



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
ARTIGO CIENTÍFICO

**MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE LONGA DISTÂNCIA NO BRASIL:
REGIME DE TRABALHO ANÁLOGO AO ESCRAVO?**

ORIENTANDO: BERNARDO WILKER ALVES PINHEIRO
ORIENTADORA PROF^a MS. LARISSA DE OLIVEIRA COSTA BORGES

GOIÂNIA-GO
2021

BERNARDO WILKER ALVES PINHEIRO

**MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE LONGA DISTÂNCIA NO BRASIL:
REGIME DE TRABALHO ANÁLOGO AO ESCRAVO?**

Artigo Científico apresentado à disciplina Trabalho de Curso II, da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).
Profª. Orientadora Ms. Larissa de Oliveira Costa Borges.

GOIÂNIA-GO

2021

SUMÁRIO

RESUMO	4
INTRODUÇÃO	4
1. DOS DIREITOS DO MOTORISTA RODOVIÁRIO	6
1.1. TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL E DIREITOS GARANTIDOS AOS PROFISSIONAIS DEPENDENTES DELE.....	6
1.1.1. Transporte rodoviário.....	7
1.1.2. Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 (Lei do Descanso).....	8
1.1.3. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 (Lei do Caminhoneiro).....	10
1.2. JORNADA EXAUSTIVA OU ANALOGIA AO TRABALHO ESCRAVO.....	12
2. DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO	13
2.1. PÉSSIMA INFRAESTRUTURA DAS ESTRADAS BRASILEIRAS.....	13
2.2. CONDIÇÕES INSALUBRES EM SUA ROTINA DIÁRIA DE TRABALHO.....	15
2.3. DESCASO E A ROTINA DIÁRIA DE TRABALHO.....	17
3. DAS CONDIÇÕES DE SAÚDE	19
3.1. CONDIÇÕES DE SAÚDE DOS PROFISSIONAIS.....	19
3.2. USO DE ENTORPECENTES NA PROFISSÃO DE MOTORISTA.....	21
3.3. DOENÇAS DA PROFISSÃO DO MOTORISTA CAMINHONEIRO.....	23
CONCLUSÃO	27
ABSTRACT	29
REFERÊNCIAS	29

MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE LONGA DISTÂNCIA NO BRASIL: REGIME DE TRABALHO ANÁLOGO AO ESCRAVO?

Bernardo Wilker Alves Pinheiro¹

RESUMO

Tendo em vista que a rotina dos caminhoneiros no Brasil é uma situação de regime de trabalho análogo ao escravo, pesquisou-se sobre estes temas e outros que surgiram em decorrência deste. O objetivo deste trabalho foi procurar entender um pouco mais da vida destes profissionais que tanto se doam pelo Brasil. Tendo em vista o tema que foi tratado, a pesquisa fez uso de métodos científicos para melhor elucidação do tema. A pesquisa se deu por meio do método dedutivo. Diante de tudo apresentado, verificou-se que na profissão de caminhoneiro é praticamente impossível o trabalhador ter uma vida digna e tranquila. O que impõe a constatação de que o caminhoneiro vive sempre sob pressão e sem proteção.

Palavras-chaves: Caminhoneiro. Descaso. Jornada de trabalho. Escravo. Anfetamínicos.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho de conclusão de curso fez uma análise das condições à que os motoristas profissionais são submetidos. A profissão de motorista de caminhão é caracterizada, no contexto brasileiro, por precárias condições de trabalho e jornadas exaustivas com trabalho degradante.

A motivação principal para elaborar um trabalho com tal temática foi a possibilidade de um pensamento crítico acerca da importância dessa função, sua essencialidade, bem como analisar a negligência de direitos envolvidas na profissão.

Um dos principais motivos para delimitação deste Trabalho à este tema foi o de todos terem acompanhado de perto o sofrimento destes profissionais, pois foram transmitidos em todos os canais de comunicação a mais recente “greve dos

¹ Acadêmico do 10º período do Curso de Direito da Escola de Direito, Negócios e Comunicação da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGO).

caminhoneiros” que ocorreu em 2018 buscando melhorias e mais respeito para a classe. E, também, todos sabem a quantidade de mortes e acidentes que ocorrem envolvendo tais profissionais. Fora os danos à saúde que eles adquirem no decorrer de suas vidas laborais.

Este assunto é de grande importância social, pode-se dizer isso com toda certeza. Devido ao fato de que todos os brasileiros sofreram com a falta de alimentos nos supermercados, com os cancelamentos de vôos, com a falta de combustíveis nos postos, etc. na época da paralisação. Foram diversas as reportagens transmitidas na televisão e jornais mostrando filas em postos de combustíveis, milhões de litros de leite jogados fora, alimentos perecíveis apodrecendo/perdendo, falta de mantimentos em supermercados, o caos na saúde pública, a queda da bolsa de valores, o transporte público de caótico à sacrificante, entre diversas outras reportagens.

São esses os profissionais responsáveis por abastecer todo o território nacional. Em decorrência de o Brasil não possuir a quantidade necessária de ferrovias ou hidrovias que comportem o abastecimento de cargas e mercadorias no território, cerca de 70% ou mais do abastecimento destas é feito pelo transporte terrestre em carretas e caminhões por meio das rodovias. Rodovias estas que estão muito mal cuidadas, em péssimas situações grande parte delas.

A categoria de motorista profissional de caminhão exige bastante preocupação com o estado físico e psicológico devido ao ritmo intenso de trabalho.

Alguns caminhoneiros laboram muitas horas por dia devido a fatores socioeconômicos, à exigência de concluir o frete em um tempo mais curto determinado pelas empresas e patrões ou, às vezes, por escolha dos próprios caminhoneiros que escolhem dirigir uma maior quantidade de horas possível para cumprir o prazo de entrega e poder negociar outro frete, ou poder estar chegando mais cedo até o seu âmbito familiar.

Por mais que, aparentemente, pareça ser um sistema de trabalho sem rotina, os caminhoneiros também possuem direito à limitação de jornada. Limitação essa que está defendida na Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015.

São muitos os motoristas alegando que são “bombas relógios” e a qualquer momento podem ter um infarto fulminante ocasionando sua morte no volante, provocando assim mais acidente. Isso devido às condições de saúde dos mesmos, pois não realizam os exames periódicos que deveriam ser realizados com frequência, não gozam de uma qualidade de sono, nem de uma alimentação balanceada, muito menos saudável, entre diversos outros problemas. São diversos problemas de saúde ou de possibilidades de adoecimento – obesidade, hipertensão, taxas alteradas de colesterol, diabetes, alterações posturais – acentuadas pela situação de trabalho dos caminhoneiros.

Ressaltam que não recebem um salário digno e na maioria das vezes são pagos por meio de comissões (porcentagem ganha devido à quantidade de fretes realizados), fato esse que faz com que eles se sintam obrigados a dirigirem o dia todo e na noite também. Aumentando o consumo de anfetamínicos (popularmente conhecido por eles como “Rebite”, “Prego”, “Bolinha”, entre outras diversas denominações) ou até mesmo o uso de drogas como, por exemplo, a cocaína.

Além dos problemas de saúde física como diabetes, hipertensão, etc eles sofrem ou vão sofrer com as doenças mentais. São diversos os problemas psicológicos que estes profissionais adquirem ao decorrer de suas vidas. Dois grandes exemplos são a depressão e a dependência química. E neste trabalho eles serão apresentados da mesma forma de todos os outros problemas sofridos e relatados. Também será exposto os direitos que são resguardados e que não são cumpridos à risca.

