias de trabalho, sem a devida remuneração correspondente e sem qualquer tipo de sanção para o motorista empregado, autônomo ou para o empregador.

As reivindicações da categoria dos trabalhadores empregados no transporte rodoviário para que a profissão fosse regulamentada se iniciaram de maneira oficial em 2005. Após uma longa jornada de debates, com a participação dos principais representantes desse seguimento de prestação de serviços, tanto dos empresários do setor, trabalhadores e do governo, envolvendo diversos projetos de lei que conduziram, finalmente, ao texto promulgado da lei em 30 de abril de 2012.

A lei veio corrigir a grave discriminação dirigida aos motoristas empregados, que não eram respaldados pela segurança dos direitos fundamentais e de caráter social, dirigidas a quase totalidade dos trabalhadores empregados no Brasil e constantes no Título II – Dos Direitos e Garantias Fundamentais – CAPÍTULO II – DOS DIREITOS SOCIAIS da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CR).

Nesse sentido, Alexandre de Moraes (2007) traz que:

Pérez Luno apresenta uma definição completa sobre os direitos fundamentais do homem, considerando-os um conjunto de faculdades e instituições que, em cada momento histórico, concretizam as exigências da dignidade, da liberdade e da igualdade humanas, as quais dever ser reconhecidas positivamente pelos ordenamentos jurídicos em nível nacional e internacional. (MORAES, 2007, p.95).

Alguns meses após a entrada em vigor da lei, ocorreu uma grande paralisação, em todas as rodovias do país, envolvendo os caminhoneiros, que reivindicavam alteração da então recente “Lei do Descanso”, como ficou conhecida a Lei n. 12.619/2012.

Esse episódio trouxe para o debate uma série de questões que vão desde o tipo de Estado e governo, sistema econômico e sociedade que permitem, em pleno século vinte e um, que ainda existam condições de trabalho que se assemelham à condição análoga à de escravo. Como e por quais razões as reivindicações, dos empregados, de quase uma década, agora atendidas poderiam causar manifestações contrárias à efetivação da lei? E finalmente, qual é a realidade da profissão do motorista de caminhão e qual a razão da concentração e expressivo número desses profissionais no município de Ponta Grossa?

A análise das alterações trazidas pela Lei n. 12.619/2012 e seus reflexos na relação de emprego é importante, pois, além dos prejuízos físicos suportados pelo empregado motorista e as consequências para as famílias quando ocorrem os acidentes nas rodovias do país, há os reflexos que são sentidos por toda a sociedade brasileira, direta ou indiretamente. Para as empresas, que sentem na diminuição do volume de produtos transportados e a redução dos lucros. E também, se propagam para toda a sociedade, a exemplo disto, notícia veiculada na FOLHA.COM, do dia 28 de setembro de 2011, o presidente do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), Mauro Luciano Hauschild, afirmou que: “pesquisas preliminares mostram que o Instituto gasta R\$ 8 bilhões por ano com o pagamento de benefícios como auxílio-doença, aposentadoria por invalidez e pensão, gerados por acidentes de trânsito.” (BANDEIRA, 2011, p.1), e as rodovias onde ocorrem tais acidentes são o local de trabalho, diuturnamente, dos motoristas profissionais.

Além do custo financeiro, os valores destinados para os benefícios decorrentes dos acidentes, deixam de subsidiar vários programas sociais, assim como, podem causar um déficit previdenciário, ameaçando a garantia ao próprio trabalhador de uma renda futura por ocasião da aposentadoria.

Ao iniciar a pesquisa estava claro que uma discussão sobre o tema deveria centralizar o aspecto legal da regulamentação da profissão do motorista, que no momento da elaboração do primeiro projeto de pesquisa ainda estava pendente. Contudo, no decorrer dos debates, ficou ainda mais evidente que nenhum estudo está desvinculado do todo, que o objeto a ser conhecido apresentava complexidade que ultrapassava os aspectos de normatização, e que deveria ser verificado de forma abrangente, considerando o contexto geral que está inserido, suas determinações, e buscar, a partir dessa elaboração, um conhecimento concreto dos sujeitos e do objeto de estudo.

Desta forma, o presente trabalho caracteriza-se por um de estudo de caso dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga, realizado no município de Ponta Grossa, que utilizou a triangulação de métodos, combinando a pesquisa bibliográfica, com a análise de conjuntura e finalizando com a análise dos resultados obtidos na pesquisa de campo quantitativa, firmando assim, o seu caráter quanti-qualitativo.

A pesquisa teve como objetivo identificar e formular o perfil socioeconômico dos motoristas profissionais empregados no transporte rodoviário de carga do município de Ponta Grossa – Paraná, bem como verificar como se processam suas jornadas de trabalho, buscando verificar quais os fatores e consequências que as exaustivas horas de trabalho trazem para o profissional. Ao final, os dados coletados foram correlacionados com aquilo que a Lei n. 12.619/2012 prescreve.

O objetivo geral foi verificar a realização de exaustivas jornadas de trabalho pelos motoristas empregados no transporte de carga no município de Ponta Grossa, e, o que as alterações trazidas pela regulamentação da profissão de motorista impactaram, ou deveriam impactar, na sua relação de trabalho.

Para alcançar esse objetivo traçou-se a seguinte estratégia:

1º. – Por meio da pesquisa bibliográfica buscou-se verificar como se processa a profissão do motorista empregado no transporte rodoviário de carga e como se chegou ao presente do município de Ponta Grossa, vocacionado para o transporte rodoviário de carga;

2º. – Determinar o ambiente social que se formou a partir da promulgação da lei que regulamentou a profissão de motorista, buscando identificar no cenário jurídico, político e econômico, quais os fatores e elementos que influenciaram a insurgência de alguns e a luta de outros, contra e a favor das determinações legais;

3º. – Transformar o conhecimento abstrato sobre o motorista profissional, “porque o que se sabia dele era muito superficial e genérico” (MUNHOZ, [20--], p.2), através do contato direto com esse profissional, mediando e dialogando com os elementos trazidos na pesquisa bibliográfica, na análise de conjuntura e com o texto promulgado na nova lei, de forma a obter um conhecimento aprofundado, tanto do sujeito de pesquisa quanto de todo o contexto que sua profissão está inserida.

Nas palavras de Carlos Nelson Coutinho (2008):

[...] Ora, para compreender essa nova estratificação, bem como as formas de consciência social e política a ela ligadas, não é suficiente apenas (embora seja absolutamente necessária) uma análise global do modo de produção, já que muitos desses novos estratos sociais surgem a partir da complexificação (já indicada por Gramsci) da superestrutura. Com isso, tornam-se necessários também estudos empíricos, “sociológicos” ou “politológicos”, os quais, embora muitas vezes puramente descritivos, trazem à tona fatos imprescindíveis para uma adequada compreensão das novas determinações da totalidade social. (COUTINHO, 2008, p.98).

Partindo desses elementos, os objetivos específicos foram assim elencados:

1 – Contextualizar a questão do trabalho assalariado e a profissão dos motoristas empregados no transporte de carga rodoviário no município de Ponta Grossa – PR;

2 – Analisar as relações que se estabeleceram entre empregados e as empresas transportadoras, no setor de transporte rodoviário com a entrada em vigor da Lei n. 12.619/2012;

3 – Verificar se havia alguma relação com a aplicação, aos motoristas empregados, da disposição contida no artigo 62, I da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que inibia o pagamento de horas extras e a realização de exaustivas horas de trabalho;

4 – Analisar o perfil socioeconômico dos motoristas empregados no transporte de carga do município de Ponta Grossa – PR;

5 – Correlacionar a execução da atividade profissional com a alterações trazidas com aprovação da Lei n. 12.619/2012, que regulamentou a profissão de motorista.

A persecução dos objetivos acima serviriam de subsídios na tentativa de responder questões como: Quais são as forças que tensionam a estabilidade dos direitos sociais conquistados no sentido da retroação de tais direitos? Qual a

importância e influência dessa classe trabalhadora para o desenvolvimento econômico do país e em especial para o município de Ponta Grossa? Localmente: qual a influência da localização geográfica de Ponta Grossa no desenvolvimento da classe de trabalhadores motoristas de transporte rodoviário de carga? Como se deu o redirecionamento do transporte ferroviário para rodoviário na região dos Campos Gerais? Qual é a relevância do município de Ponta Grossa nas discussões sobre questões ligadas ao transporte de carga?

Para atender a esses objetivos o trabalho foi estruturado conforme descrito a seguir:

No primeiro capítulo, verificou-se, por meio do levantamento bibliográfico, como são exercidas as atividades, na forma de trabalho assalariado, do motorista profissional no transporte de carga rodoviária. Também buscou-se, na história do município de Ponta Grossa, como ocorreu o redirecionamento dos investimentos no transporte ferroviário, considerado como fator de grande relevância e orgulho para o desenvolvimento da cidade, para o transporte rodoviário, até tornar-se principal entroncamento rodoviário do Estado do Paraná e ser conhecida como capital do caminhoneiro.

No segundo capítulo, buscou-se elaborar, através do método de análise de conjuntura, uma visão de todo o cenário que se formou a partir da entrada em vigor da Lei n. 12.619/2012. Revelando que, “Cada cenário apresenta particularidades que influenciam o desenvolvimento da luta e muitas vezes o simples fato de mudar de cenário já é uma indicação importante de uma mudança no processo.” (SOUZA, 2012, p.11). Com o descrever dos acontecimentos foi possível elencar os atores e as relações de forças, os movimentos, as contradições que surgiram a partir do acontecimento significativo que foi a Lei n. 12.619/2012 que deslocou do legislativo para a sociedade, especialmente para as rodovias e para a classe dos motoristas profissionais, a luta de uma classe de trabalhadores.

O terceiro capítulo foi elaborado a partir do rol de informações significativas que foram observados nos capítulos anteriores, mas especialmente, se buscou a proximidade daquele que foi eleito como o principal sujeitos da pesquisa – o motorista empregado no transporte de carga –, aquele que, apesar de ter seus direitos fundamentais do trabalho e de dignidade reconhecidos, por meio da promulgação da lei, continua também tendo que se manter alerta e vigilante para que não haja retrocesso nos seus direitos, diante das insurgências dos detratores da lei.

É nesse último capítulo que toda a metodologia da pesquisa quantitativa é apresentada, bem como, a análise dos resultados encontrados a partir da aplicação de entrevistas aos motoristas empregados. A princípio a proposta foi de aplicação de questionários, porém, se verificou que pela urgência de seu trabalho, os motoristas preferiam continuar suas atividades (limpando os para-brisas dos caminhões, verificando as condições dos pneus, verificando outras condições mecânicas), enquanto respondiam as questões sobre a profissão de motorista, transformando-se em uma entrevista com questões focadas.

Os dados foram coletados a partir de uma amostra probabilística simples dos motoristas profissionais empregados no transporte de carga de Ponta Grossa, Paraná. O cálculo do tamanho amostral foi realizado, considerando-se uma variância de 0,5, intervalo de confiança de 95% e margem de erro aceitável de 4%. As entrevistas foram realizadas no Sindicato dos Motoristas, no escritório de advocacia que presta assessoria jurídica trabalhista para a entidade sindical e para todos os integrantes da categoria profissional e em um posto de abastecimento e manutenção de caminhões que atende as transportadoras de Ponta Grossa. E teve como objetivo a identificação das informações socioeconômicas dos sujeitos da pesquisa, relacionando-os às suas atividades profissionais. O início da pesquisa se deu após a aprovação do questionário pelo Conselho de Ética em Pesquisa, o que ocorreu em 23 de março de 2013, porém o número significativo de entrevistas ocorreu no período de 04 de setembro até 12 de dezembro de 2013, e totalizou 735 entrevistados, porém desse total 667 puderam ser consideradas válidas.

O questionário foi elaborado com 53 questões, na sua maioria fechadas e de múltipla escolha, mas também algumas abertas. Apesar do número de questões, a entrevista durava em média 8 minutos.

As respostas foram reunidas em uma base de dados e analisadas em conjunto com as disposições contidas na legislação trabalhista, quando pertinentes e subsidiaram as conclusões que são apresentadas ao final do presente trabalho.

Dessa maneira, buscou-se, por meio de um olhar interdisciplinar, contemplar o conhecimento sobre o sujeito de pesquisa: motorista empregado no transporte rodoviário de carga, o exercício de sua cidadania na contemporaneidade e o respeito aos seus direitos sociais.

2 CAPÍTULO 1 – A PROFISSÃO DE MOTORISTA E A ORIGEM DA VOCAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA NO MUNICÍPIO DE PONTA GROSSA

Para entender o significado da profissão de motorista de caminhão, o trabalho desenvolvido por esse profissional e especialmente a relevância dessa profissão em Ponta Grossa, foi preciso retomar, por meio de levantamento histórico, e, a partir dessas memórias, encontrar o elo do passado de importante entroncamento ferroviário com o presente vocacionado para o transporte rodoviário de cargas.

2.1 Quais são as condições de trabalho e de saúde a que estão submetidos os motoristas empregados?

Essa categoria, que trafega por todos os recantos do país, tem na sua atividade diária situações *sui generis*, que muitas vezes passam despercebidas pela sociedade e que por este motivo não se compreende a realidade em que estão inseridos esses profissionais.

A pesquisadora Luna Gonçalves da Silva (2011) efetuou um estudo qualitativo acerca de trabalhadores motoristas do transporte rodoviário no Brasil e buscou confirmá-lo por meio das falas desses profissionais, bem como, através de dados quantitativos de outros trabalhos versando sobre o mesmo tema. A pesquisa engloba todas as facetas que envolvem a atividade profissional do motorista de caminhão, desde o aspecto físico desses profissionais, condições materiais de trabalho e processos que abrangem a atividade, tudo confirmado pelos relatos dos próprios artífices.

A princípio, os motoristas descrevem como desenvolvem suas atividades, das quais transcrevemos alguns relatos (SILVA, 2011):

"Primeiro, você saiu daqui e pegou a estrada... aqui é uma coisa, na estrada é outra. (...) É um mundo totalmente diferente desse do que a gente vê aqui na empresa! Entendeu?! Aí vêm, os perigos, vêm os irresponsáveis, vêm as pessoas as pessoas boas também pra te dá uma dica entendeu?! (...)"(motorista contratado)

"A nossa preocupação quando chega aqui, é isso de ver o que tem pra carregar, o que tem pra arrumar, se tá liberado (o caminhão). São coisas que passa o dia inteiro e você não resolve nada, aí quando chega à noite, que é pra gente rodar, a gente não roda (...) aí já atrasa (...). Eles já colocam o dia a partir de hoje (pra rodar), correndo entendeu?! Daí a gente fica com o tempo curto!" (motorista agregado)

"(...) Nós começa a trabalhar, assim, o dia que sai de casa (...). Aí monta o

caminhão e vai. Dez dias, quinze dias. (...) Até você retornar e passar em casa (...). A gente chega de noite e sai de manhã, então fica difícil né? (...). De repente, você tá acumulando aquilo, nervoso, muito trabalho, e horário. Você tá preocupado que tem que chegar e não vai dar." (motorista terceirizado). (SILVA, L. G., 2011, p.61).

A autora observa a distinção dos discursos especialmente entre o motorista empregado e os demais autônomos (agregado e terceirizados), estes são pressionados a agilizar as viagens e otimizar o tempo, visto que suas remunerações estão diretamente ligadas ao número de viagens que efetuam, porém aqueles (os motoristas empregados) não deixam de sofrer a pressão do tempo, pois muitos (na época da pesquisa e antes da promulgação da Lei n. 12.619/2012) recebiam suas remunerações com base em comissões sobre o valor dos fretes realizados ou pela quilometragem percorrida.

Confirmando esse sentimento de urgência na execução da tarefa e da falta de compreensão sobre a profissão, segue relato de outro caminhoneiro (ANDRADE, 2010):

Eu sonho que um dia nossa profissão possa ser reconhecida e respeitada, por nossos governantes. É um desabafo que estou fazendo. Faz parte da nossa ilusão por isso também é válido.

[...]

E todos foram colocados na mesma panela e não faltaram exageros nas notícias que foram divulgadas por alguns órgãos de comunicação. Cabe dizer que quando se trata do motorista a questão é diferente. O autônomo é sempre o mais prejudicado nessa história por bancar tudo com seu próprio dinheiro. Da sua minguada receita sai a tarifa do pedágio, que são mais de 81 postos só em São Paulo, mais despesas com diesel, manutenção do veículo e demais gastos com viagens. (ANDRADE, 2010, p.45).

Algumas questões levantadas anteriormente, a respeito das dificuldades no exercício da profissão, podem ser observadas em outro trecho do mesmo autor (ANDRADE, 2010):

Atrás daquele jeitão desengonçado e muitas vezes daquele barrigão, se encontra um pai de família, ou seja, um homem de princípios. É apenas mais um cidadão brasileiro que luta dia a dia para o sustento de sua família, e o estudo de seus filhos. Certa vez, uma pessoa me disse que era moleza trabalhar sentado. Eu quero ver essa pessoa ficar o dia inteiro e a noite inteira, sentada em frente ao volante tirando fina de carreta com os olhos arregalados na estrada, com o horário apertado, daí eu perguntarei a ele se foi moleza.

[...]

Cada dia em um lugar, e, de vez em quando, em casa. Assim é o

caminhoneiro, um homem que dedica sua vida às estradas, em uma missão cigana sem fim, e sem recompensa. Mas que carrega toda a importância e a responsabilidade de que transporta todas as riquezas que o país produz vende e compra. É, meu amigo, a rapadura é doce, mas não é mole não! (ANDRADE, 2010, p.47).

A tecnologia proporcionou para esses profissionais um pouco mais de conforto e um pouco menos de solidão. As máquinas foram aperfeiçoadas, apesar infraestrutura das rodovias não terem acompanhado esse avanço, porém muitas das histórias que se ouviam a respeito das dificuldades de dirigibilidade dos caminhões e de acessos em estradas de chão hoje não são tão frequentes, apesar de ser esta a realidade de muitos motoristas que transitam pelas estradas do interior do país.

Outro aspecto favorável, que adveio com o avanço tecnológico, são os equipamentos de comunicação presentes na maioria dos caminhões, que permitem aos motoristas que se comuniquem com seus pares durante as viagens, e que, também presta um grande serviço de segurança aos profissionais do volante. O trecho descrito pelo caminhoneiro reforça esse aspecto (ANDRADE, 2010):

Pelo pára-brisa (sic) eu vejo as faixas passando por mim, em alta velocidade. Às vezes me encontro com um amigo pela estrada, que me sinaliza com o farol e me **chama pelo rádio**, em poucos segundos, não o vejo e nem o ouço mais. É vida danada e estressante que a gente tem, mas que eu adoro. Tem viagem que a gente **fica quinze horas atrás do volante**, mas tudo bem. Faz parte. Em meu encontro pela rodovia são muitas surpresas, muitos caminhões me ultrapassam, e outros vem em minha direção, e todos têm a mesma história, talvez com um pouco de diferença, mas com o mesmo objetivo de lutar pela sobrevivência e por um futuro melhor. (ANDRADE, 2010, p.50, grifo nosso).

A tecnologia embarcada nos caminhões também permitiu que houvesse controle das horas de trânsito do veículo pelas empresas transportadoras (e consequentemente das horas de trabalho do motorista), bem como da velocidade empreendida durante o percurso da viagem. E, através dos tacógrafos, a polícia rodoviária pode fiscalizar os motoristas, o que é objeto da Resolução 417/12 do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), conforme descrito abaixo:

Art. 1º. O art. 6º. da Resolução CONTRAN nº. 405, de 12 de junho de 2012, passa a vigorar acrescido dos §§ 7º. e 8º. que terão a seguinte redação:
 “§ 7º. Recomenda-se que a fiscalização punitiva se dê nas vias que tenham possibilidade do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se

refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art. 9º. da lei 12.619, de 30 de abril de 2012.

§ 8º. O Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego publicarão no Diário oficial da União Portaria Interministerial, no prazo de até 180 dias, com as listas de rodovias federais abrangidas pelo § 7º. (BRASIL, DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2012, p.1).

O rastreador via satélite é mais um avanço tecnológico que permitiu maior controle das atividades laborais dos motoristas, sendo assim um aspecto importante quanto à equiparação desses profissionais aos demais no que diz respeito ao controle de jornada de trabalho e pagamento de horas extras, como será verificado no tópico sobre as alterações da legislação trabalhista para essa categoria profissional.

Como relatado pelos próprios profissionais, suas atividades não permitiam a execução de tarefas rotineiras em horários limitados e em condições saudáveis, quer no aspecto ergonômico como alimentar, quer pela falta de regramento nos horários de trabalho, quer pelo excesso diário de horas cumpridas. Retomando os relatos (SILVA, L. G, 2011):

"(...) Mas não é esse negócio, é que nós tinha que ganhar assim, corrido, né? Vinte e quatro horas. Mas nós não ganha, é só comissão. Como funciona? A maioria, os motoristas é tudo assim, né?"

"Tem que ter um salário. O motorista tem que ter um salário. Ele come, tem que comer."

"Eu vou falar aquilo que falei, é o salário, né? Que a gente não tem, a cesta que a gente não tem, diária que a gente não tem, folga que a gente não tem (...)". (SILVA, L. G., 2011, p.90).

Luna Gonçalves Silva (2011) ainda complementa que:

Os motoristas de caminhão apresentam alta prevalência de dor nas costas. Entre os fatores que contribuem para esse tipo de dor incluem permanecer sentado durante longos períodos em uma postura forçada, exposição do corpo à vibração, má alimentação, entre outros. (SILVA, L. G., 2011, p.90).

O excesso de horas de trabalho aliado ao compromisso de entrega da carga no prazo contratado é citado pelos motoristas como motivo para consumo de substâncias psicoativas, conforme segue (SILVA, L. G, 2011, p. 123):

"É uma cápsula de plástico. (...) Tipo um pozinho, né? Uns grãozinho. (...) Você põe a Coca num copo e abre ela assim e joga dentro."

"Eu nunca fui dependente de outras drogas, foi só o Desobese, mesmo, o Dualid. (...) É um comprimido, né? Pra obesidade, mas é receitado pelo médico, né?. Agora, a gente usa assim, pra destino, pra tirar o sono."
"É o arrebite que eles falam." (SILVA, L. G., 2011, p.123).

Os efeitos do uso desse tipo de estimulante podem ser verificados na seguinte fala de Andrade (2010):

Nossas viagens eram sempre com muita correria e quase sempre tínhamos que atravessar a noite toda acordados, e a nossa única salvação era o tal rebite que nos deixava ligados a noite toda como uma coruja. No momento em que se tomava o rebite era uma beleza, o sono não existia a noite se transformava em dia, nossos reflexos se multiplicavam, nossa visão aumentava e muito, brincávamos que se algum mosquito voasse perto da gente dentro da cabine de madrugada, com um reflexo rápido, se podia pegá-lo sem tirar os olhos da estrada. Com vinte e um anos de idade tomei esse tal rebite e as viagens eram brincadeiras, não existia cansaço nem sono de madrugada, mas no dia seguinte como toda droga, quando se passa o efeito a tristeza vinha, o cansaço também, o estômago ficava duro e o mal estar se apoderava da gente, a vista doía e não conseguíamos comer nada naquele dia. (ANDRADE, 2010, p.134-5).

O caminhoneiro acima ainda relata as consequências pelo uso constante desse tipo de drogas, constatada no cotidiano de sua vida profissional, dentre elas, o envelhecimento precoce, a perda de dentes, taquicardia e impotência. (ANDRADE, 2010, p.135-6).

Nos relatos da pesquisadora (SILVA, L. G., 2011) também há coincidência com os relatos constantes no livro escrito pelo caminhoneiro a respeito do "rebite":

"Ele dá uma tremura (...)"
"Seca a boca. Precisa muita água."
"Você não pisca, você fica aceso."
"O rebite é assim, vamos supor, você tá cansado, você não tem controle do caminhão. Parece que o caminhão puxa pra direita, pra esquerda, você não tem controle nenhum quando você tá com sono e cansado. (...) Às vezes eu tomava dois. (...) Mas geralmente os cara não faz isso porque tá todo mundo no posto, né? Quando tem movimento. Aí, o que o nego faz? Escondido, joga direto na boca, e chega e põe uma Coca por cima. (...) Dá um meia hora e você percebe. Talvez nem chega meia hora, uns quinze minutos você já percebe a droga fazendo efeito. Você tá dirigindo assim, 'ó', o cansaço, o sono, passa. Você fica normal, você não pisca, você fica olhado para estrada. Aí você percebe que o sono quer vim e a droga vai e faz o efeito. Você percebe uma acelerada. É impressionante! Só que no outro dia, o seu estômago tá um bagaço." (SILVA, L. G.; 2011, p.125).

É possível perceber por meio, tanto da pesquisa como do relatado no livro do caminhoneiro, quais são as condições que propiciam a ocorrência de acidentes nas rodovias do país, quando não havendo nenhuma situação de risco, o motorista (guiado pela droga) perde o curso da estrada e se envolve em um acidente de tombamento ou sai da estrada em uma reta, quando não haveria motivo aparente para a ocorrência do incidente.

Dilermando Brito Filho (1988), em sua obra “Toxicologia Humana e Geral”, discorre sobre essa substância química:

FARMACODINÂMICA

Aminas simpaticomiméticas.

A anfetamina (beta-fenilisopropilamina racêmica) tem ações estimulantes poderosas sobre o SNC, bem como ação adrenérgica periférica no SNC. A benzedrina é o derivado racêmico, utilizado em geral sob a forma de sulfato. Sua administração se dá por via oral ou parenteral e em geral são dilatadora dos brônquios, estimulantes respiratórios e analépticos. Deprimem o apetite e aumentam a atividade psicomotora.

Seus efeitos são mais nítidos sobre os indivíduos cansados. Produzem dependência psíquica e em certos casos, física, os quais dependem do estado mental e da personalidade do usuário.

A realização de trabalhos físicos pode ser melhorada pelo uso de anfetamínicos, porém, estes efeitos não são invariáveis e podem ser invertidos por dose excessiva ou uso repetido. Os efeitos antifadiga das anfetaminas podem ser seguidos de fadiga pronunciada e freqüentemente de depressão, além de reações variáveis.

[...]

No submundo das drogas é conhecida por “bolinha”, termo genérico que se refere também a toda família das anfetaminas, da qual a metedrina é um componente e por seu aspecto cristalino é conhecida como “cristal”. Também é conhecida (anfetamina e seus compostos) por “co-piloto”, pois o seu uso prolongado por motoristas, é fonte de grande número de acidentes, pois os que escapam com vida contam, após o acidente, que largaram o volante de seu veículo por estarem certos de que havia alguém dirigindo em seu lugar.

O Dr. Philip Connel em seu livro “Amphetamine Psychosis” diz que os sintomas de loucura provocados por doses repetidas, são de início uma psicose paranóica com mania de perseguição, alucinações auditivas e visuais, em condição de clara consciência, indistinguível da esquizofrenia aguda ou crônica. Na depressão física e mental, resultado de largas doses, o suicídio é comum” (sic). (BRITO FILHO, 1988, p.501-502).

Ainda, de acordo com Seize Oga, Márcia Maria de Almeida Camargo e José Antonio de Oliveira Batistuzzo (2008), sobre os anfetamínicos:

No Brasil, é importante fármaco de abuso entre os caminhoneiros que fazem os chamados “rebites” para enfrentar as extenuantes jornadas. Em estudo realizado por SILVA *et al.*, verificou-se que 4,14% das 483 amostras de urina, provenientes de caminhoneiros de várias regiões do Brasil, foram positivos para um ou mais fármacos de abuso, sendo que, dentre estas, a freqüência

de derivados anfetamínicos em associação ou como um único grupo encontrado, foi de 85%. Outro estudo realizado por NASCIMENTO *et al.* (2007), em Minas Gerais, feito através de preenchimento de questionários por caminhoneiros, demonstrou que 66% destes na região de Passos utilizavam anfetaminas durante o percurso de viagem. Estes resultados são alarmantes, uma vez que as amostras foram doadas e os questionários preenchidos voluntariamente, mostrando assim que não há uma percepção por parte do motorista de que se trata de uso indevido de droga e mais, que esta conduta constitui, à semelhança do uso do etanol, direção perigosa. (OGA, CAMARGO, BATISTUZZO, 2008, p.365).

Destarte, é possível verificar a verossimilhança entre as narrativas dos caminhoneiros e a explicação farmacológica do funcionamento e efeitos pelo uso das anfetaminas. É também plausível relacionar o seu uso com as consequências para os demais indivíduos da sociedade que, ao serem colocados em condições de risco nas rodovias, convivendo e compartilhando seus caminhos com motoristas drogados, também arriscam suas vidas. Além disso, o custo econômico (diretos e indiretos) dos acidentes de trânsito, socializado por todos os brasileiros, deve ser fator de preocupação, análise mais detida e debate com toda a sociedade.

Além dos aspectos profissionais, é oportuno abordar a forte presença da religiosidade nessa categoria profissional, pois certamente está presente na memória dos brasileiros, especialmente daqueles que moram em cidades do interior do país, o “buzinaço” do dia 25 de julho, dia de São Cristóvão, quando os motoristas saem em carreata em direção à igreja para abençoar os seus instrumentos de trabalho. Na realidade, São Cristóvão inicialmente foi considerado o padroeiro dos viajantes, e assim os ferroviários e posteriormente os rodoviários também faziam ou fazem suas orações pedindo proteção nas viagens que iniciam e agradecem a chegada a salvo no refúgio familiar para esse santo¹.

A tarefa de transportar a riqueza do país, com tamanha dimensão como é o caso do Brasil, não é fácil. Esses profissionais que deixam o conforto de seus lares e abdicam do convívio de seus familiares em prol de suas subsistências, alimentam não só os lares brasileiros de toda a espécie de produtos, como também alimentam o capitalismo industrial.

Ouvir relatos tão repletos de significado não deve ser apenas um registro na memória daqueles que transmitem seus sentimentos, suas alegrias, suas aflições,

¹ Para maiores detalhes sobre o São Cristóvão ver:
<http://santossanctorum.blogspot.com.br/2011/07/sao-cristovao-padroeiro-dos.html>

mas deve servir para abrir novos caminhos para a busca de soluções que vislumbrem melhores condições de convívio para todos, tornando a sociedade mais segura, justa e igualitária, não só em termos materiais, mas também que proporcionem condições dignas de trabalho e segurança para todos nas rodovias brasileiras.

2.1.1 Das ferrovias às rodovias: a vocação dos trabalhadores ponta-grossenses no transporte

O município de Ponta Grossa formou-se a partir das atividades dos tropeiros na região dos Campos Gerais, que, ao desbravarem as terras antes despovoadas, tinham por objetivo político a ocupação e a demarcação das terras brasileiras, então, Ponta Grossa primeiramente foi destinada às paradas para pouso dos tropeiros e posteriormente se deu início ao povoado. Sua condição geográfica confirmou essa característica de local de passagem e breve parada, com a posterior implantação das ferrovias. (DIETZEL, 2000, p.35).

Na busca pela razão que tornou a cidade conhecida atualmente como a capital do caminhoneiro é preciso, ao menos brevemente, refazer o caminho: da tropeirada à estrada de ferro e posteriormente desvendar a razão pela qual Ponta Grossa se tornou o principal entroncamento rodoviário do Estado do Paraná. Nesse sentido a denominação de cidade-encruzilhada é explicada por Niltonci Batista Chaves (2001), que relata:

A história de Ponta Grossa está vinculada à atividade do tropeirismo. Essa atividade durante os séculos XVIII e XIX deu origem a inúmeras cidades em todo sul do Brasil, entre as quais se destacam: Ponta Grossa, Vacaria, Lajes, Palmas, Lapa, Castro, Sorocaba, entre outras. A denominação de cidade-encruzilhada atribuída por Wanke² a Ponta Grossa, poderia ser aplicada a essa cidade até antes da chegada das estradas de ferro.
[...]

Em 1893 Ponta Grossa tornou-se o ponto terminal da Estrada de Ferro do Paraná, E.F.P.R., ligando-se diretamente com a capital do Estado e com o litoral paranaense, em especial com o movimentado Porto de Paranaguá. Em 1896 foi a vez da instalação da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande,

² Ponta Grossa é uma cidade nascida e criada à beira da estrada. Eis uma das razões de sua forma característica de aranha (ou de teia de aranha) quando vista em planta. Entroncamento rodoviário e ferroviário do Estado do Paraná, cumpre um destino de encruzilhada, de entreposto comercial, de foco de irradiação industrial e cultural.

Até 1820 não existia. Era apenas campo em meio ao campo, batido pelo vento gelado do planalto. Desde o princípio do Brasil, o terreno dos Campos Gerais – mar de colinas verdes sem matas nem cipós – foi propício à passagem das caravanas, das bandeiras, das tropas, dos carroções, dos trilhos das estradas de ferro, da fita negra do asfalto...

E Ponta Grossa tornou-se a encruzilhada de todos esses caminhos. (WANKE, 1964, p.69)

E.F.S.P.R.S.. Em Ponta Grossa ficaram não só as oficinas dessa Ferrovia, mas também sua Estação Central. (CHAVES, 2001, p.8).

Outro aspecto relevante para a presente análise está no fato de que a cidade de Ponta Grossa sediou o setor de manutenção das locomotivas que faziam conexões no município dando origem, inclusive, ao nome do bairro de Oficinas.

Ainda, conforme Niltonci Batista Chaves (2001): “O bairro de Oficinas recebeu este nome porque nele instalaram-se as oficinas para a manutenção dos vagões e locomotivas da São Paulo - Rio Grande. Nesse bairro também se concentraram as vilas dos operários da ferrovia.” (CHAVES, 2001, p.14).

Rosângela Maria Silva Petuba (2012), que buscou resgatar a fala dos antigos trabalhadores da rede ferroviária de Ponta Grossa quando o transporte ferroviário era considerado como fator de grande relevância e orgulho para o desenvolvimento da cidade, também relata a transformação desse *status* em vista da substituição das ferrovias pelas rodovias, sendo que o incentivo à implantação dessas tornou-se condição de modernização para o município. A autora transcreve depoimentos publicados à época, pelos meios de comunicação local, evidenciando os aspectos negativos do transporte ferroviário que atrapalhavam o meio urbano, cuja população focava o futuro e a modernidade. O texto a seguir demonstra um pouco dessa percepção:

É interessante perceber como as atividades cotidianas exigidas para o funcionamento da Rede Ferroviária são apresentadas neste artigo em evidente descompasso com a imagem de cidade bela, culta, limpa e civilizada. Ou seja, outrora indicadora de modernidade e desenvolvimento a ferrovia era agora apresentada como um perigo para a sanidade do povo e para a estética urbana. Mas se nos atentarmos um pouco melhor para as múltiplas tessituras do social podemos observar que os sentidos de moderno, novo, desenvolvido são constantemente disputados pelos sujeitos. (PETUBA, 2012, p.44).

A autora estava se referindo ao ano de 1956, época identificada como o início da mudança cultural que vislumbrava o progresso por meio da implantação das rodovias.

Outro aspecto que pode ser apontado como fator de decisão para substituição do incentivo das ferrovias para as rodovias pode ser observado no texto de Ivanil Nunes (2011), a seguir:

Em 1953, nas ferrovias da União chegaram a ocorrer altíssimos déficits que, na média, atingiram a marca de 117,6% em relação às suas receitas. Os déficits, embora menores, persistiram também entre as ferrovias cujas propriedades eram da União, mas arrendadas a terceiros – nestas, apesar de apresentarem déficit de 130,1% em 1917, apresentaram superávit de 4,2% em 1940, mas incorreram novamente em déficit, de 34,5% em 1953. (NUNES, 2011, p.18)

Corroborando com a informação acima, é possível verificar que, em 1937, ocorreu a criação do Fundo Rodoviário Nacional, que tinha como objetivo incentivar a construção e a manutenção das rodovias no Brasil. A partir da política de incentivo ao desenvolvimento rodoviário foi criado em 1946 o Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná (DER/PR), por meio do decreto n. 547 de 18 de dezembro de 1946. O DER/PR foi reorganizado com a publicação no Diário Oficial do Paraná da Lei n. 1052 de 20 de novembro em 1952.

Conforme consta no site da Secretaria de Infraestrutura e Logística do Paraná (PARANÁ, [20--]):

Em 1956, dá-se prosseguimento ao Plano Rodoviário elaborado em 1951. Em âmbito nacional, o Presidente da República Juscelino Kubitschek, aprova, por meio do DNER, o Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias (1956/1960). No Paraná, é feito o Plano de Obras Novas, baseado em estudos sobre a produção agrícola e mineral e sobre a densidade demográfica.

[...]

Para gerenciar o processo de industrialização no Estado e racionalizar a administração pública, foram criados vários órgãos, dentre eles a Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná - CODEPAR, em março de 1962, com o objetivo de administrar o Fundo de Desenvolvimento Econômico - FDE, criado pela Lei nº 4.529, de 12 de janeiro de 1962. (PARANÁ, [20--], p.1).

Verifica-se assim que, a partir da década de 60, as ferrovias vão perdendo espaço de investimento para as rodovias e estas significavam a modernidade para o país, porém o tema não fugiu do debate sobre qual seria o melhor meio de transporte, com defensores e opositores ao sistema viário por rodovias.

Resta salientar que, a decisão pelo acentuado investimento em um único modal, no caso rodoviário, está na contramão dos investimentos em infraestrutura feitos pelos países centrais, que priorizaram a interligação dos diversos meios de transporte em seus países, criando um sistema intermodal³, em que vários meios de

³ O transporte intermodal é um conceito baseado na utilização de mais de um modo entre origem e

transporte aproveitavam, tanto as condições geográficas, quanto o melhor desempenho de cada modal.

Mas também, não é possível deixar de citar a grande pressão que os interesses dos proprietários do capital e o sistema capitalista exerceram nessa mudança de rumo.

Assim, Sueli Ramos Schiffer, apud Ivanil Nunes (2011):

Segundo Schiffer, a definição do modelo de desenvolvimento em questão a partir de 1955 centrava-se na proposta de aceleração da industrialização que era defendida tanto pela burguesia industrial voltada para o mercado interno quanto pela burguesia que defendia um “desenvolvimento dependente do sistema capitalista internacional”. Ambas as frações buscavam no Estado uma atuação determinante, ao qual, segundo aquelas, deveria caber a função de “maestro do processo que implementaria a industrialização” e que seria “o empreendedor de obras e legislações necessárias a sua plena viabilização” (SCHIFFER, 1989, p.30-32). (NUNES, 2011, p.26).

Na década de 70, consolida-se o incentivo ao transporte rodoviário e o Paraná busca recursos para acompanhar essa tendência nacional (PARANÁ, 2012):

Outro empreendimento, nessa época, que marca o rodoviarismo no Paraná é o Programa de Pavimentação de Rodovias Alimentadoras - BNDE I. Entre 1976 e 1978, esse Programa propicia recursos para a implantação de 1.120 quilômetros de rodovias componentes do Plano Rodoviário Estadual, posteriormente pavimentadas. (PARANÁ, [20--], p.1)

Ainda nessa década, outros programas foram implementados, agora com o envolvimento dos municípios, que visavam criar meios de escoamento de suas safras ou de circulação das mercadorias que estavam sendo produzidas por conta do incentivo concomitante à industrialização, com vistas a reverter o quadro de um país fornecedor de matéria prima para um país que gerasse valor agregado, através da indústria de transformação.

Na década de 80, por meio do Programa de Pavimentação (PROPAVI), além do objetivo de melhoria das condições de pavimentação das estradas que foram se ramificando por todo o Estado, também se buscou a geração de empregos (PARANÁ, [20--]).

destino, de forma que todas as etapas do processo de transporte sejam eficientemente conectados e coordenados. (COPPEAD, [20--], p.85).

Essa experiência é bem sucedida, principalmente na região sudoeste do Estado, entre 1987 e 1989. Nesse período, são executados 197,22 quilômetros de calçamento poliédrico em 38 trechos de estradas municipais, beneficiando diretamente 23 municípios paranaenses. Entre 1991 e 1995, são executados 2.010 quilômetros, gerando cerca de 11.725 empregos. (PARANÁ, [20--], p.1)

Em 1991, o Plano Multimodal de Transporte do Estado do Paraná é lançado visando à integração dos sistemas viários do Estado, o barateamento do custo de transporte de carga, a integração dos meios rodoviário, ferroviário e hidroviário e o escoamento de mercadorias pelo porto de Paranaguá, bem como viabilizar esse acesso aos países vizinhos (Argentina e Paraguai). Criou-se por meio do Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes (PRODEST), "baseado nos conceitos de corredores de transporte (estradas que interligam polos ou centros de relevância nacional)." (DER/PR).