1. DOS DIREITOS DO MOTORISTA RODOVIÁRIO

1.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL E DIREITOS GARANTIDOS AOS PROFISSIONAIS DEPENDENTES DELE

Apesar da matriz do transporte brasileiro ser composta por diversas modalidades - rodoviária, ferroviária, aquaviária, dutoviária e aérea -,a mais

relevante delas é a rodoviária. Neste estudo, serão analisadas as condições à que os profissionais dependentes dela são submetidos. Esta modalidade representa mais de 60% de toda a carga transportada no território nacional (TERRA).

Ressalta-se que, o estudo realizado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), em 2019, mostrou piora na qualidade dos trechos de rodovias avaliados. Em 2019, 59% das rodovias brasileiras foram avaliadas como regulares, ruins ou péssimas. Em 2018, o percentual foi de 57% (CNT, 2019). Esse é um dos principais problemas que estes profissionais sofrem.

Além da péssima infraestrutura vivenciada diariamente, os motoristas rodoviários são submetidos à jornadas exaustivas e, na maioria das vezes, não possuem oportunidade de desfrutarem de uma qualidade de vida que seria básica a todos. Apesar de serem a principal fonte de transporte nacional (CNT), eles sofrem com o descaso e esquecimento.

Os motoristas profissionais possuem direitos defendidos em lei. Estes profissionais gozam de: limitação de jornada, férias, etc, conforme consta na CLT e nas leis referentes. Todavia, nem sempre são cumpridas tais regulamentações.

1.1.1. Do transporte rodoviário

De acordo com dados da CNT, no ano de 2016 por volta de 61,1% do transporte de cargas foi realizado através da malha rodoviária, sobretudo por caminhões, enquanto apenas 20,7% foi pelo modal ferroviário, 13,6% aquaviário, 4,2% dutoviário e 0,4% aéreo.

Em 2020 já há notícias dizendo que em decorrência do Brasil não possuir a quantidade necessária de ferrovias ou hidrovias que comportem o abastecimento de cargas e mercadorias no território, cerca de 70% ou mais do abastecimento destas é feito pelo transporte terrestre em carretas e caminhões por meio das rodovias(TERRA). Rodovias estas que estão muito mal cuidadas, em péssimas situações grande parte delas(TERRA).

Apesar de a maior parte da carga que abastece o País ser transportada pelas estradas, um percentual quase irrisório delas estão pavimentadas. A

estimativa é que cerca de 70% da carga transportada pelo Brasil é movimentada pelas rodovias (1,064 bilhão de toneladas por quilômetro), enquanto 18% passaram por ferrovias (298 bilhões de toneladas por quilômetro) (TERRA, 2020, p.1)

A falta de infraestrutura nas rodovias nacionais é um dos grandes problemas do Brasil. Além de matar milhares de pessoas ao ano, o mau estado das estradas brasileiras gera prejuízos de bilhões de reais (TERRA).

Conforme o levantamento do Dnit, o País conta com 1,7 milhão de quilômetros de estradas, porém, apenas 13%, ou 221.820 quilômetros, estão pavimentados. O restante – 87% das rodovias – não tem qualquer tipo de pavimentação (TERRA, 2020, p.1).

As estradas brasileiras, em sua grande maioria, não possuem uma infraestrutura adequada e as que têm uma melhor condição, que são exceções, exigem valores exorbitantes de pedágio (CNT).

Eram tantos acidentes decorridos dá má infraestrutura, falta de sono, consumo de anfetamínicos, etc, que o Congresso Nacional teve que fazer algo. Preocupado com a redução dos acidentes em rodovias, e levando em conta que quase metade dos acidentes com mortes nas rodovias envolviam caminhões, o congresso editou a Lei do Descanso (Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012) e 03 (três) anos depois a Lei do Caminhoneiro (Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015).

1.1.2. Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 (Lei do Descanso)

Antes de comentar sobre a Lei nº 12.619/2012, relevante lembrar que existiam interesses adversos entre os motoristas autônomos, que consideravam ter redução nos seus ganhos, pois teriam suas atividades diárias controladas, e os motoristas empregados, que ganharam o direito à horas extras, entre outros benefícios, com a manutenção da Lei nº 12.619/2012.

A Lei do Descanso foi elaborada tendo como principal objetivo a exigência de tempo de descanso entre o término da jornada de um dia e o início da jornada de trabalho do dia posterior e o tempo de descanso dentro de uma jornada de trabalho

diária, como prevê o art. 235 da Lei. O intuito da lei era impedir que profissionais cansados circulassem nas rodovias, pois eles estavam sem condições físicas para exercerem as suas atividades corretamente.

Segundo a nova Lei, os motoristas profissionais terão direito a um intervalo de 30 (trinta) minutos de descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, quando estiverem trabalhando em viagens de longa distância, como prevê o inciso I do art. 235-D. Neste artigo, a lei considera uma viagem de longa distância como sendo aquela em que o motorista permanecerá fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas.

O maior objetivo com a elaboração de tal lei era evitar a grande quantidade de acidentes e prejuízos que a sociedade em geral estava adquirindo, com mortes ou invalidez dos que utilizavam as rodovias. Com a lei, os motoristas profissionais passaram a ter condições dignas de trabalho. O jornal G1 fez uma reportagem onde abordava os dados estatísticos dos acidentes com morte.

Um levantamento divulgado nesta sexta-feira (4) pelo Ministério da Saúde, com base em dados do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM), mostra que o Brasil registrou no ano passado 40.610 vítimas fatais no trânsito, um aumento de quase 25% em relação ao registrado nove anos antes, em 2002, quando 32.753 morreram.

Entre as regiões do país, o maior percentual de aumento na quantidade de óbitos foi registrado no Norte (53%), seguido do Nordeste (48%), Centro-Oeste (22%), Sul (17%) e Sudeste (10%).

O Sr. Senador Paulo Paim em seu pronunciamento no dia 20 de maio de 2014 disse no Senado Federal que:

A norma, vigente há um ano e meio, embora sob intenso ataque, já apresenta importantíssimos resultados positivos: enquanto a violência no trânsito quase dobrou de 2007 a 2011, o número de mortos e feridos em acidentes envolvendo caminhões e ônibus caiu mais de 40% no mesmo período.

A Lei do Descanso em seu artigo 235-C deu aos caminhoneiros diversos direitos trabalhistas, entre os principais deles estão: a jornada de trabalho sujeita aos limites da Constituição Federal (8 horas diárias e 44 semanais), com possibilidade de prorrogação por até 2 horas extraordinárias; períodos de refeição, repouso, espera e descanso não são considerados como tempo da jornada de trabalho;

direito ao pagamento de horas extras; direito ao adicional noturno; intervalo de descanso de 30 minutos a cada 4 horas de direção; intervalo de descanso de, no mínimo, 11 horas, a cada período de 24 horas; descanso semanal de 36 horas por semana quando do retorno à base para viagens com duração superior a uma semana.

Muitos motoristas profissionais não ficaram satisfeitos com essa lei, por mais que ela tivesse o objetivo de resguardá-los. Isso aconteceu porque o caminhoneiro que viaja longas distâncias recebe por comissão. Muitas vezes essas comissões significam de 01 (um) mil à 02 (dois) mil reais no fim do mês. E com as limitações essas comissões - que eram praticamente o salário dos profissionais -, reduziram. Por este e outros motivos, eles fizeram manifestação e paralisação, até que a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 foi criada.

1.1.3. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 (Lei do Caminhoneiro)

Insatisfeitos com a Lei nº 12.619/2012, os caminhoneiros participaram das 'greves dos caminhoneiros' nos anos de 2012 e 2015. Com as contínuas greves, o governo promoveu uma segunda mudança na legislação, oficializando assim a Lei nº 13.103/2015.

As principais mudanças foram: a obrigatoriedade de controle de jornada a partir de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos; levar em consideração o tempo gasto com espera e fiscalização da mercadoria transportada; garantia de salário básico independentemente dos períodos gastos em espera; consideração como período de intervalo ou repouso durante a espera caso haja instalações adequadas; alteração do intervalo de repouso semanal de 36 horas após viagens de duração superior a 7 dias, para repouso de 24 horas; proibição de condução ininterrupta por mais de 5 horas e meia; intervalo de 30 minutos a cada 6 horas de condução.

Embora com um sistema de trabalho aparentemente sem rotina, os caminhoneiros também possuem direito à limitação de jornada. Limitação essa que está defendida na Lei nº 13.103/2015. Pelo fato dela não ser respeitada é que os

profissionais sofrem tanto em suas vidas profissionais quanto em suas vidas pessoais.

A Lei do Caminhoneiro, na prática, trata do exercício da profissão de motorista, e altera alguns dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT e, também do Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Seu objetivo principal é regulamentar a profissão de motorista, dando uma atenção especial a respeito de temas importantes, como a jornada laboral desse profissional.

A Lei do Caminhoneiro veio para garantir mais segurança, condições de trabalho e proteção ao motorista profissional. Essa classe, ao longo dos anos, sofreu bastante em razão do excesso de trabalho, falta de infraestrutura e ausência de direitos básicos. A Lei nº 13.103/2015 foi editada para suprir essa lacuna, melhorando a vida do motorista a partir da garantia de direitos e da imposição de regras para as empresas que contratam esse profissional.

No artigo 235-C da Lei nº 13.103/2015 está disposto que:

A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

Na grande maioria das vezes, tais profissionais, laboram mais de 12 horas diárias sem saber que poderiam receber pelas horas extraordinárias que excedem as 8 horas iniciais.

São inúmeros os acidentes decorrentes devido ao motorista fazer uso de anfetamínicos ou, até mesmo, drogas para não dormirem e percorrerem uma maior quilometragem com o intuito de chegarem no local, de coleta ou entrega da mercadoria, determinado pelo patrão ou empresa contratante.

São inúmeros os relatos de profissionais alegando que são submetidos à rotinas exaustivas de trabalho. Que devido ao excesso de cobrança por parte de seus superiores eles são obrigados à fazer o uso ou ingestão de substâncias nocivas à saúde.

1.2 DA JORNADA EXAUSTIVA OU ANALOGIA AO TRABALHO ESCRAVO

Os motoristas profissionais são submetidos à jornadas exaustivas de trabalho diariamente. Essas jornadas são cumpridas, grande parte das vezes, obrigatoriamente, devido as empresas contratantes colocarem um prazo mais curto que o necessário para a entrega ou coleta da mercadoria. Fato esse que leva a maioria dos profissionais a fazerem o uso de anfetamínicos (o popular 'rebite') ou até mesmo drogas, como a cocaína, para cumprirem o prazo determinado.

De acordo com Valério Soares Heringer:

No Brasil, é crime punível com até oito anos de reclusão manter alguém em condição análoga à de escravo, seja submetendo-o a trabalhos forçados ou a **jornada exaustiva**, seja sujeitando-o a condições degradantes de trabalho [...]. (HERINGER, 2020, p. 189). grifo nosso

Observa-se o que o Código Penal disciplina no artigo 149, reproduzido a seguir:

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.

O professor e magistrado trabalhista Luciano Martinez, em seu livro Curso de Direito do Trabalho, descreveu o conceito de trabalho escravo como sendo:

[...] é fundamental dizer que o conceito de 'trabalho escravo' engloba as distintas figuras do trabalho 'forçado', 'indecente' e 'degradante' e que, em rigor, 'escravo' é um qualificativo dado ao trabalho, e não ao trabalhador. Afirma-se isso porque qualquer trabalhador, na condição de pessoa humana, tem a possibilidade jurídica de invocar direitos, o que, obviamente, não ocorreria se ele fosse um escravo. Exatamente por isso, o art. 149 do Código Penal criminalizou a conduta sob a forma verbal 'reduzir alguém à condição análoga à de escravo' [...]. (MARTINEZ, 2020, p. 147).

O mencionado trabalho degradante, no caso destes profissionais, ocorre diante da ausência de garantias mínimas de saúde e segurança no ambiente de trabalho. Produz desgaste físico, psíquico e emocional. Os caminhoneiros são constantemente humilhados, pois exercem uma profissão desonrada aos olhos da sociedade. O Dicionário Aurélio (2019) coloca o significado de degradante como: “que fere a moral ou a honra de; que humilha, desonra”.

José Cláudio Monteiro de Brito Filho, ex-Procurador do Trabalho do MPT, entende:

O trabalho degradante é aquele em que não há garantias mínimas de saúde e segurança, aliadas à ausência de condições mínimas de trabalho, moradia, higiene, respeito e alimentação, quando não garantidos concomitantemente. (BRITO FILHO, 2006. p. 132.)

Então, está explícito as míseras condições de trabalho e de qualidade de vida à que esses profissionais são submetidos. Quando nos referimos à qualidade de vida, rotina, carga horária laboral, folga, educação e saúde estes profissionais do volante possuem um regime de trabalho degradante. E isso é bastante notável.

A problemática é tão grave que no ADC48/DF, o Relator Ministro Roberto Barroso, que tem como objeto a Lei nº 11.442/2007 afirmou que: “... seja na condição formalizada de empregados, seja na situação juridicamente desvirtuada de ‘autônomos’, tem sido trágica a condição de trabalho e de vida dos caminhoneiros no Brasil.”. Tal situação é constantemente retratada nos noticiários retratando os acidentes e as condições degradantes de trabalho e até mesmo de suas vidas pessoais.

2 DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO

2.1 PÉSSIMA INFRAESTRUTURA DAS ESTRADAS BRASILEIRAS

Em consulta ao anuário da CNT (Confederação Nacional do Transporte) de 2018, constatou-se que apenas um pouco mais de 12% da malha rodoviária brasileira é pavimentada.

De acordo com o anuário da CNT (2018):

Responsável pela movimentação de mais de 60% das mercadorias e de mais de 90% dos passageiros, o transporte rodoviário enfrenta graves problemas com a baixa qualidade da infraestrutura no Brasil: apenas 12,4% da malha rodoviária é pavimentada. A frota, por sua vez, aumentou 63,6% no período de 2009 a 2017, chegando a quase 100 milhões de veículos em circulação no Brasil. Os dados são do Anuário CNT do Transporte 2018, divulgado pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) nessa segunda-feira (13).

É possível concluir com essa leitura que, no modal rodoviário brasileiro, é presente o crescimento acelerado da frota e uma precária oferta de infraestrutura para o transporte rodoviário. Fatos esses que cooperam para o desgaste físico dos profissionais e o desgaste material dos veículos que circulam por este grande modal de transporte brasileiro.