Assim concretiza-se a relevância do município de Ponta Grossa como um dos três principais polos do corredor de transportes (PARANÁ, [20--]):

Três polos são considerados relevantes:

- o pólo situado a leste (Ponta Grossa, Região Metropolitana de Curitiba e Paranaguá);
- o pólo situado ao norte (Londrina, Maringá, Apucarana e Campo Mourão); e
- o pólo situado a oeste (Guaíra, Foz do Iguaçu e Cascavel).

São assim definidas no Paraná quatro rotas de ligação interestadual:

- Campo Grande (MS)-Paranaguá;
 - Maracaju (MS)-Ponta Grossa; Foz do Iguaçu/Guaíra-Paranaguá e
 - Barracão-Dionísio Cerqueira (SC)-Paranaguá-São Francisco (SC).
- (PARANÁ, [20--], p.1)

A partir do contexto histórico apresentado, sobre a transformação do município de Ponta Grossa de preeminência no transporte ferroviário para importante corredor rodoviário, é possível verificar que, além de uma política nacional de incentivo ao transporte rodoviário, do crescente desenvolvimento do capitalismo industrial, o aspecto da localização geográfica foi um facilitador para esse novo caminho trilhado pela cidade.

Assim, Edson Armando Silva (1993) descreve a importância das rodovias do município:

Na constituição da malha rodoviária estadual, assumem papel fundamental as rodovias BR 277 e BR 376. A BR 376, construída pelo governo estadual com recursos próprios e da "Aliança para o Progresso", porque permite a integração viária do Norte ao Paraná Tradicional e, a BR 277, construída diretamente pelo governo federal, porque integra o Oeste. A partir da inauguração destas duas rodovias a posição de Ponta Grossa no entroncamento rodo-ferroviário passa a ser das mais importantes, o que favorece a implantação posterior de um parque industrial. (SILVA, E. A, 1993, p.90).

Além dessa mudança de rumo, ou seja, dessa mudança de priorização de meio de transporte rodoviário, é importante salientar que, devido à mão de obra especializada na manutenção da mecânica das locomotivas, após a redução dos investimentos nas ferrovias, parte desse contingente de trabalhadores, por seus conhecimentos e afinidades com a atividade mecânica, voltou-se para a manutenção de veículos e mais especificamente veículos de carga. Essa questão pode ser notada, por meio das respostas dadas por um trabalhador para a pesquisadora Rosângela M. S. Petuba (2011) que transcreve assim:

Na época que o senhor estudava e via os trens qual o cargo que o senhor queria ter na ferrovia?
Bom tinha uma profissão era melhor que a outra, tinha torneiro mecânico, dali da escola sai direto para a oficina, tinha vários cursos na escola profissional, marceneiro, eletricitista, torneiro mecânico e ajustador, e daí eu me formei em ajustador mecânico. (PETUBA, 2011, p.172).

É possível verificar que a própria companhia ou empresa ferroviária promovia cursos e treinamentos para os profissionais, o que propiciou àqueles que não se aposentaram na própria empresa ou que foram desligados após a privatização, um conhecimento profissional que pode ser utilizado em outras atividades correlatas.

Diante do contexto apresentado, é possível perceber que a presença das oficinas para manutenção das locomotivas forneceu mão de obra qualificada para a manutenção dos caminhões, os quais vieram a complementar e por vezes substituir o meio ferroviário de transporte de carga do município.

Conforme consta no site do Congresso dos Estudantes de Ciência e Engenharia de Materiais do MERCOSUL (UEPG, 2012):

Por tratar-se de um grande tronco rodoferroviário, Ponta Grossa é conhecida como **capital dos caminhões**. O setor que atua nesta área é amplamente desenvolvido e diversificado, atraindo frotistas e caminhoneiros de todo país

para efetuar reparos em seus veículos. (UEPG, 2012, p.1, grifo nosso).

Dados constantes no Ministério de Trabalho e Emprego (MTE, 2012), os trabalhadores empregados no setor de transporte rodoviário de carga, em dezembro de 2012, pertenciam ao 6º. maior setor em números de empregados no Brasil (com 847.278 empregados), 3º. no Paraná (com 72.835 empregados) e **2º. em Ponta Grossa (com 3.731 empregados).**

Se forem considerados especificamente os motoristas empregados, na base do MTE, com vínculos ativos em dezembro de 2012 (RAIZ VÍNCULO), exercendo especificamente a função MOTORISTAS DE VEÍCULOS DE CARGAS EM GERAL, conforme Classificação Brasileira de Ocupações (CBO 2002 Família) no **transporte rodoviário de carga** pela Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0 Classe), o número total é de 2.441 profissionais. Porém, como existem profissionais atuando como motoristas empregados que trabalham em outros setores, mas sujeitos à mesma legislação trabalhista dos motoristas empregados do setor de transporte de carga, ao retirar-se o filtro do CNAE (atividade econômica) chega-se ao total de 4.039 motoristas de veículos de carga de Ponta Grossa.

Diante desses dados, é possível perceber-se a importância desses profissionais, que conduzem as máquinas que transportam os produtos que movimentam a riqueza do país, atendendo todos os tipos de necessidades da população, por mais distantes que se encontrem dos polos produtores ou fornecedores dos bens de consumo.

3 CAPÍTULO 2 – CENÁRIO DO TRANSPORTE DE CARGAS NAS RODOVIAS BRASILEIRAS

Neste capítulo é apresentada uma análise de conjuntura a partir do cenário⁴ que se formou após promulgação da Lei n. 12.619/2012 que regulamentou a profissão de motorista de transporte.

Numa tentativa de expor os principais atores⁵ e o cenário que se estabeleceu a partir da entrada em vigor dessa lei, busca-se situar o leitor sobre os vários aspectos e os elementos contidos nos movimentos antagônicos que se formaram dentro da categoria profissional, assim como, a insurgência dos representantes dos interesses econômicos.

Ciente de que uma análise desse tipo é composta por diversos elementos e que existe a possibilidade de alguns não serem percebidos, devido à proximidade e a emergência do tema, buscou-se trazer os principais elementos e, conforme José Eustáquio Diniz Alves (2008), vencer o principal desafio dessa análise que é compreender a inter-relação de todos os elementos, desta forma:

Assim, também, é a análise de conjuntura que busca traçar um mapa da correlação de forças econômicas, políticas e sociais que constituem a estrutura e superestrutura da sociedade, as quais se vinculam através de relações de poder. (ALVES, 2008, p.1).

Sob este enfoque e a partir desse ponto de partida que se inicia a descrição, que tem por objetivo traçar o mapa e o cenário dos acontecimentos nessa seara.

3.1 O transporte da riqueza brasileira

O Brasil, país que possui uma área territorial de 8.514.876,599 Km², há algumas décadas vem optando por abandonar um projeto de desbravamento e conexão territoriais por meio de ferrovias e hidrovias e passou a investir numa logística

⁴ [...] Cada cenário apresenta particularidades que influenciam o desenvolvimento da luta e muitas vezes o simples fato de mudar de cenário já é uma indicação importante de uma mudança no processo (SOUZA, 2012, p.11).

⁵ [...] Um determinado indivíduo é um ator social quando ele representa algo para a sociedade (para o grupo, a classe, o país), encarna uma ideia, uma reivindicação, um projeto, uma promessa, uma denúncia.

Uma classe social, uma categoria social, um grupo podem ser atores sócias. (SOUZA, 2012, p.12).

que privilegiou o transporte rodoviário como meio de mobilidade e escoamento de sua riqueza.

Para entender melhor esse deslocamento, a obra organizada por Alcides Goularti Filho e Paulo Roberto Cimó Queiroz (2010), traz a história dos transportes no Brasil de onde se extrai que:

Uma marcante característica que se observa na construção da infraestrutura logística brasileira é que ela tem se ajustado, historicamente, às exigências de reprodução do capital em âmbito internacional. (NUNES, 2010, p.11)

[...]

Em função da maneira como foram montadas as estruturas econômicas e de poder em âmbito nacional se instituíram verdadeiros “arquipélagos” de progresso, em detrimento de outras áreas; ferrovias, portos, estradas de rodagem e outras infraestruturas passaram a atender à demanda de circulação de mercadorias e beneficiar, sobretudo, aos seletos grupos que conseguiram implantar esse ou aquele modal de seu interesse como se fossem sempre relevantes para o conjunto do país. (NUNES, 2010, p.12)

[...]

Da combinação de fatores externos e internos, como os ocorridos no século XIX (com a expansão capitalista após a Revolução Industrial) ou início do século XX (guerras mundiais e crise capitalista, em 1929), é que se podem encontrar explicações para os surgimentos de conjunturas favoráveis tanto para a expansão da agroindústria quanto para a produção industrializada que modificou os mercados internos [do Brasil e de seus vizinhos], que implicaram em constantes transformações na infraestrutura de transportes brasileiros. (NUNES, 2010, p.14-15).

A implantação de efetivas políticas públicas visando à ampliação do modal rodoviário no Brasil na década de 1950 está diretamente relacionada ao processo de industrialização que efetivamente acelerou a unificação do mercado nacional e a maior integração econômica com o mercado internacional. (NUNES, 2010, p.25).

Da mesma obra, é possível resgatar o resumo a seguir:

Podem ser considerados como marcos do declínio da rede ferroviária paulista: o início da era rodoviária, na década de 20; o desenvolvimento industrial brasileiro caracterizado pelo processo de substituição de importações no início dos anos 30; a Lei Joppert em 1945, que criou o Fundo Rodoviário Nacional e a implantação da indústria automobilística em 1956 (FERRARI, 1981, p.55). (FERRARI apud NUNES, 2011, p.30).

O declínio do investimento no transporte ferroviário em Ponta Grossa foi abordado mais atentamente no Capítulo 1, ao se tratar da importância que esse modal teve para o município, época em que a ferrovia foi responsável pelo *status* de grande polo desenvolvimentista e orgulho para os ponta-grossenses.

No âmbito nacional, José Vieira Camelo Filho-Zuza (2010) conclui sobre as

ferrovias que:

Na verdade, a falência do sistema ferroviário e a substituição pelo transporte rodoviário foi uma medida política do governo que não avaliou o quanto isso poderia ser danoso em termos econômicos e políticos para o País, tendo em vista que estes modelos poderiam operar de forma integrada. Por fim, a RFFSA foi extinta em 1998 e suas vias férreas foram transferidas para o setor privado. Contudo, 10 anos mais tarde cerca de 40% da sua extensão estavam desativadas ou paralisadas, um desastre imensurável para um país que tem o 5º. território mais extenso do globo, é o 5º. mais populoso e possui a oitava economia do mundo. Por outro lado, com o desmonte do sistema ferroviário brasileiro, perdeu-se também todo um conhecimento técnico que foi acumulado ao longo de sua história e com isso a possibilidade de desenvolver a tecnologia de ponta no setor de transportes, sem contar a eliminação de um elevado número de postos de trabalho. (CAMELO FILHO-ZUZA, 2010, p.175-6).

O sistema hidroviário também foi, ao longo do tempo sendo negligenciado e, diferentemente dos países centrais, o transporte modal hidroviário não tem recebido atenção e o investimento que merece, pois “O Brasil dispõe de uma vasta rede hidroviária inserida nas doze regiões hidrográficas estabelecidas para a realização do Plano Nacional de Recursos Hídricos [...], somando aproximadamente 42.000 km de extensão” (BRASIL, 2006, p.37).

Segundo o ANUÁRIO EXAME – INFRAESTRUTURA (2010), comparando o transporte hidroviário, ferroviário e rodoviário:

[...] O consumo de combustível para transportar o mesmo volume de cargas cai pela metade em comparação ao transporte ferroviário e equivale a apenas 5% do consumo do transporte rodoviário. Há também ganhos de eficiência energética e emissão de poluentes.

[...] Dos 400 bilhões de reais sugeridos pelo Plano Nacional de Logística de Transportes para infraestrutura do país até 2013, só 4% se destinam ao setor. Dos 46,1 bilhões de reais gastos pelo PAC em obras de logística já concluídas ao longo de três anos, apenas 32,4 milhões de reais – menos de 0,1% – foram destinados às hidrovias (construção de sete terminais hidroviários no estado do Amazonas). (ANUÁRIO EXAME, 2010, p.145).

Além da questão acima, vale salientar que o Fórum Mundial de Economia utiliza a infraestrutura como segundo pilar (dentre 12) para avaliar e classificar a posição de desenvolvimento de cada país em seu Relatório de Competitividade Global e descreve a importância da infraestrutura da seguinte forma (SCHWAB, 2012-2013):

Well-developed infrastructure reduces the effect of distance between regions, integrating the national market and connecting it at low cost to markets in other countries and regions. In addition, the quality and extensiveness of infrastructure networks significantly impact economic growth and reduce income inequalities and poverty in a variety of ways.⁹ A well-developed transport and communications infrastructure network is a prerequisite for the access of less-developed communities to core economic activities and services. Effective modes of transport—including quality roads, railroads, ports, and air transport — enable entrepreneurs to get their goods and services to market in a secure and timely manner and facilitate the movement of workers to the most suitable jobs.⁶ (SCHWAB, 2012-2013, p.5).

O Ministério dos Transportes já apontava em 2008 que 58% das mercadorias transportadas (bens industriais e agrícolas) no Brasil eram movimentadas por meio do transporte rodoviário (Lopes, Cardoso, Piccinini, 2008, p.36) e o setor teve uma Receita Líquida Operacional na casa dos bilhões no ano de 2010 (IBGE, 2010. p.71).

Em 2002, foi efetuado levantamento sobre o transporte de carga no Brasil, pelo Centro de Estudos em Logística – COPPEAD em conjunto com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), e ficou constatada a necessidade e a relevância do Estado garantir investimento público para o setor de transporte, conforme segue (CNT, 2002):

A proposta de se desenvolver uma ampla infra-estrutura de terminais no Brasil é decorrente da necessidade de se viabilizar a ampliação da demanda por transportes alternativos. É importante ressaltar que sempre haverá necessidade do transporte rodoviário, pois é este que faz a integração entre o ponto de envio e o ponto de embarque e a ligação do ponto de desembarque até o ponto de entrega de qualquer outro modal. Mas para isso, são necessários os terminais intermodais. Tais terminais permitirão uma maior integração, favorecendo o rebalanceamento da matriz de transportes brasileira.

Sendo assim, de forma geral, os terminais intermodais necessários são aqueles que interligam o modal rodoviário a outros modais (nos portos e ferrovias). (CNT, 2002, p.181).

A partir desses dados, é possível perceber a relevância dos atores que estão

⁶ Livre tradução: Infraestrutura bem desenvolvida reduz o efeito da distância entre as regiões, integrando o mercado nacional e conectando-o a um baixo custo para os mercados de outros países e regiões. Além disso, a qualidade e a extensão das redes de infraestrutura impactam significativamente no crescimento econômico e reduz as desigualdades de renda e pobreza de várias formas.⁹ Um transporte e rede de infraestrutura de comunicação bem desenvolvidos são pré-requisitos para o acesso das comunidades menos desenvolvidas ao núcleo de atividades econômicas e serviços. Modos eficazes de transporte, incluindo estradas de qualidade, ferrovias, portos e transporte aéreo - permitem que os empresários obtenham os seus bens e serviços para o mercado de uma forma segura e em tempo útil e facilitam a circulação mais adequada de trabalhadores para os postos de trabalho. (SCHWAB, 2012-2013, p.5).

envolvidos no cenário dos transportes, assim como os múltiplos elementos envolvidos nessa atividade e, que, uma deficiência ou paralisação das atividades no setor de cargas rodoviário, implicaria em prejuízos para toda a cadeia produtiva do país e poderia ocasionar o desabastecimento de itens vitais, bem como perdas de divisas para o país ao deixar de exportar aquilo que aqui se produz.

3.1.1 Formas de contrato no setor de transporte de carga rodoviário

O transporte de cargas rodoviário no Brasil é praticado por empresas transportadoras que empregam motoristas para executar tal tarefa, fornecendo o veículo ao empregado e mantendo com ele um vínculo empregatício, que é regido pelas leis trabalhistas constantes na CLT, na CR, bem como nos instrumentos normativos firmados entre os Sindicatos representativos das categorias profissional e patronal. Além desse tipo de vínculo, há motoristas autônomos, normalmente proprietários de seus próprios veículos, que também prestam serviço de transporte de carga por meio de contrato de prestação de serviço, pessoalmente e ainda disponibilizam seus serviços para as empresas transportadoras na condição de agregados.

Podem existir outras formas de contratos para a realização de transportes rodoviários de carga, porém com maior expressão na logística rodoviária do Brasil são três as formas apontadas para execução da tarefa: por meio das transportadoras, das empresas que movimentam carga própria e através dos motoristas de transporte de carga autônomos.

Segundo Martins; Martins; Souza Filho (2010):

- a) Transportadoras (Empresa de transporte de carga - ETC);
 - b) Carga própria (Transporte de carga própria - TCP);
 - c) Autônomos (Transporte de carga autônomo - TCA).
- Há predomínio dos autônomos entre as empresas proprietárias de veículos. Segundo Lopes *et al.* (2008), conforme dados de janeiro de 2008, estes perfaziam 57%. Entre os caminhoneiros autônomos, a categoria de maior expressão numérica do mercado, existem algumas distinções. (MARTINS; MARTINS; SOUZA FILHO, 2010, p.2)

Tanto as empresas transportadoras, quanto as empresas que transportam carga própria, podem firmar contratos de prestação de serviço com motoristas autônomos ou agregados, ou ainda, elas podem contratar um motorista através de um

contrato de emprego, regido pela CLT.

O setor de transporte rodoviário de carga no Brasil é um segmento representativo para economia brasileira. Mesmo sem considerar os empregos indiretos gerados pela atividade de transporte de carga no Brasil, é possível analisar a relevância dos atores que detêm a propriedade dos meios de produção, no caso específico, dos proprietários das empresas transportadoras, efetuando o levantamento desse segmento, que, segundo dados do MTE (RAIS – Estabelecimentos 2012), representa o 11º. maior segmento em número de estabelecimentos no Brasil (88.111 empresas), o 3º. maior segmento do Paraná (10.501 empresas) e 1º. maior segmento de Ponta Grossa (462 empresas). Além dos dados acima, é possível verificar, por meio da mesma fonte, que o valor total das remunerações pagas por essas empresas, em dezembro de 2012, para os empregados do setor que possuíam vínculo ativo naquela data, em Ponta Grossa, foi de R\$ 5.601.020,71, o que representa uma renda média por trabalhador no valor de R\$ 1.490,79 para esse setor, nesse município, sendo a média brasileira de R\$ 1.436,40, no mesmo período.

Os dados apresentados nos parágrafos anteriores confirmam a importância para a sociedade, em especial ponta-grossense, da atividade e a relevância daqueles que se dispõem a enfrentar o risco da atividade econômica e contribuem para a geração de riquezas do país, é claro também visando aos seus próprios interesses de acumulação, ou seja, o aumento do lucro (através do incremento da mais-valia) e, por conseguinte, um aumento patrimonial.

3.1.2 A importância do setor de transporte e a regulamentação da profissão de motorista

É pacífico que o Brasil é um grande produtor mundial e tudo que aqui é gerado deve ser distribuído, tanto para consumo interno como também para outros países. Mas ainda somos um país eminentemente agrícola e são as “commodities” (por exemplo: soja, suco de laranja congelado, trigo, algodão, borracha, café etc.) as principais usuárias dos serviços de transporte rodoviário de carga. Também aquilo que não se produz internamente, mercadorias que são desembarcadas diuturnamente nos portos e aeroportos do país, devem ser entregues aos seus destinos de consumo final.

Confirmando esse perfil do agronegócio brasileiro, a Balança Comercial de 2012, segundo dados da Revista Exame (COSTA, 2013), apresentou a seguinte distribuição:

[...] Os números oficiais do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior indicam que as exportações brasileiras do agronegócio somaram R\$ 95,8 bilhões em 2012, com aumento de 1% ante o ano anterior.

[...]

Os setores que tiveram maior crescimento percentual de arrecadação nas vendas foram o complexo soja; fumo e seus produtos; cereais, farinhas e preparações; fibras e produtos têxteis; e animais vivos. O milho contribuiu com destaque para aumento das vendas, que dobraram, beneficiando-se de grande quebra na produção dos EUA. A venda do cereal ao exterior passou de US\$ 2,63 bilhões em 2011 para US\$ 5,29 bilhões. A pecuária teve grande importância também: as vendas de carne bovina registraram alta de 7,4% no faturamento das exportações, somando US\$ 5,74 bilhões em 2012, valor recorde. (COSTA, 2013, p.1).

“As importações, que somaram 223,142 bilhões de dólares, também caíram, mas menos, 1,4 por cento sobre 2011”. (PARIZ, 2013, p.1). O montante, mesmo levando em conta a queda em relação ao ano 2011, se reflete na economia por influenciar o cálculo do Produto Interno Bruto, que é utilizado para mensurar a atividade econômica do país, juntamente com as exportações.

Esses dados tornam-se importantes ao considerar-se que os proprietários dos meios de produção, aqueles que geram a riqueza, que criam divisas para o país tornam-se atores influentes nas decisões do Estado e tensionam, com seu poder econômico, as tomadas de decisão políticas, tanto dos poderes executivo quanto do legislativo, como será abordado mais adiante, na análise das propostas de mudança da recém-aprovada regulamentação da profissão de motorista.⁷

Não só os trabalhadores diretamente ligados à produção agroindustrial do Brasil são pressionados pelas decisões dos proprietários dos negócios, mas a totalidade da sociedade é alcançada por elas e assim não é possível tratar somente

⁷ A Frente Parlamentar Agropecuária, presidida interinamente pelo deputado Luiz Carlos Heinze, criou uma comissão para “revisar a lei que regulamenta a jornada de trabalho dos caminhoneiros (Lei 12.619/12)”. Segundo a bancada ruralista da Câmara, as paradas obrigatórias para descanso e os mecanismos da lei “inviabilizam o escoamento da produção rural”.

Em paralelo à criação da comissão para revisar a Lei, os deputados ruralistas querem também intermediar junto ao Executivo a ampliação do prazo de 180 dias estipulado pela Resolução do 417 do Contran, para o início da fiscalização da Lei nas rodovias. (FÓRUM NACIONAL EM DEFESA DA LEI 12.619/2012, 2013, p.1).

dos transportadores de mercadorias, mas é preciso conhecer seus usuários para tomar ciência da realidade concreta do contexto que se insere o motorista empregado no transporte de carga rodoviário e as relações de força⁸ que se estabelecem.

Além disso, no Brasil, a recente ampliação do mercado interno, favorecido pela maior distribuição de rendas, elevou o consumo da população, especialmente daqueles de menor renda, também impulsionados pela transferência de renda através das políticas sociais, e isso tem reflexo no volume de cargas transportadas, o que é confirmado por Celia Lessa Kerstenetzky (2012), que relata um período mais abrangente do crescimento econômico brasileiro:

A recuperação econômica, que veio a partir do final de 2003 e ao longo de 2004, se apoiou substancialmente no excepcional desempenho das exportações brasileiras, que cresceram mais de 15% embaladas pela recuperação da economia mundial, contribuindo com a maior taxa de crescimento isolada dentre todos os componentes da demanda agregada para a elevação de 5,7% do PIB naquele ano.[...] Porém, decisões de política econômica e social em 2004 também pesaram a favor, como a elevação do salário-mínimo real em 3,7%, o substancial aumento das transferências governamentais e a expansão do crédito, fazendo com que o consumo interno também desse sua contribuição para o crescimento. (KERSTENETZKY, 2012, p.233).

No exercício do poder de decisão sobre o investimento do capital, os empresários do agronegócio estão pressionando o governo para alterar a legislação recém-aprovada (AMORA, 2013):

Proposta em discussão no Congresso, e também encaminhada à Casa Civil, permite que a jornada passe a ser de seis horas seguidas com 30 minutos de descanso. E que o tempo de descanso diário possa ser quebrado em oito horas mais três horas. Além disso, o limite de horas extras passaria de duas para quatro. No Congresso, a comissão criada para discutir a mudança é presidida pelo deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP). Ele é da bancada ruralista e favorável às mudanças na lei. Um relatório é esperado em duas semanas. Marquezelli defende que o tempo de descanso deve ser determinado estrada por estrada, dependendo das condições de cada trajeto. Ele considera que a mudança não terá impacto nos acidentes. "Não vai aumentar porque vamos obrigar todos os motoristas a fazer exames de sangue e urina uma vez por ano ou a cada dois anos. De todos os veículos.

⁸ [...] Algumas vezes essa relação de forças se revela através de indicadores até quantitativos, como é o caso de uma eleição: o número de votos indicará a relação de força entre partidos, grupos e classes sociais.

Outras vezes devemos buscar formas de verificação menos "visíveis": qual é a força de um movimento social ou político emergente? Como medir o novo, aquilo que não tem registros quantitativos? (SOUZA, 2012, p.13).

Pode ver: onde tem acidente com caminhão tem um carro ou uma moto", disse Marquizzelli.

O deputado Hugo Leal (PSC-RJ) está na comissão e afirma que a maioria dos parlamentares integrantes do grupo é da área ruralista e que a proposta final será por alterações na lei.

GARANTIR A FADIGA

O procurador do Trabalho Paulo Douglas, que participou da formulação da lei atual, diz que é possível promover flexibilizações como a da quebra do descanso de 11 horas seguidos. Mas que o aumento do número de horas extras e do tempo de direção seguido seria retrocesso.

"A lei que garantia o descanso agora vai garantir a fadiga", afirma Douglas. "O quadro que se delinea é que as mudanças virão, inclusive com apoio do governo."

Diretor de medicina de trânsito da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), Dirceu Rodrigues Alves Junior foi ouvido pela comissão e disse que a lei como está já não garante o repouso adequado do caminhoneiro.

Segundo ele, o ideal – pelas condições insalubres, perigosas e penosas – seria jornada de seis horas com 20 minutos de descanso a cada duas horas.

"Quando disse isso, fui ironizado pelo presidente da comissão. Acho que uma comissão como essa não deveria ser presidida por alguém que exerce a atividade no setor."

Procurada, a Casa Civil não havia se pronunciado até a conclusão desta edição. (AMORA, 2013, p.1, grifo do autor).

É possível perceber pela discussão acima, que a lei que regulamentou a profissão ainda é questão de debate e que dentre os proprietários do capital não se pacificou o entendimento da lei como fonte de reconhecimento de benefícios sociais para a categoria dos trabalhadores empregados, bem como de segurança e saúde para o trabalhador e, de forma indireta, também para toda a sociedade. A resistência persiste e a pressão sobre o Governo aumenta.

Segundo Zocchio (2013):

O governo federal admite a possibilidade de rever a "Lei do Descanso", como ficou conhecida a Lei 12.619/2012, que determina jornadas de no máximo oito horas diárias para motoristas em estradas e regulamenta o exercício profissional no transporte rodoviário brasileiro. Entidades que representam o agronegócio pressionam para que a lei seja revista e afirmam que, se efetivada, ela pode aumentar o valor de frete e encarecer o preço da produção agropecuária. Entre os principais interessados estão grandes produtores de soja, cujo cultivo no centro-oeste depende da rede rodoviária para atingir portos de exportação. Em 30 de janeiro, o secretário-executivo adjunto da Casa Civil, Gilson Bittencourt, reuniu-se para tratar do tema com Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (ABIOVE), Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (ACEBRA) e Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)

Procurada pela **Repórter Brasil**, em nota, a assessoria de imprensa da Casa Civil afirmou que "está analisando o pleito do setor" e confirmou que além da reunião com representantes do agronegócio, já foram feitas outras duas reuniões para tratar do assunto. (ZOCCHIO, 2013, p.2, grifo do autor).

Assim foi criada uma comissão especial na Câmara dos Deputados com o objetivo de revisar a Lei n. 12.619/2012.

3.2 Formas do exercício da profissão de motorista

A principal distinção entre os profissionais desse setor está no fato de que o motorista de transporte de carga **empregado** tem sua atividade subordinada ao comando de seu empregador e ambos devem respeitar as determinações constantes nas leis trabalhistas, sendo que a periodicidade máxima para pagamento da remuneração desse trabalhador deve ser mensal. O motorista **autônomo** de transporte de carga é o trabalhador que possui maior autonomia no desempenho de suas atividades e deve assegurar que a carga que lhe foi confiada chegue ao destino final em condições que atendam as formalidades acordadas no contrato de transporte de mercadorias, sendo que seu rendimento se perfaz pela efetiva conclusão do serviço de transporte, ou seja, por viagem.

Uma forma específica de contrato dos autônomos é aquela em que o motorista é proprietário do caminhão e a transportadora contrata o serviço, como terceirizado, juntamente com o veículo para transportar a carga, porém a carga e o meio em que ela é transportada (carreta) pertencem ao empresário contratante.

Conforme Luna Gonçalves Silva (2010), esse profissional é chamado de **agregado**:

[...] Em algumas empresas, o agregado pode ser considerado um terceirizado, em outras, podem ter os agregados e os terceirizados. Ambos podem ser considerados trabalhadores autônomos, porém o motorista agregado possui parte do veículo, sendo a carga e a carreta da empresa e o motorista terceirizado possui o veículo, sendo a carga da empresa. (SILVA, L. G., 2010, p.23).

A Lei n. 11.442, de 2007, dispõe que:

Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem

exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem. (BRASIL, 2007)⁹

Em 23 de janeiro de 2014 eram 930.519 motoristas autônomos, regularmente inscritos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) no Brasil, confirmando assim a relevância econômica e social desses profissionais. (ANTT, 2014, p.1).

Em Ponta Grossa, conforme informação do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Ponta Grossa (SINDICAT) o número de motoristas profissionais autônomos, na mesma data em que foi realizada a consulta do parágrafo anterior, era de 2.163 profissionais.

Como foi verificado no item 1.5.1, o número de motoristas empregados em Ponta Grossa era de 2.441 (em dezembro de 2013) que, somados ao número de profissionais autônomos, acima referidos, representa uma fatia significativa do mercado de trabalho no município, com um contingente de 4.604 trabalhadores. Verifica-se que, em Ponta Grossa, o número de motoristas empregados é superior ao dos motoristas autônomos.

Nesse contexto, os proprietários dos meios de produção, respaldados pela legislação trabalhista (cenário jurídico), exercem seu poder de direção e de mando, ou seja, seu poder diretivo sobre a categoria dos motoristas de caminhão de carga, é também onde acontecem as tensões e a luta desses artífices, com vistas à regulamentação da profissão e pela busca de justiça social visando a uma melhor distribuição dos recursos financeiros que circulam nesse meio.

Segundo Souza (2012),

O Estado e as empresas controlam os diferentes grupos sociais e particularmente as massas assalariadas através da coerção econômica. Para sobreviver é necessário assalariar-se, portanto, submeter-se ao poder econômico do Estado ou dos proprietários privados dos bens de produção. (SOUZA, 2012, p.33).

Em Ponta Grossa, está sediado um número expressivo de empresas de transportes de cargas (462), o que se traduz num elevado número de motoristas empregados nesse setor. Portanto, é neste município que se desenvolverá a pesquisa

⁹ Sendo que as siglas apresentadas significam: TAC = Transportador autônomo de carga e ETC = Empresa de Transporte Rodoviário de Carga.

do perfil socioeconômico para conhecer melhor a profissão, as condições socioeconômicas e os hábitos e lutas desses artífices.

3.2.1 Antecedentes e recepção da regulamentação da profissão

Foi decorrente da medida do Governo de sancionar a Lei n. 12.619/2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e alterou a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, que veio regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, além de estabelecer outras disposições (entendido aqui como acontecimento¹⁰ significativo), que se iniciaram as manifestações e paralisações dos caminhoneiros em todo o país, a partir de junho de 2012, acontecimento que trouxe à tona o longo percurso percorrido pelos defensores de um direito que era de tantos outros empregados e que, por tanto tempo foi, suprimido dos caminhoneiros.

No âmbito internacional a Convenção n. 153 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) tratou, em 1979, sobre os períodos de descanso dos trabalhadores que exercem suas atividades no transporte rodoviário, porém o Brasil não ratificou as determinações ali contidas.

A publicação da Lei n. 12.619/2013 em 02 de maio de 2012 foi resultado de um intenso debate, que oficialmente se iniciou na Câmara dos Deputados, em 14 de dezembro de 2005, a partir das necessidades de regulamentação da profissão dos motoristas de transporte rodoviário. O debate teve o envolvimento de diversos políticos, de vários partidos, objeto de intensa discussão, por meio de audiências públicas, contando com a colaboração também do Ministério Público do Trabalho e das Entidades Sindicais representativas das categorias econômico e profissional.

Nesse sentido, André Passos, Edésio Passos e Sandro Lunard (2013) descrevem:

Finalmente, somente a partir de 2005, iniciativas de natureza legislativa intentaram regulamentar a atividade do motorista. Entretanto, o deslinde final somente sucede com a aprovação da Lei n. 12.619/12, diga-se, o processo legislativo consolida-se, a partir de dois movimentos, que apesar de independentes, estão correlacionados.

3.1. A violência intolerável aos limites da jornada dos motoristas e sua judicialização

[...]

¹⁰ Identificar os principais acontecimentos num determinado momento, ou período de tempo, é um passo fundamental para se caracterizar e analisar uma conjuntura. (SOUZA, 2012, p.10).

3.2. A iniciativa legislativa para regulação estatal da atividade de motorista (PASSOS, PASSOS, LUNARD, 2013, p.33-35).

Pelo processo de representação, as entidades de classe também se mobilizaram na luta pela aprovação da lei, sendo as mais atuantes (no sentido de atores importantes desse processo): a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), a Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST) e a Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Paraná (Fetropar¹¹) e a Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

Em 2009, foi firmado acordo entre a CNTTT e a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) com objetivo de requerer a urgência na votação do Projeto de Lei Complementar nº. 319/2009, que visava à regulamentação da profissão de motorista de caminhão, observando-se assim a participação e representação da categoria patronal no debate. Em outubro de 2011, foi confirmado o acordo por meio da assinatura do "Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara nº. 319, de 2009", que contou com os representantes da classe patronal e dos trabalhadores, mediado pelo Ministério Público do Trabalho.

Neste contexto, vale mencionar a importância a interferência do Estado, na atuação do Ministério Público do Mato Grosso, por meio de seu representante, que ajuizou a Ação Civil Pública ACP 1372/2007.021.23.00-3 que deu ensejo ao despacho liminar no sentido de manter o controle de jornadas dos motoristas, conforme o disposto no parágrafo 3º. do art. 74 da CLT¹². (PASSOS, PASSOS, LUNARD, 2013, p.34).

E por que um tema que foi tão ampla e longamente discutido¹³ gerou manifestações que chegaram a repercutir em toda a sociedade brasileira? Quais os interesses, só agora percebidos e tensionados, que provocaram a revolta de parte da classe trabalhadora e a paralisação das atividades de transporte de carga rodoviário?

¹¹ Nota: para maiores detalhes sobre o histórico das mobilizações e acompanhamento do projeto de lei até sua aprovação, verificar o site: <http://regulamentacao.wordpress.com/>

¹² Art. 74. [...]

§ 3º. – Se o trabalho for executado fora do estabelecimento o horário dos empregados constará, explicitamente, de ficha ou papeleta em seu poder, sem prejuízo do que dispõe o § 1º. deste artigo. (BRASIL, 1943, 2012)

¹³ Por fim, após diversas audiências públicas e debates, os atores sociais, chegaram a um acordo mediado pelo MPT. Dessa maneira, os atores processuais compuseram o litígio envolvendo a desistência do feito, condicionando tal desistência, a aprovação de projeto de lei. (PASSOS, PASSOS, LUNARD, 2013, p. 34).

A legislação trabalhista até a promulgação da Lei 12.619 em 30 de abril de 2012, bem como a Convenção Coletiva de Trabalho firmada entre o Sindicato Patronal e Profissional de Ponta Grossa com vigência final até 30 de abril de 2012, além da interpretação dos Tribunais Trabalhistas, entendiam que se aplicava aos motoristas *empregados* do setor de transporte de carga a disposição contida no artigo 62, I, da CLT, que excluía o direito a percepção de horas extras, a seguir:

Art. 62 - Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo:
I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados; (BRASIL, 1994).

Ou seja, era negado ao motorista empregado o direito à percepção das horas extras prestadas, por mais que as executassem, assim como não era legalmente previsto um limite máximo para tal labor, e nem outros direitos constantes na legislação, os quais eram constitucionalmente garantidos para as demais classes trabalhadoras.

O entendimento, consubstanciado pela jurisprudência majoritária do Tribunal Superior do Trabalho (TST), de que o motorista de caminhão empregado, por exercer sua atividade laboral distante das vistas de seu empregador e sem controle direto, teria discricionariedade para exercer suas atividades no momento e na forma que lhe aprouvesse, teve como consequência sua atividade excluída do direito de recebimento de horas extraordinárias, caracterizando assim uma usurpação do direito já reconhecido para maioria dos trabalhadores brasileiros e uma forma de trabalho análogo à de escravo.

Nesse sentido, André Luiz Proner (2010), explica que para que seja possível subsunção do empresário ao crime de redução à condição análoga à de escravo, quatro são as hipóteses:

Veja-se que, diante da redação dada pela Lei 10.803/03 ao art. 149 do CP^[...], quatro são as novas hipóteses para a configuração do tipo penal previsto para caracterização do crime de redução à condição análoga à de escravo, quais sejam: (i) sujeição alheia a trabalhos forçados; (ii) restrição, por qualquer meio, da locomoção alheia; (iii) sujeição alheia a condições degradantes de trabalho, ou (iv) **sujeição alheia à jornada exaustiva**. Trata-se, portanto, de hipóteses alternativas, sendo que, recaindo em qualquer uma delas, estar-se-á incidindo no crime de redução a condições

análogas às de escravo.¹⁴ (PRONER, 2010, p.49, grifo nosso).

A percepção de horas extra é direito constitucional devido aos trabalhadores (salvo raras exceções) que, ao permanecerem exercendo sua atividade laboral acima da 8^a. (oitava) hora diária e 44^a. (quadragésima quarta) semanal, ou em determinadas profissões, acima da 6^a. (sexta) hora diária e 36^a. (trigésima sexta) semanal, ou ainda, aquelas além do limite contratado são remunerados com acréscimo de no mínimo 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da hora normal de trabalho. Esse direito comum à maioria dos trabalhadores, por muito tempo foi afastado dos motoristas de caminhão empregados.

Assim, a ausência de uma legislação específica que determinasse a carga horária diária máxima de trabalho que podia ser cumprida por um motorista empregado, possibilitava o labor em excessivos horários diários, sem qualquer tipo de sanção para o empregador ou para o motorista empregado.

Aliada a essa restrição, a forma de remuneração que privilegiava o pagamento por comissão pela entrega das mercadorias no menor tempo possível, criou um ambiente favorável para que esses profissionais passassem a estender suas jornadas de trabalho, mesmo que isso significasse ter que ingerir substâncias psicoativas, com o intuito de permanecerem mais tempo ao volante e assim prolongarem suas jornadas de trabalho, pois, mais viagens, significaria aumento de renda. Essa situação de consumo de substâncias psicoativas, a princípio, estimulantes, vem sendo constatada em diversas pesquisas em todo o Brasil (CUBAS, 2009; SILVA, 2011).

Como elemento adicional ao cenário anteriormente descrito, os motoristas autônomos (que são também atores importantes nesse contexto, conforme verificado) não são favoráveis aos controles de jornada, pois isso significa restringir a liberdade do exercício em suas profissões e segundo suas percepções, e, pelo mesmo motivo econômico dos motoristas empregados no setor, também fazem uso das substâncias psicoativas, vislumbrando maior lucro como resultado de um maior número de viagens e em menor tempo possível.