É de grande valia ressaltar que 92,7% das rodovias pavimentadas é de pista simples. Como se isso não bastasse, encontra-se ainda presente a péssima infraestrutura da malha viária. Infraestrutura essa que sofre com problemas no pavimento da maioria dos trechos. Segundo a CNT, que avalia toda a malha federal pavimentada e os principais trechos estaduais também pavimentados “61,8% das vias pesquisadas apresentam algum tipo de problema sendo classificadas como regular, ruim ou péssima” (CNT, 2018).

Esses fatores desencadeiam uma grande sobrecarga da malha e o acentuamento do risco de acidentes nas rodovias. Em 2017, aconteceram 58.716 acidentes com vítimas e 6.243 óbitos, apenas nas rodovias federais. Cumpre destacar que mais de 50% destes acidentes ocorreram em vias com pista simples de mão dupla (CNT).

Todos estes dados são para comprovar os riscos de vida e de prejuízos materiais à que estes profissionais são submetidos o tempo todo em suas jornadas laborais.

Os principais prejuízos materiais elencados pelos motoristas são: pneu estourado, roda amassada, para-choque quebrado, itens de iluminação danificados, tombamento, colisão, etc.

Na maioria das vezes, essas eventualidades poderiam ser evitadas se existisse uma boa sinalização da via sem se esquecer da iluminação, o

recapeamento da massa asfáltica, a implantação de acostamento (pois a maioria das rodovias não possuem acostamento, devido serem vias de pista simples), dentre outras alternativas.

O diretor técnico da Associação Brasileira de Segurança Viária–ABSEV (2018), o Sr. Valter Luiz Vendramin, considera que para uma rodovia ser considerada adequada aos usuários ela tem que contar com toda uma estrutura.

Segundo Valter Luiz Vendramin, citado pelo site TRUCÃO (2018, p. 01), é inconcebível uma via ser aberta para os condutores sem que esteja plenamente sinalizada.

Para que uma rodovia seja inaugurada, ela deve estar completa. Para que ela seja considerada pronta, a sinalização é parte vital do processo. É necessário planejamento, mas, para isso, é preciso diminuir a burocracia e aumentar os investimentos. Se nada for feito, os índices de acidentes só irão aumentar.

Como quase nunca isso é feito, o valor gasto com os acidentes rodoviários acaba se tornando superior ao valor investido em rodovias. As estradas brasileiras, em sua grande maioria, não possuem uma infraestrutura adequada e as que têm uma melhor condição, que são exceções, exigem valores exorbitantes de pedágio.

2.2 CONDIÇÕES INSALUBRES EM SUA ROTINA DIÁRIA DE TRABALHO

As atividades insalubres são aquelas que expõem os empregados a agentes nocivos à saúde, acima dos limites legais permitidos. A CLT traz em seu artigo 189, a definição do que vem a ser uma atividade insalubre, nela consta que:

Art. 189. Serão consideradas **atividades ou operações insalubres aquelas que, por sua natureza, condições ou métodos de trabalho,** exponham os empregados a agentes nocivos à saúde, acima dos limites de tolerância fixados em razão da natureza e da **intensidade do agente e do tempo de exposição aos seus efeitos.** (grifamos)

Para reforçar o que está exposto na CLT, leva-se em consideração o que consta na Norma Regulamentadora 15 (NR15). Todavia, nem todos os caminhoneiros se enquadram nas atividades insalubres mais conhecidas. Devido ao fato de que nem todos trabalham diretamente com agentes nocivos à saúde, etc. Por

isso, quando se trata de caminhoneiro, é de grande valia o que consta na Norma Regulamentadora 15 referente às vibrações, ruídos, exposições, etc.

São consideradas atividades ou operações insalubres as que se desenvolvem:

- Acima dos limites de tolerância previstos nos anexos da NR-15 (Limites de Tolerância para Ruído Contínuo ou Intermitente; para Ruídos de Impacto; para Exposição ao Calor; para Radiações Ionizantes; Agentes Químicos cuja Insalubridade é caracterizada por Limite de Tolerância e Inspeção no Local de Trabalho; e Limites de Tolerância para Poeiras Minerais);
- No trabalho sob Condições Hiperbáricas, com Agentes Químicos e Agentes Biológicos;
- Comprovadas através de laudo de inspeção do local de trabalho, relacionadas a Radiações Não Ionizantes, Vibrações, Frio e Umidade.

O anexo 8 da NR 15 é o que trata das Vibrações e ele estabelece critérios para caracterização da condição de trabalho insalubre decorrente da exposição às vibrações de mãos e braços e de corpo inteiro. E o que mais está presente na categoria do motorista profissional é o tempo excessivo de exposição às vibrações.

A vibração de caminhão gera adicional de insalubridade para o motorista profissional. Uma confirmação disso foi a decisão tomada pela Desembargadora Convocada Jane Granzoto Torres da Silva da 8ª turma do TST, no processo RR - 1100-47.2013.5.03.0059:

A Oitava Turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST) rejeitou recurso da Adamuccio Transportes Ltda. e outras empresas envolvidas no processo contra decisão que deferiu a um caminhoneiro adicional de insalubridade por exposição a vibração durante o trabalho. As empresas alegaram que não há previsão de insalubridade para a atividade de motorista de caminhão e contestaram o resultado de laudo pericial.

A perícia constatou que o adicional de insalubridade referente ao caso está previsto no Anexo 8 da Norma Regulamentadora 15 (NR 15) da Portaria 3.214/78 do Ministério do Trabalho, e destacou que, ao ser exposto à vibração, o trabalhador tem afetado o seu conforto, podendo reduzir a sua produtividade e ter transtornos nas funções fisiológicas.

A Oitava Turma acompanhou o voto da relatora e não conheceu do recurso da empresa quanto ao tema.

A NR 15 é a Norma Regulamentadora que estabelece critérios para as atividades e operações insalubres visando preservar a saúde do colaborador, no caso o motorista de caminhão.

O motorista profissional na maioria do tempo sofre o com as condições insalubres à que são expostos e com o descaso por todos com quem ele se relaciona, os patrões, as empresas, o cliente, etc. Além deles sofrerem dentro da

boleia (cabine) com a exposição aos agentes caracterizadores de atividade insalubre (ruído, vibração), eles sofrem do lado de fora com o descaso provocado pelas pessoas.

2.3 DESCASO À QUE SÃO EXPOSTOS EM SUA ROTINA DIÁRIA DE TRABALHO

Apesar de ser o caminhoneiro o responsável por carregar todo o progresso da nação nas costas, eles não são valorizados como deveriam ser. Em muitos lugares o descaso acontece dentro mesmo das empresas, as mesmas que deveriam dar o suporte ao profissional.

Em busca aos meios de comunicação, foi possível encontrar na Revista Carga Pesada (2019) o depoimento de um motorista que passou pela sede da maior cervejeira do mundo, a AMBEV, em Jaguariúna (São Paulo), retratando as precárias condições dos banheiros dentro da empresa.

No relato do motorista ele alegou que se quiser tomar um banho enquanto espera para carregar ou descarregar seu caminhão, ele precisa encarar a água fria, além de correr risco de levar um choque elétrico por conta da má instalação do chuveiro, conforme comprova com foto.

Como se isso não bastasse, ele apresentou que a limpeza dos banheiros masculinos é precária. Ressaltando que não existe banheiro para as mulheres, o que complica mais ainda a viagem dele, pois ele sempre viaja acompanhado de sua mulher. Relata ele que “Para minha esposa tomar banho, tenho que ficar na porta cuidando” (Revista Carga Pesada, 2019, p. 1).

Os motoristas profissionais atravessam o país inteiro, do sul ao norte, de leste à oeste; e não é a passeio, eles estão trabalhando para levarem o sustento até as suas famílias. Em todas suas trajetórias, eles são submetidos a uma condição degradante de trabalho, ainda que o Procurador de Justiça MPDFT/MPU, Ezequiel Neto (2020) tenha feito um artigo em que defendeu:

Enquanto isso, os caminhoneiros brasileiros estão trabalhando em condição análoga a de escravos o que configura crime capitulado no art. 149 do Código Penal. O delito se configura quando seres humanos estão

submetidos inclusive a jornadas tão intensas que podem causar danos físicos, condições degradantes[...].
Alguém de bom senso e com mínimo discernimento e responsabilidade pode afirmar que os caminhoneiros do Brasil não estão incluídos como vítimas desse crime?
Uma vergonha.
Até quando...

Os governos são os principais causadores desse descaso, pois ficam omissos quando não disponibilizam pontos de parada e descanso. Tornando os postos de combustíveis a única opção onde os caminhoneiros têm a oportunidade de banhar e pernoitar.

Todavia, não é em todos os postos em que pode-se chegar, tomar banho e dormir sem se submeterem à humilhação e ao vexame. Em alguns postos, só pode entrar no pátio de estacionamento se o motorista abastecer naquele posto. Em outros, o motorista é obrigado a pagar para estacionar e pernoitar dentro de sua própria boleia (cabine).

Fora da boleia, eles ainda são obrigados à enfrentar falta de educação dos funcionários dos estabelecimentos, a água fria nos chuveiros, a falta de papel higiênico, os sanitários quebrados, os banheiros escuros e sem a limpeza adequada, além de correrem risco de adquirirem uma intoxicação alimentar quando comem alimentos estragados que as lanchonetes vendem.

A categoria necessita ser valorizada pela dedicação do transporte seguro de cargas entregues de Norte a Sul do Brasil, pela responsabilidade e pelo comprometimento em transportar todo o progresso brasileiro. O papel do caminhoneiro na economia nacional continua essencial, fato esse que se eles pararem todo o país para, como aconteceu em 2018.

Os caminhoneiros movimentam cerca de 70% de toda a carga brasileira, por meio de 1,7 milhões de quilômetros de estradas, na maioria das vezes mal conservadas (Terra). Mas, nem sempre possuem os direitos fundamentais (direito à vida, direito à liberdade, direito à igualdade), que são essenciais aos seres humanos, dispostos no art. 5º da CF/88, em prática.

Muitas das vezes, eles não tem direito ao lazer, à saúde e isso consta como Direitos Sociais no art. 6º da Constituição Federal Brasileira de 1988. Corriqueiramente até o prazer de acompanhar o crescimento de sua família lhes são retirados por conta do excesso demasiado de viagens longínquas.

3 DAS CONDIÇÕES DE SAÚDE

3.1 UMA BREVE ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE SAÚDE DOS PROFISSIONAIS

Antes de tudo, é de grande importância apresentar o conceito de condições de saúde. O Núcleo de Educação em Saúde Coletiva - NESCON da faculdade de Medicina da Universidade Federal de Minas Gerais, por meio de um artigo (2012), disponibilizou o significado de condições de saúde informando que:

As condições de saúde podem ser definidas como as circunstâncias na saúde das pessoas que se apresentam de forma mais ou menos persistentes e que exigem respostas sociais reativas ou proativas, episódicas ou contínuas e fragmentadas ou integradas, dos sistemas de atenção à saúde, dos profissionais de saúde e das pessoas usuárias.

Então, entende-se que, as condições de saúde da população são analisadas por meio de indicadores de morbidade (deficiências, doenças e sintomas), de mortalidade e de bem-estar (qualidade de vida). Voltando ao tema principal, ressalta-se que o motorista profissional deveria ter mais suporte e acompanhamento com profissionais da saúde devido ao ritmo intenso de trabalho.

E é por conta desse ritmo intenso que eles não conseguem nem sequer poder parar para fazerem consultas médicas, exames periódicos que deveriam ser realizados com frequência, etc. Como, na maioria dos casos, eles só recebem se trabalharem, eles ficam reféns desse ciclo vicioso. Por isso não param de rodar e vão ao médico, pois se pararem eles não recebem.

Grande parte dos profissionais, narram que não conseguem nem gozar de uma qualidade mínima de sono, indo dormir tarde e tendo que acordar cedo. E o pior de tudo, a alimentação, eles na maioria das vezes não podem nem se dar o luxo de sentar e comer tranquilamente. O que ocasiona uma alimentação totalmente descontrolada, não saudável e desbalanceada.

É perceptível na maioria dos caminhoneiros o estado de obesidade, fora outras doenças como: diabetes, hipertensão, colesterol, dores na coluna e no corpo. Vários destes profissionais alegam que são bombas relógios e que podem sofrer um infarto fulminante a qualquer momento. O que levará não só o motorista à morte, mas podendo ocasionar um acidente e matar outrem.

Narram que como recebem por comissão (uma porcentagem mínima, que é fixa por conta dos fretes finalizados) e por não terem o privilégio de receberem um salário que valorize os profissionais, eles se obrigam a dirigirem inúmeras vezes dia e noite, o que induz ao consumo de anfetamínicos (conhecido popularmente por: rebite, prego, bolinha, entre outras diversas denominações) ou até mesmo o uso de drogas como, por exemplo, a cocaína.

Como comprovação de tal explanação acerca do uso de drogas que mencionado, será exposto uma parte de uma reportagem encontrada no site jornalístico G1:

[...] Ele foi abordado e os militares encontraram uma nota de R\$ 10 enrolada no formato de um canudo com resquícios de **cocaína**, além de **cocaína** de cabine.

O caminhoneiro admitiu **usar o entorpecente para se manter acordado enquanto dirigia**. Ele foi preso e levado para a delegacia de Iturama. (G1, 2020) grifos nossos

Grande parte da população acredita que é um trabalho sem rotina, sem limitação de jornada. Todavia, eles tem o direito à limitação de jornada, ela está defendida na Lei nº 13.103/2015. Pelo fato dela não ser respeitada é que os profissionais sofrem tanto em suas vidas profissionais quanto em suas vidas pessoais.

Muitas vezes os patrões ou donos das cargas, obrigam o motorista a rodar de forma abusiva, sugerindo até mesmo o uso de entorpecentes. Isso é constantemente retratado em jornais e até mesmo nas redes sociais. Se o problema fosse apenas a ingestão desses produtos, era mais fácil de solucionar. Porém atinge outras pessoas, pois o uso deles diminui a percepção do motorista ocasionando acidentes e atingindo outras pessoas.

O uso excessivo de entorpecentes acaba gerando dependência química nos motoristas. Ou seja, além dos problemas de saúde como a diabetes ou a

hipertensão, eles sofrem ou vão sofrer com as doenças mentais e dependência química.

3.2 O USO DE ENTORPECENTES NA PROFISSÃO DE MOTORISTA

O uso de entorpecentes é um grande problema em nível mundial. Em se tratando do ambiente de trabalho do caminhoneiro no Brasil, os que são frequentemente utilizados são os anfetamínicos, um grande exemplo deles são os chamados rebites.