Pesquisa de mestrado de Luna Gonçalves Silva (2011), em que a autora

¹⁴ Art. 149. Reduzir alguém a condição análoga à de escravo, quer submetendo-o a trabalhos forçados ou a jornada exaustiva, quer sujeitando-o a condições degradantes de trabalho, quer restringindo, por qualquer meio, sua locomoção em razão de dívida contraída com o empregador ou preposto: Pena – reclusão, de dois a oito anos, e multa, além da pena correspondente à violência.

entrevistou vários motoristas, independentemente do tipo de vínculo de trabalho, e que também trouxe informação de várias pesquisas que corroboram a percepção do consumo de substâncias psicoativas pelos motoristas de transporte de cargas.

Conforme segue, dados apresentados por Villarinho et al. apud Luna Gonçalves Silva (2011):

Dados da pesquisa realizada com 279 caminhoneiros na cidade de Santos – SP revelam que, dentre as drogas utilizadas pelos trabalhadores, estão o consumo de álcool (84%), a maconha (33%), o "rebite" (17%), cocaína (12%), "bolinhas" (anfetaminas – 3%), calmantes (5%), cola (4%), LSD (3%) e crack (1,5%). (VILLARINHO *et al*, apud SILVA, 2011, p.122).

O uso das substâncias psicoativas está vinculado à exploração do trabalhador, ao ser exposto a excessivas jornadas, a condições de trabalho que deterioram tanto sua saúde física quanto mental e por sua relevância será verificado mais detidamente no Capítulo 3, no momento que serão analisados os dados da pesquisa de campo.

Nesse contexto, entra em cena outro ator de fundamental importância, o Estado, como detentor do monopólio de formular, executar e fiscalizar as normas que formam a estrutura social, econômica e política, onde se desenrolam as tensões dessa história.

O Governo atual, que deu continuidade à política neoliberal iniciada no Governo Cardoso¹⁵, que se caracterizou pela privatização e desregulamentação, além de atender às pressões econômicas da transnacionalização, tem que atender aos interesses nacionais e locais, especialmente vinculados à manutenção do sistema capitalista de acumulação. Deve ainda ser o mediador desses interesses, sem perder o foco em seu papel e responsabilidades junto aos cidadãos que lhe outorgaram o

¹⁵ A política social no Brasil tem um marco determinante no Governo Cardoso e seus “cavaleiros do apocalipse”, que, ao realizarem a escolha histórica por tais caminhos, nos levaram ao “coração das trevas do neoliberalismo” [...] O “choque liberalizante” por ele realizado – traduzido na abertura comercial, nas privatizações, nas desregulamentações financeiras, **na precarização do trabalho** na ortodoxia monetarista – não superou as fragilidades da economia brasileira, mas resultou numa perversa combinação dos resultados da política neoliberal: desemprego, recessão, desnacionalização da economia e aumento da vulnerabilidade externa.

Essas tendências se reafirmaram no Governo Lula da Silva que, ao manter a continuidade da política da econômica, consagra a ortodoxia econômica monetarista recomendada pelos organismos internacionais como a única possível: só há “gestão responsável” com a política neoliberal, que mantenha o ajuste fiscal duro, o juro real elevado, a política monetária concentracionista, o câmbio flutuante e a livre movimentação de capitais. (IAMAMOTO, 2009, p.35-36, grifo nosso)

poder de governar e de manter a soberania do país.

O Estado que tem que conviver com as decisões do passado e suas consequências atuais, especialmente no que se refere ao investimento na infraestrutura do país, e, vislumbrar soluções para o futuro, tem que conciliar os interesses patronais e da classe trabalhadora, além dos interesses primordiais de toda a sociedade.

Conforme conclusão de Elísio Estanque (2005):

Por outras palavras, a velha clivagem capital-trabalho persiste, já que, considerando essa dicotomia clássica, as grandes transferências de mais-valia continuam a traduzir-se na intensa exploração da classe trabalhadora em favor do capital transnacional. (ESTANQUE, 2005, p.133).

Esses atores estão inseridos num sistema capitalista global, cuja perspectiva de acúmulo, através do lucro (mais valia), é um elemento pressionador que provoca a insurgência de parte do segmento que transporta a riqueza no país e a resistência de outros. Existem várias forças atuando nesse cenário, e o sistema capitalista que se ampliou a partir da modernidade, é elemento que deve ser considerado, pois para que haja investimento no Brasil é necessário também que haja um ambiente propício, livre de conflitos que geram insegurança.

Para que as opções de investimento se consolidem aqui, é necessário que haja além da estabilidade econômica, que possibilita planejamento de longo prazo, condições de infraestrutura que assegurem que aquilo que é produzido no país possa ser facilmente distribuído e que a crise do setor de transporte não torne o investimento no Brasil inseguro.

Elísio Estanque (2013), em 2012, analisava da seguinte maneira o cenário econômico brasileiro:

Em suma, o Brasil passa por uma reconversão produtiva e social profunda, em busca de um projeto desenvolvimentista que nesse momento goza de grande credibilidade. Contudo, é discutível e muito incerto o desfecho desta tendência, além do que, num mundo globalizado onde as interdependências da economia e o poder do capital financeiro têm feito tantos estragos sociais nos últimos tempos, nada garante que o Brasil possa ficar imune e tenha condições para resistir e impor-se autonomamente. (ESTANQUE, 2013, p.8).

O custo da mão de obra, aliado aos encargos tributários gerados por ela, é

fator que influencia a decisão na escolha do país em que serão implantadas novas indústrias, especialmente de caráter multinacional. A Lei n. 12.619/2012 certamente prevê um aumento desses custos em função do pagamento das horas extras para os motoristas empregados e um aumento do frete para os motoristas autônomos, visto que terão que obedecer a horários mais rígidos e, por conseguinte, reduzir o número de viagens. Mas, também não se pode deixar de vislumbrar o consequente aumento de postos de trabalho, pois a redução da jornada de trabalho para uns significará emprego para outros e condição digna de trabalho para todos os motoristas profissionais.

Ao se falar dos poderes que influenciam a dinâmica estrutural e política do país e das relações de força que se estabelecem, também é necessário mencionar o poder do MPT, que também representa o Estado e que tem desempenhado importante papel nas discussões pela regulamentação da profissão de motorista e do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e seu órgão responsável para normatização da Lei n. 12.619/2012, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Como a Lei n. 12.619/2012, não regulamentou somente o exercício da profissão de motorista, alterando a CLT, mas também alterou a Lei n 9.503/97 (dentre outras) que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, os reflexos daquela lei foram ampliados, inclusive gerando o entendimento equivocado de que a suspensão da fiscalização em estradas que não tivessem possibilidade de cumprimento do tempo de direção e descanso, por um prazo de 180 (cento e oitenta) dias, promovida pela Resolução 417, de 12 de setembro do CONTRAN, abrangeria toda a lei, o que não condiz com a realidade, pois todas as demais disposições entraram em vigor quarenta e cinco dias após a promulgação da lei.

O posicionamento do MPT sobre possíveis alterações da lei (REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTAS JÁ, 2013) é o seguinte:

Para categoria, lei do descanso é “lei da vida”.

A possibilidade de alterações na lei preocupa o Ministério Público do Trabalho e os sindicatos de motoristas. De acordo com os dados mais recentes do Ministério da Previdência Social, relativos a 2010, o setor de transporte rodoviário de cargas tem o maior número de acidentes de trabalho fatais no país. De 2.712 mortes ocorridas no ano, 260 foram de motoristas. Além dos mortos, 412 sofreram acidentes que os deixaram permanentemente incapazes.

Para o MPT, a Lei do Descanso é mecanismo importante para alterar essa realidade e proteger uma categoria sujeita a muitas fragilidades trabalhistas. “Essa ‘lei do descanso’ é a ‘lei da vida’”. Vamos trabalhar no sentido de manter ela como está”, afirmou Eptácio Antônio dos Santos, dirigente da

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT). (REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTAS JÁ, 2013, p.1).

Com intuito de promover o debate a respeito de possíveis alterações da Lei n. 12.619/2012, foi criada a Comissão Especial de Motoristas (CEMOTOR) na Câmara dos Deputados que vem promovendo audiências públicas, e assim se verifica que o Legislativo terá papel relevante na condução desse tema.

Além disso, o MPT, juntamente com a Política Rodoviária Federal e o Instituto de Perícias Criminais da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Mato Grosso do Sul, efetuou, em 2012, um levantamento sobre as condições de trabalho e cumprimento da Lei n. 12.619/2012, por meio da Operação “Jornada Legal”, que gerou o Diagnóstico das Condições Gerais de Trabalho no Setor do Transporte Rodoviário Brasileiro, onde foi possível constatar que 41,65% dos motoristas fiscalizados cometeram algum tipo de infração referente à lei. Tal pesquisa abrangeu 1.102 motoristas em treze Estados. (SOUZA, REIS, MORAES, 2013, p.26).

Assim, a legislação que foi fruto de intenso debate e que percorreu longo caminho até sua promulgação se viu ameaçada de não produzir os efeitos esperados e se tornar letra morta, ou ainda, se transforme em lei que “não pegou”.

3.2.2 Acidentes rodoviários nas estradas brasileiras

Além da pressão da classe de motoristas empregados para a legitimação do direito à percepção das horas extras e do direito ao controle do horário de trabalho, que proporciona condições dignas de trabalho, afastando assim essa categoria de profissionais à condição de trabalho análoga a de escravo, outro aspecto a ser considerado na decisão do Poder Executivo Nacional pela sanção da Lei, estava no fato de que 28% dos acidentes de trânsito, que ocorreram nas rodovias federais no Brasil, tiveram envolvimento de veículos de carga no ano de 2011. (DNIT, 2012)

Esse percentual em si já é bastante significativo, mas torna-se ainda mais sério se for verificado em termos proporcionais à frota de veículos existente em dezembro de 2011 em todo o país, que era de 2.274.947 de caminhões (DENATRAN, 2012, p.1).

O total de acidentes no Brasil em que se envolveram motoristas de caminhão foi de 93.006 para o ano de 2011, o que representa um percentual de 4,09% de

caminhões acidentados em relação ao total da frota. Para se mensurar a representatividade desse percentual, uma comparação simples com o percentual de acidentes em relação à frota e ao tipo de veículo pode ser verificada na Tabela 3.1, a seguir:

Tabela 3.1 – Frota nacional de veículos e acidentes de trânsito no Brasil em 2011

Tipo de Veículo	Total Veículos	% Frota	Acidente	% Acidente
Passeio	39.832.919	56,5	179.206	0,45
Carga	2.274.947	3,2	93.066	4,09
Coletivo	486.597	0,7	10.143	2,08
Motocicleta	15.579.899	22,1	34.635	0,22
Outros	12.369.173	17,5	14.602	0,12
Total	70.543.535	100,0	331.652	0,47

Fonte: DENATRAN e DENIT

Nota: a tabela foi elaborada a partir dos dados disponibilizados pelos dois órgãos.

Ao considerar que a Lei n. 12.619/12 abrange também o transporte coletivo o percentual de acidentes é ainda mais significativo e corrobora pela necessidade de manutenção da lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - transporte rodoviário de passageiros;

II - transporte rodoviário de cargas; (BRASIL, 2012).

Outro aspecto a ser ponderado é que esses números referem-se apenas aos acidentes ocorridos em rodovias federais sob a jurisdição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que representam 33% do total de rodovias do país.

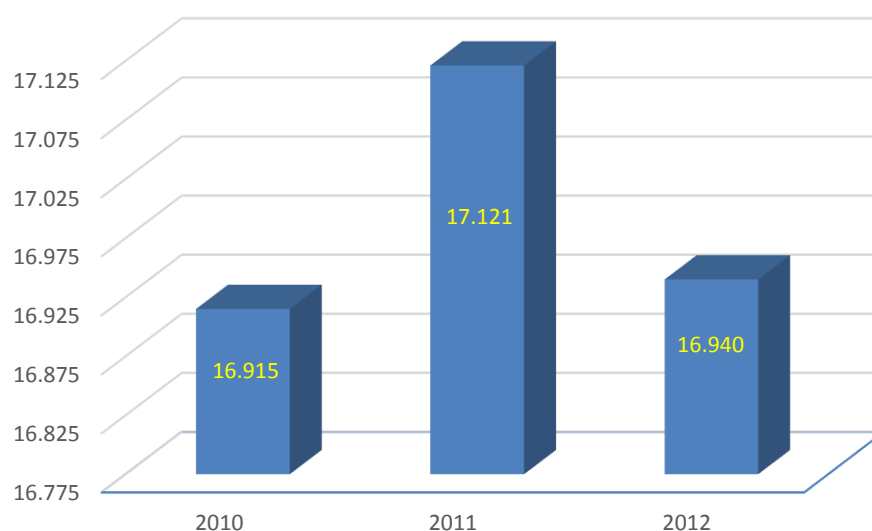
Conforme o informativo Brasil Azul (2012):

Segundo o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), o país possui pouco mais de 1,7 milhões de quilômetros de estradas, dos quais apenas cerca de 10% são pavimentados, num total de aproximadamente 172.897 quilômetros. Destes, 57.211 km são de estradas federais (33%), 94.753 km são de estradas estaduais (55%) e 20.914 km são

de estradas municipais (12%). Oitenta por cento dos pavimentos têm mais de dez anos. (BRASIL AZUL, 2012, p.1).

Ainda, em relação aos acidentes que ocorrem no Brasil, envolvendo a frota de caminhões do país, dados constantes no Ministério da Previdência Social (MPS) apontam que a categoria dos trabalhadores em transporte rodoviário ocupou o 7º lugar em número de acidentes notificados à Previdência Social, por meio da Comunicação de Acidente do Trabalho (CAT), com a seguinte distribuição de casos no triênio 2008/2010:

Gráfico 3.1 – Quantidade de acidentes do trabalho dos trabalhadores em transporte rodoviário, segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) – 2010/2012 – Código 4930¹



Fonte: Ministério da Previdência Social

Nota: Elaborado pela Autora a partir da Tabela 31.4).

As informações constantes no Gráfico 3.1, se referem apenas aos acidentes do trabalho.

A partir dessas informações é possível inferir que esse tipo de acidente, além de impactar economicamente no país, é também responsável por uma série de consequências para toda a sociedade, que vão desde o sofrimento para as vítimas e famílias atingidas, à elevação dos custos previdenciários (que são cobertos por toda a sociedade) até as paralisações nas atividades laborais.

Diante de um quadro tão crítico, o INSS vem buscando o ressarcimento dos

custos pagos aos segurados ou seus dependentes (no caso de morte ou invalidez) em virtude de acidentes de trânsito em que foi comprovada a culpa do motorista do veículo.¹⁶

O Paraná possui 11.230,55 km de rodovias mantidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) Estadual, ou seja, 11,85% das estradas estaduais do país.

No Estado do Paraná, as rodovias federais representam apenas 12,5% do total da malha rodoviária do Estado e a proporção de sinistros envolvendo veículos que transportam cargas é maior que a média nacional. Conforme Tabela 3.2, a seguir, ou seja, verifica-se que, em 5,75% dos acidentes em rodovias federais do Paraná envolveram motorista de transporte de carga ou pessoas. Cumpre salientar que em 2011, anteriormente à promulgação da Lei n. 12.619/2012 esse percentual era de 6,98%, ou seja, esse dado demonstra os reflexos benéficos que a nova lei propiciou, pois houve uma redução no percentual, conforme segue:

Tabela 3.2 – Frota de veículos do Estado do Paraná e acidentes de trânsito no Brasil em 2011

Tipo de Veículo	Total Veículos	% Frota	Acidente	% Acidente
AUTOMÓVEL/CAMIONETA	3.000.162	64,1	37.985	1,27
ÔNIBUS/MICRO-ÔNIBUS	42.902	0,9	1.760	4,10
CAMINHÃO/CAMINHONETE	449.858	9,6	7.436	1,65
REB./SEMI-REBOQUE	149.108	3,2	635	0,43
MOTOCICLETA	772.813	16,5	26.815	3,47
OUTRO/NÃO INFORMADO	1.041.601	22,2	1.432	0,14
Total	4.683.631	100,0	76.063	1,6

Fonte: DENATRAN e DENIT, 2011.

Nota: a tabela foi elaborada a partir dos dados disponibilizados pelos dois órgãos.

Na informação constante do Anuário Estatístico 2012 do Departamento de Trânsito do Estado do Paraná, é possível verificar o volume de acidentes nas rodovias estaduais em que estão envolvidos os caminhões, conforme Tabela 3.3, a seguir:

¹⁶ Segundo a [Advocacia Geral da União] AGU, com a morte do condutor, que era segurado do INSS, foi gerada uma pensão para a esposa da vítima, além dos dois filhos. O benefício concedido pelo INSS com início de pagamento fixado em 27 de abril de 2008 (data do óbito), com renda mensal atual de R\$ 2.133,14. De acordo com dados do Instituto, por conta da pensão por morte gerada pelo acidente, o INSS já despendeu a quantia atualizada de R\$ 90.829,91, montante este que, acrescido das prestações pagas e com a respectiva incidência dos juros e correção monetária, deve ser integralmente ressarcido à autarquia previdenciária. (CONSULTOR JURÍDICO, 2011, p.1).

Tabela 3.3 – Veículos envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas no Estado do Paraná, por localização – Ano 2012

ESPECIFICAÇÃO	ESTADO	VIAS MUNICIPAIS		RODOVIAS	
		INTERIOR	CAPITAL	ESTADUAIS	FEDERAIS
AUTOMÓVEL/ CAMIONETA	37.985	19.851	5.535	5.602	6.997
ÔNIBUS/MICRO-ÔNIBUS	1.760	761	575	143	281
CAMINHÃO/CAMINHONETE	7.436	2.746	631	763	3.296
REB./SEMI-REBOQUE	635	153	35	438	9
MOTOCICLETA	26.815	18.393	2.900	2.342	3.180
BICICLETA	2.577	1.847	246	166	318
OUTROS	1.183	311	116	671	85
NÃO INFORMADO	475	226	57	-	192
TOTAL	78.866	44.288	10.095	10.125	14.358

Fonte: DETRANPR, 2012.

O Município de Ponta Grossa possuía em 2012 uma frota de 5.818 caminhões, sendo que no mesmo ano foram registrados 3.405 acidentes de trânsito nas vias municipais. (PARANÁ, 2012, p.28 e 67).

Verifica-se, assim, que, ao sancionar a Lei regulamentando a profissão do motorista, o Governo o fez diante de um quadro que clamava por medidas urgentes, com o objetivo de reduzir os custos derivados de uma rotina de trabalho extenuante que trazia como consequência prejuízos econômicos e sociais para todo o país, além de reparar situação de discriminação do motorista profissional empregado no transporte de carga rodoviário, que não possuía todos os direitos sociais previstos no Capítulo II da CR de 1988.

3.3 O que motivou a sublevação de parte dos motoristas profissionais?

Ao analisar o movimento que se posicionou **contra** a regulamentação, desencadeado a partir da entrada em vigor da Lei n. 12.619/2012, pelos motoristas autônomos representados pelo Movimento União Brasil Caminhoneiro (MUBC), que culminou no mês de julho do ano de 2012, com a paralisação em todo o país da categoria dos motoristas de transporte de carga rodoviário, o qual atingiu todo o setor, em primeiro plano é preciso observar que os representantes legais dos motoristas de caminhão **empregados** se posicionaram **contra a paralisação**, conforme manifestação constante no site "Regulamentação da Profissão de motorista já" (2012) e transcrita parcialmente a seguir:

O movimento União Brasil Caminhoneiro não tem legitimidade para convocar motoristas empregados, cuja representatividade é dos Sindicatos dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários vinculados à CNTTT e Federações filiadas no Brasil, e à FETROPAR no Estado do Paraná.

Não é verdade a afirmação que a Lei impõe carga horária incompatível e define horários e quilometragens máximos, somente definiu direitos que outros trabalhadores já tinham garantidos na CLT desde 1943: direito a jornada de trabalho, 8 horas máximas diárias, podendo fazer 2 extras diárias, adicional noturno, descanso semanal remunerado, controle de jornada de trabalho, tempo de espera com base no salário-hora normal acrescido de 30%, dupla de motoristas em revezamento, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% da hora normal.

[...]

Companheiro motorista, não se deixe enganar, a Lei 12.619/2012, está do nosso lado!!!

Após mais de 40 anos lutando pelos direitos dos motoristas, a CNTTT e FETROPAR conquistaram neste ano uma das maiores vitórias para a categoria: a sanção da Lei 12.619/2012, que regulamenta o exercício da profissão de motorista.

[...]

Ao invés de ir contra a Lei, vamos instruir, educar, conscientizar!

Não podemos aceitar que os trabalhadores lutem contra a Lei. A CNTTT e a FETROPAR não apoiam essa paralisação e recomendam aos motoristas que não participem!

Caso sejam orientados por empresas a participar, denuncie aos Sindicatos Profissionais, para a entrada imediata de ação de cumprimento da Lei. (REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA JÁ, 2012, p.1).

Ao se posicionarem contra a paralisação, as entidades representativas dos motoristas empregados o fizeram, baseadas na sua condição legal de representantes dos interesses da categorias de motoristas empregados, e fundamentadas numa luta que se iniciou oficialmente em período muito anterior ao atual (que será detalhado na análise da regulamentação) e tendo como foco os interesses de seus representados na conquista de direito ao trabalho digno, no afastamento da condição do trabalho exaustivo, que deve ser comum a todo cidadão brasileiro.

Por outro lado, a classe de motorista de transporte rodoviário de carga autônomo e as empresas (incluindo as cooperativas) desse setor têm interesses conflitantes com os dos motoristas empregados e a lei atribuiu àqueles atores responsabilidades que antes não eram previstas. Com objetivo de defender os interesses dos motoristas autônomos ou cooperados desse setor, o Movimento União Caminhoneiro foi o responsável pela organização do movimento que fez com que os caminhoneiros paralisassem as suas atividades no final do mês de julho de 2012.

Parte do balanço do movimento de paralisação pelo MUBC (2012) foi que:

Depois de mais de 7 horas corridas de negociações na mesa do gabinete do Sr. Ministro dos Transportes, em Brasília, com a participação de 12 membros representantes do MUBC dos principais Estados da Federação, juntamente com os representantes de outros Ministérios e diversos outros órgãos do governo federal, conseguimos chegar a um acordo (vide nosso site www.uniaobrasilcaminhoneiro.org.br) que propiciou o encerramento da nossa Manifestação Nacional iniciada no último dia 25 e que no prazo máximo de 30 (trinta) dias poder á culminar com o atendimento a todas as questões apresentadas no nosso panfleto. (MUBC, 2012)

Essa ação provocou também a parada de motoristas empregados, visto que eram ameaçados caso quisessem continuar as viagens.¹⁷

Não se pode também deixar de mencionar que, o governo atual, assim como seus antecessores, têm uma parcela significativa de responsabilidade na revolta dessa classe profissional (incluindo aqui tantos os autônomos quanto os empregados), pois as condições das rodovias, o aumento da frota de veículos e a infraestrutura inexistente nos locais de parada dos caminhões, por não receberem os investimentos necessários de que o país clama diante do crescimento demográfico e de comércio, se agregam aos motivos que produziram a revolta verificada em julho de 2012. Quadro esse que não se vislumbra uma melhora a curto prazo. Conforme publicação de 13 de janeiro de 2013 no jornal O Estado de São Paulo (2013, p. 1):

O agronegócio brasileiro vive uma situação paradoxal. Por causa da incapacidade do governo de prover, na extensão e nos prazos devidos, a infraestrutura para o escoamento da produção, as boas notícias do campo estão se transformando não em motivo de comemoração, mas em fonte de preocupação cada vez maior de produtores e exportadores. A insuficiente infraestrutura logística - escancarada pelas imensas filas de caminhões carregados de soja que se formam na época da colheita nos acessos aos principais portos do País - impõe perdas e custos cada vez maiores, e não há nenhuma esperança de que o problema não se repita também na safra 2013/2014. Muito provavelmente, será pior do que nas safras anteriores. (O

¹⁷ Um caminhoneiro foi morto na noite desta quarta-feira (3), segundo a polícia, após furar um bloqueio de grevistas no Rio Grande do Sul. O caso ocorreu por volta das 20h50, no km 420 da BR-116, próximo a Camaquã (a 122 km de Porto Alegre). Renato Kranlow, 44, que seguia de Pelotas para Porto Alegre, estava sendo escoltado por policiais depois de ser agredido por manifestantes, quando foi atingido na garganta por um objeto arremessado contra o veículo. Ele morreu no local. Essa é a primeira morte relacionada à paralisação nacional da categoria, que começou na última segunda-feira (1^o) e ocorreu em pelo menos seis Estados nesta quarta-feira. Até agora, 15 pessoas foram presas. Entre outros pleitos, os manifestantes reivindicam isenção de pedágio, subsídio ao óleo diesel, criação de estrutura exclusiva para atender ao transporte rodoviário de cargas e aprimoramento da Lei do Caminhoneiro. Considerando todos os **protestos ocorridos pelo país** nas últimas semanas, pelo menos **outras seis pessoas já morreram**. (AZEVEDO, 2012, p.1, grifo do autor).

ESTADO DE SÃO PAULO. Mais produção, mais problemas. 2014, p.1).

Não sendo foco do presente trabalho, que necessitaria de estudo mais detalhado sobre o movimento deflagrado pelo MUBC, que mobilizou motoristas autônomos, empresas de transporte de pequeno e médio porte e as cooperativas de transporte, juntamente com seus cooperados; uma das principais reivindicações desse movimento se refere ao preço dos fretes e a implantação do cartão frete (em substituição à carta frete¹⁸) que introduziu na prática dessa atividade uma série de procedimentos, que segundo o movimento, vem inviabilizando economicamente o exercício da profissão. Essa regulamentação é de responsabilidade da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). Sendo que um dos enfrentamentos e luta desses profissionais caminhoneiros é contra a limitação de suas jornadas e também contra o poder econômico dos embarcadores que influenciam, por meio de articulações políticas, a decisão dos órgãos públicos que regulamentam a atividade de transporte rodoviário.

O procurador do MPT (MORAES, 2012) aponta contradição na Lei n. 12.619/2012, no que se refere à obrigação de controlar as horas de direção, no caso dos motoristas autônomos, por que determina a obrigação e o controle pela mesma pessoa, porém não trouxe sanção em seu texto pela desobediência da lei. Diante disso, o MPT firmou termo de compromisso com a Polícia Rodoviária, para que o embarcador que não observar o que está previsto na lei (conforme o que determina o artigo 4º.)¹⁹, seja notificado e investigado pelo MPT. A instauração do procedimento se dará a partir da fiscalização pela Polícia Rodoviária que, ao constatar que não foram obedecidos os horários de descanso dos motoristas autônomos, emitirá o Formulário de Comunicação de Infração (FCI), conferindo a responsabilização a quem a lei determinou, mas não criou forma de punição para os infratores (ou seja, é um

¹⁸ Por ser um documento sem nenhuma legislação, esse sistema de pagamento foge da fiscalização por parte dos poderes públicos.

Por conta disso, as transações não são passíveis de controle fiscal, facilitando a prática de "caixa 2" e sonegação de encargos sociais e impostos.

"A carta-frete impede que o caminhoneiro possa escolher estabelecimentos que ofereçam melhores condições, já que são as transportadoras que fazem o convênio com os locais de troca", diz China. (FOLEGO, 2010, p.1).

¹⁹ Art. 4º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo sem observar as regras de tempo de direção e descanso contidos nesta resolução.

artigo que possui preceito primário e não possui preceito secundário), sendo assim, uma lei inócuca.

O Movimento União Brasil Caminhoneiro (MUBC) está organizando fóruns e bancadas em todo o Brasil com objetivo de unir a classe para reivindicar alterações nas regulamentações da ANTT, que prejudicaram sua classe e prevê nova mobilização e paralisações pelo país.

Além da atuação do MPT na fiscalização da lei, novamente o Estado entrou em cena, por meio desse órgão, para garantir que os motoristas empregados exercitem o seu direito de trabalhar livre da pressão de seus empregadores ou do MUBC para que não sejam obrigados a aderir futuras paralisações. Essa atuação se deu por meio da solicitação ao CNT para cancelamento da Resolução nº. 417/2012, que adiou a vigência da Lei 12.619/12 por 180 dias e também pela impetração de *Habeas Corpus* (HC) em favor dos caminhoneiros diante da ameaça de nova paralisação do MUBC.

Dessa forma é possível perceber que existem interesses antagônicos entre os motoristas empregados e os autônomos, visto que os primeiros visam a manutenção da Lei n. 12.619/2012 que garantiu, dentre outros direitos, a percepção às horas extras. Já os autônomos, ao perceberem que suas atividades diárias passaram a ser controladas, consideram que essa condição trará como consequência a redução de seus ganhos.

3.4 A lei e a prática – uma discussão legal

Os detratores da Lei n. 12.619/2012 argumentam que a sua implementação somente irá aumentar o custo do frete no Brasil, o que seria contraproducente, porém, há uma distorção grave no levantamento dos custos do frete em nosso país.

Fazendo-se uma comparação dos custos dos fretes rodoviários no Brasil com os dos Estados Unidos, sabe-se que o modal rodoviário no Brasil oficialmente é mais barato que o americano, por haver elementos ocultos no frete rodoviário brasileiro que não são considerados (custo previdenciários, sobrecarga de peso, sonegação dos direitos sociais, más condições das rodovias), o que impede que os empresários conheçam o valor real dos custos de sua atividade e, por conseguinte, que corrijam distorções na determinação do preço do frete. (MORAES, 2012)

É possível que a lei estimule o investimento em outras formas de transporte

modal no Brasil, devido ao aumento "custo Brasil", majorado a partir da aprovação da lei, porém não se deve esquecer de que vidas estão sendo poupadas através da redução do número de acidentes, também há uma diminuição dos custos previdenciários, que são suportados por toda a sociedade brasileira, além de que a lei proporciona condições dignas de trabalho para os motoristas profissionais.

Quanto às reivindicações da classe autônoma, é preciso verificar alguns detalhes ainda não analisados com a devida cautela, como o fato de que o cartão frete obrigou-os a sair da informalidade e, por consequência, instituiu o dever de recolher tributos aos cofres públicos, coisa que o empregado e empresário já o fazem de muito longa data.

Outro fator importante a ser observado é que somente as multas estão suspensas, a lei não (Regulamentação da profissão de motoristas já, 2012):

Do ponto de vista trabalhista, não há qualquer adiamento e a Lei n. 12.619/2012 está em pleno vigor. Inclusive a previsão é de que o Ministério do Trabalho comece a fiscalizar as empresas e aplicar punições àquelas que não estiverem obedecendo a jornada de trabalho legal a partir deste mês”, diz nota divulgada pelo SETRANS. (REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA JÁ, 2012, p.1).

A Lei n. 12.619/2012 rompeu, ou deveria romper, com o paradigma do pagamento por comissões aos motoristas empregados do setor de transporte, o que era regra e trouxe essa espécie de pagamento como exceção, pois somente pode ser praticada se não comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade e não possibilitar violação das normas prevista na própria lei, conforme consta em seu artigo 235-G, incluído na CLT.

A questão de remuneração é central no sistema capitalista contemporâneo, porém a necessidade de regulamentação a fim de evitar distorções também. Além disso, a lei trouxe outra quebra de paradigmas, como a exigência de tempo de descanso dentro de uma jornada de trabalho e entre o término da jornada de um dia e o início da jornada de trabalho do dia seguinte, o que fez com o intuito de retirar das rodovias profissionais cansados e sem condições físicas de exercerem as suas atividades com o devido desvelo. O objetivo maior é evitar a ocorrência de acidentes e os prejuízos ocasionados para toda a sociedade com mortes ou invalidez dos usuários das rodovias, como também propiciar condições dignas de trabalho para

esses profissionais. Essa situação é questão a ser enfrentada tanto pelos empresários quanto pelos empregados no setor de transporte rodoviário, estes devem estar atentos, especialmente por meio dos seus representantes de classe, pois a lei beneficia tanto os trabalhadores empregados como toda a sociedade brasileira.

Outro aspecto que deve ser esclarecido aos trabalhadores empregados é que o controle da jornada é obrigação do empregador, porém a observância dos tempos de descanso é do empregado, não havendo contradição, não desobrigando o empregado do dever de observar os descansos determinados na lei (MORAES, 2012).

A lei garante tratamento igualitário para os caminhoneiros empregados em relação aos demais trabalhadores do país, e que as viúvas de marido vivo, assim conhecidas as esposas dos caminhoneiros, devem ver nesse instrumento normativo um importante passo para a preservação dos valores da família e da dignidade humana.

Para a sociedade como um todo é fator relevante, pois valores que ficavam de fora da remuneração desse trabalhador, também ficavam de fora dos tributos a serem recolhidos e a carga tributária socializada era maior para todos.

Não é possível deixar de observar que o fator econômico novamente pressionou o Governo atual, pois a lei aprovada pelo congresso foi vetada pela Presidente da República em relação à obrigação de "construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas" (BRASIL, 2012), que também deu margem às discussões e enfrentamentos que poderiam ter sido evitados, pois as concessionárias que gerenciam as rodovias faturam muito além do que qualquer negócio privado poderia supor, além de que poderia haver um aditamento nos contratos de concessão das rodovias.

Finalmente, a presente pesquisa traz personagens e fatos com o intuito de conscientizar sobre o conteúdo dessa lei, especialmente quanto à perspectiva de controle das extensivas jornadas de trabalho dos motoristas profissionais, que tem também como consequência, diminuição da ocorrência de acidentes de trânsito, com redução de mortes e invalidez ocasionadas nas vítimas, o que reduzirá o custo previdenciário.

“Em vigor há um ano e meio, a “Lei do Descanso” já ajudou a reduzir em 40% o número de mortos e feridos em acidentes envolvendo ônibus e caminhões, segundo dados do Fórum Nacional em Defesa da Lei n. 12.619/2012.” (BRASIL, 2014).

Dessa forma, a proposta de revisão da Lei n. 12.619/2012 deve ser

acompanhada e debatida, pois em último plano, todos os cidadãos estão sujeitos a se tornarem vítimas nos acidentes de trânsito.

Nesse sentido o presidente do Tribunal Regional do Trabalho – 9ª. Região, Altino Pedrozo dos Santos, se manifesta:

Para o presidente Altino, o tema preocupa o TRT-PR “por que se trata da defesa da vida na estradas, da segurança dos motoristas e passageiros, inclusive de outros veículos não dirigidos por profissionais do volante”. Mesma preocupação demonstrou o procurador-chefe do MPT-PR, Gláucio Araújo de Oliveira, para quem é preciso diminuir o risco de tragédia nas rodovias, envolvendo o encontro de quem saiu para viajar com a família com “motoristas que estão dirigindo há dias, excedendo em várias horas o limite legal”. (BRASIL, 2014)

A partir de uma pesquisa exploratória sobre o perfil socioeconômico, das condições de trabalho dos motoristas empregados no setor de transporte de carga de Ponta Grossa se pretende analisar as alterações trazidas pela Lei n. 12.619/2012 que causam reflexo na vida dos motoristas empregados e em toda a sociedade, e a discussão sobre as possíveis soluções para os conflitos acima indicados, o que se fará a seguir.

4 CAPÍTULO 3 – METODOLOGIA E ANÁLISE

O presente capítulo compreende a explanação da metodologia utilizada ao longo do trabalho de pesquisa de campo, o caminho percorrido na obtenção das informações e também os resultados obtidos a partir da aplicação dos formulários.

Utilizar-se-á cada tópico da pesquisa empírica e os resultados obtidos para expor as principais alterações legislativas que foram introduzidas a partir da Lei n. 12.619/2012, buscando, dessa forma, relacionar os dados com a prescrição da lei.

4.1 Metodologia

A pesquisa empírica surgiu no presente trabalho como forma de aprofundar os conhecimentos sobre o sujeito que se busca conhecer e (ela) é justificada pela complementação que a metodologia quantitativa presta para confirmação (ou não) das informações encontradas na pesquisa qualitativa, sendo o início de uma fase exploratória da investigação para, através da triangulação de métodos, obter as respostas, pois, conforme FLICK (2009):

A triangulação [...] significa a combinação entre diversos métodos qualitativos [...], mas também a combinação entre métodos qualitativos e quantitativos. Neste caso, as diferentes perspectivas metodológicas complementam-se para a análise de um tema, sendo este processo compreendido como a compensação complementar das deficiências e dos pontos obscuros de cada método isolado. A base desta concepção é o *insight* lentamente estabelecido de que “métodos qualitativos e quantitativos devem ser vistos como campos complementares, e não rivais” (Jick, 1983, p. 35). (FLICK, 2009, p.43).

Assim, é determinação da presente pesquisa que a coleta de dados e sua posterior análise estejam articuladas com as demais fontes de informações, e também embasada em uma teoria que lhes dê sustentação, para que se possa obter como resultado dessa inter-relação de subsídios o mais fiel retrato do objeto de estudo e diante disso, se está ciente de que “A pesquisa que emprega a triangulação como alternativa metodológica demanda tempo, inserção paciente e demorada no contexto empírico e cuidadoso trato teórico do material investigado.” (FERREIRA, SCHIMANSKI, BOURGUIGNON, 2012, p.148).

A triangulação também é justificada pela aplicação do método de análise de conjuntura empregado no Capítulo 2, e é utilizado para trazer para o presente trabalho

uma síntese do cenário criado com a promulgação da Lei n. 12.619/2012, vinculando ações do passado aos principais atores e aos aspectos sociais, econômicos e políticos que tornaram o tema tão relevante para o momento atual.

Além disso, o presente trabalho caracteriza-se por ser um estudo de caso dos motoristas empregados no transporte de carga especificamente do município de Ponta Grossa, e é justificado pela importância desses profissionais para o município, conforme verificado nos capítulos anteriores e também porque esses profissionais, ao percorrem todo o território brasileiro, levam para todos os rincões do país seus hábitos, suas crenças, numa interação constante das partes com o todo.

Robert K. Yin (2010) destaca:

Como método de pesquisa, o estudo de caso é usado em muitas situações, para contribuir ao nosso conhecimento dos fenômenos individuais, grupais, organizacionais, sociais, políticos e relacionados.

[...] Em resumo, o método do estudo de caso permite que os investigadores retenham as características holísticas e significativas dos eventos da vida real – como os ciclos individuais da vida, o comportamento dos pequenos grupos, os processos organizacionais e administrativos [...] (YIN, 2010, p.24).

Na sequência, Robert K. Yin (2010, p.29) apresenta uma tabela (Figura 4.1) que auxilia o pesquisador na tomada de decisão sobre o método a ser empregado, a qual foi um dos aspectos que influenciaram na opção pelo presente estudo de caso:

Figura 4.1 – Situações para diferentes métodos de pesquisa

Método	(1) Forma de questão de pesquisa	(2) Exige controle dos eventos comportamentais	(3) Enforça eventos contemporâneos
Experimento	Como, por quê?	Sim	Sim
Levantamento (survey)	Quem, o quê, onde, quantos, quanto?	Não	Sim
Análise de arquivos	Quem, o quê, onde, quantos, quanto?	Não	Sim/não
Pesquisa histórica	Como, por quê?	Não	Não
Estudo de caso	Como, por quê?	Não	Sim

Fonte: COSMOS Corporation, 2010.

No mesmo sentido, Antonio Carlos Frasson e Constantino Ribeiro de Oliveira Junior (2009) manifestam-se sobre o estudo de caso no sentido de que:

O pesquisador não tem a possibilidade de intervir sobre a situação estudada, mas sim proporcionar o conhecimento tal qual ela lhe surge. Além disso, essa situação ajuda a gerar novas teorias e questões visando uma futura investigação. (FRASSON, OLIVEIRA JUNIOR, 2009, p.90).

Apesar do questionário proposto para a presente pesquisa responder questões mais abrangentes, prendeu-se, sobretudo, na identificação das atuais condições de trabalho do profissional empregado no transporte de carga de Ponta Grossa, mormente a motivação para o cumprimento de extensivas jornadas de trabalho, além de verificar o atendimento às prescrições contidas na Lei n. 12.619/2012 e, aproveitando o contato direto com esse profissional, questões adicionais foram incluídas, tais como o “porquê” que os motoristas consomem substância psicoativas, dentre outras questões abertas ligadas a escolha pela profissão ou formas de comportamento diante das exigências dos detentores do poder de decisão do capital.