Os popularmente conhecidos como rebites são os fármacos com maior índice de abuso entre os caminhoneiros. Isso, pois se trata de um estimulante que os auxiliam à enfrentar as intensas jornadas de trabalho. Esses fármacos são desenvolvidos com o intuito de auxiliar em tratamentos de obesidade, pois possuem efeito anoréxico.

O anfetamínico com efeito anoréxico que é mais utilizado entre os caminhoneiros é o DESOBESI-M. Extrai-se, do site TUA SAÚDE, o artigo em que explica a função do medicamento.

O femproporex é a substância ativa do remédio Desobesi-M, indicado para o tratamento da obesidade, que age diretamente no centro que regula o apetite no cérebro, diminuindo a fome, além de causar uma alteração do paladar e do cheiro, o que leva à diminuição da ingestão de alimentos, facilitando o emagrecimento.

Os anfetamínicos são ingeridos também por via intravenosa ou nasal, mas no caso dos caminhoneiros eles são ingeridos por vias orais por meio de comprimidos, pois são mais fáceis de se administrar.

Esses comprimidos produzem um aumento do estado de vigília, das atividades mentais, etc. Todavia, o uso em excesso, tem como consequência a

ansiedade, confusão mental, depressão, fadiga e até náuseas. O motorista pode se apresentar agitado, desconfiado e ansioso o que pode ocasionar a agressividade deles.

Por mais que sejam fármacos, eles não são liberados para venda sem prescrição médica. O que faz com que aconteça o comércio ilegal dos comprimidos. Os caminhoneiros dizem que encontram essas anfetaminas em postos de combustíveis ou em restaurantes de beira de estrada na maioria das vezes. E quando não acham assim, eles procuram com conhecidos de profissão e encontram.

Quando começam o uso destas cápsulas, apenas 01 (uma) ou 02 (duas) cápsulas fazem efeito para que consigam dirigir sem dormir a noite inteira. Porém, com o uso frequente, vai gerando dependência, até que se faz necessário o uso de 02, 03, 04, 05 ou mais comprimidos por noite. Ressaltando que, o principal motivo para o uso dos anfetamínicos é o horário de entrega da carga imposto pelas transportadoras ou pelos donos da carga.

A maioria dos motoristas não percebem efeitos colaterais derivados do uso dos comprimidos. Mas, alguns percebem e relatam que percebem sudorese, aceleração dos batimentos cardíacos, aumento do estado de alegria, elevação da pressão arterial e problemas renais (falam que aumenta a vontade de urinar).

A anfetamina mais usada no meio dos motoristas é o DESOBESI (nome comercial), que é o fármaco Cloridato de Femproporex. Este medicamento até outubro de 2011 era comercializado em farmácias e drogarias sem nenhum tipo de restrição, mas a ANVISA (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) publicou a resolução RDC 52/2011 que proibiu a venda no Brasil de medicamentos que tem em sua fórmula o Femproporex.

Como comprovação do que já foi relatado, expõe-se um artigo publicado no ano de 2019 da NutritotalPRO que diz:

O medicamento femproporex (no inglês, fenproporex) é um inibidor do apetite derivado da anfetamina, que atua no sistema nervoso central, sendo utilizado para o tratamento da obesidade. [...], houve um aumento de 500% no consumo desses tipos de medicamentos no Brasil desde 1998. O uso irracional deste fármaco e de outros do mesmo grupo ocorre não somente por seu poder de inibir o apetite, mas também por sua propriedade de estimulante da vigília, utilizado no esporte e em algumas atividades profissionais, como por caminhoneiros. Os efeitos nocivos do femproporex à saúde incluem: excitação neurológica, com possíveis alucinações e delírios,

surto psicótico com comportamento violento, ideias suicidas ou homicidas. Além disso, o organismo pode experimentar fadiga e depressão, complicações cardiovasculares, como arritmia cardíaca, colapso cardiovascular, dentre outros.

O árduo trabalho do caminhoneiro de, literalmente, carregar o progresso do Brasil nas costas exige muito do profissional. O que faz com que ele utilize os anfetamínicos para rodarem por mais tempo.

Infelizmente, esse não é o único problema que enfrentam. Existem mais fatores que deixam essa profissão ainda mais desvalorizada. A falta de tempo, a falta de alimentação adequada, a solidão, entre outros fatores elevam o índice de doenças que acometem os profissionais.

3.2 DOENÇAS DA PROFISSÃO DO MOTORISTA CAMINHONEIRO

No Brasil, os caminhoneiros precisam dirigir por muito tempo do que um trabalhador normal, trabalhador esse que trabalha em média de (08) oito horas diárias. O caminhoneiro quase sempre dirige por volta de 10 (dez) horas por dia no mínimo. O que acarreta o pouco tempo destinado à alimentação ou ao descanso.

A consequência dessas atitudes é o colesterol elevado, a hipertensão, a obesidade e o sedentarismo isso tudo por conta da má alimentação e ansiedade. Como se as consequências físicas não bastassem, também sofrem com os transtornos psicológicos, como por exemplo: a depressão.

Com a falta de alimentação saudável e com o grande consumo de lanches em lanchonetes ou lojas de conveniência, os caminhoneiros se tornam vítimas do colesterol elevado. Os lanches fornecidos nestes ambientes são ricos em gordura, são fritos ou industrializados.

Por conta da falta de nutrientes nos alimentos e o excesso de gordura e açúcar. O site TUA SAÚDE (2021) divulgou um artigo em que trata do colesterol elevado. Nele consta que:

A alimentação para colesterol alto deve ser pobre em alimentos com gordura, industrializados e açúcar, isso porque esses alimentos favorecem o acúmulo de gordura nos vasos. Assim, é importante que a pessoa dê

preferência a alimentos ricos em fibras, frutas e vegetais. O colesterol alto faz com que a gordura seja depositada nas paredes dos vasos sanguíneos e, com o tempo, pode ocorrer diminuição do fluxo de sangue em regiões importantes do corpo, como cérebro, coração e rins. Além disso, estas pequenas placas de ateroma aderidas ao vaso podem eventualmente soltar-se e causar uma trombose ou mesmo um acidente vascular cerebral.

O tratamento do colesterol elevado é bastante fácil de ser feito, pois depende somente da mudança dos hábitos alimentares do profissional. Por mais difícil que seja, ele deve tentar aumentar o consumo de frutas, verduras, praticar atividades físicas e reduzir o consumo de frituras, etc.

O uso constante de cigarro (constantemente utilizado para passar o tempo e espantar a solidão), a falta de alimentação adequada, a falta de sono regular exigem muito do organismo dos profissionais. O fumo, a obesidade, o estresse, a falta de atividade física, o colesterol, entre outros, são os principais fatores que influenciam nos níveis elevados da pressão arterial. De acordo com o Ministério da Saúde (2019) a hipertensão é:

A hipertensão arterial ou pressão alta é uma doença crônica caracterizada pelos níveis elevados da pressão sanguínea nas artérias. [...] A pressão alta faz com que o coração tenha que exercer um esforço maior do que o normal para fazer com que o sangue seja distribuído corretamente no corpo. A pressão alta é um dos principais fatores de risco para a ocorrência de acidente vascular cerebral, enfarte, aneurisma arterial e insuficiência renal e cardíaca.

Essa doença tem tratamento e pode ser controlada, mas não tem cura. Por mais que o motorista não tenha uma rotina, ele pode tentar a prevenção com um estilo de vida mais saudável que o normal.