Citando ainda Yin (2010):

Uma observação importante é que o método de estudo de caso não é apenas uma forma de “pesquisa qualitativa”, mesmo que possa ser reconhecida entre a variedade de opções da pesquisa qualitativa (por exemplo, Creswell, 2007). Alguma pesquisa de estudo de caso vai além de um tipo de pesquisa qualitativa, usando uma mistura de evidência quantitativa e qualitativa. Além disso, os estudos de caso não precisam sempre incluir a evidência observacional direta e detalhada marcada pelas outras formas de “pesquisa qualitativa”. (Yin, 2010, p.49).

Por fim, ao identificar as condições socioeconômicas do motorista profissional de transporte de carga, por meio de uma pesquisa exploratória e experimental como parte de um estudo de caso, também buscou-se “testar hipóteses a respeito da natureza da realidade social, mesmo aquelas que parecem lógicas e evidentes por si mesmas” (LEVIN, FOX, FORDE, 2012, p.9), evitando assim, simplesmente aceitar como verdadeiras as informações que se veiculam diariamente, ou que o preconceito estabelece, e de tal modo, ultrapassar o senso comum e trazer ao conhecimento da comunidade ponta-grossense a concretude daquilo que muitas vezes só é observado

abstratamente.

Sobre a pesquisa exploratória, Herivelto Moreira e Luiz Gonzaga Caleffe (2008) trazem a seguinte explicação:

Gil (1994) define a pesquisa exploratória como a que tem como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e idéias, com vistas à formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. Os exemplos mais comuns são os levantamentos bibliográficos e documentais, entrevistas não padronizadas e estudos de caso. Procedimentos de amostragem e técnicas quantitativas de coleta de dados não são costumeiramente aplicados nessas pesquisas. (CALEFFE; MOREIRA, 2008, p.69).

Apesar da observação na última frase da citação acima, o levantamento de dados no presente trabalho vem corroborar com a triangulação de métodos e, nesse sentido, Yin (2010) explica que:

[...] Os estudos de casos integrados contam com estratégias mais holísticas de coleta de dados para o estudo de caso principal, mas recorrem, então aos levantamentos ou outras técnicas mais quantitativas para coletar os dados sobre as unidades integradas de análise. Nesta situação, outros métodos de pesquisa estão integrados em seu estudo de caso. (YIN, 2010, p.87).

A utilização da pesquisa quantitativa ainda é justificada pelo grande volume de sujeitos que estão envolvidos no tema abordado, pelas poucas variáveis (embora o número de questões propostas seja elevado) e pelo objetivo de identificar padrões comportamentais de tais sujeitos, bem como verificar as condições de conhecimento e aplicabilidade da lei recém promulgada. (CERVI, 2009, p.133).

Concluindo, com as palavras de CERVI (2009):

O que justifica a utilização de instrumentos estatísticos e matemáticos na pesquisa quantitativa é que eles permitem reduzir uma grande massa de informações a alguns indicadores que são capazes de representar as principais características do objeto analisado. (CERVI, 2009, p.135-136).

As considerações a seguir, feitas por CERVI (2009, p.136-139), também corroboram com a utilização de métodos quantitativos na presente pesquisas:

- 1) na tentativa de explicar as possíveis causas;
- 2) na tentativa de prestar explicações multivariadas;

- 3) na seleção dos casos para permitir generalizações;
- 4) na transformação de conceitos teóricos em indicadores empíricos.

E, partindo dos escopos relacionados acima, segue-se transcrevendo os procedimentos adotados para obtenção dos dados.

4.2 Materiais e Método

A proposta da pesquisa foi submetida à Comissão de Ética em Pesquisa (COEP) da Universidade Estadual de Ponta Grossa e teve a sua aprovação no dia 23 de março de 2013.

4.2.1 Pré-teste: Formulário de Pesquisa

Com intento de aprofundar o conhecimento sobre a realidade profissional dos motoristas empregados do transporte de carga e verificar as exaustivas jornadas de trabalho, a pesquisa empírica, no pré-teste, foi elaborada através do preenchimento de formulários, em que constaram questões abordando vários aspectos pessoais e profissionais desse artífice, especialmente aqueles vinculados à hipótese e aos objetivos, geral e específicos elencados nas considerações iniciais do presente trabalho.

O formulário de pesquisa foi elaborado a partir de 5 (cinco) categorias principais de perguntas, as quais estão dispostas abaixo e apresentadas, de forma detalhada, no **APÊNDICE A**:

- A - IDENTIFICAÇÃO INSTRUMENTO DE TRABALHO
- B - IDENTIFICAÇÃO PESSOAL
- C - IDENTIFICAÇÃO PROFISSIONAL
- D - CARACTERÍSTICAS DA ATIVIDADE PROFISSIONAL
- E - CONSUMO DE SUBSTÂNCIA PSICOATIVA

Totalizaram 53 questões, com respostas abertas e fechadas, algumas de múltipla escolha. Tentou-se elaborar perguntas simples e diretas, mesmo assim no pré-teste identificou-se a falta de entendimento por parte de alguns respondentes, o que gerou reformulação para facilitar o entendimento e correto preenchimento e assim, obter as respostas de acordo com o objetivo da pesquisa. Também foram

incluídas questões sugeridas na banca de qualificação.

Como as perguntas sobre o consumo de substâncias psicoativas poderiam constranger os sujeitos pesquisados e prejudicar a fidelidade das respostas, adotou-se a utilização de uma urna lacrada onde deveria ser colocado o formulário após o seu preenchimento. Além dessa precaução, outras perguntas, relacionadas ao mesmo tema, foram feitas de forma indireta, objetivando suprir, ou contornar possíveis desvios (CERVI, 2012):

Uma pergunta nunca pode gerar ameaça ao entrevistado. Se o tema for sensível para o respondente ou se envolver comportamentos considerados socialmente inaceitáveis é necessário verificar a melhor maneira de obter a informação sem provocar o constrangimento, o que na maioria das vezes significa substituir uma pergunta direta por várias indiretas. (CERVI, 2009, p.170).

A utilização da técnica de urna foi adotada por apresentar resultados satisfatórios em pesquisas, cujas questões indagadas poderiam inibir os entrevistados de prestar informações que significariam comprometê-los moral ou legalmente. Usando essa técnica, uma pesquisa sobre aborto realizada por Debora Diniz e Marcelo Medeiros (2010) recebeu o prêmio mais importante sobre saúde pública nas Américas, no ano de 2012, em Washington, DC:

O objetivo da urna é enfatizar, no momento da entrevista, o sigilo das respostas, a fim de melhorar a fidedignidade de respostas a questões socialmente controversas. A técnica, utilizada com sucesso em levantamentos anteriores sobre aborto[...], foi inicialmente desenhada para pesquisas de intenção de voto[...] e estudos indicam que seu uso reduz drasticamente a incidência de não resposta a certas questões[...]. A urna e o questionário apresentavam textos e indicações gráficas que enfatizavam o sigilo das respostas, e a introdução oral às entrevistas deliberadamente reforçava seu caráter confidencial. (DINIZ e MEDEIROS, 2010, p.1).

De tal modo, antes da entrega do formulário, foi enfatizado o sigilo do processo e os sujeitos orientados sobre o depósito do formulário na urna após o preenchimento das informações.

4.2.2 Pesquisa Definitiva

A princípio, a pesquisa definitiva transcorreu da mesma maneira descrita

anteriormente, no pré-teste, porém com o transcorrer do tempo, e por meio da análise diária dos resultados obtidos nos formulários, verificou-se que os mesmos não estavam sendo preenchidos em sua totalidade, ou as respostas não condiziam com as questões apresentadas.

Optou-se, a partir da constatação acima, em prestar maiores esclarecimentos aos pesquisados sobre como se processaria o sigilo das informações, obter o consentimento para realização da aplicação por meio da assinatura no TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE), conforme o **APÊNDICE B**, e, finalmente a aplicação do formulário, de forma que as perguntas e o preenchimento passaram a ser feitos pelo pesquisador que ao final colocava na urna, ou seja, sem a identificação do respondente e em lugar diverso do que era arquivado o TCLE, tudo sob as vistas do sujeito pesquisado com o objetivo de deixar bem explícito o sigilo das informações prestadas.

Os pesquisadores, um total de quatro, que participaram do processo foram treinados e acompanhados na fase inicial da pesquisa de campo. Sendo que apenas um deles participou efetivamente de todo o processo de coleta de dados, os demais tiveram a participação de dias ou semanas.

Houve também questões de adaptação do próprio pesquisador, bem como pedido dos pesquisados para que o próprio pesquisador preenchesse o formulário, sendo observado ainda que os sujeitos pesquisados sentiam-se mais à vontade ao responder as questões a um pesquisador do sexo masculino do que do feminino. Com esse entendimento Herivelto Moreira e Luiz Gonzaga Caleffe (2008, p.184), afirmam que “Certamente, o gênero do entrevistador também é crucial.” e dessa forma procedeu-se, pois do total de 742 motoristas entrevistados, apenas um foi do sexo feminino.

Nas condições acima descritas foram preenchidos em torno de 300 formulários.

A partir da constatação de que os formulários definitivamente não estavam sendo preenchidos diretamente pelos sujeitos de pesquisa, mas pelo pesquisador, optou-se pela utilização de um *software* que propiciou o preenchimento de maneira digital e a transmissão via internet dos dados pesquisados (**ANEXO I**).

4.2.3 Local da pesquisa

É sabido que os profissionais dessa área não desenvolvem suas atividades em lugares fixos, dentro das empresas, mas sim externamente, em horários e locais pré-determinados por seus gestores, sendo assim, foram inicialmente testadas duas propostas de locais para obtenção do preenchimento dos formulários: no Sindicato dos empregados da categoria profissional, ou seja, todo e qualquer motorista, independentemente de sua associação ao Sindicato, pode dirigir-se a esse local para obter informações e orientações, ou mesmo, em caso de rescisão contratual com mais de um ano de contrato de trabalho, terá obrigatoriamente que comparecer no sindicato de sua categoria para homologar os acertos rescisórios²⁰.

Outro local foi o escritório de advocacia que presta assessoria jurídica na área trabalhista a todos os integrantes da categoria profissional dos motoristas empregados, associados e não associados, ao Sindicato²¹ profissional, nesse caso é preciso destacar que cada sindicato mantém convênio com escritório especializado para assessorar a categoria profissional nas questões trabalhistas, sendo que não há necessidade da filiação ao sindicato para buscar tais serviços, mas somente pertencer à categoria profissional. Dessa maneira, qualquer sujeito pertencente à categoria poderia aleatoriamente participar da pesquisa, assim também, por ocasião das audiências na Justiça do Trabalho, aqueles que concordaram em responder as questões da pesquisa, antes ou depois de suas audiências, também puderam fazê-lo.

Como os locais *a priori* escolhidos dependiam da visita espontânea dos motoristas nos endereços tanto do sindicato, quanto na assessoria jurídica, verificou-se que isso poderia ocasionar uma demora excessiva na coleta de dados, inclusive por que confirmou-se a necessidade da presença do pesquisador ou de pessoa treinada, por ocasião da entrevista, de tal sorte que, foi identificado um novo local para proceder a entrevista, um posto de abastecimento de combustíveis e manutenção de caminhões, utilizado pelas empresas transportadoras do município.

Nesse sentido, Becker (1999) afirma:

6. Finalmente, o pesquisador pode se localizar nas áreas ou lugares onde os

²⁰ Art. 477. [...]

§ 1º - O pedido de demissão ou recibo de quitação de rescisão, do contrato de trabalho, firmado por empregado com mais de 1 (um) ano de serviço, só será válido quando feito com a assistência do respectivo Sindicato ou perante a autoridade do Ministério do Trabalho e Previdência Social. (BRASIL, 1943)

²¹ Art. 514. São deveres dos sindicatos:

[...]

b) manter serviços de assistência judiciária para os associados; (BRASIL, 1943, 2013).

desviantes em que está interessado se reúnem habitual ou ocasionalmente, e depois simplesmente observá-los ou aproveitar a oportunidade para interagir com eles e coletar informações de modo mais direto e objetivo. (BECKER, 1999, p.160).

Foi possível perceber que no escritório de advocacia trabalhista e no posto de abastecimento de combustíveis, os respondentes prestaram as informações sobre o as exaustivas jornadas de trabalho e o consumo de substâncias psicoativas de forma mais livre do que no sindicato. Por esta razão optou-se, após o pré-teste, dar ênfase na pesquisa posto de abastecimento de caminhões, por haver um grande fluxo dos profissionais pesquisados nesse local, o que agilizou a pesquisa, pois quase não havia tempo ocioso do pesquisador entre as entrevistas. Também continuaram sendo pesquisados os motoristas quando de suas visitas ao escritório de assessoria jurídica e nas audiências na Justiça do Trabalho.

4.2.4 População e amostra

Conforme dados constantes no Ministério de Trabalho e Emprego (MTE, 2013), o setor de transporte rodoviário de carga (CNAE 2.0 Classe), no final de 2012, formava, em Ponta Grossa, o segundo maior contingente de com trabalhadores com vínculo ativo em 31 de dezembro de 2012, em Ponta Grossa com 3.731 empregados. Dados constantes na base de dados sobre a RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS (RAIS Vínculo), desse total, 2.441 trabalhavam como MOTORISTAS DE VEÍCULOS DE CARGA EM GERAL (CBO 2002 Família), conforme informação obtida na mesma base de dados e no mesmo período.

Como a população a ser pesquisada é formada pelos membros da categoria de trabalhadores que estão formalmente registrados e se conhece o tamanho total da população dos motoristas, para determinar o número de indivíduos que participariam do preenchimento dos formulários da pesquisa utilizou-se a técnica de amostragem.

Segundo Levin, Fox e Forde (2012):

Nos últimos anos, por exemplo, técnicas de amostragem permitiram que pesquisadores de opinião pública fizessem previsões bastante precisas de resultados de eleições baseados em amostras de apenas algumas centenas de eleitores registrados.¹ Por essa razão, candidatos a cargo políticos importantes geralmente monitoram a efetividade de sua estratégia de campanha por meio de uma análise de pesquisas amostrais da opinião de leitores. (LEVIN, FOX e FORDE, 2012, p155-156).

Seguindo essa linha, adotou-se o método de amostragem aleatório; desse modo, qualquer indivíduo pertencente à categoria dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga poderia, em tese, ser selecionado para preencher o formulário, pois qualquer membro filiado à categoria ou não, poderia comparecer aos locais mencionados no item anterior.

A característica desse método é a identificação prévia dos indivíduos que pertencem à população, pois todos teriam a chance igual de participar do processo. No caso em foco, esse requisito foi atestado pelo registro em CTPS do exercício da função e a escolha e participação feita a partir da concordância do motorista em preencher o formulário. Nenhuma outra restrição foi feita. Obedecendo assim ao preceito:

Como amostras aleatórias dão a todo membro da população a mesma chance de ser escolhido, elas são, a longo prazo, mais representativas da característica da população do que os métodos não científicos. Conforme discutimos rapidamente no Capítulo 1, apenas pela chance podemos *sempre* esperar alguma diferença entre uma amostra, aleatória ou não, e a população da qual ela foi extraída. (LEVIN, FOX e FORDE; 2012, p.160).

Para determinar o tamanho da amostra que retornasse um resultado com confiabilidade, de tal forma que fosse possível generalizar os resultados para toda a população – MOTORISTAS EMPREGADOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA EM PONTA GROSSA, considerou-se uma variância de 0,5, intervalo de confiança de 95% e margem de erro aceitável de 4%, foi utilizado o cálculo a seguir (CERVI, 2012, p.82):

Ex.: Definir tamanho da amostra para uma pesquisa com nível de confiança de 95% (valor correspondente na tabela: 1,96), margem de erro de 4% e variância de 0,5.

$$\left(\frac{(1,96 \times 0,5)}{0,04} \right)^2 = 600,25 \text{ entrevistas}$$

As demais medidas e indicadores utilizados para analisar os dados serão detalhados à medida que esses sejam apresentados.

Após o preenchimento dos formulários pelos pesquisadores, as repostas foram incluídas em uma base de dados criada no *software* Microsoft Access 2013 (**APÊNDICE C**). Em seguida, foram tabulados para elaboração das tabelas e gráficos, os quais serão analisados a seguir.

4.3 Análise da Regulamentação em conjunto com os resultados da pesquisa de campo

Conforme salientado nos Capítulos 1 e 2, definiu-se a população pesquisada como sendo a categoria profissional de empregados no transporte rodoviário de carga do município de Ponta Grossa, a qual é numericamente superior aos motoristas autônomos nesse município, pois estavam à margem da legislação trabalhista, em face do mais básico dos direitos, que é a definição do tempo de trabalho necessário para auferirem os seus rendimentos lhes era sonegado. Tal situação afastava os motoristas empregados das garantias que a legislação trabalhista e as constituições brasileiras determinaram ao longo dos anos para a maioria dos trabalhadores, isso até a promulgação da Lei n. 12.619/2012.

Nesse sentido, a categoria empregado que está sendo utilizada é conceituada por meio Renato Saraiva (2009, p. 58) como aquela que: “O artigo 3º. da CLT conceitua empregado como ‘... toda pessoa física que presta serviço de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário’”. Sendo que na sequência do texto o autor menciona os requisitos que caracterizam a relação de emprego:

- a) trabalho prestado por pessoa física;
- b) não-eventualidade;
- c) subordinação;
- d) onerosidade (pagamento de salário).

Os outros dois requisitos caracterizadores da relação de emprego – pessoalidade (o serviço tem de ser prestado pessoalmente pelo empregado) e alteridade (risco da atividade econômica pertence única e exclusivamente ao empregador) – podem ser encontrados no art. 2º., que define o conceito de empregador [...]²². (SARAIVA, 2009, p.58).

²² Art. 2º - Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

§ 1º - Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins

Com o intuito de apresentar as informações obtidas sobre esses sujeitos, por meio do levantamento do perfil socioeconômico dos profissionais empregados que trabalham no transporte rodoviário de carga de Ponta Grossa foram estruturados os tópicos a seguir. Quando pertinente, também serão apresentados os artigos e o entendimento que vem sendo dado para esses artigos da Lei n. 12.619/2012.

4.3.1 Total de indivíduos pesquisados e identificação do instrumento e tipo de trabalho executado

Do total de entrevistados obteve-se a Tabela 4.1, a seguir, que traz o tipo de relação de trabalho informada pelos sujeitos pesquisados:

Tabela 4.1 – Total de sujeitos pesquisados de acordo com a relação de trabalho informada – Ponta Grossa – 2013

		Frequência	Percentual	Percentual Válido	Percentual Acumulado
Válidos	Empregado	667	94,7	94,7	94,7
	Agregado	20	2,8	2,8	97,6
	Autônomo	10	1,4	1,4	99,0
	Ônibus	4	,6	,6	99,6
	Terceirizado	2	,3	,3	99,9
	Outros	1	,1	,1	100,0
	Total	704	100,0	100,0	

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Na fase de testes, na forma informatizada de aplicação dos formulários, foram perdidos 31 formulários devido à falha na transmissão dos dados, o que totalizou 735 profissionais entrevistados.

Conforme salientado nos parágrafos anteriores, somente serão considerados para efeitos de análise do perfil socioeconômico os motoristas empregados, porém nos locais da pesquisa também encontravam-se profissionais que possuíam outro tipo de relação de trabalho que se prontificaram à responder a pesquisa, por respeito ao

lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

§ 2º - Sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, constituindo grupo industrial, comercial ou de qualquer outra atividade econômica, serão, para os efeitos da relação de emprego, solidariamente responsáveis a empresa principal e cada uma das subordinadas. (BRASIL, 1943, 2014).

profissional a entrevista foi realizada, mas os dados não foram incluídos nas análises a seguir.

As questões que foram incluídas a partir das sugestões obtidas na banca de qualificação não englobam o total de respondentes, sendo que, no momento da apresentação dos resultados serão considerados somente os dados daqueles cujas questões lhes foram formuladas.

Quanto ao tipo de caminhão que é utilizado no desempenho das atividades dos empregados no transporte de carga de Ponta Grossa a Tabela 4.2 a seguir apresenta os resultados obtidos:

Tabela 4.2 – Tipo de caminhão utilizado pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

		Frequência	Percentual	Percentual Válido	Percentual Acumulado
Validos	Bitrem	332	49,8	49,8	49,8
	Carreta	160	24,0	24,0	73,8
	Wanderleia	54	8,1	8,1	81,9
	Truck	40	6,0	6,0	87,9
	LS	28	4,2	4,2	92,1
	Rodotrem	22	3,3	3,3	95,4
	Bi-caçamba	13	1,9	1,9	97,3
	Outro	9	1,3	1,3	98,7
	Toco	8	1,2	1,2	99,9
		1	,1	,1	100,0
Total		667	100,0	100,0	

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

O dado acima revela que quase 50% dos veículos utilizados no transporte de cargas de Ponta Grossa possui capacidade de transportar até 57 toneladas²³. E, quanto ao tipo de carga transportada, 73,9% informaram que transportam carga seca, essa informação e os demais tipos de carga estão presentes na Tabela 4.3 a seguir:

²³ Para maiores detalhes sobre a capacidade de transporte de cargas dos caminhões:
http://www.guiadotrc.com.br/guiadotransportador/tipos_caminhao.asp.

Tabela 4.3 – Tipo de carga transportada pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisado no município de Ponta Grossa em 2013

		Frequência	Percentual	Percentual Válido	Percentual Acumulado
Válido	Seca	493	73,9	73,9	73,9
	Líquida	69	10,3	10,3	84,3
	Todos os tipos	25	3,7	3,7	88,0
	Outros	24	3,6	3,6	91,6
	Refrigerada	24	3,6	3,6	95,2
	Horária	12	1,8	1,8	97,0
	Perigosa	9	1,3	1,3	98,4
		6	,9	,9	99,3
	Viva	5	,7	,7	100,0
	Total	667	100,0	100,0	

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Conforme mencionado anteriormente, os motoristas empregados no transporte de carga de Ponta Grossa trafegam por todo o país. Com o intuito de saber quais os caminhos percorridos por esses profissionais, questionou-se sobre o tipo de viagem que eles fazem, onde obteve-se como resposta os dados constante na Tabela 4.4, na qual se constata que 73,9% trafegam por mais de um estado além do Paraná (Todo o Brasil 64,9% e Estado do Paraná e Outros 9%), confirmando assim que, aliado ao grande volume de carga que transportam, os profissionais ponta-grossenses contribuem para a movimentação da riqueza brasileira, levando todo tipo de mercadorias pelas rodovias de todos os estados do país.

Tabela 4.4 – Tipo de viagem feita pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013

		Frequência	Percentual	Percentual Válido	Percentual Acumulado
Válidos	Todo o Brasil	433	64,9	64,9	64,9
	Estado do Paraná	113	16,9	16,9	81,9
	Estado do Paraná;Outros	60	9,0	9,0	90,9
	Outros	38	5,7	5,7	96,6
	Ponta Grossa e Região	16	2,4	2,4	99,0
	Internacionais	2	,3	,3	99,3
	Todo o Brasil; Internacionais	2	,3	,3	99,6
	Viagens internacionais	2	,3	,3	99,9
		1	,1	,1	100,0
	Total	667	100,0	100,0	

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Quanto ao ano do veículo utilizado, obteve-se a seguinte informação:

Tabela 4.5 – Ano do caminhão utilizado pelos empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013

		Frequência	Percentual	Percentual Válido	Percentual Acumulado
Válido	Entre 2006 e 2010	334	51,6	53,2	53,2
	Posterior ao ano 2010	229	35,4	36,5	89,6
	Entre 2001e 2005	51	7,9	8,1	97,8
	Anterior ao ano 2000	14	2,2	2,2	100,0
	Total	628	97,1	100,0	
	Branco	19	2,9		
Total		647	100,0		

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Com uma frota relativamente nova, com 36,5% dos caminhões com menos de 2 anos e 53,2% entre 3 e 6 anos de uso, é possível verificar que a tecnologia embarcada nos caminhões, que está presente no dia a dia desses profissionais, é um fator relevante para a execução da atividade profissional, propiciando maior conforto e melhor desempenho. Ainda pode ser verificado na mesma tabela que somente 10,3% da frota dos veículos utilizados pelos entrevistados em Ponta Grossa apresentam mais de 10 anos de uso.

Nesse item da pesquisa foi possível constatar ainda que 12,1% dos entrevistados informaram que dirigiam caminhões do ano corrente ao da pesquisa (2013), o que é passível de inferir que o investimento feito pelas empresas transportadoras do município é substancial, confirmando assim a manutenção do primeiro lugar, desse ramo de atividade, no número de empresas instaladas no município de Ponta Grossa no ano de 2012. Além disso, pela história, pelo entroncamento rodoviário e pela vocação do município Ponta Grossa nesse setor, verificados nos capítulos anteriores, deve ter sido fator que influenciou a decisão pela implantação de nova fábrica de caminhões no município.²⁴

Os dados citados anteriormente compuseram o primeiro segmento de informações prestadas pelos motoristas entrevistados. A seguir, serão apresentados os demais itens pesquisados, conforme sequência do formulário de pesquisa (**APÊNDICE A**), com alguns ajustes, quando propiciar maior facilidade de entendimento do tema abordado.

4.3.2 Dados pessoais sobre os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados em Ponta Grossa - Paraná

Na base de dados do MTE (RAIS VÍNCULO) consta a informação que em dezembro de 2012 haviam 2.441 trabalhadores com vínculo ativo, cadastrados como MOTORISTAS DE VEÍCULOS DE CARGAS EM GERAL (COB 2002 Família) no setor de transporte rodoviário de carga (CNAE 2.0 Classe) no município de Ponta Grossa e desse total 61,3% encontravam-se na faixa compreendida entre 30 a 49 anos.

Frise-se que nesta comparação e nas demais baseadas nos dados do MTE, só foram considerados os MOTORISTAS DE VEÍCULOS DE CARGAS EM GERAL, conforme tabela CBO 2002 Família, que prestam serviço, para as empresas do setor de TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA, conforme CNAE 2.0 Classe.

²⁴ Com investimento de aproximadamente R\$ 450 milhões, a nova unidade, instalada em uma área de 2,3 milhões de metros quadrados, tem capacidade para produzir até 10 mil caminhões por ano. A produção será voltada para veículos destinados ao transporte pesado de longa distância, equipados com motor de 12,9 litros. [...]

Desde janeiro deste ano, o Senai ficou responsável pelo recrutamento e treinamento dos primeiros 90 trabalhadores que vão operar a linha de produção – outros 60 funcionários foram trazidos de fora pela empresa, totalizando os 150 colaboradores que trabalharão na unidade em sua fase inicial. “No ano que vem devemos criar novas turmas de qualificação abertas à comunidade, a pedido da empresa, para que ela já tenha profissionais capacitados quando precisar ampliar sua produção”, explica Denise. (FIEP, 2013, p.1).

Na pesquisa realizada em Ponta Grossa, obteve-se a seguinte distribuição de empregados no transporte rodoviário de cargas:

Tabela 4.6 – Comparativo pela faixa etária dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 e constantes na base de dados do MTE – RAIS – VÍNCULOS 2012

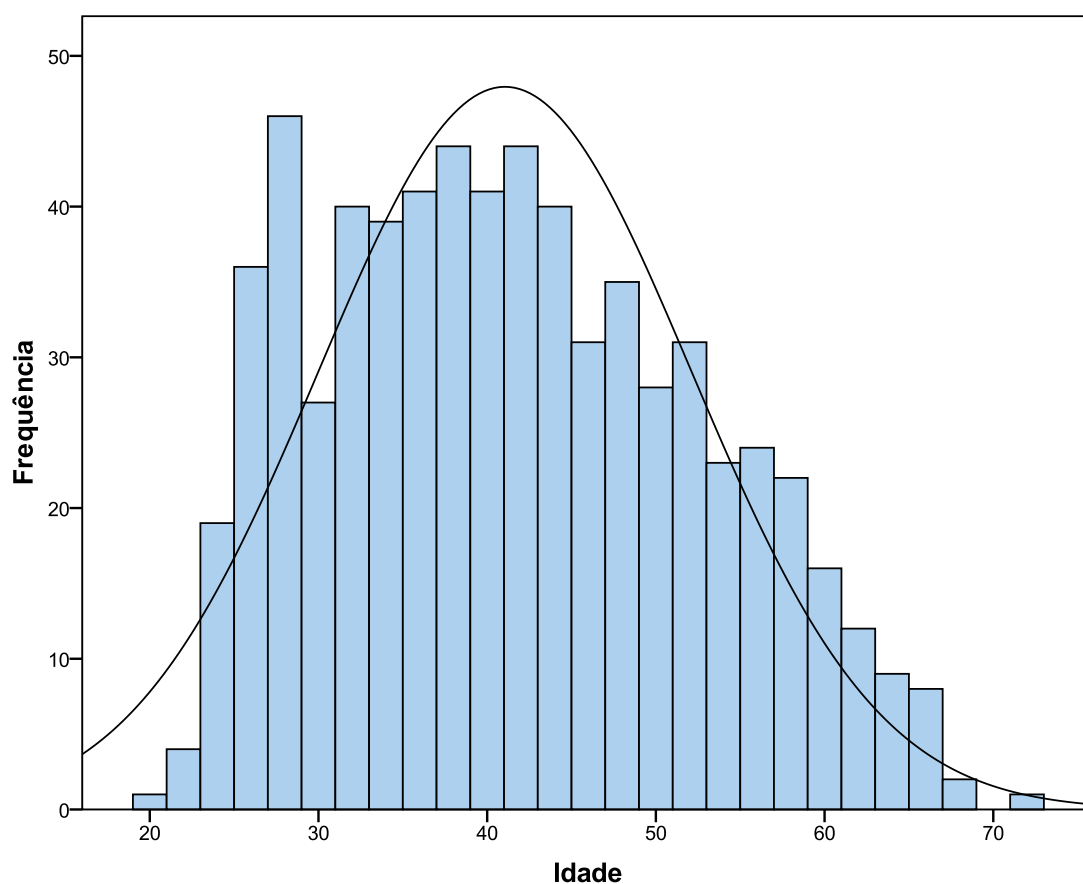
		Frequência		Percentual	
		PESQUISA 2013 MTE- RAIS 2012		PESQUISA 2013 MTE- RAIS 2012	
Válido	18 a 24	25	94	3,7	3,9
	25 a 29	94	258	14,1	10,6
	30 a 39	194	839	29,1	34,4
	40 a 49	189	658	28,3	27,0
	50 a 64	151	553	22,6	22,7
	65 ou mais	11	39	1,6	1,6
	Total	664	2441	99,6	100,0
Branco		3	2441	,4	100,0
Total		667	2441	100,0	100,0

Fonte: Pesquisa de campo e DARDO/MTE, 2012.

Por meio da tabela apresentada, verifica-se que da amostra pesquisada, 57,4% dos pesquisados estão na faixa compreendida entre 30 a 49 anos, percentual bem próximo ao que se obteve na base de dados do MTE que é de 61,3. Ao proceder-se a soma do percentual das três faixas com maior frequência de casos a diferença percentual entre as duas bases é de apenas 3,9%.

A média de idade dos profissionais pesquisados é de 41,04 anos com um desvio padrão de 11,055 anos para os 664 respondentes considerados e podem ser verificados no histograma a seguir:

Gráfico 4.1 – Histograma da faixa etária dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013

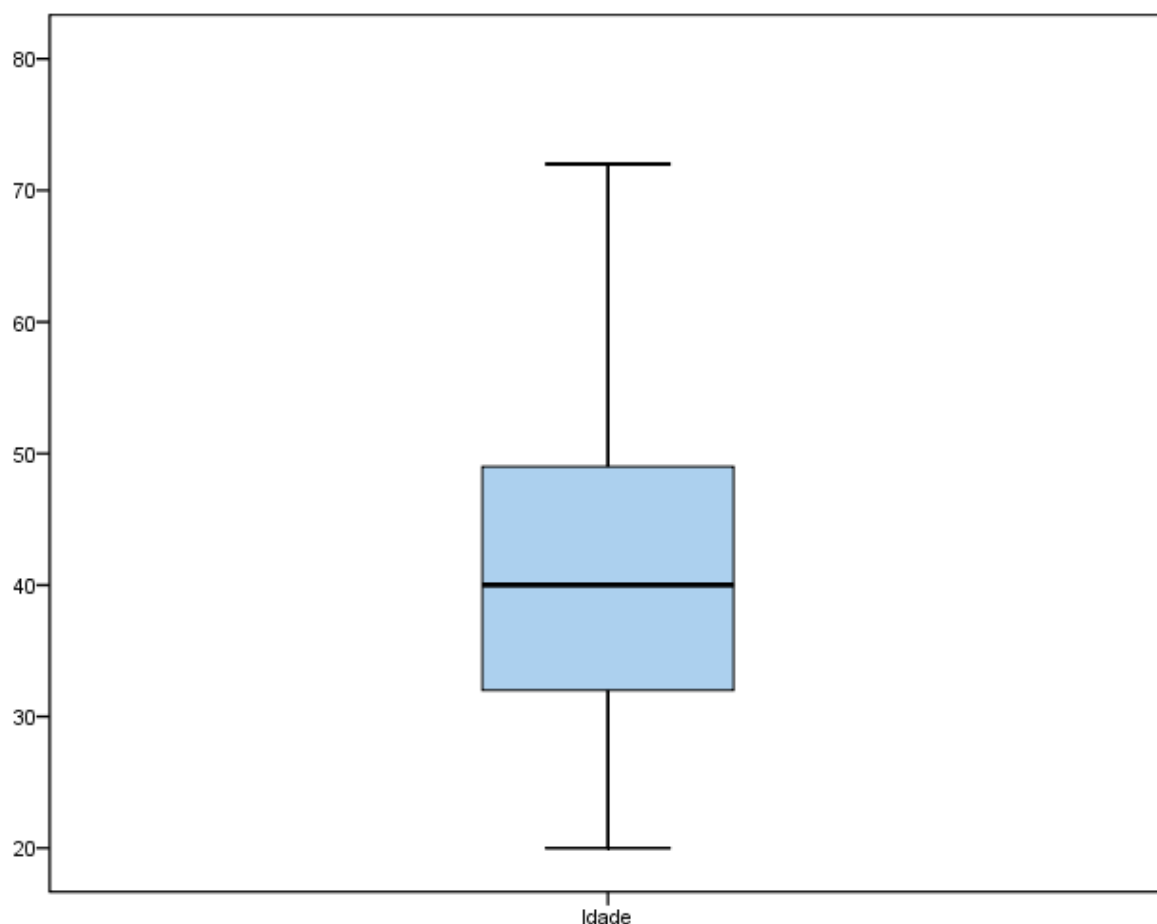


Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Verifica-se que, a partir da idade de 52 anos para mais, os valores são pouco acima da curva normal. Há uma grande concentração de indivíduos na faixa compreendida entre 26 a 27 anos, indicando o ingresso de jovens na profissão e que para as idades inferiores a 23 anos as quantidades apresentam-se abaixo da curva normal.

Para visualização das distribuições das idades dos motoristas empregados, segue o Gráfico 4.2, no qual é possível perceber uma distribuição quase uniforme nos três primeiros quartis, ou seja, de aproximadamente dez em dez anos e uma maior distribuição no último quartil que vai da idade de 49 a 72 anos, ou seja, uma amplitude de 23 anos, o que também implica no desvio padrão de 11,055:

Gráfico 4.2 – Distribuição das idades em quartis dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013



Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Complementando os dados estatísticos sobre a faixa etária, obteve-se que a Moda é de 26 casos para as idades de 35, 40 e 42 anos.

Outra informação obtida na pesquisa de campo refere-se ao grau de escolaridade dos empregados, e esta informação está apresentada abaixo por meio de dois gráficos, nos quais constam o total de indivíduos por faixa etária e grau de escolaridade e a distribuição em quartis dessa comparação, conforme segue:

Tabela 4.7 – Distribuição da escolaridade por faixa etária dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

	Classificação da Idade						Total
	Entre 18 e 24	Entre 25 e 29 anos	Entre 30 e 39 anos	Entre 40 e 49 anos	Entre 50 e 64 anos	65 anos ou mais	
Fundamental Incompleto	2	12	38	83	71	4	210
Fundamental Completo	3	15	52	46	39	7	162
Médio Incompleto	6	13	21	14	9	0	63
Médio Completo	14	51	80	40	31	0	216
Superior Incompleto	0	1	0	3	0	0	4
Superior Completo	0	2	3	2	1	0	8
Total	25	94	194	188	151	11	663

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Na Tabela 4.7 verifica-se que estão distribuídos, quase que na mesma proporção, os motoristas que possuem o ensino fundamental incompleto e os que possuem o ensino médio completo, ou seja, em torno de 32% para cada seguimento, seguido do ensino médio incompleto com 24,4% dos indivíduos. Porém há uma inversão, quando analisado pela faixa etária, sendo que na faixa compreendida entre 30 a 39 anos, 41,23% tem o ensino médio completo e na faixa que vai de 40 a 49 anos 44,15% não completou o ensino fundamental. Índice ainda maior para a faixa etária de 50 a 64 anos que 47,01% não completou o ensino fundamental.

Quanto ao estado civil dos respondentes, obteve-se a seguinte informação:

Tabela 4.8 – Estado civil dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 de acordo com a faixa etária

	Classificação da Idade						Total
	Entre 18 e 24	Entre 25 e 29 anos	Entre 30 e 39 anos	Entre 40 e 49 anos	Entre 50 e 64 anos	65 anos ou mais	
	0	0	0	2	0	0	2
Casado	15	60	146	152	117	8	498
Divorciado	0	0	5	5	11	0	21
Separado - De fato	0	0	1	4	4	0	9
Separado - Legalmente	0	0	0	3	1	1	5
Solteiro	8	28	31	10	3	0	80
União Estável	2	6	11	13	10	0	42
Viuvo	0	0	0	0	5	2	7
Total	25	94	194	189	151	11	664

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Constata-se que 75% dos motoristas empregados são casados e que 59,8% desses estão na faixa etária compreendida entre 30 a 49 anos. Efetuando o cruzamento das informações obtidas sobre o tipo de viagem que eles fazem chegou-

se a um percentual de 66% dos motoristas casados efetuam viagens para todo o Brasil. Essa questão será abordada no tópico em que é questionada a principal dificuldade na profissão.

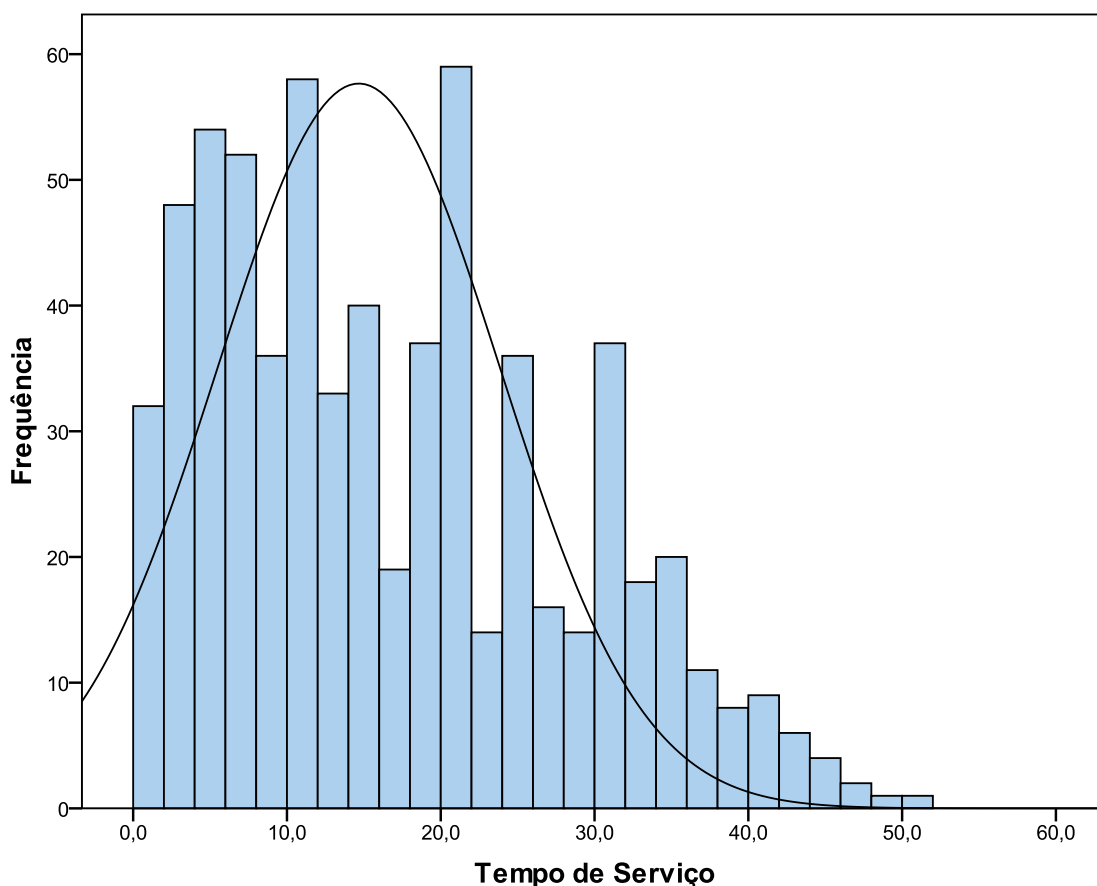
Com os três itens apresentados acima verificou-se os dados pessoais dos sujeitos pesquisados, outras questões de cunho pessoal também serão abordadas, porém dando ênfase nas condições de trabalho desses profissionais, o que se fará nos tópicos a seguir.