Devido o motorista profissional ser bastante cobrado pelas transportadoras e/ou donos das cargas, eles não se dão ao direito de se alimentarem adequadamente e nem de fazerem exercícios. O Dr. Paulo Rosenbaum, Endocrinologista do Einstein escreveu um artigo em que falou sobre a obesidade (2021):

A obesidade é uma doença crônica, que se caracteriza principalmente pelo acúmulo excessivo de gordura corporal. A principal causa de obesidade é a alimentação inadequada ou excessiva. Para manter o peso ideal é preciso que haja um equilíbrio entre a quantidade de calorias ingeridas e a energia gasta ao longo do dia. Quando há abundância de alimentos e baixa atividade energética, existe o acúmulo de gordura. Por isso, o sedentarismo

é o segundo fator importante que contribui para a obesidade. [...] Também existe uma influência dos fatores psicológicos, quando o estresse ou as frustrações desencadeiam crises de compulsão alimentar.

A rotina intensa os impede de cuidarem de seus corpos e da saúde física e até mesmo de terem uma alimentação saudável. E os impactos da obesidade são muito graves para o profissional, pois vão além da aparência física e da estética. Ela acomete também o estado emocional dos profissionais, como destaca no mesmo artigo.

O acúmulo de gordura no organismo aumenta o risco de doenças como hipertensão arterial, aumento do colesterol e triglicérides, diabetes, apneia do sono, acúmulo de gordura no fígado, infarto do miocárdio, acidente vascular cerebral e pode estar associado ao surgimento de alguns tipos de câncer. O excesso de peso pode trazer ainda prejuízos para as relações pessoais e profissionais, pois essas pessoas são mais propensas à depressão e ansiedade.

O problema da obesidade é grave, mas, como já foi apresentado, não é só ele que acomete os profissionais do volante. Observa-se que a obesidade, também, colabora com o aumento dos casos de depressão e doenças psicológicas.

Com o excesso de cobranças por parte de seus superiores, os caminhoneiros estão sempre com a cabeça “quente”, pois são super cobrados e nada valorizados. Não é somente isso, pois também sofrem com o isolamento social. Na sua profissão, eles não conseguem ter vínculos afetivos com suas famílias, devido ao longo tempo que ficam nas estradas.

Esse distanciamento, faz com que muitos profissionais se tornem reféns de alguns vícios como o cigarro ou o álcool. Com o avanço da tecnologia e das redes sociais, agora conseguem falar todos os dias com seus entes queridos. Todavia, este contato através da tela de um celular não supre a necessidade de conversar cara a cara.

Os caminhoneiros perdem o crescimento de seus filhos, os aniversários de quem eles amam, datas comemorativas, formaturas, casamentos, entre outros acontecimentos. Então, não é fácil ser caminhoneiro. E os que não se entregam aos vícios, estes sofrem com a solidão. Em casos mais graves, entram até no estado clínico de depressão. O Ministério da Saúde (2020) definiu a depressão como:

A depressão é um distúrbio afetivo que acompanha a humanidade ao longo de sua história. No sentido patológico, há presença de tristeza, pessimismo, baixa autoestima, que aparecem com frequência e podem combinar-se entre si.

A depressão é uma doença ocasionada por alterações químicas no cérebro do indivíduo deprimido. E é bastante fácil do caminhoneiro se deprimir com a situação à que são submetidos, difícil discordar disso.

São estes os profissionais que atravessam o Brasil inteiro, levando o progresso de cidade em cidade. Eles sofrem com a desvalorização da classe perante a sociedade. São chamados de “ladrões”, “vagabundos”, entre outras expressões.

É difícil de entender a razão da sociedade ter tanto ódio por este profissional. Afinal, são eles que transportam tudo no Brasil. Desde o arroz que vende no mercado até o computador de última geração.

Eles são os únicos que não podem parar, ou seja, se eles pararem, o Brasil para. E foi assim no ano de 2018, quando teve a greve dos caminhoneiros. E agora nos anos de 2020 e 2021, com a pandemia da COVID-19. O Brasil todo dentro de casa por conta de uma pandemia em nível global e os caminhoneiros enfrentando o medo do vírus para não deixar o país desabastecido de suprimentos.

Então, é fácil entender o motivo de profissionais caminhoneiros entrarem em depressão. O descaso com eles é enorme, a falta de consideração, a desvalorização da classe é gigantesca. Por isso, muitos se cansam fácil, ficam ansiosos, desanimam e tem uma ótica depressiva de tudo.

O tratamento é feito através de medicamentos, então vale a pena procurar um profissional específico responsável. O psicólogo auxilia na reestruturação psicológica do indivíduo, ajudando na resolução de conflitos. Ele faz isso tudo através de conversas/consultas.

Então, a terapia é simples e depressão tem cura. Não adianta ter preconceito com o tratamento. Se o motorista profissional estiver sofrendo com alguma coisa, basta procurar um profissional psicólogo e buscar o tratamento.

CONCLUSÃO

Este trabalho possibilitou entender como os motoristas profissionais passam o seu cotidiano. Com isso, pôde-se perceber o descaso que eles sofrem nas estradas brasileiras. Não só nas estradas, mas nas dependências (pátios de postos, restaurantes, postos de combustíveis, fila de espera nas empresas, etc) delas também. Por este motivo a constatação de um trabalho degradante.

O principal objetivo deste trabalho foi expor a rotina e o descaso que os caminhoneiros brasileiros sofrem tanto dentro das estradas como fora das estradas nacionais. Quando se refere à qualidade de vida, rotina, carga horária laboral, folga, educação e saúde estes profissionais do volante possuem um regime de trabalho degradante. E isso é bastante notável.

Todos os motoristas profissionais possuem direitos defendidos em lei. Todavia, quase sempre, eles não são efetivados como deveriam ser. Estes profissionais na teoria gozam de: limitação de jornada, férias, etc. Mas, como já é do conhecimento de quase todos, são raras as vezes em que essas regulamentações são cumpridas.

Para se atingir uma compreensão dessa realidade, definiram-se 03 (três) tópicos bastante relevantes sobre o assunto. O primeiro tratou sobre a jornada exaustiva e sobre os direitos, onde foram mencionadas duas leis muito relevantes: a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 (Lei do Descanso) e a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 (Lei do Caminhoneiro). Com este tópico ficou explícito que os caminhoneiros sofrem nas estradas e não é pouco.

Logo após, no segundo tópico, foram elencadas as péssimas condições de trabalho à que são submetidos. Nele houve uma grande explanação a cerca da péssima infraestrutura das estradas brasileiras, causando inúmeros transtornos e constrangimentos para os dependentes do modal rodoviário, pois sofrem prejuízos materiais e também físicos.

Ainda no mesmo tópico, tratou-se das condições insalubres na rotina diária de trabalho do motorista profissional, elencando problemas que os mesmos sofrem nas estradas para continuarem sua jornada até o destino final. Também foi tratado

sobre o descaso e a rotina destes trabalhadores, que tanto trabalham para pouco serem remunerados.

Já no terceiro tópico, as condições de saúde que foram o tema, pois era necessário expor o que todo esse sofrimento causa no organismo destes profissionais. São esses os profissionais responsáveis por carregar cerca de 70% de toda mercadoria que transita em território nacional, mas não são respeitados. E o corpo uma hora cobra. Cobra as noites mal dormidas, as comidas mal feitas, as refeições que não foram, feitas, a solidão, etc. Neste tópico também foi apresentado a respeito do uso de anfetamínicos pelos profissionais.