4.3.3 Aspectos profissionais do motoristas empregados no transporte rodoviário de carga de Ponta Grossa - Paraná

Neste tópico serão apresentados os dados obtidos na pesquisa exploratória que estão diretamente ligados as alterações na relação de trabalho trazidas pela Lei n. 12.619/2012. O objetivo é verificar se, após aproximadamente um ano e meio da entrada em vigor desse dispositivo legal, estão sendo observados os aspectos legais inseridos na CLT, assim como, explorar melhor a realidade profissional do motorista empregado.

O primeiro item questionado sobre a profissão de motorista empregado no transporte de carga foi sobre o tempo em que exercem essa profissão, tendo como resultado os dados apresentados no Gráfico 4.4 abaixo:

Gráfico 4.3 – Distribuição do tempo de serviço dos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013



Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

É possível observar no Gráfico 4.4 que os dados informados não apresentam uma curva normal, com vários indivíduos ingressando na profissão nos últimos 5 a 6 anos, o que também é confirmado pela faixa etária, entre 26 e 27 anos (bem acima da curva normal) anteriormente informada, bem como no final da curva também é possível verificar pessoas trabalhando a mais de 40 e até 50 anos na profissão de motorista, o que também é indicado pelos valores acima da curva normal. A média de tempo de serviços encontrada foi de 16,4 anos com um desvio padrão de 11,355, índice influenciado pelos profissionais com longo tempo no exercício da profissão.

Tabela 4.9 – Tempo de serviço em relação à faixa etária dos empregados no transporte entrevistados no município de Ponta Grossa em 2013

	1,8%	3,5%	1,7%	,6%	,0%	,0%	7,6%
Entre 2 e 5	12	37	27	5	0	0	81
	1,8%	5,6%	4,1%	,8%	,0%	,0%	12,2%
Entre 6 e 10	0	35	71	22	7	0	135
	,0%	5,3%	10,7%	3,3%	1,1%	,0%	20,4%
Entre 11 e 15	0	0	47	29	8	0	84
	,0%	,0%	7,1%	4,4%	1,2%	,0%	12,7%
Entre 16 e 20	0	0	34	61	10	1	106
	,0%	,0%	5,1%	9,2%	1,5%	,2%	16,0%
Entre 21 e 25	0	0	3	43	13	0	59
	,0%	,0%	,5%	6,5%	2,0%	,0%	8,9%
Entre 26 e 30	0	0	0	20	40	0	60
	,0%	,0%	,0%	3,0%	6,0%	,0%	9,1%
Entre 31 e 35	0	0	0	3	41	0	44
	,0%	,0%	,0%	,5%	6,2%	,0%	6,6%
Maior que 35 anos	0	0	0	1	32	10	43
	,0%	,0%	,0%	,2%	4,8%	1,5%	6,5%
Total do Tempo de serviço	24	95	193	188	151	11	662
	3,6%	14,4%	29,2%	28,4%	22,8%	1,7%	100,0%

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Como resumo dessa questão, a Tabela 4.9 apresenta o cruzamento da informação de tempo de serviço com a faixa etária dos profissionais, na qual é possível perceber que 49,1% estão na profissão entre 6 a 20 anos.

4.3.3.1 Vínculo de trabalho e remuneração

Conforme citado anteriormente, uma das característica da relação de trabalho na forma de assalariamento é a onerosidade, ou seja, a contrapartida da prestação do serviço é o pagamento ao trabalhador.

A CR (1988), no Capítulo II – DOS DIREITOS SOCIAIS, em seu artigo 7º, quanto a remuneração, prescreve que:

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho; (BRASIL, 1988).

No mesmo sentido a CLT, que disciplina a questão sobre a remuneração nas relações de trabalho, dispõe no artigo 457, que:

Art. 457 - Compreendem-se na remuneração do empregado, para todos os efeitos legais, além do salário devido e pago diretamente pelo empregador, como contraprestação do serviço, as gorjetas que receber.

§ 1º - Integram o salário não só a importância fixa estipulada, como também as comissões, percentagens, gratificações ajustadas, diárias para viagens e abonos pagos pelo empregador. (BRASIL, 1943, 2014).

A Lei n. 12.619/2012 incluiu, por meio da prescrição do artigo 2º., a equiparação dos direitos dos motoristas ao do restante dos trabalhadores urbanos e rurais²⁵. Assim como, incluiu na CLT os artigos 235-G e 235-H, com o seguinte texto:

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.” (BRASIL, 2012).

Os esclarecimentos acima se prestam para introduzir os dados obtidos na pesquisa com os motoristas empregados em Ponta Grossa.

Primeiramente questionou-se a respeito do tipo de relação de trabalho pactuado, obtendo como resultado as informações constantes na Tabela 4.1 apresentada anteriormente. Assim no transcorrer da pesquisa, conforme observado anteriormente, só foram considerados os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga. Quando questionados a respeito da forma de remuneração se obteve os dados apresentados na Tabela 4.10 abaixo:

²⁵ Art. 2 -São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal: (BRASIL, 2012).

Tabela 4.10 – Forma de pagamento de salário pactuada com os motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

		Frequência	Percentual	Percentual Válido	Percentual Acumulado
Válido	Por comissões	367	55,0	55,0	55,0
	Por mês - Salário Mensal	167	25,0	25,0	80,1
	Por mês + Comissão	117	17,5	17,5	97,6
	Por quilômetro rodado	13	1,9	1,9	99,6
	Quinzenal	3	,4	,4	100,0
	Total	667	100,0	100,0	

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Neste momento é importante categorizar o termo salário, pois, segundo Sérgio Pinto Martins (2012, p.235):

Salário fixo é o estipulado em quantia certa, invariável. Fixo é o salário calculado com base na unidade de tempo, como hora, dia, mês etc. O salário fixo independe do número de horas trabalhadas pela pessoa [...]
Salário variável é o estabelecido de acordo com a produção do empregado, podendo ser por peça, tarefa, comissão etc. (MARTINS, 2012, p.235).

Como visto no artigo 235-G, introduzido na CLT pela Lei n. 12619/2012, a forma de remuneração que inclui o pagamento por comissão é proibida, desde que “essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação” (BRASIL, 2012).

Para confirmar a forma de remuneração, posteriormente questionou-se sobre o valor médio recebido de salário fixo e de comissão ou hora extra, conforme o caso. Constatou-se que, embora em muitos casos a informação prestada foi de recebimento exclusivamente por comissão, ao informar o valor médio os motoristas informavam uma parte fixa e outra variável (comissão ou hora extra), confirmando assim a falta de compreensão sobre a correta forma de remuneração percebidas pelos respondentes. Foram realizados os ajustes devidos na base de dados quando as duas informações eram incongruentes.

Da mesma forma que é possível perceber que, apesar de constar na CTPS dos motoristas empregados, um salário fixo, na prática o que é pactuado entre o

empregador e o empregado é o salário por comissão.

Verifica-se assim a predominância do pagamento por comissões, que para os motoristas do transporte de carga ponta-grossense ocorre em 72,5% dos contratos de trabalho, se forem considerados tanto o pagamento exclusivo por comissões, quanto o pagamento de um salário fixo acrescido da comissão (parte variável). A questão da segurança, vinculada à forma de pagamento, será tratada no transcorrer da presente análise.

A forma comissionada de remuneração do motorista empregado no transporte de carga rodoviário, segundo o Doutor Paulo Douglas Almeida de Moraes (2013), constitui-se em violação à recente regulamentação, pois:

Sob esse prisma, tem-se que a vedação ao pagamento por comissões passa a ser regra no segmento, de modo que a referida ressalva aberta deve ser compreendida no sentido de conferir a necessária flexibilidade à norma, possibilitando o pagamento por comissão, por exemplo, naquelas situações onde a prestação dos serviços de transporte se dá durante período fixo de tempo, ou ainda, quando a comissão esteja vinculada à qualidade do trabalho e não à quantidade, tal como ocorre quando há modulação da parte variável da remuneração em função do consumo de combustível. (MORAES, 2013, p.96).

A Convenção Coletiva de Trabalho 2013/2014 celebrada entre o SINDICATO DOS MOTORISTAS, CONDUTORES DE VEICULOS RODOVIARIOS EM GERAL E TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIARIOS DE PONTA GROSSA e o SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DE PONTA GROSSA, na sua cláusula trigésima oitava, prescreve que:

Os representantes dos trabalhadores e dos empregadores resolvem através deste instrumento coletivo de trabalho, ajustar que o controle da jornada de trabalho e todas as especificidades de que trata a Lei 12.619 que regulamentou a profissão dos motoristas, sobre esta matéria serão lançadas na íntegra nesta redação para dar a eficácia jurídica a todas as partes envolvidas, a qual adere integralmente a presente negociação coletiva, no que aqui está pactuado. (SINDICATO DOS MOTORISTAS, CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS EM GERAL E TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DE PONTA GROSSA, SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DE PONTA GROSSA; 2013, p.13).

Ou seja, a Convenção Coletiva em vigor em Ponta Grossa para a categoria de motoristas em transportes rodoviários adota integralmente a Lei n. 12.619/2012.

Segundo entendimento do representante do Ministério Público do Trabalho, deve ter o pagamento por comissão deve ser vinculado à qualidade do serviço prestado, sendo proibido esse tipo de remuneração pela quantidade de serviço.

A remuneração média obtida na base do MTE para os motoristas de veículos de cargas em geral, com vínculo ativo em 31 de dezembro de 2012, no setor de transporte rodoviário de carga foi de R\$ 1.567,73.

A Convenção Coletiva de Trabalho 2013/2014 aprovou o piso salarial dos motoristas empregados, conforme Tabela 4.11, abaixo:

Tabela 4.11 – Tabela de Piso Salarial dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga de Ponta Grossa ano base 2013/2014

Função	mai/13
MOTORISTA DE BITREM	R\$ 1.526,00
MOTORISTA DE CARRETA	R\$ 1.472,00
MOTORISTA DE TRUCK	R\$ 1.190,00
MOTORISTA DE TOCO	R\$ 1.090,00
MOTORISTA DE TRANSPORTE DE MALOTE	R\$ 1.047,00

Fonte: MTE – Sistema de Negociações Coletivas de Trabalho – Mediador, 2013.

O resultado obtido na pesquisa está apresentado na Tabela 4.12, a seguir:

Tabela 4.12 – Dados estatísticos sobre remuneração individual referente aos motoristas empregados no transporte rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

			Estatística
Remuneração Individual Total	Média		2930
	95% Intervalo de confiança para a Média	Limite Inferior	2841
		Limite Superior	3018
	5% Média Ajustada		2861
	Mediana		2800
	Desvio Padrão		1129
	Mínimo		580
	Máximo		12100
	Amplitude		11520
	Variação interquartil		1200

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

A média da remuneração total (salário fixo [quando informado] mais comissão ou hora extra [conforme o caso]) informada pelos motoristas foi de R\$ 2.930,00, bem acima do valor constante na base do MTE em dezembro de 2012, mesmo a média ajustada, que retira dos cálculos os valores extremos, foi bem acima do valor constante na base do MTE. Outros índices estatísticos complementam a informação sobre a remuneração total dos motoristas entrevistados e também são apresentados na tabela acima.

A grande distorção dos valores de remuneração constante no MTE e os obtidos por meio da pesquisa podem ter como causa a prática comum do empresário do setor do transporte, conhecida como salário “por fora”, que se dá para reduzir o pagamento dos encargos sociais decorrentes da relação de trabalho e visando a redução desses tributos, com a consequente redução do custo de mão de obra e também objetivando o aumento da mais valia.

Nesse sentido, Eduardo Milléo Baracat ([201-]) manifesta-se da seguinte forma:

RESUMO: A prática do salário “por fora” é relativamente comum entre as empresas brasileiras. O salário “por fora” trata-se de ilícito trabalhista, mas também penal, na medida em que tipificado na Lei n. 8.137/1990. O salário “por fora” acarreta grave prejuízo a sociedade, porque reduz a arrecadação dos encargos sociais e, conseqüentemente, prejudica o financiamento da seguridade social. Necessária a articulação dos atores envolvidos na caracterização do salário “por fora”, com o objetivo de prevenir e punir essa prática. (BARACAT, [201-], p.1).

Corroborando com o resumo citado anteriormente, o acórdão proferido pelo Desembargador Jorge Berg de Mendonça, publicado no Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho (2013):

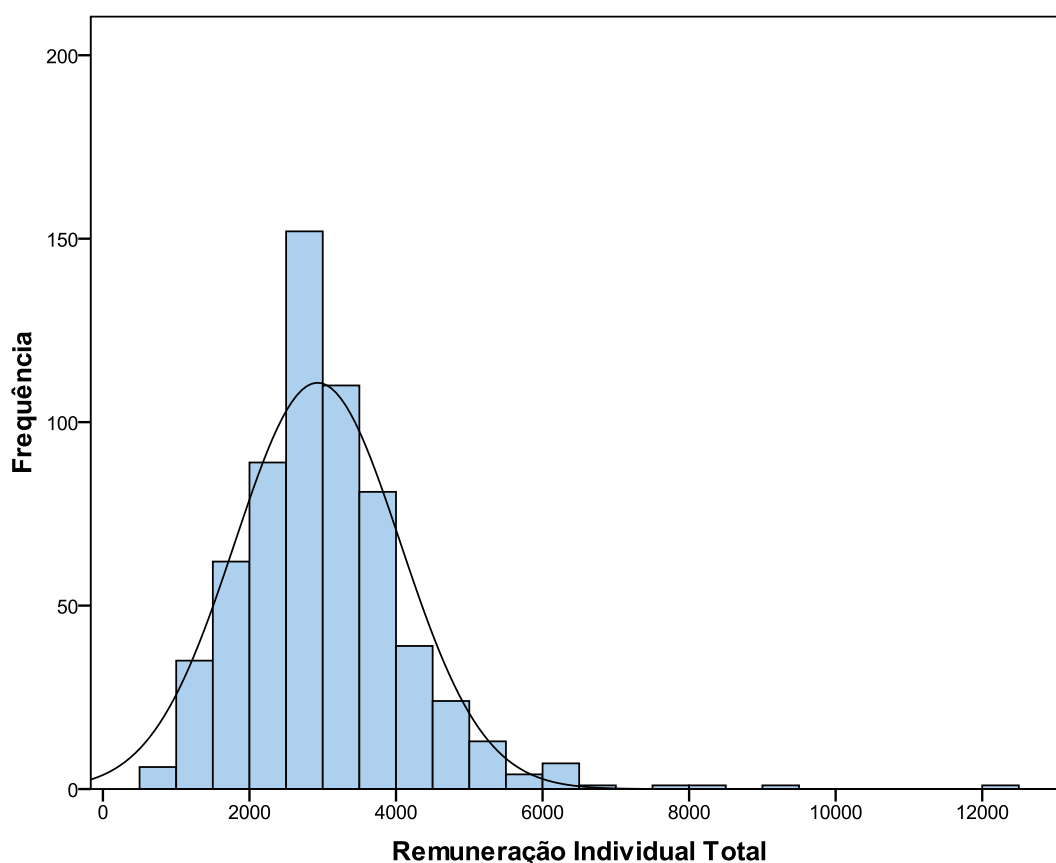
EMENTA: SALÁRIO "POR FORA" - PROVA - A realização de pagamento salarial extra folha é uma prática de difícil comprovação nos feitos trabalhistas, sendo as evidências tênues e quase imperceptíveis. A fraude decorre exatamente de uma conduta patronal negativa, consubstanciada na omissão em contabilizar verbas trabalhistas quitadas ao obreiro. (MENDONÇA, 2013, p.215).

Além do prejuízo tributário, que atinge toda a sociedade, o trabalhador terá reflexos posteriores, pois o cálculo do seu benefício futuro de aposentadoria será feito

pelos valores efetivamente recolhidos como contribuição previdenciária que são baseados no valor da remuneração oficial do trabalhador. Se, parte dos valores não são informados por não constarem no holerite do trabalhador, também não serão computados no benefício da aposentadoria, prejuízo esse somente percebido pelo trabalhador tardiamente.

Abaixo, apresenta-se o histograma elaborado a partir da remuneração individual total dos sujeitos pesquisados:

Gráfico 4.4 – Histograma da remuneração total dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013



Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Retirando os valores de extremos de R\$ 580,00 e acima de R\$ 6.000,00 e o pico que vai da faixa de R\$ 2.500,00 a R\$ 3.000,00 a remuneração apresentaria uma curva bem próxima do normal. A Moda é de 58 casos para uma remuneração total (parte fixa + parte variável) igual a R\$ 3.000,00.

4.3.3.2 Limites da jornada de trabalho do motorista empregado

Quanto à jornada de trabalho, a CR (1988) dispõe nos incisos XIII e XVI do artigo 7º, que:

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

[...]

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal; (BRASIL, 1988).

O Capítulo II - Seção II – DA JORNADA DE TRABALHO da CLT regulamenta este instituto.

Além da ratificação quanto à duração da jornada de trabalho constante na CR (1998), por meio do artigo 2º, a Lei n. 12.619/2012 ainda dispõe que:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

[...]

§6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação. (BRASIL, 2012).

Para verificação do atendimento dessas prescrições legais, questionou-se aos motoristas empregados em Ponta Grossa se efetuavam jornada de trabalho acima das 8 horas diárias e também se eram remunerados por essas horas adicionais, e obteve-se como resultado desses questionamentos as tabelas apresentadas abaixo:

Tabela 4.13 – Percentual de motoristas empregados no transporte de cargas que trabalham acima de 8 horas diárias entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013

		Frequência	Percentual
Válidos	Sim	621	93,1
	Não	40	6,0
		6	,9
	Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Observa-se que, do total de motoristas empregados, 93,1% declararam trabalhar mais que 8 horas diárias. E devido a forma de remuneração ser predominantemente por comissão, apenas para confirmar essa condição, foram questionados a respeito do recebimento das horas extras, ou seja, se recebiam conforme determina a CR (1988) em seu artigo 7º, inciso XVI, pagamento com um adicional mínimo de 50%.

Essa confirmação consta na tabela abaixo:

Tabela 4.14 – Cruzamento das informações sobre realização de horas extras e recebimento das horas excedentes com o adicional de 50% dos motoristas empregados no transporte de carga entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013

			Recebe Adicional 50% pela HE		Total
			Não	Sim	
Faz HE	Sim	Quantidade	453	163	616
		% válidos	73,5%	26,5%	100,0%
	Não	Quantidade	19	20	39
		% válidos	48,7%	51,3%	100,0%
Total	Quantidade		472	183	655
	% válidos		72,1%	27,9%	100,0%

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

O resultado da pesquisa demonstrou que 73,5% dos motoristas empregados entrevistados no transporte de cargas de Ponta Grossa, que informaram que fazem horas extras, não recebem pela hora extra e seu adicional de 50% nos serviços

prestados acima da oitava hora diária, situação essa que se dá pela predominância da forma comissionada de remuneração que privilegia o número de viagens efetuadas ou a quilometragem percorrida em detrimento pagamento de salário fixo e horas extras de acordo com o número de horas trabalhadas.

Ainda sobre o exercício de horas adicionais, alguns doutrinadores defendem a inconstitucionalidade do artigo 235-F²⁶ da CLT (incluído pela Lei n. 12.619/2012), por conferir “efetivo poder derogatório às convenções e acordos coletivos sobre a Constituição, pois estabeleceu abstratamente limite de 12 (doze) horas diárias de trabalho, em frontal violação ao limite constitucional de 8 (oito) horas [...]”. (MORAES, 2013, p.86).

A justificativa para tal posicionamento de Paulo Douglas Almeida de Moraes (2013) é que:

No caso da norma ora examinada o retrocesso social é ainda mais gritante se considerado seu destinatário: o motorista rodoviário. A atividade deste trabalhador é naturalmente fatigante e penosa, exigindo do motorista atenção total durante toda a jornada de trabalho. Admitir que esses trabalhadores laborem por doze horas diárias constitui verdadeiro absurdo, na medida em que tal disposição viola o objetivo do próprio diploma jurídico no qual foi inserida. (MORAES, 2103, p.88).

Corroborando com a afirmação desse autor, abaixo estão transcritas algumas partes dos esclarecimentos prestados pelo Doutor Dirceu Rodrigues Alves Júnior, diretor da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), proferida, em 10 de abril de 2013, à comissão especial criada pelo agronegócio na Câmara dos Deputados para alterar a Lei n. 12.619/2012, conhecida como a Lei do Descanso:

Ele mostrou que a profissão de caminhoneiro é mais do que insalubre, chega à penosidade – situação em que o corpo e a mente do profissional são exigidos mais do que poderiam.

[...]

O diretor da Abramet relatou ao grupo quais são as principais doenças profissionais que atingem o caminhoneiro. Dor lombar, hérnia de disco, zumbido no ouvido, surdez, artrose e tendinites são algumas delas. “Além do desgaste físico, o motorista sofre o mental, pelo medo de ser assaltado, sequestrado e morto. E também o fato de estar distante da família”.

[...]

“Após dirigir 4 horas, os estudos mostram que o indivíduo tem lapso de

²⁶ Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique. (BRASIL, 2012).

atenção. Com 8 horas, tem queda de atenção. O sujeito que dirige mais que 8 horas tem 2,5 vezes mais chances de acidentes”, afirma. A saúde física e mental deste profissional, de acordo com ele, está extremamente prejudicada. “Isto é cientificamente, neurologicamente comprovado”. (REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA JÁ, 2013).

Frise-se ainda que, as constatações acima fazem parte de estudos que se iniciaram em 1980 pela ABRAMET, conforme alertado pelo doutor.

4.3.3.3 Meios de controle da jornada de trabalho

O artigo 2º., no seu inciso V da Lei n. 12.619/2012, dispõe sobre a obrigatoriedade de controle da jornada de trabalho e faz menção direta à obediência aos requisitos constantes no § 3º. do artigo 74 da CLT, nos seguintes termos:

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º. do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador. (BRASIL, 2012).

Os motoristas empregados de Ponta Grossa foram questionados sobre o controle da jornada de trabalho e sobre o meio utilizado para tal controle tendo obtido como resultado as tabelas a seguir:

Tabela 4.15 – **Sobre o controle de jornada de trabalho dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga no município de Ponta Grossa - 2013**

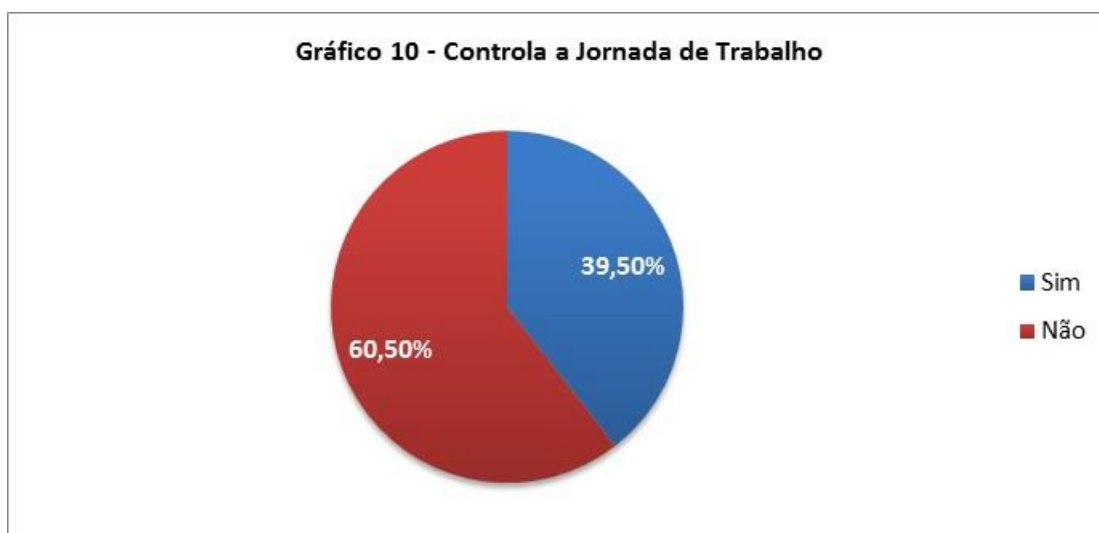
		Frequência	Percentual	Percentual Válido	Percentual Acumulado
Válido	Sim	506	78,1	78,1	78,1
	Não	132	20,4	20,4	98,5
		10	1,5	1,5	100,0
Total		648	100,0	100,0	

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

A questão anterior também foi proposta na pesquisa realizada na Operação Jornada Legal – Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro, em 2012, coordenada pelos Procuradores do Trabalho Doutora

Adriana Augusta de Moura Souza, de Minas Gerais, Doutor José Pedro dos Reis, do Mato Grosso do Sul e pelo Doutor Paulo Douglas Almeida de Moraes do Mato Grosso. A pesquisa “foi realizada no dia 25 de julho de 2012, em âmbito nacional, e reuniu esforços de Procuradores do Ministério Público do Trabalho (MPT) e de Policiais da Polícia Rodoviária Federal (PRF) [...]” (SOUZA; REIS; MORAES; 2012, p. 6) sobre o controle de jornada de trabalho dos motoristas, onde houve a participação de 1.102 motoristas profissionais e foi obtido o resultado a seguir:

Figura 4.2 – **Resultado da pesquisa efetuada na Operação Jornada Legal – Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o controle de jornada – 2012**



Fonte: Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro, MPT, 2012.

Quanto ao equipamento de controle utilizado, abaixo também apresenta-se o resultado das duas pesquisas:

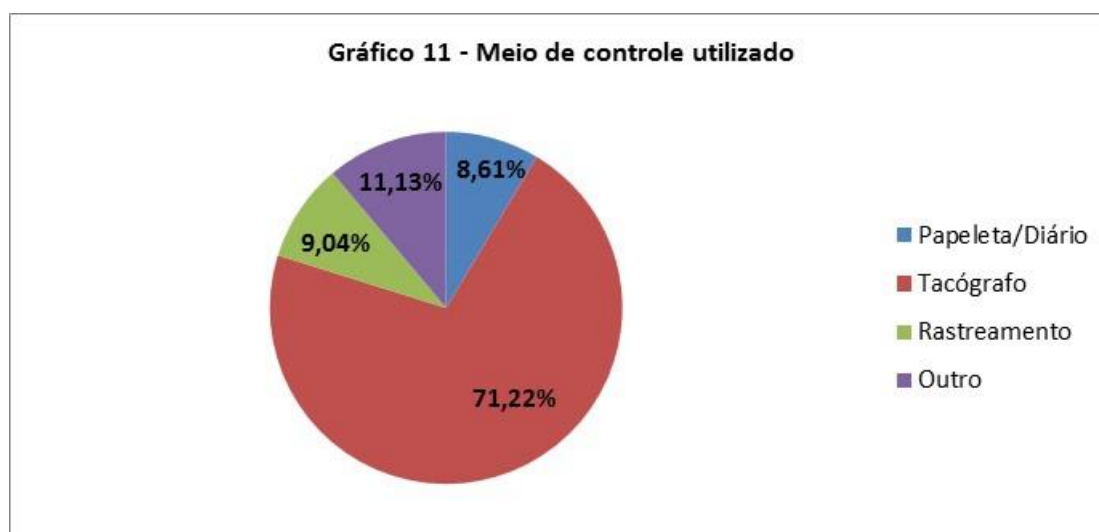
Tabela 4.16 – **Tipo de controle de viagem informado pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013**

	Frequência	Percentual	Percentual Válido	Percentual acumulado
Rastreamento; Tacógrafo	307	47,4	47,4	47,4
Papeleta/diário; Rastreamento; Tacógrafo	187	28,9	28,9	76,2
Tacógrafo	85	13,1	13,1	89,4
	24	3,7	3,7	93,1
Rastreamento	20	3,1	3,1	96,1
Papeleta/diário	12	1,9	1,9	98,0
Papeleta/diário; Tacógrafo	7	1,1	1,1	99,1
Outro	3	,5	,5	99,5
Papeleta/diário; Tacógrafo; Outro	2	,3	,3	99,8
Papeleta/diário; Rastreamento	1	,2	,2	100,0
Total	648	100,0	100,0	

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

No caso dos respondentes ponta-grossenses, foi dada a opção de resposta múltipla e o tacógrafo apareceu como único meio em 13,1% dos casos e quando considerado junto com outro meio de controle em 91,1% das respostas. O resultado da pesquisa do MPT e Polícia Rodoviária Federal está apresentado na Figura 4.3, abaixo, demonstrando o uso prioritário do tacógrafo:

Figura 4.3 – **Resultado da pesquisa efetuada na Operação Jornada Legal – Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o meio de controle utilizado – 2012**



Fonte: Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro, MPT, 2012.

A conclusão da operação do MPT para esse item da pesquisa é a seguinte:

A nova lei tende a operar importantes efeitos sobre os mecanismos de controle da jornada, pois até então não interessava aos empregadores empreender tal controle, isto para não correr o risco de eventual condenação trabalhista no pagamento de horas extras. Contudo, ante a exigência de que o empregador controle a jornada dos seus motoristas, a inércia das empresas resultará no perigoso acúmulo de passivo trabalhista capaz de comprometer a saúde financeira das transportadoras. Portanto, controlar jornada passa a ser não apenas uma obrigação, mas também uma condição de sobrevivência para os próprios empregadores do setor. (SOUZA, REIS, MORAES; 2012, p.12).

Além do alerta aos empregadores do setor de transporte também é importante ressaltar a necessidade da alteração ou supressão da Orientação Jurisprudencial (OJ²⁷) 332²⁸ da Seção de Dissídios Individuais - SDI-I do TST, que prescreve a inadequação do tacógrafo como meio de controle de jornada de trabalho, nesse sentido André Passos, Edésio Passos e Sandro Lunard, (2013) defendem que:

Justifica-se a aplicação dos termos da Lei n. 12.619/2012, inclusive, para os contratos anteriores à vigência da lei. Tal interpretação é razoável pelo simples fato de que a norma apenas regulamentou uma relação sócio-jurídica-laboral existente, não tendo mudado a facilidade e a factibilidade do controle da jornada pelo empregador. Registre-se que apenas parte minoritária da jurisprudência, ainda resistia em reconhecer esse direito imanente ao desempenho das tarefas do motorista profissional. (PASSOS, PASSOS, LUNARD; 2013, p.42).

É preciso salientar que no caso da pesquisa realizada pela operação “jornada legal” houve a participação de todos os tipos de motoristas profissionais (autônomos,

²⁷ **art. 170.** A proposta de orientação jurisprudencial do Órgão Especial deverá atender a um dos seguintes pressupostos:

I - três acórdãos do Tribunal Pleno ou do Órgão Especial, reveladores da unanimidade sobre a tese, desde que presentes aos julgamentos pelo menos 2/3 (dois terços) de seus membros; ou

II - cinco acórdãos do Tribunal Pleno ou do Órgão Especial, prolatados por maioria simples, desde que presentes aos julgamentos pelo menos 2/3 (dois terços) de seus membros.

art. 171. A proposta de instituição de nova orientação jurisprudencial da Seção Especializada em Dissídios Individuais deverá atender a um dos seguintes pressupostos:

I – dez acórdãos da Subseção respectiva reveladores da unanimidade sobre a tese; ou (

II – vinte acórdãos da Subseção respectiva prolatados por maioria de dois terços de seus integrantes.

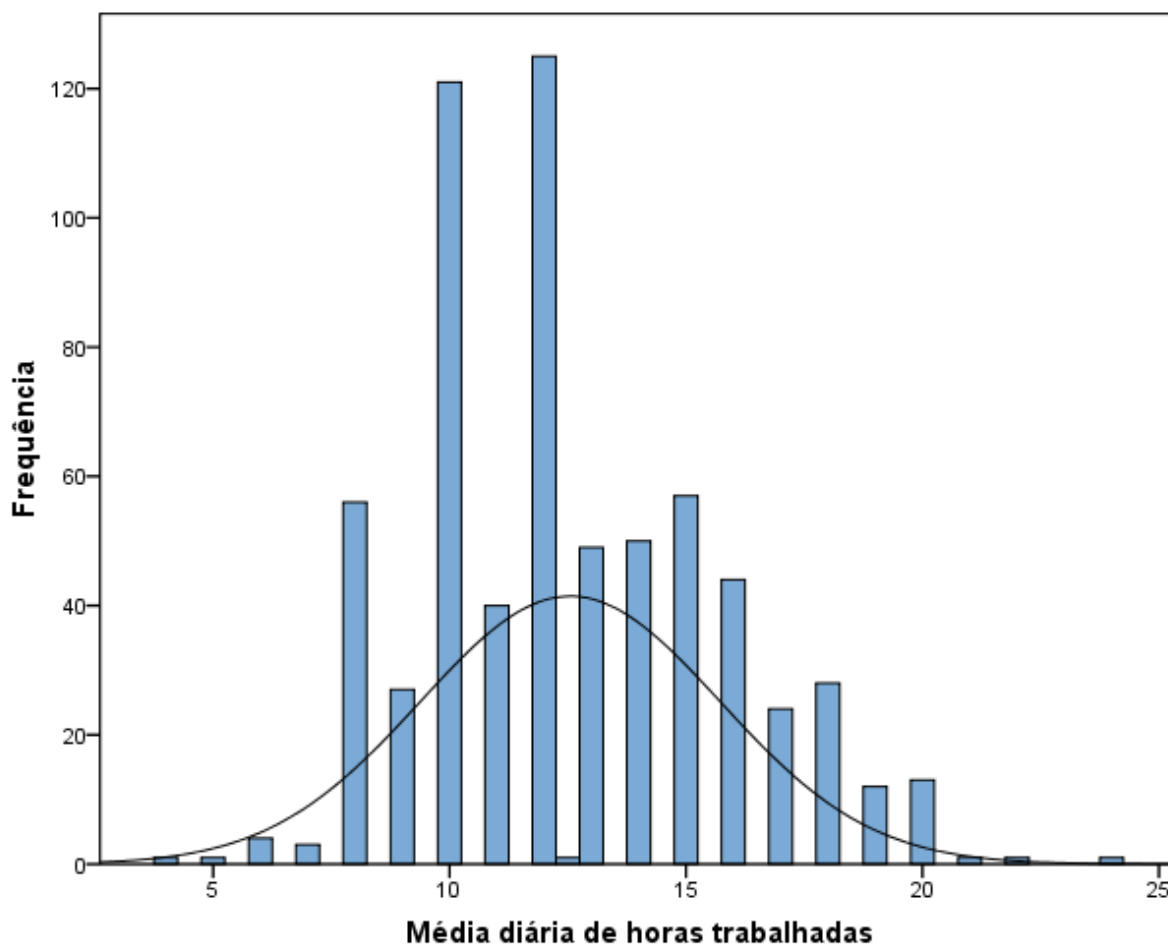
art. 172. Aprovada a proposta, passará a denominar-se Precedente Normativo ou Orientação Jurisprudencial, conforme o caso, com numeração própria. (BRASIL, 2008, p.1).

²⁸ 332. Motorista. Horas extras. Atividade externa. Controle de jornada por tacógrafo. Resolução n. 816/1986 do CONTRAN. O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa. (COSTA, FERRARI, MARTINS; 2011, p. 944).

agregados, terceirizado e empregados) e no caso da presente pesquisa, somente estão sendo consideradas as respostas fornecidas pelos motoristas empregados.

Como forma de detalhar mais ainda as informações anteriores, a questão seguinte referiu-se à quantidade de horas trabalhadas, em média, por dia.

Gráfico 4.5 – Média diária de horas trabalhadas informada pelos motoristas empregados no transporte de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013



Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Como objetivo de confirmar a realização de excessivas horas de trabalho impostas aos motoristas profissionais empregados no transporte de carga, na tabela a seguir são apresentados os principais índices estatísticos calculados a partir da informação sobre as horas diárias trabalhadas e que detalham as informações que compuseram o Gráfico 4.6:

Gráfico 4.6 – Dados estatísticos referente à média diária de horas trabalhadas pelos motoristas empregados no transporte de carga, pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

			Estatística	Erro Padrão
Média diária de horas trabalhadas	Média		12,55	,124
	95% Intervalo de confiança para a Média	Limite inferior	12,31	
		Limite superior	12,79	
	5% Média ajustada		12,44	
	Mediana		12,00	
	Variancia		10,053	
	Desvio Padrão		3,171	
	Mínimo		4	
	Máximo		24	
	Amplitude		20	
	Intervalo interquartil		5	
	Assimetria		,461	,095
	Curtose		-,189	,190

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Além dos dados acima, obteve-se que a Moda foi de 12 horas diárias com 125 casos.

Diante desses resultados é possível verificar que as situações de penosidade, insalubridade e periculosidade mencionadas pelo médico Dirceu Rodrigues Alves Júnior estão presentes nas atividades desenvolvidas pelos motoristas empregados de Ponta Grossa, mesmo após transcorridos mais de um ano e meio da promulgação da Lei n. 12.619/2012.

4.3.3.4 Tempo de espera e tempo de reserva

Outros dispositivos introduzidos pela Lei n. 12619/2013 que deveriam contribuir para melhora da condição salarial e de condições dignas de trabalho do motorista empregado foram o “tempo de espera” e o “tempo de reserva”.

Quanto ao tempo de espera, a lei dispôs nos §§ 8º. e 9º. do artigo 235-C e também nos parágrafos 4º., 5º. e 10 do artigo 235-E:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.
[...]

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

[...]

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

[...]

§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

[...]

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas. (BRASIL, 2012).

Questionou-se na pesquisa com os motoristas ponta-grossenses sobre o recebimento das horas consideradas como tempo de espera e obteve-se como resultado que, do total de entrevistados 68,8% afirmaram não receber o valor correspondente a esse tempo.

A questão controvertida sobre esse dispositivo encontra-se no fato de que a lei prescreve que somente terá direito a receber o tempo de espera se a situação e o empregador assim exigirem do motorista empregado, porém, como é de conhecimento comum no meio, o que acontece na prática é a permanência compulsória do motorista junto ao veículo. (MORAES, 2013, p.90).

Além disso, consta no artigo 235-B da CLT, como dever do motorista incluído pela Lei n. 12.619/2013:

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

[...]

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

[...]

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

Como esclarecimento desse tópico são palavras do Doutor Paulo Douglas (2013):

Com base nos fundamentos a pouco expendidos, para fins de *descaracterização* do “tempo de espera”, nos termos do artigo 235-E, § 10 da CLT é necessário que reste indene de dúvidas que a permanência do empregado junto ao veículo ocorreu por sua única e exclusiva vontade, ou seja, ainda que tal circunstância conste de declarações firmadas pelo empregador e pelo empregado, é necessário que as circunstâncias da prestação dos serviços permitam constatar verossimilhança da espontaneidade. (MORAES, 2013, p.90).

O autor ainda conclui que permanecendo as condições fáticas constantes na literalidade da lei “perpassado o tempo correspondente ao gozo dos intervalos intra e interjornada, passa a ser computada normalmente a jornada de trabalho, ainda que o veículo permaneça parado.” (MORAES, 2013, p.90).

Vale ainda salientar que o tempo de reserva, aparentemente considerado como um instituto novo, já era previsto para o aeronauta desde 1984, por meio da especificidade da Lei n. 7.183/1984.²⁹, quando esses eram submetidos às mesmas condições de trabalho que agora a Lei n. 12.619/2012 reconheceu para o motoristas profissionais (MORAES, 2013, p.91).

4.3.3.5 Intervalo interjornada

Quanto ao intervalo, a Lei n. 12.619/2013 prescreveu a inclusão dos artigos da 235-C na CLT conforme segue:

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco)

²⁹Art. 26 Reserva é o período de tempo em que o aeronauta permanece, por determinação do empregador, em local de trabalho à sua disposição.

§ 1º O período de reserva para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular não excederá de 6 (seis) horas.

§ 2º O período de reserva para aeronautas de empresas de táxi aéreo ou de serviços especializados não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º Prevista a reserva, por prazo superior a 3 (três) horas, o empregador deverá assegurar ao aeronauta acomodações adequadas para o seu descanso. (BRASIL, 1984).

horas. (BRASIL, 2013).

A pesquisa no município de Ponta Grossa apontou que 57,7% dos motoristas empregados tem um intervalo entre 30 minutos e 1 hora, 24,3% entre 1 e 2 horas e 6,7% mais do que 2 horas para as refeições.

Tabela 4.17 – Intervalo para refeições informado pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa - 2013

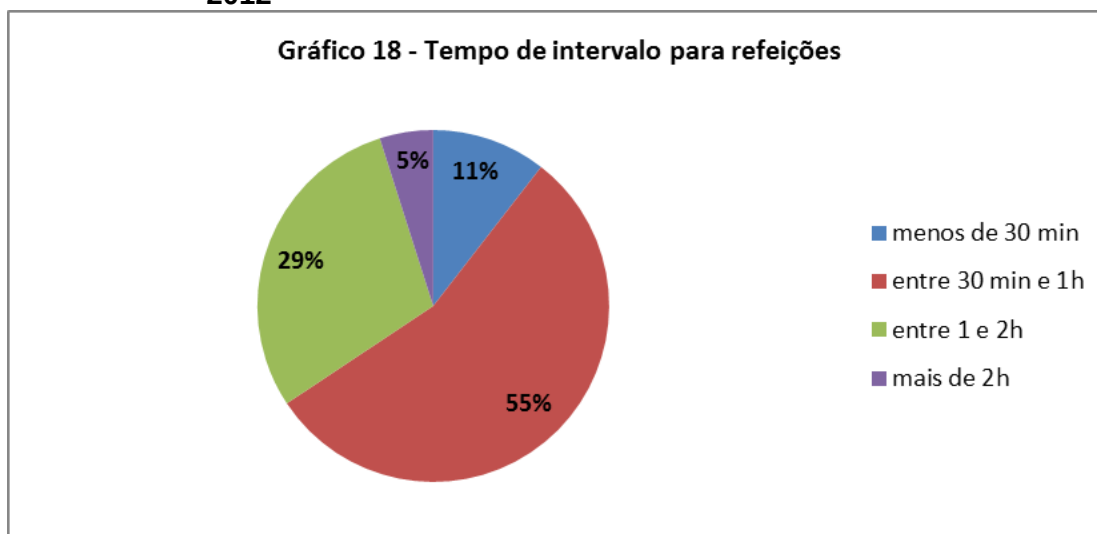
		Frequência	Percentual	Percentual Válido	Percentual Acumulado
Válido	menos que 30 min	72	11,3	11,3	11,3
	entre 30 min e 1h	368	57,6	57,7	69,0
	entre 1h e 2h	155	24,3	24,3	93,3
	mais de 2h	43	6,7	6,7	100,0
	Total	638	99,8	100,0	
Perdido		1	,2		
Total		639	100,0		

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

A média de tempo de intervalo para refeição encontrada foi de 67 minutos.

A pesquisa realizada na operação “jornada legal”, apresentou os resultados constantes na Figura 4.4 abaixo, ou seja, bem próximos aos encontrados no município de Ponta Grossa, porém ressalte-se que, no caso da pesquisa de Ponta Grossa, só foram considerados os motoristas empregados o que confirma a inobservância aos preceitos constantes legislação trabalhista incluída pela Lei n. 12.619/2012, nos casos em que o intervalo mínimo de uma hora não foi observado.

Figura 4.4 – Tempo de intervalo para refeições obtido na Operação Jornada Legal – Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o meio de controle utilizado – 2012



Fonte: Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro, MPT, 2012.

Além da determinação legal do mínimo de 1 hora de intervalo para refeição a Lei n. 12.619/2012, incorporou a condição constante na Convenção 153 da OIT, sobre horas de trabalho e períodos de descanso no transporte rodoviário, que era prevista desde 1979, para que houvesse a interrupção da jornada pelos motoristas a cada quatro horas contínuas de trabalho, podendo ser prorrogada por, no máximo, mais uma hora. Nesses termos tem-se que:

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção; (BRASIL, 2012).

Este item tem sido um dos mais controvertidos, visto que, as rodovias brasileiras não dispõem de infraestrutura adequada, com condições de higiene e segurança para que os motoristas possam cumprir a norma legal. Por esse motivo a fiscalização quanto ao atendimento desse artigo foi adiada por cento e oitenta dias após a entrada em vigor da Lei. n. 12.619/2012. Pelo mesmo motivo também ficou

prejudicado qualquer tipo de questionamento a respeito, na presente pesquisa.

Além desse fato, que é bastante conhecido dos profissionais que trafegam diariamente pelas rodovias brasileiras, a problemática se insere também em condições de cunho político, pois foi vetado item do projeto de lei que previa a responsabilidade das concessionárias de rodovias pela construção desses locais, nos seguintes termos:

VI - nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.'(NR)"

[...]

Razões dos vetos

"A proposta acarretaria novas obrigações aos concessionários de rodovias, o que poderia ensejar o reequilíbrio dos contratos e o consequente aumento de tarifas cobradas nos pedágios. Ademais, a utilização do regime de parcerias público-privadas deve se limitar a projetos que exijam recursos vultosos e contratos de longo prazo, os quais permitam a amortização dos valores investidos. "Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional. (BRASIL, 2012, p.6).

Vigorando assim a predominância do poder econômico sobre o interesse geral da sociedade.

4.3.3.6 Intervalo Interjornada

Com relação ao tempo de intervalo interjornada a CLT trata da regulamentação desse instituto no CAPÍTULO II – Seção III – DOS PERÍODOS DE DESCANSO e a Lei n. 12.619/2012 inclui artigos específicos relacionados ao descanso dos motoristas empregados, conforme segue:

Art.235-C.A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

[...]

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco)

horas.

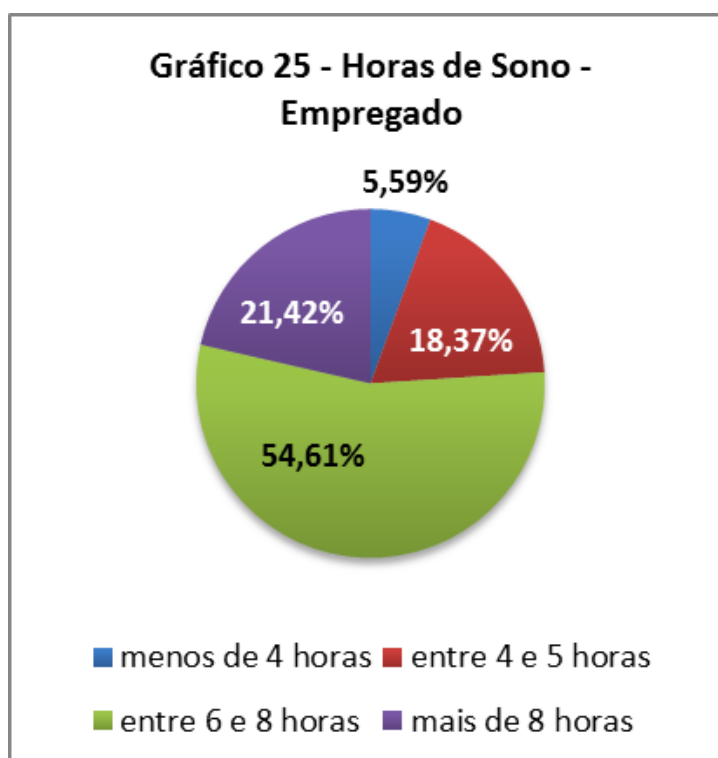
[...]

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação. (BRASIL, 2012).

Seguindo o mesmo questionamento efetuado pela pesquisa “jornada legal”, perguntou-se aos motoristas de Ponta Grossa a respeito do tempo de repouso médio que cada profissional usufruía e abaixo estão demonstrados nos gráficos elaborados os resultados obtidos, de forma a possibilitar a comparação das informações prestadas pelos profissionais em ambas as pesquisas.

“A análise das horas de sono, sob a abordagem do vínculo jurídico, confirma as conclusões obtidas na observação das horas trabalhadas segmentadas pelo mesmo critério: os motoristas empregados são os que menos dormem.” (SOUZA; REIS; MORAES; 2012, p.20, grifo nosso). É este resultado que se apresenta na figura a seguir:

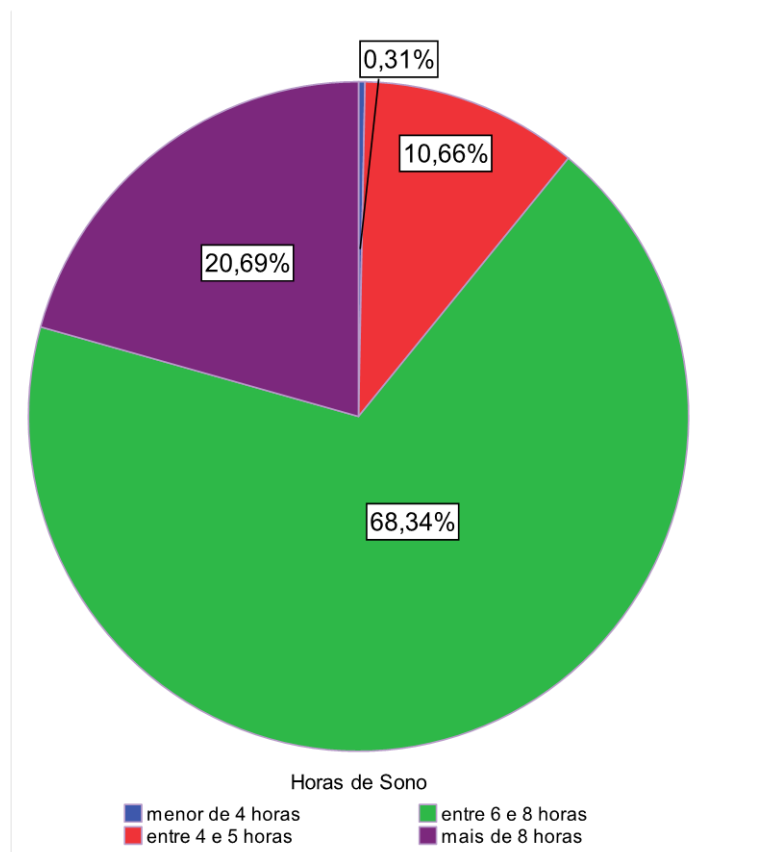
Gráfico 4.7 – **Horas de sono dos empregados obtido na Operação Jornada Legal – Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o meio de controle utilizado – 2012**



Fonte: Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro, MPT e Polícia Rodoviária Federal, 2012.

Para efeitos de comparação distribui-se da mesma forma que a apresentada acima para as respostas obtidas em Ponta Grossa:

Gráfico 4.8 – Horas de sono informadas pelos motoristas empregados no transporte de carga rodoviário no município pesquisados em Ponta Grossa – 2013



Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Para melhor visualização das informações sobre as horas de sono dos motoristas pesquisados, a seguir são apresentadas as tabelas com a frequência de cada tempo informado e também os dados estatísticos obtidos a partir das respostas:

Tabela 4.18 – **Distribuição percentual da horas de sono informadas pelos motoristas empregados no transporte de carga rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013**

		Frequência	Percentual	Percentual Acumulado
Horas de Sono	4,0	22	3,4	3,4
	4,5	5	,8	4,2
	5,0	41	6,4	10,7
	5,5	2	,3	11,0
	6,0	107	16,8	27,7
	6,5	2	,3	28,1
	7,0	122	19,1	47,2
	8,0	205	32,1	79,3
	9,0	42	6,6	85,9
	9,5	1	,2	86,1
	10,0	49	7,7	93,7
	11,0	26	4,1	97,8
	12,0	12	1,9	99,7
	13,0	1	,2	99,8
	14,0	1	,2	100,0
	Total	638	100,0	

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Seguem abaixo os principais dados estatísticos calculados a partir das horas de sono:

Tabela 4.19 – Dados estatísticos sobre as Horas de sono dos motoristas empregados no transporte de carga rodoviário entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013

N	Válidos	638
Média		7,539
Moda		8,0
Desvio Padrão		1,7456
Variancia		3,047
Amplitude		10,0
Mínimo		4,0
Máximo		14,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Finalizando o tema referente às horas de sono, cabe deixar registrado que a lei ainda prevê que:

Art. 235-C [...]

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

[...]

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E.

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo

transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera. (BRASIL, 2012).

Além da disposição contida na CR, artigo 7º., inciso IX³⁰, o trabalho noturno está regulamentado no CAPÍTULO II – SEÇÃO IV – DO TRABALHO NOTURNO na CLT, o qual garante ao motorista empregado que “A hora do trabalho noturno será computada como de 52 minutos e 30 segundos” (BRASIL, 1946, 2013) e “Considera-se noturno, para os efeitos deste artigo, o trabalho executado entre as 22 horas de um dia e as 5 horas do dia seguinte.” (BRASIL, 1946, 2013). Ainda que “o trabalho noturno terá remuneração superior a do diurno e, para esse efeito, sua remuneração terá um acréscimo de 20% (vinte por cento), pelo menos, sobre a hora diurna.” (BRASIL, 1946).

Vale a observação que esse direito foi garantido pelo Decreto-lei n. 9.666, em 1946, para grande maioria dos empregados, com exceção daqueles cuja jornada de trabalho fosse realizada por revezamento semanal ou quinzenal.

Resta ainda ressaltar que se “Cumprida integralmente a jornada no período noturno e prorrogada esta, devido é também o adicional noturno quanto às horas prorrogadas.” (COSTA, FERRARI, MARTINS; 2011, p.877), conforme exegese do item II da Súmula n. 60 do TST, ou seja, atendidas essas condições, tanto as horas de trabalho iniciadas antes das 22 horas, quanto as que ultrapassara as 5 horas da manhã, terão que ser acrescidas do adicional de 20% sobre o valor da hora diurna.

4.3.3.7 Aspectos sociais da profissão de motorista

Aproveitando a proximidade com os sujeitos da pesquisa e com o objetivo de explorar melhor o estilo de vida desse profissional, como ele desenvolve sua atividade laboral e o que pensa a respeito das situações que lhes são impostas no exercício de suas atividades, foram propostas questões nesse sentido, algumas com respostas fechadas e outras livres.

Para apresentação de alguns resultados, as respostas foram agrupadas de acordo com o principal enfoque dado pelo motorista, porém obteve-se um vasto

³⁰ X - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno; (BRASIL, 1988).

repertório de observações, constatações e opiniões que valem ser estudados mais detalhadamente e que poderão servir de subsídio para estudo futuros. Além disso, alguns profissionais pesquisados se dispuseram a prestar maiores detalhes e forneceram seus contatos, mostrando-se solícitos pela atenção que o trabalho de pesquisa deu para suas profissões.

A primeira pergunta foi elaborada com intuito de verificar o motivo pelo qual levou o entrevistado a escolher a profissão de motorista:

Tabela 4.20 – **Justificativa para escolha da profissão de motorista empregado no transporte rodoviário de carga – Ponta Grossa – 2013**

D01. Por que você resolveu seguir a profissão de Motorista?	Frequência	Percentual
Sempre quis ser motorista	270	41,3
Mesma do meu pai	147	22,5
Outros	87	13,3
Por causa do salário	76	11,6
Porque gosto de viajar	61	9,3
Porque não gosto de trabalhar em lugar fechado	8	1,2
Porque gosto de conhecer novos lugares	4	0,6
Total	653	100

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Na resposta livre, aparecem vários motivos dispersos, porém é possível observar, respostas com maior incidência, dentro do grupo outros, como: “Falta de opção”; “Falta de estudo”; “Questão familiar” e também “Gosto de caminhão”. A tradição familiar aparece em 22,5% dos motivos para escolha da profissão.

A respeito dos direitos e obrigações que a lei que regulamentou a profissão de motorista trouxe, as respostas obtidas foram:

Tabela 4.21 – **Sobre conhecimento dos DIREITOS e OBRIGAÇÕES dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013**

D02. Você sabe quais são os DIREITOS e OBRIGAÇÕES dos motoristas EMPREGADOS no transporte de cargas?	Frequência	Percentual
Sim	450	67,5
Não	214	32,1
Branco	3	0,4
Total	667	100

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Ao solicitar que informassem alguns desses direitos ou obrigações, obteve-se a distribuição constante na Tabela 4.22, a seguir, na qual é possível observar que, embora tenha afirmado conhecer as questões legais que envolvem sua atividade profissional, aproximadamente 20% dos pesquisados não souberam citar nenhum direito ou obrigação.

Frise-se que as respostas foram agrupadas de acordo com a predominância em cada grupo, não indicando que citaram todos os direitos constantes no grupo.

Tabela 4.22 – **Direitos e obrigações citados pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa –2013**

Direitos e/ ou obrigações citados	Frequência	Percentual
Salário; Férias, 13º salário; Hora extra etc.	75	16,7
Cumprir a legislação de trânsito	51	11,3
Não sei	44	9,8
	34	7,6
Zelar pela carga transportada e pelo veículo	33	7,3
Cumprir horário	33	7,3
Outros	27	6,0
Responsabilidade	24	5,3
Cumprir a legislação	24	5,3
Descanso de 30 min a cada 4 horas	18	4,0
Descanso	15	3,3
Jornada de 8 horas diária	15	3,3
Cuidar da segurança alheia	13	2,9
Transportar com segurança	12	2,7
Cuidar dos veículos menores	11	2,4
Intervalo intra e interjornada	4	0,9
Direção defensiva	4	0,9
Tempo de espera	4	0,9
Não dirigir sob o efeito de substâncias	3	0,7
Carregar e descarregar	3	0,7
Diárias	3	0,7
Total	450	100

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Dos entrevistados, 88,5% responderam conhecer a lei que regulamentou a profissão de motorista, conforme tabela abaixo:

Tabela 4.23 – **Conhecimento dos motoristas empregados no transporte rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 sobre a Lei n. 12.619/2012**

D04. Conhece a Lei 12.619/12 que regulamentou a PROFISSÃO DE MOTORISTA?	Frequência	Percentual
Sim	590	88,5
Não	71	10,6
Branco	6	0,9
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

E a respeito da impressão que teriam sobre a melhora que a lei poderia trazer nas condições de trabalho no exercício de suas profissões, 56,2% acreditam em tal possibilidade, conforme segue:

Tabela 4.24 – **Opinião sobre a melhora das condições de trabalho a partir da promulgação da Lei n. 12.619/2012 dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013**

D05. Você considera que: A Lei 12.619/12 vai melhorar a tua condição de trabalho?	Frequência	Percentual
Sim	375	56,2
Não	249	37,3
Não sei	24	3,6
Branco	19	2,8
Total	667	100

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Outra questão proposta diz respeito à satisfação pela profissão e obteve-se que 94,3% dos entrevistados disse gostar da profissão.

Tabela 4.25 – **Satisfação pela profissão dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013**

D06. Você gosta da tua profissão?	Frequência	Percentual
Sim	629	94,3
Não	32	4,8
Mais ou menos	3	0,4
Branco	3	0,4
Total	667	100,0

Fone: Pesquisa de campo, 2013.

Daqueles que responderam “sim” à pergunta sobre o motivo pelo qual gostavam da profissão, as respostas também foram agrupadas de acordo com temas afins e os grupos constam na tabela 4.26 a seguir. Verifica-se que 23,8% responderam simplesmente gostar da profissão. Devido as respostas terem sido agrupadas, muito da percepção desses trabalhadores sobre suas opções profissionais não é passível de ser transmitida num quadro estatístico de valores, sendo que o fascínio que as brincadeiras de infância com os caminhões de brinquedo influenciou muitos dos entrevistados na opção pela profissão, sendo que é possível localizar em várias respostas as frases: “Sonho de criança”; “Sempre tive paixão por caminhão” etc.; questão que poderá servir de subsídio para uma análise mais detalhada.

Tabela 4.26 – Motivo apresentado pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 por que gostam da profissão

D07. Por quê?	Frequência	Percentual
Simplesmente gosto	150	23,8
Por causa da liberdade	85	13,5
Gosto de viajar	79	12,6
Salário melhor	61	9,7
Outros	42	6,7
Gosto desde criança	41	6,5
Gosto de caminhão	36	5,7
É o que eu sei fazer	22	3,5
Conhecer lugares diferentes	21	3,3
Branco	19	3,0
Sempre quis ser caminhoneiro	16	2,5
Gosto de dirigir	12	1,9
Paixão pela profissão	8	1,3
Está no sangue	6	1,0
Não consigo trabalhar em lugar fechado	5	0,8
Aprendi a gostar	5	0,8
Acostumei	5	0,8
Tradição da família	4	0,6
Por opção	4	0,6
Falta de estudo	4	0,6
Vocação	2	0,3
Sobrevivência	2	0,3
Total	629	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Devido às longas viagens, os motoristas passam horas numa jornada solitária

e uma forma de comunicação entre esses profissionais é por meio do rádio PX, porém nem todos os caminhões possuem esse equipamento. Com o objetivo de verificar com qual frequência os motoristas empregados de Ponta Grossa interagem com seus pares, questionou-se sobre a presença do rádio PX e o quanto é utilizado por eles. Estas foram as respostas obtidas:

Tabela 4.27 – Sobre a existência de rádio PX nos caminhões dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

D10. Tem rádio PX no caminhão que trabalha?	Frequência	Percentual
Sim	322	48,3
Não	341	51,1
Branco	4	0,6
Total	667	100

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Dos que informaram a existência do rádio PX, o percentual de comunicação encontra-se na Tabela 4.28 a seguir:

Tabela 4.28 – Frequência de comunicação por meio do rádio PX dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

D11. Com que frequência você se comunica com outros caminhoneiros através do rádio?	Frequência	Percentual
Mais de 10 vezes por dia	179	55,6
3 vezes por dia	40	12,4
Entre 4 e 10 vezes por dia	35	10,9
1 vez por dia	33	10,2
2 vezes por dia	24	7,5
Não se comunica	4	1,2
Branco	5	1,6
O dia todo, não é legal ficar calado o dia todo	1	0,3
Depende da hora	1	0,3
Total	322	100

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Percebe-se que daqueles que possuem o equipamento em seus veículos 55,6% comunicam-se com seus pares mais de dez vezes ao dia, sendo esse é o

grande meio de interação entre essa categoria de profissionais. É outro item que também tem elementos que podem ser explorados, pois o compartilhamento de ideias, problemas e também a utilização como alerta de perigos na estrada, é um fator que pode auxiliar muito esses profissionais nas suas atividades, diminuindo a solidão da tarefa e levando um pouco da sensação de companheirismo para os profissionais da estrada.

Ainda sobre esse tópico, é possível discutir o tipo de vínculo que se estabelece neste universo das estradas, durante as conversas que se processam entre esses profissionais, pois são comunicações efêmeras que duram enquanto durar a proximidade dos veículos e o alcance das antenas dos rádios.

Outro elemento pesquisado foi a participação em programas de formação e aperfeiçoamento profissional gratuito, pois consta na Lei n. 12.619/2012 a seguinte disposição:

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:
I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público; (BRASIL, 2012).

Esta questão não apareceu em nenhuma das respostas sobre os direitos e obrigações dos motoristas profissionais, apesar de 60,1% afirmarem já terem participado de cursos de formação.

Tabela 4.29 – **Participação em programas de formação e aperfeiçoamento informado pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa - 2013**

D12. Já participou de programas de formação e aperfeiçoamento profissional gratuito?	Frequência	Percentual
Sim	401	60,1
Não	247	37,0
Branco	19	2,8
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Neste aspecto é preciso verificar a atuação dos sindicatos da categoria, pois é atribuição dessa entidade:

Art. 513. São prerrogativas dos sindicatos:

[...]

d) colaborar com o Estado, como órgão técnicos e consultivos, no estudo e solução dos problemas que se relacionam com a respectiva categoria ou profissão liberal; (BRASIL, 1946).

Da mesma forma que as questões anteriores, cuja resposta era aberta, o próximo item apresentado foi agrupado por temas semelhantes e a questão refere-se à principal dificuldade encontrada pelos motoristas no exercício de suas profissões, por óbvio também a riqueza das exposições não pode ser percebida nesse agrupamento, porém é possível identificar os problemas já mencionados na análise de conjuntura, que fazem parte do dia a dia do motorista empregado.

Tabela 4.30 – Principais dificuldades enfrentadas pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

E12. Qual é a principal dificuldade para o exercício da tua profissão?	Frequência	Percentual
Falta de respeito/Valorização	122	19,4
Ficar longe de casa	86	13,7
Tempo de espera	79	12,5
Trânsito	63	10,0
Falta de infraestrutura	58	9,2
Bancos	43	6,8
Rodovias	39	6,2
Nenhuma	31	4,9
Remuneração	31	4,9
Segurança	23	3,7
Outras	15	2,4
Cumprir horário	12	1,9
Burocracia	8	1,3
Patrões/Empregadores	7	1,1
Condições Físicas/Saúde	7	1,1
Chuva	4	0,6
Quebra do caminhão	2	0,3
Total	630	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Questão referente à infraestrutura para os motoristas foi tratada na Lei n. 12.619/2012 em seu artigo 9º., que prescreve:

Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras. (BRASIL, 2012).

É parecer do Doutor Paulo Douglas de Almeida Moraes que:

Especificamente para os motoristas *condutores de carga*, os obrigados pelo dispositivo são as empresas transportadoras de cargas, os embarcadores, os consignatários de carga, os operadores de terminais de carga, os operadores intermodais de cargas, os agentes de cargas, os responsáveis pelas aduanas, os responsáveis pelos portos marítimos, fluviais e secos. Ainda quanto aos condutores de carga, o dispositivo é claro em apontar os pátios dos obrigados como único local onde se exige que as condições ambientais observem o prescrito nas Normas Regulamentadoras – NR do MTE. (MORAES, 2013, p.104).

O Doutor Tito Antonio dos Santos (2013) propõe que a responsabilidade pela fiscalização das condições de descanso nos seguintes termos:

Neste prisma as Entidades Sindicais que representam os motoristas profissionais, são os guardiões legítimos da Lei 12.619/2012, que regulamento (sic) a profissão de motorista, deverão fiscalizar o cumprimento por parte das empresas das condições mínimas estabelecidas na NR's, quanto aos locais destinados para o descanso e espera de motoristas.
[...]

Por fim, cabe às entidades sindicais de classe a defesa dos interesses de seus representados e de fazer cumprir a legislação da regulamentação da profissão de motorista, por ser medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, direito difuso previsto na Constituição Federal. (Fórum Nacional em Defesa da Lei do Descanso – FNDL, 2013, p.1).

Como esclarecimento, essa questão não fez parte de alguns formulários, ou seja, alguns sujeitos pesquisados não foram questionados a respeito, então foram retirados do total da amostra para esse item, assim como, do item a seguir.

Sobre a qualidade das estradas obteve-se o resultado constante na tabela a seguir:

Tabela 4.31 – **Percepção sobre a qualidade das estradas dos motoristas empregados no transporte rodoviário de cargas pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013**

E13. Como classificaria as condições da estradas que trafega normalmente:	Frequência	Percentual
Regulares	245	38,9
Boas	143	22,7
Ruins	109	17,3
Péssimas	85	13,5
Brancos	46	7,3
Ótimas	2	0,3
Total	630	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

A qualidade das rodovias para 61,6% dos entrevistados está entre regular e boa, apesar de 6,0% dos motoristas terem informado dificuldades de infraestrutura nas rodovias como principal problema da profissão.

4.3.3.8 A profissão de motorista e o uso de substâncias psicoativas

O Capítulo 2 apresentou o cenário que se formou a partir da entrada em vigor da Lei n. 12.619/2012, e, ao enfrentar o tema, foram identificadas situações que chamaram a atenção devido à gravidade da prática e, de certa maneira, da condescendência por partes dos motoristas, qual seja: a prática de uso de algum tipo de substância química com o intuito de permanência por longos períodos no exercício da atividade de direção do veículo de trabalho.

A Lei n. 12.619/2012 incluiu nos deveres do motorista empregado a submissão a teste para controle do uso de drogas ou bebidas alcóolicas, nos seguintes termos:

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

[...]

VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcóolica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado. (BRASIL, 2012).

Em dezembro de 2013, foi expedida a Resolução n. 460 do CONTRAN, que passou a vigorar a partir 1º. de janeiro de 2014 com o seguinte teor:

Art. 1º O inciso III do art. 4º da Resolução nº 425/2012, fica acrescido da alínea “g” e do §3º, que passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º.....

III –

g) exame toxicológico de larga janela de detecção para consumo de substâncias psicoativas, exigido quando da adição e renovação da habilitação nas categorias C, D e E (Anexo XIII)

§3º Para os fins deste artigo, considera-se exame toxicológico de larga janela de detecção aquele destinado à verificação do consumo ativo, ou não, de substâncias psicoativas, com análise retrospectiva mínima de noventa (90) dias, conforme lista constante do Anexo XXII desta Resolução.” (BRASIL, 2013, p.1-2).

Novamente, valendo-se do contato direto com os motoristas profissionais, no caso particular do presente trabalho, os empregados, questionou-se aquilo que tem tido repercussão recorrente nos meios de comunicação do país que é uso de alguma substância psicoativa por esses profissionais.

As questões fizeram parte do tópico “E” do formulário de pesquisas (**APÊNDICE A**) e serão abaixo apresentados os resultados encontrados. Saliente-se que também foram colocadas questões indiretas, porém conexas ao tema para ampliar o grau de certeza das respostas e também, pelo caráter experimental da pesquisa, são questões que deverão servir como subsídio para um aprofundamento posterior dos estudos, mormente questões relacionadas à saúde do trabalhador.

Conforme mencionado em capítulos anteriores, os motoristas se valem de certas substâncias químicas que no meio em que desempenham suas atividades essas substâncias são conhecidas como “rebites”, assim o primeiro questionamento foi sobre o conhecimento dos motoristas sobre o termo e sua utilização e se obteve que 95,7% deles sabiam do que se tratava, conforme tabela abaixo:

Tabela 4.32 – **Conhecimento dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga sobre o termo “rebite” conforme pesquisa no município de Ponta Grossa – 2013**

E01. Você sabe o que é "rebite"?	Frequência	Percentual
Sim	638	95,7
Não	27	4,0
Branco	2	0,3
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

A primeira questão sobre o uso da substância, ou “rebite”, foi de forma indireta,

questionando se conheciam alguém que fizesse uso, e, 91,3% confirmaram conhecer alguém. Nesse caso, optou-se por utilizar o termo comum entre a categoria de profissionais para confirmar o uso relacionado com a atividade laboral.

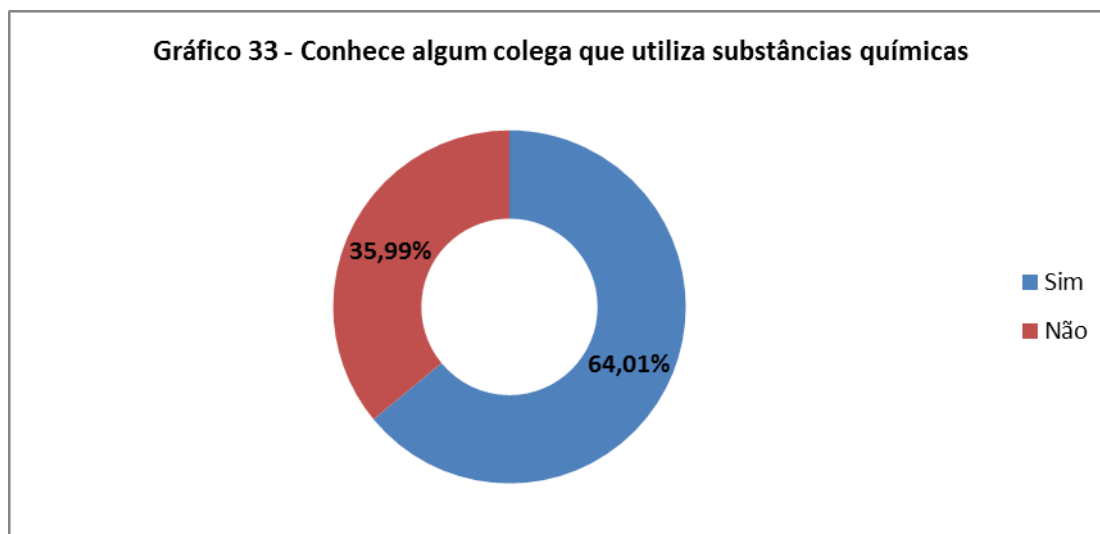
Tabela 4.33 – Reposta a pergunta se os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga conheciam alguém que fizesse uso de rebite – Ponta Grossa – 2013

E02. Você conhece alguém que tenha usado "rebite"?	Frequência	Percentual
Sim	609	91,3
Não	41	6,1
Branco	17	2,5
Total	667	100

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Em comparação com o resultado obtido na operação “jornada legal”, o resultado obtido com as respostas dos motoristas empregados em Ponta Grossa apresentou um percentual maior, conforme na Figura 4.5, abaixo, sobre aquela pesquisa:

Figura 4.5 – Reposta à pergunta se os motoristas conheciam colegas que fizessem uso de substâncias químicas obtida na Operação Jornada Legal - Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro sobre o meio de controle utilizado – 2012



Fonte: Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro, MPT e Polícia Rodoviária Federal, 2012.

Sobre esse aspecto, a pesquisa “jornada legal” (SOUZA, REIS, MORAES; 2012) concluiu que:

Com efeito, embora 88% dos motoristas entrevistados tenham respondido nunca terem utilizado substâncias químicas para retardar o sono, 64,01% deles informaram que conhecem colegas que fazem uso de substâncias para retardar o sono. Essa controvérsia era esperada devido ao constrangimento de se admitir o uso de droga, mas a abordagem indireta, relacionada a terceiros, demonstrou que o uso de substâncias químicas é uma realidade entre motoristas profissionais. (SOUZA; REIS; MORAES; 2012, p.22).

Em seguida, o questionamento da presente pesquisa, foi feito sobre o número de pessoas que conheciam e que faziam uso dos “rebites”, e, a princípio, deixou-se a questão aberta para que citassem quantos, porém como as respostas iniciais foram: vários, muitos etc., optou-se por restringir as respostas à quantidades fechadas e utilizou-se como parâmetro os valores que já haviam sido citados nas entrevistas precedentes.

Tabela 4.34 – **Quantidade de usuários de rebites que os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga informaram conhecer na pesquisa realizada no município de Ponta Grossa – 2013**

E03. Se sim, quantos?	Frequência	Percentual
Mais que 30	368	55,2
De 10 a 20	112	16,8
De 20 a 30	64	9,6
Branco	53	7,9
De 5 a 10	38	5,7
Menos que 5	26	3,9
Vários	4	0,6
Centenas	1	0,1
Alguns	1	0,1
Total	667	100

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Dos principais motivos citados como razão do consumo de “rebites” pelos “outros” motoristas, seus pares, foi possível perceber que o fator “horário” em conjunto com a necessidade ou oportunidade de aumentar a renda, somaram 61,1% (Para cumprir horário + Ganhar dinheiro + Aumentar a comissão):

Tabela 4.35 – **Motivo que o motoristas empregados no transporte de carga rodoviário consideram que levaram seus pares a consumir “rebite” – Ponta Grossa – 2013**

E04. Se sim, quais os motivos que você acredita que fizeram essa(s) pessoa(as) usar(em) "rebite"?	Frequência	Percentual
Para cumprir horário	186	30,5
Ganhar dinheiro	138	22,7
Outros	81	13,3
Aumentar a comissão	48	7,9
Porque estava se sentindo cansado/sono	41	6,7
Para experimentar	37	6,1
Vício	33	5,4
Ganância	17	2,8
Branco	17	2,8
Para se manter acordado	6	1,0
Não sei	5	0,8
Total	609	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

A questão seguinte, sobre meios utilizados para que os motoristas se mantivessem acordados em longas jornadas de trabalho, foi proposta de forma aberta e teve como maior incidência a resposta que descansavam bem para enfrentar a jornada, porém apareceram também várias alternativas, como: uso do café (sozinho ou aliado a qualquer outra coisa como: com Coca-Cola, com música, com banho, com energético, com “rebite” etc.); uso de pó de guaraná; molhar a cabeça; pano molhado nos pés; lavar o rosto; música alta etc. Respostas curiosas, que podem ser utilizadas em pesquisa focada na área de saúde do trabalhador.

Foi questionado se o próprio entrevistado consumiu em algum momento algum tipo de substância que o mantivesse acordado, sendo que 35,5% confirmaram essa situação:

Tabela 4.36 – **Consumo de “rebite” pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013**

E06. Já usou alguma substância que o mantivesse acordado ou "rebite" durante o exercício da profissão?	Frequência	Percentual
Não	426	63,9
Sim	237	35,5
Branco	4	0,6
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Relembrando o trabalho de Fernanda Cubas (2008), sobre o consumo de substâncias psicoativas:

Ações da PRF com motoristas de caminhão apontam que 30% deles fazem uso das anfetaminas, o que agrava cada vez mais os índices de acidentes no Trânsito, pois um motorista de caminhão tem maior probabilidade de andar em alta velocidade, frear brusco, afetar sua visão (pupilas dilatadas), além causar sonolência súbita pela ausência das anfetaminas. Ponce e Leyton (2008) relatam sobre os efeitos das drogas ilícitas quando combinadas com direção e mostram que o comportamento de risco relacionado ao consumo de álcool e SPA³¹, associado ou não, pode ter relação entre 40% a 70% dos acidentes de Trânsito. (CUBAS, 2009, p.49).

Observa-se assim que o número obtido na presente pesquisa é maior do que o apontado no trabalho de Fernanda Cubas.

Se forem considerados todos os respondentes, independentemente do vínculo de trabalho (N=704), o percentual que admitiu a utilização de algum tipo de substância psicoativa foi igual a 36,6%.

Em seguida foram questionados a respeito de quais substâncias teriam sido usados pelos respondentes:

Tabela 4.37 – Substâncias químicas utilizadas pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013

E07. Qual(is) o(s) tipo(s) de substância(s)?	Frequência	Percentual
Rebite	208	87,8
Branco	14	5,9
Rebite;Cocaína	3	1,3
Cocaína	3	1,3
Desobesi	2	0,8
Rebite;Maconha	1	0,4
Rebite;Drogas	1	0,4
Rebite;desobesi	1	0,4
Energeticos;Pó de guaraná	1	0,4
Comprimido azul	1	0,4
Comprimido	1	0,4
Café	1	0,4
Total	237	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

³¹ SPA = SUBSTÂNCIA PSICOATIVA

Porém, como a pergunta não foi vinculada ao uso das substâncias pelos respondentes, observou-se que 67,2% do total de 667 entrevistados considerados válidos, informaram algum tipo de substância, sendo que, dos 32,8% restantes, 18,9% não se manifestou (o campo ficou em branco) a respeito e 13,9 respondeu não saber.

Para elucidar melhor o que os sujeitos pesquisados entendiam sobre as substâncias que consideravam como “rebite”, com intuito de identificar quais seriam as substâncias que efetivamente os motoristas empregados no transporte rodoviário de carga estariam utilizando foram propostas outras questões conforme será apresentado adiante. Note-se que 87,7% daqueles que confirmaram a utilização de algum tipo de substância citou a utilização de “rebite”, não identificando especificamente qual era a substância.

Embora as informações tenham sido agrupadas, procurou-se deixar, propositadamente, todos os medicamentos e substâncias informadas com o intuito de demonstrar a amplitude de psicoativos utilizados. Também no caso em que aparecem as drogas cocaína, *crack* e maconha, pelos menos duas das substâncias foram citadas e, em muitos casos, as três.

Tabela 4.38 – **Substâncias citadas como “rebite” pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga no município de Ponta Grossa – 2013 – que informaram que já haviam utilizado algum tipo de substância psicoativa**

E22. Você sabe citar alguns tipos de substâncias que estão sendo utilizadas como "rebite"?	Frequência	Percentual
Cocaína	115	48,5
Branco	22	9,3
Desobesi	19	8,0
Não sei	18	7,6
Cocaína, Crack, Maconha	17	7,2
Drogas	10	4,2
Cocaína, Drogas	3	1,3
Desobesi, Dualid	3	1,3
Desobesi, Dualid, Lipomax	3	1,3
Desobesi, Palmeirinha etc.	3	1,3
Pó de guaraná	3	1,3
Nobese, Inibex, Lipomax	2	0,8
Rebite	2	0,8
Cocaína, Crack, Bebida	2	0,8
Desobesi, Lipomax, Nobese	2	0,8
Reavitam	1	0,4
Pramil	1	0,4
Pedra rebite do Paraguai	1	0,4
Crack	1	0,4
Desobesi e outros	1	0,4
Maconha	1	0,4
Medicamento para emagrecer	1	0,4
Manipulado	1	0,4
Azul	1	0,4
Maconha, Drogas	1	0,4
Dualid	1	0,4
Lipomax e outros medicamento para emagrecer	1	0,4
Desconhecido	1	0,4
Total	237	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Já, os motivos apresentados para o consumo de algum tipo de “rebite” consta na tabela abaixo:

Tabela 4.39 – **Motivos que o motoristas empregados no transporte de carga rodoviário alegaram para consumir “rebite” – Ponta Grossa – 2013**

E08. Se sim, por que motivo?	Frequência	Percentual
Para me manter acordado	166	70,3
Porque estava sentindo cansado/ sono	30	12,7
Para experimentar	16	6,8
Para cumprir horário	11	4,7
Outros	4	1,7
Branco	4	1,7
Ganhar dinheiro	3	1,3
Para experimentar; Porque estava sentindo cansado/ sono	2	0,8
Total	236	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

O que é possível observar na comparação com o motivo para o uso de “rebite” dos outros motoristas (seus pares), que possuíam as mesmas opções de respostas para as duas questões, e, conforme se observa na Tabela 4.35, que há uma grande diferença entre as respostas dos motivos dos outros e dos próprios entrevistados, sendo que o motivo mais relevante para os próprios entrevistados, com percentual de 70,3% – Para se manter acordado – aparece com um percentual de apenas 1% naquela tabela.

Quanto à frequência no uso das substâncias, obteve-se a seguinte informação:

Tabela 4.40 – **Regularidade informada no uso de “rebite” pelos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013**

E10. Com qual regularidade?	Frequência	Percentual
Branco	137	53,1
Mais do que 100 dias	44	17,1
Menor do que 5 dias	27	10,5
Entre 20 e 50 dias	22	8,5
Entre 50 e 100 dias	16	6,2
Entre 5 e 10 dias	6	2,3
Entre 10 e 20 dias	6	2,3
Total	258	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Mais da metade (53,1%) dos entrevistados que admitiram o uso de substâncias psicoativas não se manifestou a respeito da regularidade com que consumiam as substâncias psicoativas, porém 17% dos que informaram, utilizaram mais de 100 dias durante o ano.

Quanto aos sintomas que o uso do “rebite” pode causar, muitos dos que informaram que nunca haviam utilizado tais substâncias químicas, agora, se manifestaram sobre os efeitos, inclusive informando situações ou reações que não estavam previstas na questão fechada e foram incluídas no campo “Outros sintomas”.

Tabela 4.41 – **Sintomas pelo uso de “rebite” informados pelos motoristas empregados no transporte rodoviária de carga pesquisados no município de Ponta Grossa – 2013**

E14. Sabe informar quais os sintomas uma pessoa sente ao usar "rebite"?	Frequência	Percentual
Alteração Física/Humor	160	34,0
Nenhum, só fica esperto	118	25,1
Alucinação	46	9,8
Olhos vermelhos/ arregalados	31	6,6
Acelera o coração	31	6,6
Dor de cabeça, depois que o efeito passa	23	4,9
Fica alegre	22	4,7
Sente como se estivesse no piloto automático	20	4,2
Outros	11	2,3
Não sei	5	1,1
Vida curta	2	0,4
Perde o apetite	2	0,4
Total	471	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Da mesma forma que foram agrupadas as informações em outros campos, as respostas para a questão dos sintomas descritos pelo uso das substâncias químicas também foram agrupadas. Vale observar que 70,6% dos entrevistados responderam a essa questão, mesmo tendo informado nunca terem utilizado algum tipo de substância química que os mantivesse acordados.

É óbvio que alguns dos sintomas físicos podem ser observados por terceiros, a exemplo dos olhos vermelhos, que aparecem com frequência e foram agrupados no item “Alteração física/ humor”, porém alguns sintomas só poderiam ser descritos se o

entrevistado já tivesse passado, ele próprio, pela experiência.³²

Quanto à opinião sobre o uso de “rebite” causar dependência:

Tabela 4.42 – **Opinião sobre se uso de “rebite” pode causar dependência dos motoristas empregados no transporte rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa –2013**

E15. Você considera que o “rebite” pode causar dependência se houver uso abusivo?	Frequência	Percentual
Sim	571	85,6
Não	59	8,8
Não sei	26	3,9
Branco	11	1,6
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

O percentual obtido de 85,6% de que o uso de rebite pode causar dependência é preocupante, pois numa conclusão pericial da operação “jornada legal” (SOUZA, REIS, MORAES; 2012) atesta que:

Diante do estudo pode-se inferir que o uso de substâncias psicoativas está presente no cotidiano dos motoristas e as drogas detectadas interferem substancialmente no ato de dirigir, uma vez agem no Sistema Nervoso Central produzindo alterações de comportamento, humor e cognição e levam a dependência. (SOUZA, REIS, MORAES; 2012, p.25).

Concluindo que: “Sendo assim, sobreleva a importância de se refrear imediatamente o excesso de jornada, bem como de submeter a tratamento e recuperação essa legião de motoristas que foram lançados ao vício pela lógica até então implementada no segmento.” (SOUZA, REIS, MORAES; 2012, p.25).

Nas diversas fontes pesquisadas que tratavam da saúde do motorista profissional deparou-se com várias abordagens sobre os problemas de saúde que esses profissionais estão expostos, tanto da saúde física quanto da mental. Por essa razão, se questionou sobre a submissão desses profissionais a exames periódicos de saúde e obteve-se o seguinte resultado:

³² Situação interessante que merece ser contada foi de um entrevistado que ao ser questionado sobre a frequência e os efeitos das substâncias psicoativas respondeu ao pesquisador que havia acabado de ingerir um comprimido, pois iniciaria uma longa jornada de trabalho; e, quanto ao efeito, ofereceu um comprimido ao pesquisador para que ele próprio sentisse os sintomas.

Tabela 4.43 – **Percentual de motoristas empregados no transporte de carga rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 que faz exame periódico de saúde**

E17. Você faz exame periódico de saúde?	Frequência	Percentual
Sim	506	75,9
Não	157	23,5
Branco	4	0,6
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Outro aspecto verificado diz respeito ao envolvimento em acidente de trânsito dos motoristas empregados profissionais e nesse caso chegou-se ao percentual de 32,5% dos empregados.

Tabela 4.44 – **Percentual de motoristas empregados no transporte de carga rodoviário pesquisados no município de Ponta Grossa em 2013 que já se envolveu em acidente de trânsito no exercício da profissão.**

E18. Já se envolveu em algum acidente de trânsito no exercício da profissão?	Frequência	Percentual
Não	445	66,7
Sim	217	32,5
Branco	5	0,7
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Porém somente 2,7% (18 casos) informou que o acidente foi devido à utilização de algum tipo de substância psicoativa.

Quase ao final da pesquisa, se tentou identificar a facilidade de se conseguir as substâncias psicoativas. Os Postos de Combustíveis aparecem em 19,6% das respostas como possível local para conseguir substâncias psicoativas, esse número cresce ao ser identificado em conjunto com outros locais citados como: “Qualquer lugar na estrada”; “Farmácia”; “Restaurantes” etc. Resposta interessante foi a de um motorista que disse que: “o difícil é comprar pão.”

Finalizando este tópico, questionou-se sobre as chances de envolvimento em acidentes para os motoristas que consomem “rebite”. Obteve-se o resultado a seguir:

Tabela 4.45 – **Percepção sobre a chance de envolvimento em acidentes após o consumo de “rebite” dos motoristas empregados no transporte rodoviário de carga entrevistados no município de Ponta Grossa – 2013**

E23. Você acredita que o rebite aumenta as chances do motorista se envolver em um acidente?	Frequência	Percentual
Sim	534	80,1
Não	85	12,7
Branco	35	5,2
Não sei	13	1,9
Total	667	100,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Por certo a grande maioria dos motoristas empregados reconhece que o uso de substâncias psicoativas pode levar à ocorrência de acidente. Mas, analisando os aspectos mais relevantes identificados na pesquisa de campo onde se destacam: a necessidade de se auferir maior salário, a falta de pagamento pela realização da jornada de trabalho acima das 8 horas diárias com o devido acréscimo constitucional e demais institutos que melhoram a remuneração do trabalhador e o predomínio da forma comissionada de remuneração, ficou constatada a relevância da promulgação da Lei n. 12.619/2012, porém é importante que a letra da lei se efetive e que as discussões sobre sua reformulação, que estão sendo realizadas, tanto no legislativo, quanto pelos representantes das categorias empresarial e dos trabalhadores, leve em consideração todos os fatores aqui identificados, para que a sociedade não tenha que se sujeitar a um cenário de guerra ao transitar nas estradas brasileiras, pois os acidentes rodoviários causam inúmeras mortes, ceifando vidas humanas que nunca quiseram participar dessa batalha.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento da pesquisa demonstrou que o planejamento é fundamental para que se tenha uma ideia do caminho a ser trilhado, porém ficou evidente que esse caminho pode ter diferentes vias e que guias ao longo do trajeto podem otimizar o trabalho, reduzindo os desvios desnecessários ou o reconduzindo por vias com melhores condições. É essa sensação após dois anos de estudos e desenvolvimento do tema.

As disciplinas cursadas e as opiniões dos professores e colegas, mormente pela interdisciplinaridade do Programa, foram moldando o presente trabalho e geraram a estrutura que foi apresentada nos tópicos anteriores.

O que aconteceu nos meses subsequentes à aprovação da Lei 12.619/2012 reforçou a necessidade de se buscar entender todo o cenário da atividade na qual os motoristas empregados estavam inseridos e que uma decisão legislativa não afasta os conflitos de poder, o que evidencia que a luta da classe trabalhadora continua sendo uma constante.

Enquanto não houver uma representatividade efetiva dos trabalhadores nas decisões sobre os investimentos no país e sobre rumos da sociedade não haverá justiça social. Porém, para que o trabalhador possa ser também o orientador dos desígnios da sociedade ele precisa se tornar um ser consciente, e essa consciência, que envolve conhecimento, se adquire pela educação, que o tornará cidadão, com direitos e obrigações. No aspecto profissional, os representantes oficiais da categoria dos trabalhadores, podem e devem exercer esse papel de levar até o trabalhador as informações necessárias para que ele possa decidir os desígnios de seu trabalho.

O poder econômico, que não abre mão do poder de decisão sobre o investimento, continua pressionando o poder político no sentido de manter o sistema capitalista de acumulação, sem sequer tomar consciência de que as desigualdades provocadas por uma distribuição de renda que privilegia a acumulação e reprodução do lucro dos mesmos senhores de antes, que somente mudaram de roupagem, não produzirá condições dignas de subsistência para os trabalhadores atingidos, nem beneficiará a convivência em sociedade, e por conseguinte, não haverá segurança e paz social, que deve ser o objetivo principal perseguido por todos os Estados, por meio de seus governantes.

No segundo capítulo, ao se apresentar todo o cenário que se formou a partir da regulamentação da profissão de motorista e toda a pressão que tem sido feita, desde então, no sentido de reverter aquilo que os trabalhadores levaram muito anos para conquistar, buscou-se demonstrar ao leitor os principais elementos que estavam envolvidos e os enfrentamentos que surgiram.

A pressão sobre os motoristas empregados profissionais, atualmente, voltou para o cenário político por meio da CEMOTOR, comissão especial criada para analisar as futuras alterações da “Lei do Descanso”, que é formada, em sua maioria, por representantes da bancada do agronegócio da Câmara dos Deputados.

Nesse sentido, a publicação Carga Pesada (2013) traz:

Em vez da desfiguração completa da Lei 12.619, a Lei do Descanso, a deputada Jô Moraes, do PCdoB de Minas Gerais, propõe “alterações cirúrgicas”. É o que consta da justificativa do seu projeto de lei 6.686/2013, recentemente protocolado na Câmara. Com pouco mais de um ano de vigência, a Lei do Descanso conta agora com dois projetos para modificá-la. O da deputada mineira e o 5.943, proposto pela bancada do agronegócio, com modificações profundas na lei. No novo projeto, o tempo de descanso de 11 horas entre dois dias de trabalho pode ser flexibilizado, desde que seja garantido descanso ininterrupto mínimo de 8 horas e as outras 3 horas sejam compensadas no dia seguinte. (CARGA PESADA, 2013).

Os defensores da lei vêm se unindo na tentativa de ampliar o debate junto à sociedade, através da realização de fóruns, que vem acontecendo em todo o país para que sejam mantidos os direitos conquistados. Assim:

Cansados dos ataques e falta de compromisso de setores dos empresários em transporte rodoviários, de cargas e agronegócio, que desde a promulgação da Lei 12.619/2012 pela presidente Dilma Rousseff, fazem gestão no Congresso Nacional para descaracterizá-la. Por este motivo, sindicalistas e instituições sérias em conjunto com o Ministério Público do Trabalho, lançaram no dia 06 de dezembro o FNDL – 12.619 (Fórum Nacional em Defesa da Lei 12.619/2012), [...]. O procurador do trabalho Paulo Douglas Moraes, em um gesto humanista, fez uma retrospectiva de sua atuação pela causa em defesa da vida. Em sua opinião, são inaceitáveis retrocessos na Lei, para atender apenas a ganância de empresário que visam o(sic) “lucro fácil” em detrimento da saúde do trabalhador, sem se importarem com a “vida de terceiros”. (FETROPAR, 2013, p.6).

É possível verificar a presença do Estado, por meio do MPT, cumprido seu papel na defesa dos interesses, e principalmente, das condições dignas de trabalho e

vida dos trabalhadores.

O MUBC, apesar de informar em seu site oficial que representa toda a categoria dos motoristas³³, não tem legitimidade para representação dos motoristas empregados, cuja representatividade pertence aos sindicatos dos motoristas de transporte rodoviário de cargas. Além dos interesses entre motoristas autônomos e empregados serem conflitantes, a própria união entre o MUBC e os representantes do agronegócio e o empenho por descaracterizar a Lei n. 12.619/2012, também reforça essa divergência de interesses.

Confirmando esse conflito de interesses, Carga Pesada (2013) afirma:

Mas os deputados ligados ao agronegócio e ao MUBC querem uma mudança mais rápida: através de Medida Provisória editada pelo governo. “A tramitação de um novo projeto seria muito demorada e burocrática, precisamos de uma medida mais ágil e de efeito imediato”, diz o deputado federal Valdir Colatto (PMDB/SC), em nota enviada à imprensa.

Segundo ele, a lei prejudica “especialmente a agricultura, que se encontra em plena colheita de grãos”. “Isso será sentido no bolso do consumidor, que pagará ainda mais caro pelos alimentos, uma vez que o frete sofrerá um aumento cerca de 50%, inviabilizando o transporte brasileiro”, declara.

A Lei 12.619, sancionada no ano passado, é fruto de debates promovidos pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) e conta com o apoio da NTC & Logística, associação nacional que representa as maiores empresas de transporte de cargas do País. E também com o apoio de várias entidades que representam os caminhoneiros empregados e autônomos, como a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), da União Nacional dos Caminhoneiros do Brasil (Unicam) e da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), que congrega os Sindicam's. (CARGA PESADA, 2013).

A luta do MUBC tem seu enfoque na defesa de interesse vinculados especialmente à forma de serviço de transporte realizados por autônomos ou cooperados. As reivindicações da categoria são importantes e dizem respeito: ao valor dos fretes e do diesel, às condições de infraestrutura, tanto das estradas quanto dos pontos de parada, dentre outras. São questões que merecem toda a atenção dos

³³ Ao contrário do que muita gente pensa, o MUBC não congrega tão somente os caminhoneiros autônomos. Atualmente em fase de ampla expansão, através de seus COORDENADORES ESTADUAIS instalados nos principais Estados brasileiros e, de seus COORDENADORES REGIONAIS distribuídos na maioria dos municípios de todos os Estados do país, o MUBC é composto ou recebe apoio, de todos os motoristas de caminhão, seja ele autônomo, empregado ou comissionado, além de quase todo o setor do transporte rodoviário de cargas, individualmente ou através de suas associações de classe, sindicatos, federações, cooperativas, empresas de transporte, postos de gasolina, mecânicos, eletricitas, borracheiros, frentistas, lojas de peças, acessórios e de pneus, etc., bem como de uma variedade de embarcadores de cargas, profissionais de seguros e de divulgação, montadoras e revendas, etc. (MUBC, 2013).

órgãos governamentais, porém a luta dessa categoria de trabalhadores não pode descaracterizar ou tentar retroceder as conquistas dos motoristas empregados.

E ainda, não é possível que o tempo de direção que vale para empregados, que garante uma rotina de trabalho mais segura, conforme verificado nos capítulos anteriores, não seja válida para qualquer outro motorista profissional, pois ele não deixa de sofrer as mesmas implicações de saúde físicas e mentais que os demais motoristas. A justiça está em remunerar melhor também esses profissionais.

Nesse sentido, o melhor seria a união de interesses e não o retrocesso que vem sendo proposto pelo MUBC.

Na sequência, buscou-se conhecer melhor esse sujeito trabalhador, e principalmente, responder por que motivo ele se tornou tão importante para a sociedade ponta-grossense.

Nessa investigação foi possível perceber que as decisões políticas, aliadas à evolução tecnológica do mundo contemporâneo, vão influenciando a trajetória de vida das pessoas e não há como reverter as determinações que o transcorrer do tempo causa. Mas é preciso dar ciência aos homens, especialmente aos trabalhadores motoristas, que eles podem influenciar e fazer parte das decisões que visam transformar a sociedade e devem atuar também nas decisões sobre os investimentos, e com isso garantir o exercício do dever de todo o cidadão de debater sobre as condições de segurança para transformar as estradas e o país em um mundo mais seguro e melhor para se conviver e viver.

Nesse trajeto, do abstrato ao concreto pensado, transitando pelas rodovias e conhecendo seus transeuntes, foi se formando a figura de um novo trabalhador, com seu modo particular de vida, com sua rotina de trabalho diferenciada da maioria dos empregados e, por meio da pesquisa quantitativa foi possível a aproximação dessa realidade e se transformou os resultados, a frieza dos números, em fonte de informações, esperando que sirvam de orientações para decisões políticas em prol de uma atividade laboral mais segura e de uma vida digna para esses empregados que são responsáveis pelo transporte e distribuição de grande parte da riqueza do país.

Verificou-se que uma das principais consequências que a regulamentação da profissão de motorista trouxe foi o estabelecimento de um amplo debate sobre a profissão, mas em especial o que já pode ser percebido, que é a diminuição no número de acidentes no país, conforme dado constante no site do TRT 9ª. Região:

Em vigor há um ano e meio, a “Lei do Descanso” já ajudou a reduzir em 40% o número de mortos e feridos em acidentes envolvendo ônibus e caminhões, segundo dados do Fórum Nacional em Defesa da Lei 12.619/2012. (BRASIL, 2014).

Porém, a preocupação ainda reside no número de horas que os motoristas empregados estão realizando, pois a média de horas trabalhadas pelos motoristas empregados observada de 12h33min é bem acima do que prescreve a lei, conforme observado no Capítulo 3.

Além disso, constatou-se a predominância do pagamento por comissões, que no caso dos motoristas do transporte de carga ponta-grossense, ocorre em 72,5% dos contratos de trabalho, se forem considerados tanto o pagamento exclusivo por comissões, quanto o pagamento de um salário fixo acrescido da comissão (parte variável). Indo contra a determinação legal.

O consumo de substâncias psicoativas também foi tópico importante para demonstrar o caráter de urgência na limitação das horas de trabalho impostas aos motoristas, pelos detentores do capital, pois tal uso está intimamente ligado à necessidade de se realizar longas jornadas de trabalho.

E finalmente, a análise completa dos dados da pesquisa quantitativa ao relacioná-los com as demais informações da pesquisa, revelou um trabalhador solitário, que não tem um sentimento de união com os seus pares e que se sente carente do reconhecimento dos empregadores e da sociedade pela penosidade de sua atividade.

Outro aspecto de relevância que vem sendo debatido sobre a profissão do motorista rodoviário de transporte de carga e chegou aos meios de comunicação³⁴ é a falta de mão de obra desse profissional no mercado de trabalho, o que também

³⁴ Para suprir o déficit de profissionais no mercado de trabalho do setor de transporte, o presidente do Sest Senat e da CNT, senador Clésio Andrade, autorizou o desenvolvimento do projeto Primeira Habilitação para o Transporte, de âmbito nacional, e que vai fornecer, de maneira gratuita, a primeira habilitação a 50 mil jovens em todo o Brasil.

O projeto, que será realizado pelo Sest Senat, prevê o custeio de todos os procedimentos necessários para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria B. Para a seleção dos jovens, o Sest Senat utilizará as suas unidades de atendimento, os sindicatos e as empresas de transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

“Essa iniciativa do Sest Senat pretende atender uma demanda do mercado de transporte. Nos últimos anos, as empresas estão tendo dificuldades em contratar profissionais, e a nossa ideia é suprir essa carência. Além disso, com a gratuidade da formação e da CNH, também garantimos ao jovem uma profissão, e cumprimos com os nossos objetivos institucionais de desenvolvimento profissional e social”, afirma o presidente do Sest Senat e da CNT, senador Clésio Andrade. (SEST SENAT, 2014).

é um reflexo do caráter desumano do exercício dessa profissão, fato que não motiva que novos artífices se disponham a exercer esta profissão. Os elementos descritos no decorrer do presente trabalho, como: a condição de infraestrutura, as condições de saúde física e mental, as longas jornadas de trabalho, o afastamento do convívio familiar e, também, o auto custo para aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), são elementos que contribuem para essa escassez.

Menos horas de trabalho, possibilidade de usufruir dos necessários descansos, inter e intrajornada, e o reconhecimento profissional e social da atividade, por meio de melhores salários e condições dignas de trabalho e saúde, contribuirá para abertura de novos postos de trabalho e para que novos trabalhadores se interessem pelo exercício da atividade, de forma a suprir a demanda do mercado de trabalho e proporcionará uma melhor segurança nas estradas para todos os usuários.

Também há urgência na revisão dos investimentos em um sistema intermodal, pois Geraldo Vianna – presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC) já alertava em 2002 sobre o transporte de carga no Brasil, em estudo realizado pelo COPPEAD – UFRJ (2002) que disse:

Empresas de transporte e carreteiros têm sido obrigados a operar num mercado sem regras, que leva à competição selvagem e predatória. Somos todos, ao mesmo tempo, agentes e vítimas desse processo autofágico. [...]As distorções da nossa matriz de transporte exercem um efeito de frenagem sobre a economia brasileira. É como se estivéssemos todos dentro de um carro andando com o freio de mão puxado.” (COPPEAD – UFRJ, 2002, p.68)

As medidas de regulamentação do setor não podem sofrer retrocesso, mas sim avançar no sentido de utilizar melhor os benefícios de cada modal e sabendo que o transporte rodoviário é um importante elemento de conexão entre todos os modais.

Ainda, o momento é pertinente, inclusive, para repensar e colocar nas pautas de discussão que estão se abrindo por meio dos fóruns em todo o país, tanto no legislativo quanto na sociedade, a forma como se fiscalizam os veículos que transitam nas rodovias do país. Em uma das entrevistas, com um motorista que também havia trabalhado como caminhoneiro nos Estados Unidos, o mesmo informou que a fiscalização do tempo de serviço e de velocidade é feita por trajeto percorrido. A cada ponto de fiscalização são mensurados a quilometragem e o tempo percorrido e a partir desses valores é calculada a velocidade média empreendida no trajeto. Se constatada

velocidade média acima do que é permitido naquela rodovia o motorista é multado. Dessa forma, não há porque empreender ritmo acima do permitido e nem dirigir tempo acima do que a lei dispõe, pois será penalizado financeiramente pelo suposto ganho de tempo obtido. Vale pensar!

Assim, observa-se pelos resultados apurados na pesquisa, que é primordial um debate por toda a sociedade brasileira da necessidade, ou não, da realização de alterações na lei do descanso, pois os reflexos havidos para os detentores do poder de decisão dos investimentos de capital, que é a redução dos lucros, não são mais importantes que os reflexos sociais sentidos pelos trabalhadores envolvidos e também por todas as pessoas que compartilham com tais profissionais as rodovias brasileiras, cabendo ao governo a compatibilização dos interesses conflitantes.

Os dados obtidos na pesquisa de campo, assim como outros apresentados, que demonstram a redução do número de acidentes após a entrada em vigor da lei, demonstram que a Lei n. 12.619/2012 já provocou mudanças significativas no cenário das estradas brasileiras.

Outra informação importante trazida pela pesquisa de campo é a informação de que a maioria dos motoristas ainda está dirigindo um número excessivo de horas diárias, sendo que, se observadas as determinações legais por todos, a melhora nas condições de segurança nas estradas será ainda mais significativa.

Finalmente, é preciso esclarecer aos motoristas empregados sobre todos os direitos e obrigações que estão sujeitos, levando ao conhecimento da categoria trabalhadora os elementos que sequer são pensados por eles e que têm consequências presentes e futuras para suas vidas, e, assim, torná-los cidadãos conscientes, aptos a exercerem os seus direitos e garantias fundamentais, pois estarão munidos do conhecimento que os capacita para decidirem a melhor forma de executar a profissão e preservar a dignidade em suas atividades.

REFERÊNCIAS

ALVES, José Eustáquio Diniz. **Análise de Conjuntura**: teoria e método. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/aparte/pdfs/analiseconjuntura_teoriametodo_01jul08.pdf>. Acesso em: 15 out. 2013.

AMORA, Dimmi. Empresas querem mudar lei que impõe descanso a caminhoneiros. **Folha de São Paulo**, Brasília, 17 de abr. 2013. Mercado. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2013/04/1263886-empresas-querem-mudar-lei-que-impoe-descanso-a-caminhoneiros.shtml>>. Acesso em: 20 maio 2013.

ANDRADE, Jean Carlos de. **Vida de caminhoneiro**: uma história verdadeira, sobre a vida de um caminhoneiro brasileiro. [S.l.]: Clube de Autores, Agbook e Bookess, 2010.

AZEVEDO, Lucas. Caminhoneiro é morto após furar bloqueio de grevistas no RS; é a primeira vítima em três dias de protesto. **UOL Notícias**, Porto Alegres, 04 jul. 2012. Cotidiano. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/07/04/caminhoneiro-e-morto-apos-furar-bloqueio-no-rs-e-a-1-vitima-desde-o-inicio-dos-protestos-da-categoria.htm>>. Acesso em: 14 fev. 2014.

BARACAT, Eduardo Milléo. **Salário “por fora” e crime de (sic) contra ordem tributária**. [S. l.]: [s.n], [201-]. Disponível em: <http://www.enamat.gov.br/wp-content/uploads/2013/02/TD10_EduardoMilleoBaracat_9_SALARIOPORFORAECRIMECONTRAORDEMTRIBUTARIA.pdf>. Acesso em: 05 fev. 2014.

BANDEIRA, Danilo. INSS faz pente-fino em DETRAN para abrir ação contra motorista. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 29 set. 2011. Mercado. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/982377-inss-faz-pente-fino-em-detrان-para-abrir-acao-contra-motorista.shtml>>. Acesso em: 29 set. 2011.

BECKER, Howard S. Estudo de praticantes de crimes e delitos. In: _____. **Métodos de pesquisa em ciências Sociais**. Tradução de Marcos Estevão Renato Aguiar. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p.153-178.

BOTTOMORE, Tom. **Dicionário do pensamento marxista**. Tradução de Waltensir Dutra. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

BRASIL AZUL. **Rodovias e estradas do Brasil**. Disponível em: <<http://www.brasilazul.com.br/rodovias.asp>>. Acesso em: 10 nov. 2012.

BRASIL. Agência Nacional de Transporte Terrestre. **RNTRC - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/20257/Transportadores___Frota_de_Veiculos_12_2010.html>. Acesso em: 07 nov. 2012.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **RNTRC em números**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4929/RNTRC___Registro_Nacional_de_Transportadores_Rodoviaros_de_Cargas.html>. Acesso em: 10 nov. 2012.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 99/2009. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=434503&filename=PL+99/2007>. Acesso em: 07 nov. 2012.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília de 1988. Brasília, 05 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 07 nov. 2012.

BRASIL. Decreto Lei n. 9.666 de 28 de agosto de 1946. Dá nova redação ao art. 73 da Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 30 ago. 1946. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del9666.htm#art1>. Acesso em: 06 fev. 2014.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Estatísticas de Acidente 2011**. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/quadro-0501-numero-de-veiculos-envolvidos-por-finalidade-do-veiculo-ano-de-2011.pdf>>. Acesso em: 07 nov. 2012

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. Resolução nº 417 de 12 de setembro de 2012. Altera o artigo 6º. da Resolução nº 405, de 12 de junho de 2012, que dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(RESOLU%C3%87%C3%83O%20417.2012\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(RESOLU%C3%87%C3%83O%20417.2012).pdf)>. Acesso em: 04 jul. 2013.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. Resolução n. 460 de 12 de novembro de 2013. Altera a Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012, que dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º, e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. **CONTRAN**, Brasília, 12 nov. 2013. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao4602013.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2014.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa anual de serviços – 2010**. v. 12. p. 1–215. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Comercio_e_Servicos/Pesquisa_Anual_de_Servicos/pas2010/pas2010.pdf>. Acesso em: 08 nov. 2012.

BRASIL. Lei 5.452 de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 01 maio 1943. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 29 jan. 2014.

BRASIL. Lei 7.183 de 5 de abril de 1984. Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 06 abril 1984. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7183.htm>. Acesso em: 02 fev. 2014.

BRASIL. Lei n. 11.442 de 05 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei n. 6.813, de 10 de julho de 1980. **Diário Oficial da União**, Brasília, 8 jan. 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm>. Acesso em: 08 fev. 2014.

BRASIL. Lei 12. 619 de 30 de abril de 2012. 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 nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 02 maio 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm>. Acesso em 02 out. 2012.

BRASIL. Ministério de Trabalho e Emprego. **RAIS Estabelecimentos**. Disponível em: <<http://bi.mte.gov.br/bgcaged/rais.php>>. Acesso em: 07 nov. 2012.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, Secretaria de Recursos Hídricos. **Transporte hidroviário: caderno setorial de recursos hídricos**. Brasília: MMA, 2006.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Ministério da Justiça, Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre, Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Anuário estatístico das rodovias federais 2010: acidente de trânsito e enfrentamento ao crime**. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/anuario-2010.pdf>>. Acesso em: 11 nov. 2012

BRASIL. Ministério da Previdência Social. **Capítulo 31 - acidentes do Trabalho**. Disponível em: <<http://www.previdenciasocial.gov.br/conteudoDinamico.php?id=1162>>. Acesso em: 10 nov. 2012.

BRASIL. Senado Federal. Projeto de Lei da Câmara nº 319/29. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/mate/servlet/PDFMateServlet?m=94546&s=http://www.senado.gov.br/atividade/materia/MateFO.xml&o=ASC&o2=A&a=0>>. Acesso em: 07 nov. 2012.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (3. Região). EMENTA: SALÁRIO "POR FORA" - PROVA. Recurso Ordinário n.RO-1031/2012-129-03-00.3. Recorrente: Expresso Pegazus Ltda. - ME. Recorrido: Rogerio Batista dos Santos. Relator: Desembargador Jorge Berg de Mendonça, **Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho**, Belo Horizonte, n. 1291/2013, p. 215, 16 ago. 2013.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (9. Região). Trabalhadores lançam fórum em defesa

da “Lei do Descanso” nas estradas. Curitiba, 14 fev. 2014. Disponível em: <http://www.trt9.jus.br/internet_base/noticia_crudman.do?evento=Editar&chPlc=3637505>. Acesso em: 14 fev. 2014.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Regimento interno do tribunal superior do trabalho. **Diário da Justiça da União**, Brasília, 09 maio 2008. p.20-30. Disponível em: <http://www3.tst.jus.br/DGCJ/regimento_interno_tst/index_regimento_interno.htm>. Acesso em 27 fev. 2014.

BRITO FILHO, Dilermando. **Toxicologia humana e geral**. 2. ed. Rio de Janeiro e São Paulo: Livraria Atheneu, 1988.

Cada vez mais sobre Rodas. **Anuário Exame**: 2010-2011: infraestrutura. São Paulo: Abril, 2012. p.134-135, dez. 2010.

CENTRO DE ESTUDOS EM LOGÍSTICA - COPPEAD. **Transporte de carga no Brasil**: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país: diagnóstico e plano de ação. Rio de Janeiro: UFRJ, [20--].

CERVI, Emerson Urizzi. **Métodos quantitativos aplicados às ciências sociais**. Curitiba: [s.n.], 2012. Acrobat.

_____. Métodos quantitativos aplicados às ciências sociais: uma abordagem alternativa ao fetichismo dos números e ao debate com qualitativistas. In: BOURGUIGNON, Jussara Ayres (org.). **Pesquisa social**: reflexões teóricas e metodológicas. Ponta Grossa: 2009, p. 125-143.

CAMELO FILHO-ZUZA, José Vieira. As ferrovias do Nordeste entre os limites econômicos e a política de controle e ocupação do interior do país. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó Queiroz (Orgs.). **Transportes e formação regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados : Ed. UFGD, 2011. p.11-40.

CHAVES, Niltonci Batista. **A cidade civilizada**: discursos e representações sociais no jornal: "diário dos campos". Curitiba: Editorial Tetravento, 2001.

CNT – Confederação Nacional de Transportes, Centro de Estudos em Logística. **Transporte de cargas no Brasil**: ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do País: diagnóstico e plano de ação, 2002. Disponível em: <<http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2062408.PDF>>. Acesso em: 07 nov. 2012.

CONSULTOR JURÍDICO. **INSS quer de volta o que gastou com acidente de trânsito**. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2011-nov-03/inss-entra-acao-regressiva-motorista-causa-acidente>>. Acesso em: 10 nov. 2012.

COSTA, Armando Casimiro; FERRARI, Irany; MARTINS, Melchíades Rodrigues. **CLT-LTr: 2011**. 38. ed. São Paulo: LTr, 2011.

COSTA, Lucia Cortes da. **Os impasses do estado capitalista**: uma análise sobre a reforma do estado no Brasil. Ponta Grossa: São Paulo: Cortez, 2006.

COSTA, Lúcia Cortes da; MOREIRA, Dircéia. O poder de punir do estado civil: uma análise da partir da leitura do leviatã. In: BUSATO, Paulo César (org.). **Thomas Hobbes penalistas**. v. 2. Rio de Janeiro: Lumen, 2010.

_____. Aula ministrada na disciplina Estado e Políticas Públicas do Curso de Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas na Universidade Estadual de Ponta Grossa. Ponta Grossa: 23 abr. 2013.

COSTA, Paulo. Balança comercial 2012 – agronegócio bate recordes. **EXAME.com**, São Paulo, 01 jan. 2013. Disponível em: <exame.abril.com.br/rede-de-blogs/bioagroenergia/2013/01/11/balanca-comercial-2012-agronegocio-bate-recordes/> Acesso em: 12 jun. 2013.

COUTINHO, Carlos Nelson. Crítica e utopia em Rousseau. In: _____. **De Rousseau a Gramsci**: ensaios de teoria política. São Paulo: Boitempo, 2011. p. 15-39.

_____. Gramsci, o marxismo e as ciências sociais. In: _____. **Marxismo e política**: a dualidade de poderes e outros ensaios. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2008. p. 91-120.

_____. Hegel e a dimensão objetiva da vontade geral. In: _____. **De Rousseau a Gramsci**: ensaios de teoria política. São Paulo: Boitempo, 2011. p.57-76.

_____. O lugar do manifesto na evolução da teoria política marxista. In: _____. **De Rousseau a Gramsci**: ensaios de teoria política. São Paulo: Boitempo, 2011. p.42-56.

CUBAS, Fernanda. **Um estudo preliminar com motoristas de caminhão sobre o uso de álcool e outras drogas nas rodovias federais brasileiras**. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Dom Bosco, Campo Grande, Mato Grosso do Sul, 2009.

Deputada propõe novo projeto para mudar lei de descanso: segundo nova proposta, as 11 horas podem ser flexibilizadas, com compensação no dia seguinte. **Carga Pesada**, Londrina, 11 nov. 2013. Notícias-gerais. Disponível em: <<http://cargapesada.com.br/revista/2013/11/11/deputada-propoe-novo-projeto-para-mudar-lei-do-descanso/>>. Acesso em: 16 fev. 2013.

DIETZEL, Carmencita de H. Mello. “Verde que te quero verde”: o integralismo nos Campos Gerais. **Revista Esboços**. v. 8, n. 8. Florianópolis: UFSC, 2000. p. 32-47.

DINIZ, Debora; MEDEIROS, Marcelo. Aborto no Brasil: uma pesquisa domiciliar com técnica de urna. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro: Ciênc. saúde coletiva vol. 15, supl. 1, jun. 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232010000700002&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 12 jul. 2013.

DOBB, Maurice. O capitalismo. In: _____. **A evolução do capitalismo**. Tradução de Manuel do Rêgo Braga. 9. ed. Rio de Janeiro: RTC, 2012. p.11-41.

ESTANQUE, Estanque. A “classe média” como realidade e como ficção – um ensaio comparativo Brasil - Portugal. Coimbra, 2013. Arquivo PDF.

_____. O despotismo fabril: violência e poder numa empresa industrial do calçado. **Revista Portuguesa de História**. n. 37. Coimbra: Faculdade de Letra da Universidade de Coimbra, 2005, p. 131-152.

FAORO, Raimundo. **Os donos do poder**: formação do patronato político brasileiro. 3. ed. ver. São Paulo: Globo, 2001.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**: ensaios de interpretação sociológica. 5. ed. São Paulo: Globo, 2005.

FETROPAR E CNTTT são contra paralisação do dia 25 de julho. Disponível em: <<http://regulamentacao.wordpress.com/2012/07/23/fetropar-e-cnttt-sao-contr-paralisacao-do-dia-25-de-julho/>>. Acesso em: 10 nov. 2012.

FIEP. **DAF inaugura fábrica de caminhões em Ponta Grossa**. Curitiba: Assessoria de Imprensa, 2013. Disponível em: <<http://www.agenciafiep.com.br/noticia/daf-inaugura-fabrica-de-caminhoes-em-ponta-grossa/>>. Acesso em: 08 fev. 2014.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. 4.ed. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1997.

FRASSON, Antonio Carlos; OLIVEIRA JUNIOR, Constantino Ribeiro de. **Educação Física**: metodologia da pesquisa científica. Ponta Grossa: UEPG/NUTEAD, 2009.

FOLEGO, Thais. Fim da carta-frete deve legalizar R\$ 44 bilhões. **Brasil Econômico**, [S.l.], 16 jun. 2010. Política. Disponível em: <<http://www.brasileconomico.com.br/noticias/nprint/84962.html>>. Acesso em: 14 fev. 2014.

FÓRUM NACIONAL DE DEFESA DA LEI 12.619/2012. **Contra o MPT, ruralistas querem revisar a Lei do Motorista**. Disponível em: <<http://regulamentacao.wordpress.com/2013/02/21/contra-o-mpt-ruralistas-querem-revisar-a-lei-do-motorista/>>. Acesso em: 13 fev. 2014.

Fórum nacional em defesa da lei do descanso é lançado em São Paulo. **FETROPAR**, Curitiba, 70. ed., p. 6-7, nov. e dez. 2013.

HEGEL, Georg W. F. **Princípios de Filosofia do Direito**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

HOBBS, Thomas. **Leviatã**: ou matéria, forma e poder de um estado eclesiástico e civil. Tradução de Rosina D'Angina. 2. ed. São Paulo: Martin Claret, 2009.

IAMAMOTO, Marilda Villela. Estado, classes trabalhadoras e política social no Brasil. In: BOSCHETTI, Ivanete et al (org.). **Política social no capitalismo**: tendências contemporâneas. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2009. p. 13-43.

KERSTENETZKY, Celia Lessa. **O Estado do bem-estar social na idade da razão**: a reinvenção do estado social no mundo contemporâneo. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

LEVIN, Jack; FOX, James Alan; FORDE, R. David. **Estatística para ciências humanas**. Tradução de Jorge Ritter. 11. Ed. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2012.

LOCKE, John. **Segundo tratado sobre o governo**. Tradução de Alex Marins. São Paulo: Martin Claret, 2002.

LOPES, Simone Saisse; CARDOSO, Marcelo Porteiro; PICCININI, Maurício Serrão. O transporte rodoviário de carga e o papel do BND. **Revista do BND**. v. 14, n. 29, p. 35–60. Rio de Janeiro: jun. 2008. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2902.pdf>. Acesso em: 08 nov. 2012.

Mais produção, mais problemas. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, p. 1, 13 jan. 2014. Disponível em :<<http://www.estadao.com.br/noticias/nacional,mais-producao-mais-problemas,1117836,0.htm>>. Acesso em 14 jan. 2014.

MARTINS, Ricardo S.; MARTINS, Sérgio Silveira; SOUZA FILHO, Osmar Vieira. **Transporte rodoviário de carga (RC) no Brasil**: caracterização das organizações prestadoras de serviço e do negócio. In: XIII Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações internacionais. Anais...São Paulo: 2010. Disponível em: <http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2010/artigos/E2010_T00007_PCN28623.pdf>. Acesso em: 08 nov. 2012.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: livro Primeiro: o processo de produção do capital. Tradução de Reginaldo Sant'Ana. 28.ed. Rio de Janeiro: 2011. v.1.

MARX, Karl. **Para a crítica da filosofia de Hegel**. Covilhã: Lusosofia, 2008.

MORAES, Alexandre de. **Constituição do Brasil interpretada**: e legislação constitucional.

7. ed. São Paulo: Atlas, 2007. cap.1.

MORAES, Paulo Douglas Almeida. **Regulamentação da profissão do motorista – Lei 12.619/2012, e as alterações fundamentais no direito individual do trabalhador**. In: X Seminário Jurídico e de Dirigentes Sindicais. Disponível em: <http://www.livestream.com/fetropar/share?clipId=pla_bef7e06d-b804-46ec-b3ee-459c86d86cb8>. Acesso em: 11 nov. 2012.

_____, Abordagem holística sobre nova regulamentação da profissão do motorista: (lei n. 12.619/2012). In: PASSOS, PASSOS, LUNARD (org.). **Motoristas profissionais: aspectos da lei n. 12.619/2012: elementos da legislação trabalhista e de trânsito**. São Paulo: LTr, 2013. p. 73-153.

MOREIRA, Herivelto; CALEFFE, Luiz Gonzaga. **Metodologia da pesquisa para o professor pesquisador**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2008.

MOVIMENTO BRASIL CAMINHONEIRO. **Comunicado - 25/07/2012 - 13:00h**: balanço das manifestações até 13:00h. Disponível em: <<http://www.uniaobrasilcaminhoneiro.org.br/manifestomubc25.htm>>. Acesso em: 11 nov. 2012.

_____. **Balanço do encerramento da nossa manifestação ocorrido no dia de ontem, 31/07/2012**. Disponível em: <<http://www.mubcbrasil.blogspot.com.br/2012/07/balanco-do-encerramento-da-nossa.html>>. Acesso em: 14 fev. 2014.

MUBC pede redução do tempo de descanso: junto com representantes do agronegócio e deputados federais, entidade busca alterar a lei de descanso (12.619). **Carga Pesada**, Londrina, 08 fev. 2013. Canal-Notícias-2. Disponível em: <<http://cargapesada.com.br/revista/2013/02/08/mubc-pede-reducao-do-tempo-de-descanso-para-8-horas/>>. Acesso em: 16 fev. 2013.

MUNHOZ, Divanir Eulária Naréssi. **Método do abstrato ao concreto**. [Ponta Grossa]: [s.n.], [20--], 8. p.

NÓBREGA, Francisco Pereira. **Compreender Hegel**. 6. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

NUNES, Ivanil. Acumulação de Capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó Queiroz (Orgs.). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados : Ed. UFGD, 2011. p.11-40.

OGA, Seize; CAMARGO, Márcia Maria de Almeida; BATISTUZZO, José Antonio. **Fundamentos de Toxicologia**. 3. ed. São Paulo: Atheneu, 2008.

PARANÁ. Secretaria de Infraestrutura e Logística. Departamento de Estradas e Rodagens -

DER. **Histórico**. Disponível em:

<<http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=2>>. Acesso em: 05 jan. 2013

PARANÁ. DETRANPR. **Anuário Estatístico 2012**. Disponível em:

<http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/estatisticasdetransito/anuario/ANUARIO_2012_N.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2014.

PARANÁ. Secretaria de Infraestrutura e Logística. **Rede Rodoviária do Paraná - Novembro/2011**. Disponível em:

<<http://www.infraestrutura.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=186>>. Acesso em: 10 nov. 2012.

PARANÁ. Secretaria de Segurança Pública. **Estatísticas de Trânsito - Frota de veículos por Tipo e Município 2012**. Disponível em:

<<http://www.detran.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=328>>. Acesso em: 11 nov. 2012.

PARIZ, Tiago. Balança comercial brasileira tem pior resultado anual desde 2002. **Reuters Brasil**, Brasil, 02 jan. 2013. Disponível em:

<br.reuters.com/article/topNews/idBRSPE90103Y20130102>. Acesso em: 12 jun. 2013.

PASSOS, André; PASSOS, Edésio; LUNARD, Sandro (Org.). **Motoristas profissionais:**

aspectos da lei n. 12.619/2012: elementos da legislação trabalhista e de trânsito. São Paulo: LTr, 2013.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. Do estado patrimonial ao gerencial. In: SACHS, I.; WILHEIM, J.; PINHEIRO, P. S. (Org.). **Brasil: um século de transformações**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p.224-259.

PETUBA, Rosângela Maria Silva. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000). Abril/ maio/ junho de 2005. **Fênix - Revista de História e Estudos Culturais**. vol. 2. ano II. n. 2. Disponível em: <<http://www.revistafenix.pro.br/>>. Acesso em: 20 nov. 2012.

_____. Cidade, ferrovia e trabalhadores ferroviários em Ponta Grossa/PR (1950-1990): memórias e histórias sobre o viver e trabalhar como ferroviário em períodos de modernização urbana. In: Simpósio Nacional Estado e Poder: Sociedade Civil. 7. 2012, Uberlândia. **Resumos...** Disponível em:

<<http://www.historia.uff.br/estadoepoder/7snepe/docs/091.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2012.

PRONER, André Luiz. **Neoescravidão**: análise jurídica das relações de trabalho. Curitiba: Juruá, 2010.

RAMOS FILHO, Wilson. **Direito Capitalista do trabalho**: história, mitos e perspectivas no Brasil. São Paulo: LTr, 2012.

ROUSSEAU, Jean-Jaques. **Discurso sobre a origem e os fundamentos da desigualdade entre os homens**. Tradução de Paulo Neves. Porto Alegre: L&PM, 2008.

_____, Jean-Jaques. **Do contrato social**. Tradução de Pietro Nasseti. São Paulo: Martin Claret, 2000.

SANTOS, Tito Antonio dos. **Condições dos pontos de parada**. Santos: Regulamentação da profissão de motorista, 2013, p. 1. Disponível em: <http://regulamentacao.wordpress.com/2013/03/15/condicoes-dos-pontos-de-paradas/>. Acesso em: 08 fev. 2014.

SCHWAB, Klaus. **The global competitiveness report: 2012-2013**. Geneva: World Economic Forum, 2012.

SELL, Carlos Eduardo. **Sociologia clássica: Marx, Durkheim e Weber**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2010.

SEST SENAT vai garantir a primeira habilitação a 50 mil jovens de baixa renda. **Notícias SEST SENAT**, Brasília, 06 fev. 2014. Qualificação. Disponível em: http://www.sestsenat.org.br/Paginas/Lista_Noticias_Detalhe.aspx?n=203. Acesso em: 16 fev. 2013.

SILVA, Edson Armando. **Energia elétrica e desenvolvimento industrial em Ponta Grossa 1904 - 1973**. 204 f. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1993.

SILVA, Luna Gonçalves. **O trabalho dos motoristas de Caminhão: a relação entre a atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho**. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública) – Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, 2011.

SINDICATO DOS MOTORISTAS, CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS EM GERAL E TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIOS DE PONTA GROSSA, SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DE PONTA GROSSA. **CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2013/2014**. Ponta Grossa: [s.n], 2013.

SOUZA, Adriana Augusta de Moura; REIS, José Pedro dos; MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro**. Disponível em: <http://reporterbrasil.org.br/busca/?q=caminh%C3%A3o>. Acesso em: 13 jun. 2013.

SOUZA, Herbert José de. **Como se faz análise de conjuntura**. 32. ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

TORRES, João Carlos Brum. Introdução. In: ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Discurso sobre a origem e os fundamentos da desigualdade entre os homens**. Tradução de Paulo Neves.

Porto Alegre: L&PM, 2008. p. 7-18.

TRIVIÑOS, Augusto N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sócias**: a pesquisa qualitativa em educação: o positivismo: a fenomenologia: o marxismo. São Paulo: Atlas, 2009.

VIANNA, Oliveira. **Populações Meridionais do Brasil**. Brasília: Edições do Senado Federal, 2005.

WANKE, Eno Theodoro. **O vôo da pombinha (poemeto)**: a encruzilhada do Paraná: pequena história da cidade de Ponta Grossa. Ponta Grossa: Edições Planquette, 1964.

WOOD, Ellen Meiksis. A separação entre o “econômico” e o “político” no capitalismo. In: _____. **Democracia contra capitalismo**: a renovação do materialismo histórico. Tradução de Paulo Cezar Castanheira. São Paulo: Boitempo, 2011. p. 27-49.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso**: planejamento e métodos. Tradução de Ana Thorell. 4. ed. São Paulo: Bookman, 2010.

ZOCCHIO, Guilherme. Sob pressão do agronegócio, governo pode rever descanso de motoristas. **Repórter Brasil**, São Paulo, 19 fev. 2013. Disponível em: <<http://reporterbrasil.org.br/2013/02/sob-pressao-do-agronegocio-governo-pode-rever-descanso-de-motoristas/>>. Acesso em: 13 jun. 2013.

APÊNDICE A – FORMULÁRIO DE COLETA DE DADOS

"PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS MOTORISTAS EMPREGADOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA NA CIDADE DE PONTA GROSSA – PARANÁ"

A - IDENTIFICAÇÃO E CARACTERÍSTICA DO MEIO DE TRANSPORTE

A01. Como desempenha sua função de motorista?

1. ☐ Motorista empregado
2. ☐ Motorista autônomo
3. ☐ Motorista agregado
4. ☐ Motorista terceirizado
5. ☐ Outros _____

A02. Qual o tipo de caminhão que dirige?

1. ☐ Motorista de caminhão truck
2. ☐ Motorista de caminhão toco
3. ☐ Motorista de carreta
4. ☐ Motorista de ônibus
5. ☐ Motorista de bitrem
6. ☐ Outros _____

A03. Qual o tipo de carga que transporta normalmente? *(Se for o caso poderá anotar mais de um tipo de carga)*

1. ☐ Carga horária (produtos perecíveis)
2. ☐ Carga perigosa (químicos, inflamáveis)
3. ☐ Carga viva
4. ☐ Carga seca
5. ☐ Todos os tipos
6. ☐ Outros _____

A04. Qual tipo de viagem que faz?

1. ☐ Ponta Grossa e Região
2. ☐ Estado do Paraná
3. ☐ Todo do Brasil
4. ☐ Viagens internacionais
5. ☐ Outras _____

A05. Qual o ANO do caminhão que trabalha?

B - IDENTIFICAÇÃO PESSOAL

B01. Qual sua idade? _____ anos.

B02. Qual seu grau de escolaridade? (Marque com um X a maior escolaridade)

- | | |
|---|---|
| 1. ☐ 1º Grau Incompleto | 2. ☐ 1º Grau Completo |
| 3. ☐ 2º Grau Incompleto | 4. ☐ 2º Grau Completo |
| 5. ☐ Superior Incompleto | 6. ☐ Superior Completo |
| 7. ☐ Pós-graduado Incompleto | 8. ☐ Pós-graduado Completo |

B03. Qual seu estado civil?

- | | |
|---|---|
| 1. ☐ Solteiro | 5. ☐ Separado - Legalmente |
| 2. ☐ Casado | 6. ☐ Separado - De fato |
| 3. ☐ União estável | 7. ☐ Viúvo |
| 4. ☐ Divorciado | |

C - IDENTIFICAÇÃO PROFISSIONAL

C01. Há quanto tempo exerce a função de motorista? ____ ano(s) ____ mês(es) ou desde ____ (ano)

C02. Qual é a forma de remuneração?

- | | |
|--|---|
| 1. ☐ Por mês – Salário Mensal | 4. ☐ Por quilômetro rodado |
| 2. ☐ Por hora | 5. ☐ Por mês + Comissão |
| 3. ☐ Por comissões | 6. ☐ Outra: _____ |

C03. Você faz ATUALMENTE jornadas acima de 8 horas diárias?

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 1. ☐ Não | 2. ☐ Sim |
|---------------------------------|---------------------------------|

C04. Você recebe **HORA EXTRA** pelas jornadas acima de 8 horas?

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 1. ☐ Não | 2. ☐ Sim |
|---------------------------------|---------------------------------|

C05. ☐ Você ou sua ☐ Empresa **CONTROLA** o tempo de jornada/ tempo de direção?

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 1. ☐ Não | 2. ☐ Sim |
|---------------------------------|---------------------------------|

C06. Qual é o meio de controle utilizado?

- | | | | |
|---|---------------------------------------|--|---|
| 1. ☐ Papeleta/diário | 2. ☐ Tacógrafo | 3. ☐ Rastreamento | 4. ☐ Outro _____ |
|---|---------------------------------------|--|---|

C07. Quantas horas TRABALHA, em MÉDIA por dia? _____ hora(s).

C08. Qual foi o valor do teu último salário (fixo)? R\$ _____

C09. Qual foi o valor médio MENSAL das últimas ☐ comissões ou ☐ horas extras que você recebeu? R\$ _____ (marque com x se foi comissão ou hora extra) ☐ Não sei

C10. Você passou a receber pelo **TEMPO DE ESPERA** (horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias. Serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30%), **DEPOIS DA LEI**?

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 1. ☐ Não | 2. ☐ Sim |
|---------------------------------|---------------------------------|

10

D - CARACTERÍSTICAS DA ATIVIDADE PROFISSIONAL

D01. Por que você resolveu seguir a profissão de Motorista?

- | | |
|---|--|
| 1. ☐ Mesma do meu pai | 4. ☐ Porque gosto de viajar |
| 2. ☐ Sempre quis ser motorista | 5. ☐ Porque gosto de conhecer lugares novos |
| 3. ☐ Por causa do salário | 6. ☐ Porque não gosto de trabalhar em lugar fechado |
| 7. ☐ Outros _____ | |

D02. Você sabe quais são os DIREITOS e OBRIGAÇÕES dos motoristas EMPREGADOS no transporte de cargas?

1. ☐ Não

2. ☐ Sim

D03. Sabe citar alguns?

D04. Conhece a Lei 12.619/12 que regulamentou a PROFISSÃO DE MOTORISTA?

1. ☐ Não

2. ☐ Sim

D05. Você considera que: A Lei 12.619/12 vai melhorar a sua condição de trabalho?

1. ☐ Não

2. ☐ Sim

3. ☐ Não sei

D06. Você gosta da sua profissão?

1. ☐ Não

2. ☐ Sim

D07. Por quê?

D08. Qual é o tempo é o intervalo para as REFEIÇÕES? _____ hora(s)

D09. DORME, em média, quantas horas por noite _____ hora(s)

D10. Tem rádio PX no caminhão que trabalha?

1. ☐ Não (se não pode ir para a pergunta D12)

2. ☐ Sim

D11. Com que frequência você se comunica com outros caminhoneiros através do rádio?

1. ☐ Não se comunica

5. ☐ Entre 4 e 10 vezes por dia

2. ☐ 1 vez por dia

6. ☐ Mais de 10 vezes por dia

3. ☐ 2 vezes por dia

7. _____

4. ☐ 3 vezes por dia

D12. Já participou de programas de formação e aperfeiçoamento profissional gratuito?

1. ☐ Não

2. ☐ Sim

12

E – CONFIDENCIAL - CONSUMO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS

E01. Você sabe o que é "rebite"?

1. ☐ Não

2. ☐ Sim

E02. Você conhece alguém que tenha usado "rebite"?

1. ☐ Não

2. ☐ Sim

E03. Se sim, quantos?

1. ☐ Menos que 5

2. ☐ De 5 a 10

3. ☐ De 10 a 20

4. ☐ De 20 a 30

5. ☐ Mais de 30

E04. Se sim, quais os motivos que você acredita que fizeram essa(s) pessoa(as) usarem "rebite"?

1. ☐ Para experimentar

2. ☐ Porque estava me sentindo cansado/ sono

3. ☐ Para cumprir horário

4. ☐ Para ganhar dinheiro

4. ☐ Ganância

5. ☐ Para aumentar a comissão

6. ☐ Outros: _____

E05. O que faz para se manter acordado quando tem que permanecer dirigindo por muito tempo?

E06. Já usou alguma substância que o mantivesse acordado ou "rebite" durante o exercício da profissão?

1. ☐ Não (se não, pode ir para a pergunta E14)

2. ☐ Sim

E07. Qual(is) o(s) tipo(s) de substância(s)?

E08. Se sim, por que motivo?

1. ☐ Para experimentar

2. ☐ Porque estava me sentindo cansado/ sono

3. ☐ Para cumprir horário

4. ☐ Para ganhar dinheiro

4. ☐ Ganância

5. ☐ Para aumentar a comissão

6. ☐ Outros: _____

E09. Usou mais de uma vez?

1. ☐ Não

2. ☐ Sim

E10. Se sim, com qual regularidade? _____ dia(s) por semana (*escreva o número de dias*)
_____ dia(s) por mês (*escreva o número de dias*)
_____ dia(s) por ano (*escreva o número de dias*)

E11. Aonde é possível adquirir essas substâncias?

1. ☐ Farmácia

2. ☐ Paraguai

4. ☐ Posto de Combustível

3. ☐ Restaurante

5. ☐ Qualquer lugar na estrada

6. Outros (favor citar): _____

E12. Qual é a principal dificuldade para o exercício da sua profissão?

E13. Como classificaria as condições da estradas que trafega normalmente:

1. ☐ Péssimas.

2. ☐ Ruins.

3. ☐ Regulares.

4. ☐ Boas.

5. ☐ Ótimas

E14. Sabe informar quais os sintomas uma pessoa sente ao usar "rebite"?

1. ☐ Nenhum, só fica esperto.
2. ☐ Fica alegre.
3. ☐ Sente como se estivesse no piloto automático.
4. ☐ Dor de cabeça, depois que o efeito passa.
5. ☐ Outros: _____

E15. Você considera que o "rebite" pode causar dependência se houver uso abusivo?

1. ☐ Não
2. ☐ Sim
3. ☐ Não sei

E16. Você já participou de algum programa de saúde?

1. ☐ Não
2. ☐ Sim

E17. Você faz exame periódico de saúde?

1. ☐ Não
2. ☐ Sim

E18. Já se envolveu em algum acidente de trânsito no exercício da profissão?

1. ☐ Não
2. ☐ Sim

E19. Já se envolveu em algum acidente por causa do uso de alguma substância?

1. ☐ Não
2. ☐ Sim

E20. Após a proibição da venda de alguns medicamentos usados como "rebites" é possível comprar tais substâncias?

1. ☐ Não
2. ☐ Sim
3. ☐ Não sei

E21. Aonde?

1. ☐ Farmácia
2. ☐ Paraguai
4. ☐ Posto de Combustível
3. ☐ Restaurante
5. ☐ Qualquer lugar na estrada
6. Outros (favor citar): _____

E22. Você sabe citar alguns tipos de substâncias que estão sendo utilizadas como rebites:

E23. Você acredita que o rebite aumenta as chances do motorista se envolver em um acidente?

1. ☐ Não
2. ☐ Sim
3. ☐ Não sei

Data: ____/____/____

Local da entrevista:

1. ☐ Escritório
2. ☐ Sindicato
3. ☐ Posto
4. ☐ Justiça do Trabalho
5. ☐ Outros: _____

APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

O presente formulário faz parte de uma pesquisa para o Curso de Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Estadual de Ponta Grossa. Tem como foco o levantamento de dados socioeconômico, sobre o recebimento de horas extras e sobre a utilização de substâncias psicoativas pelos motoristas empregados no setor de transporte de cargas da cidade de Ponta Grossa. Esses dados serão utilizados para análise e verificação da legislação que vigorou até abril de 2012, bem como, após a publicação da Lei n. 12.619/2012 que passou a regulamentar a profissão do motorista de transporte de carga.

Os dados aqui respondidos servirão de subsídio para essa pesquisa e haverá total preservação do anonimato dos motoristas informantes.

Quando da publicação dos resultados, a identificação dos participantes da pesquisa não será revelada em hipótese alguma.

Os pesquisadores estão à disposição para esclarecer qualquer dúvida, diretamente ou pelo telefone 3229-2123 (da pesquisadora), na Coordenação do Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas (Campus de Uvaranas, CIPP, telefone 3220-3153).

Este documento é apresentado em duas vias.

Documento de Consentimento Livre e Esclarecido

Declaro, por meio deste, que eu, _____,
RG _____, residente no endereço _____,
_____ tomei conhecimento desta pesquisa e que concordo em participar juntamente. Autorizo a utilização das informações obtidas através de publicações e/ou apresentações em eventos científicos.

Assinatura _____

ATENÇÃO: A sua participação em qualquer tipo de pesquisa é voluntária. Em caso de dúvida quanto aos seus direitos, entre em contato com a Comissão de Ética em Pesquisa da UEPG. Endereço – Av. Carlos Cavalcanti, n.4748, Bloco M, Sala 100, CEP- 84030-900 – Ponta Grossa – PR. Fone: (42) 3220-3108. E-mail: seccoep@uepg.br

Pesquisador responsável

Eu, Silvana Souza Netto Mandalozzo, responsável pelo projeto Perfil Socioeconômico e a Utilização de Substâncias Psicoativas dos Motoristas Empregados no Transporte de Cargas na Cidade de Ponta Grossa – Paraná, declaro que obtive espontaneamente o consentimento deste sujeito de pesquisa (ou do seu representante legal) para realizar este estudo.

Profª Doutora Silvana Souza Netto Mandalozzo
Coordenadora da pesquisa

APÊNDICE C – TELAS DA BASE DE DADOS - *MICROSOFT ACCESS*

BASE DE DADOS – MICROSOFT ACCESS

Figura 5.1 – Tela 1 – Base de Dados

Base_Motoristas : Banco de dados - D:\Mestrado_UEPG\Documentos Plataforma Brasil\Base_Motoristas.accdb (formato de arquivo do Access)

ARQUIVO PÁGINA INICIAL CRIAR DADOS EXTERNOS FERRAMENTAS DE BANCO DE DADOS SUPLEMENTOS

>> Fmr_Base

"Perfil socioeconômico dos motoristas empregados no transporte de cargas e a utilização de substâncias psicoativas na cidade de Ponta Grossa - Paraná" Código: (Novo)

A. IDENTIFICAÇÃO TRANSPORTE

A01. Qual a tua profissão? Outra Profissão:

A02. Qual o tipo de caminhão que dirige? Outro tipo:

A03. Qual o tipo de carga que transporta normalmente?

A04. Já foi motorista empregado no transporte de carga?

A05. Qual o tipo de viagem que faz? Outro tipo:

B. IDENTIFICAÇÃO PESSOAL

B01. Idade anos B02. Qual teu grau de escolaridade?

B03. Qual teu estado civil?

C. IDENTIFICAÇÃO PROFISSIONAL

C01. Há quanto tempo exerce a função de motorista? anos meses ou, desde: (ano)

C02. Qual era forma de remuneração ANTES da LEI que regulamentou a PROFISSÃO DE MOTORISTA?

C03. Qual ERA o teu rendimento ANTES DA APROVAÇÃO DA LEI DOS MOTORISTAS? R\$ 0,00

C04. Você RECEBIA hora extra pelas jornadas acima de 8 horas diárias ANTES DA APROVAÇÃO DA LEI?

Painel de Navegação

Figura 5.2 – Tela 2 – Base de Dados

Base_Motoristas : Banco de dados - D:\Mestrado_UEPG\Documentos Plataforma Brasil\Base_Motoristas.accdb (formato de arquivo do Access)

ARQUIVO PÁGINA INICIAL CRIAR DADOS EXTERNOS FERRAMENTAS DE BANCO DE DADOS SUPLEMENTOS

>> Fmr_Base

"Perfil socioeconômico dos motoristas empregados no transporte de cargas e a utilização de substâncias psicoativas na cidade de Ponta Grossa - Paraná" Código: (Novo)

C05. Você CONTROLAVA o tempo de jornada/ tempo de direção ANTES DA LEI?

C06. Qual ERA o meio de controle utilizado? Outros

C07. Quantas horas você TRABALHAVA, em MÉDIA, por dia ANTES DA APROVAÇÃO DA LEI?

C08. Qual a forma de remuneração ATUAL, DEPOIS DA APROVAÇÃO DA LEI?

C09. Qual foi o teu último salário(fixo + comissão ou + hora extra) R\$ 0,00

C10. Você faz ATUALMENTE jornadas acima de 8 horas diárias?

C11. Quantas horas, EM MÉDIA, trabalha por dia ATUALMENTE?

C12. Você passou a receber hora extra pelas jornadas acima de 8 horas, DEPOIS DA LEI?

C13. A teu salário (fixo + comissão ou + hora extra) variou depois da alteração da lei? R\$ 0,00

C14. Você CONTROLA o tempo de jornada/ tempo de direção ATUALMENTE?

C15. Qual É o meio de controle utilizado ATUALMENTE? Outros

Sabe informar qual foi a variação (aproximadamente, por mês)? Para mais ou para menos

Quer fazer alguma observação adicional sobre teus rendimentos?

Painel de Navegação

Figura 5.3 – Tela 3 – Base de Dados

Base_Motoristas : Banco de dados- D:\Mestrado_UEPG\Documentos Plataforma Brasil\Base_Motoristas.accd (formato de arquivo do Access)

ARQUIVO PÁGINA INICIAL CRIAR DADOS EXTERNOS FERRAMENTAS DE BANCO DE DADOS SUPLEMENTOS

Fmr_Base

"Perfil socioeconômico dos motoristas empregados no transporte de cargas e a utilização de substâncias psicoativas na cidade de Ponta Grossa - Paraná" Código: (Novo)

D. CARACTERÍSTICAS DA ATIVIDADE PROFISSIONAL

D01. Por que você resolveu seguir a profissão de Motorista?

- ☐ Mesma do meu pai
- ☐ Sempre quis ser motorista
- ☐ Por causa do salário
- ☐ Por que gosto de viajar
- ☐ Por que gosto de conhecer novos lugares
- ☐ Porque não gosto de trabalhar em lugar fechado
- ☐ Outros

Outro motivo: _____

D02. Você sabe quais são os DIREITOS e OBRIGAÇÕES dos motoristas EMPREGADOS no transporte de cargas? _____

D03. Sabe citar alguns? _____

D04. Conhece a Lei 12.619/12 que regulamentou a PROFISSÃO DE MOTORISTA? _____

D05. você considera que: A lei vai melhorar a tua condição de trabalho? _____

D06. Você gosta da tua profissão? _____ D07. Por que? _____

O que você faz quando está em uma estrada em que teu caminhão tem que trafegar em velocidade muito baixa? _____

D08. De quanto tempo é o intervalo para as refeições? _____

D09. Dorme, em média, quantas horas por noite? _____

D10. Tem rádio PX no caminhão que você dirige ou dirigia? _____

Painel de Navegação

Figura 5.4 – Tela 4 – Base de Dados

Base_Motoristas : Banco de dados- D:\Mestrado_UEPG\Documentos Plataforma Brasil\Base_Motoristas.accd (formato de arquivo do Access)

ARQUIVO PÁGINA INICIAL CRIAR DADOS EXTERNOS FERRAMENTAS DE BANCO DE DADOS SUPLEMENTOS

Fmr_Base

"Perfil socioeconômico dos motoristas empregados no transporte de cargas e a utilização de substâncias psicoativas na cidade de Ponta Grossa - Paraná" Código: (Novo)

D11. Com que frequência você se comunica com outros caminhoneiros através do rádio? _____

D12. Já participou de programas de formação e aperfeiçoamento profissional gratuito? _____

E. CONSUMO DE PSICOATIVOS

E01. Você sabe o que é "rebite"? _____ E02. Você conhece alguém que tenha usado "rebite"? _____

Se sim, poderia citar quantos? _____

E03. O que faz quando está com sono e tem que continuar a viagem? _____

E04. Já usou alguma substância que o mantivesse acordado ou "rebite" durante o exercício da profissão? _____

E05. Qual(is) o(s) tipo(s) de substância(s)? _____

E06. Qual o motivo? ☐ Para experimentar ☐ Porque estava me sentindo cansado/ sono ☐ Outros

Outro Motivo: _____

E07. Usou mais de uma vez? _____ E08. Se sim, com qual regularidade? _____ dias por semana

E09. Ainda usa alguma substância? _____ dias por mês

E10. Com que regularidade usa? _____ dias por ano

Painel de Navegação

Figura 5.5 – Tela 5 – Base de Dados

Base_Motoristas : Banco de dados- D:\Mestrado_UEPG\Documentos Plataforma Brasil\Base_Motoristas.accdb (formato de arquivo do Access)

ARQUIVO PÁGINA INICIAL CRIAR DADOS EXTERNOS FERRAMENTAS DE BANCO DE DADOS SUPLEMENTOS

» Fmr_Base

"Perfil socioeconômico dos motoristas empregados no transporte de cargas e a utilização de substâncias psicoativas na cidade de Ponta Grossa - Paraná" Código: (Novo)

D12. Já participou de programas de formação e aperfeiçoamento profissional gratuito? [dropdown]

E. CONSUMO DE PSICOATIVOS

E01. Você sabe o que é "rebite"? [dropdown] E02. Você conhece alguém que tenha usado "rebite"? [dropdown]

Se sim, poderia citar quantos? [text input]

E03. O que faz quando está com sono e tem que continuar a viagem? [text input]

E04. Já usou alguma substância que o mantivesse acordado ou "rebite" durante o exercício da profissão? [dropdown]

E05. Qual(is) o(s) tipo(s) de substância(s)? [text input]

E06. Qual o motivo? ☐ Para experimentar ☐ Porque estava me sentindo cansado/ sono ☐ Outros Outro Motivo: [text input]

E07. Usou mais de uma vez? [dropdown] E08. Se sim, com qual regularidade? [dropdown] dias por semana [dropdown] dias por mês [dropdown] dias por ano [dropdown]

E09. Ainda usa alguma substância? [dropdown]

E10. Com que regularidade usa? [dropdown] dias por semana [dropdown] dias por mês [dropdown] dias por ano [dropdown]

Figura 5.6 – Tela 6 – Base de Dados

Base_Motoristas : Banco de dados- D:\Mestrado_UEPG\Documentos Plataforma Brasil\Base_Motoristas.accdb (formato de arquivo do Access)

ARQUIVO PÁGINA INICIAL CRIAR DADOS EXTERNOS FERRAMENTAS DE BANCO DE DADOS SUPLEMENTOS

» Fmr_Base

"Perfil socioeconômico dos motoristas empregados no transporte de cargas e a utilização de substâncias psicoativas na cidade de Ponta Grossa - Paraná" Código: (Novo)

D12. Já participou de programas de formação e aperfeiçoamento profissional gratuito? [dropdown]

E. CONSUMO DE PSICOATIVOS

E01. Você sabe o que é "rebite"? [dropdown] E02. Você conhece alguém que tenha usado "rebite"? [dropdown]

Se sim, poderia citar quantos? [text input]

E03. O que faz quando está com sono e tem que continuar a viagem? [text input]

E04. Já usou alguma substância que o mantivesse acordado ou "rebite" durante o exercício da profissão? [dropdown]

E05. Qual(is) o(s) tipo(s) de substância(s)? [text input]

E06. Qual o motivo? ☐ Para experimentar ☐ Porque estava me sentindo cansado/ sono ☐ Outros Outro Motivo: [text input]

E07. Usou mais de uma vez? [dropdown] E08. Se sim, com qual regularidade? [dropdown] dias por semana [dropdown] dias por mês [dropdown] dias por ano [dropdown]

E09. Ainda usa alguma substância? [dropdown]

E10. Com que regularidade usa? [dropdown] dias por semana [dropdown] dias por mês [dropdown] dias por ano [dropdown]

Figura 5.7 – Tela 7 – Base de Dados

Base_Motoristas : Banco de dados- D:\Mestrado_UEPG\Documentos Plataforma Brasil\Base_Motoristas.accd (formato de arquivo do Access)

ARQUIVO PÁGINA INICIAL CRIAR DADOS EXTERNOS FERRAMENTAS DE BANCO DE DADOS SUPLEMENTOS

>> Fmr_Base

"Perfil socioeconômico dos motoristas empregados no transporte de cargas e a utilização de substâncias psicoativas na cidade de Ponta Grossa - Paraná" Código: (Novo)

E11. Aonde consegue? ☐ Farmácia ☐ Paraguai Outro: _____

E12. Sabe informar quais os sintomas sente ao usar "rebite"? ☐ Nenhum, só fica esperto. _____

Outros Sintomas: _____

E13. Você considera que o "rebite" pode causar dependência se houver uso abusivo? _____

E14. Você já participou de algum programa de saúde? _____

E15. Você faz exame periódico de saúde? _____

E16. Já se envolveu em algum acidente de trânsito no exercício da profissão? _____

E17. Já se envolveu em algum acidente por causa do uso de alguma substância? _____

E18. Após a proibição da venda de "rebites" você conseguiria comprar tais substâncias? _____

E19. Aonde consegue após proibição? ☐ Farmácia ☐ Paraguai Outro: _____

E20. Você sabe citar alguns nomes de rebites: _____

Data: _____

Conhece algum tipo de substância(s) para ficar acordado? _____

Painel de Navegação

**ANEXO I –
EXEMPLO DE TELAS DO FORMULÁRIO DIGITAL**

Figura 5.8 – Tela inicial formulário digital

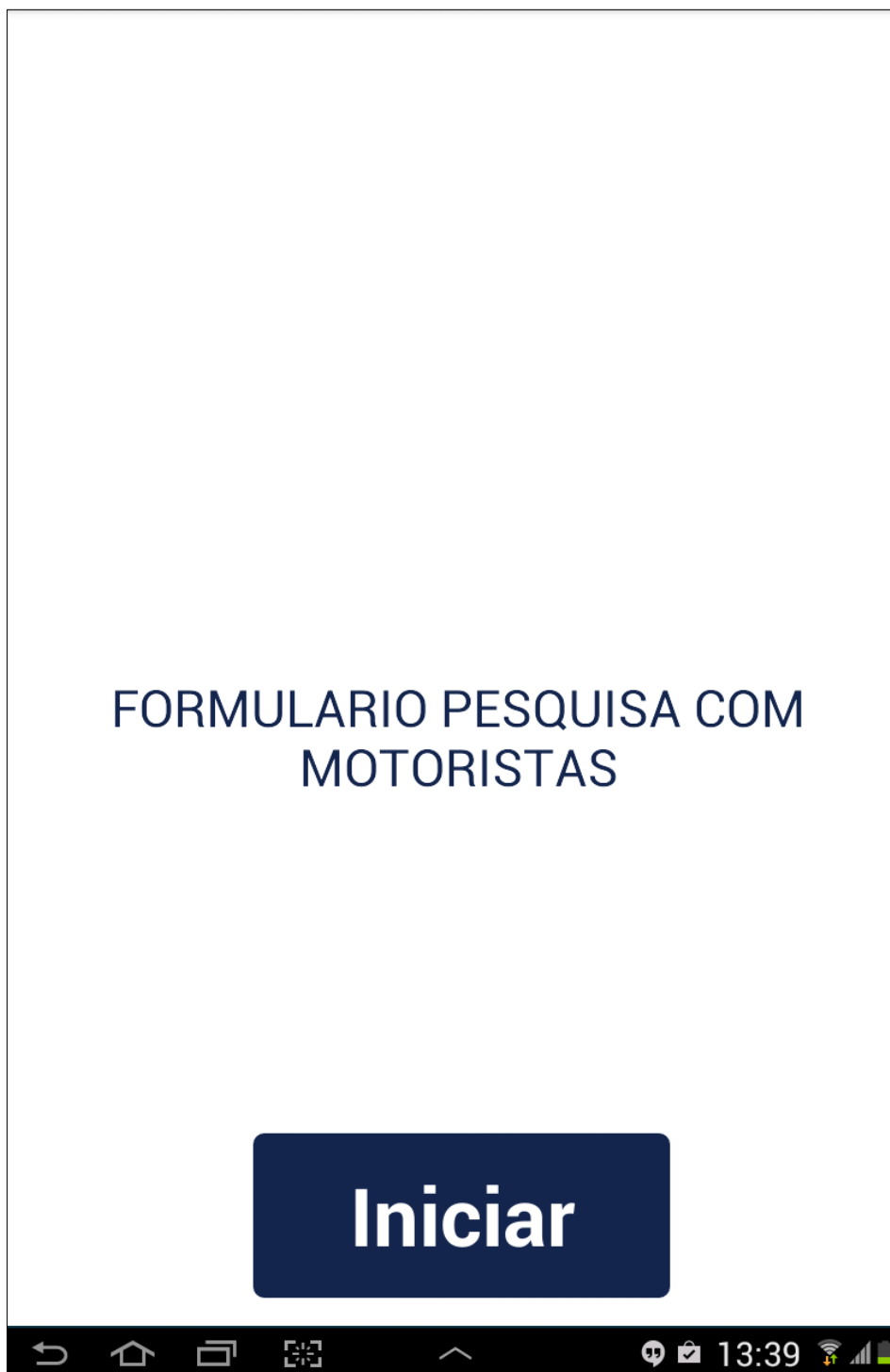


Figura 5.9 – Exemplo tela formulário digital

A - IDENTIFICAÇÃO E CARACTERÍSTICA DO MEIO DE TRANSPORTE



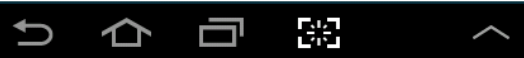
A01. Como desempenha sua função de motorista?

- ☐ Motorista empregado
- ☐ Motorista autônomo
- ☐ Motorista agregado
- ☐ Motorista terceirizado
- ☐ Outros

A01.1. Se Outros, qual?

A02. Qual o tipo de caminhão que dirige?

- ☐ Motorista de caminhão truck
- ☐ Motorista de caminhão toco
- ☒ Motorista de carreta
- ☐ Motorista de ônibus



Google Drive
Atualizando "Google Drive"...

13:39