Os caminhoneiros são submetidos à jornadas exaustivas de trabalho diariamente, chegando a terem trabalho considerado degradante. Fato esse que leva a maioria dos profissionais a fazerem o uso de anfetamínicos (o popular “ribite”) ou até mesmo drogas, como a cocaína, para cumprirem o prazo determinado. E essa vida sem rotina tem seu preço, pois muitos caminhoneiros são portadores de doenças como: diabetes, colesterol alto, depressão, entre outras.

Sendo assim, a solução para tamanha problemática seria que todos fizessem sua parte. Os governantes cuidariam das estradas e mediações, os donos das cargas não iam colocar prazos curtos para entregas e coletas, as empresas iam respeitar os momentos de descanso dos funcionários e fazer tudo dentro da lei e, por fim, os caminhoneiros iriam fazer suas partes como: serem mais prudentes no trânsito, alimentar-se melhor, etc.

ABSTRACT

Considering that the routine of truck drivers in Brazil is a situation of a work regime similar to slavery, research was carried out on these themes and others that emerged as a result of it. The objective of this work was to try to understand a little more about the lives of these professionals who donate so much for Brazil. In view of the topic that was dealt with, the research used scientific methods to better elucidate the topic. The research took place through the deductive method. Given everything presented, it was found that in the profession of truck driver it is practically impossible for the worker to have a dignified and peaceful life. What imposes the observation that the truck driver is always under pressure and without protection.

Keywords: Truck driver. Disregard. Working day. Slave. Amphetamines.

REFERÊNCIAS

ALCÂNTARA, Pietra. **Acidentes fatais: o perigo das rodovias de má qualidade.** TRUCÃO, 16 de ago. de 2018. Disponível em: <<https://trucao.com.br/acidentes-fatais-o-perigo-das-rodovias-de-ma-qualidade/#:~:text=Buracos%2C%20ondula%C3%A7%C3%B5es%2C%20fissuras%2C%20trincas,conhecidas%20por%20sua%20m%C3%A1%20qualidade.>>. Acesso em: 25 mar. 2021.

ALVARENGA, Laura. **O que são as atividades insalubres?**. JORNAL CONTÁBIL, 27 de nov. de 2020. Disponível em: <<https://www.jornalcontabil.com.br/o-que-sao-as-atividades-insalubres/>>. Acesso em: 26 mar. 2021.

BEATRIZ, Ana. **Confira aqui um panorama do transporte de cargas no Brasil.** CARGOX, 09 de mai. de 2019. Disponível em: <<https://cargox.com.br/blog/confira-aqui-um-panorama-do-transporte-de-cargas-no-brasil>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

BRASIL. **DECRETO-LEI 2.848, DE 07 DE DEZEMBRO DE 1940. CÓDIGO PENAL.** Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 31 dez. 1940.

_____. **DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943. CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO (CLT).** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 22 mar. 2021.

_____. **LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007.** Brasília, DF: Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm>. Acesso em: 07 out. 2020.

_____. **LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm>. Acesso em: 24 nov. 2020.

_____. **LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20exerc%C3%A

Dcio%20da,empresas%20e%20transportadores%20aut%C3%B4nomos%20de>.
Acesso em: 24 nov. 2020.

_____. Ministério do Trabalho e Economia. **Norma Regulamentadora 15 (NR 15)**. Disponível em: <<https://www.gov.br/trabalho/pt-br/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-15-anexo-12.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

_____. Senado Federal. **Pronunciamento de Paulo Paim em 20/05/2014**. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/pronunciamentos/-/p/texto/408198>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

_____. Supremo Tribunal Federal. **ADC Nº 48 MC/DF STF - Transporte Rodoviário de Cargas. Terceirização da atividade-fim**. Relator: Ministro Min. Roberto Barroso. 19 de ago. de 2017. Justiça do Trabalho – TRT da 6ª Região (PE). Disponível em: <<https://www.trt6.jus.br/portal/jurisprudencia/temas-e-precedentes/15769>>. Acesso em: 26 nov. 2020.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (9. Região). **Trabalhadores lançam fórum em defesa da "Lei do DESCANSO" nas estradas**. Curitiba, 14 de fev. de 2014. Disponível em: <<https://www.trt9.jus.br/portal/noticias.xhtml?id=3637505>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

BSOFT. **O que a lei do caminhoneiro diz sobre descanso e jornada de trabalho?**. Bsoft, 10 de abr. de 2019. Disponível em: <<https://bsoft.com.br/blog/lei-do-caminhoneiro-descanso-e-jornada-de-trabalho>>. Acesso em: 25 nov. 2020.

CNT. **Anuário CNT do transporte 2018**. Confederação Nacional do Transporte, 2018. Disponível em: <<https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2018/>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

_____. **Pesquisa CNT de rodovias 2019**. Confederação Nacional do Transporte, 2019. Disponível em: <<https://pesquisarodovias.cnt.org.br/downloads/ultimaversao/gerencial.pdf>>. Acesso em: 22 nov. 2020.

_____. **Somente 12,4% da malha rodoviária brasileira é pavimentada**. Confederação Nacional do Transporte, 14 de ago. de 2018. Disponível em: <<https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/somente-12-da-malha-rodoviaria-brasileira-pavimentada>>. Acesso em: 02 mar. 2021.

COSTA, Flávia. **Femproporex (Desobesi-M): para que serve, como tomar e efeitos colaterais.** TUA SAÚDE, 01 de jul. de 2021. Disponível em: <tuasaude.com/femproporex-desobesi-m/>. Acesso em: 01 out. 2021.

DA ROCHA, Cláudio Jannotti; PORTO, Lorena Vasconcellos; DE ALVARENGA, Rúbia Zanotelli & PIRES, Rosemary de Oliveira. **COLEÇÃO DIREITO INTERNACIONAL DO TRABALHO - VOLUME 2: A COMUNICABILIDADE DO DIREITO INTERNACIONAL DO TRABALHO E O DIREITO DO TRABALHO BRASILEIRO.** São Paulo: Editora TirantloBlanch, 2020.

DA SAÚDE, Ministério. **Hipertensão (pressão alta): o que é, causas, sintomas, diagnóstico, tratamento e prevenção.** Ministério da Saúde, 16 de ago. de 2019. Disponível em: <<https://antigo.saude.gov.br/saude-de-a-z/hipertensao>>. Acesso em: 02 out. 2021.

DOS SANTOS ME, Gilmara Silva. **BRASIL TEM APENAS 13% DAS ESTRADAS PAVIMENTADAS.** Terra, 2020. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/brasil/estradas/brasil-tem-apenas-13-das-estradas-pavimentadas,7474a9670cb9f1e0180774a18f84b1ca5dzs3j5k.html#:~:text=Conforme%20o%20levantamento%20do%20Dnit,tem%20qualquer%20tipo%20de%20pavimenta%C3%A7%C3%A3o.&text=A%20estimativa%20%C3%A9%20que%20estradas,50%25%20o%20custo%20do%20transporte.>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

G1. **Mortes no trânsito têm alta de 25% em 9 anos, aponta ministério.** G1, 04 de abr. de 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/politica/noticia/2011/11/mortes-no-transito-sobem-25-em-9-anos-em-2010-40-mil-morreram.html>>. Acesso em: 01 de nov. de 2021.

G1, MG1 e G1 Triângulo e Alto Paranaíba. **CAMINHONEIRO É PRESO POR DIREÇÃO PERIGOSA E USO DE COCAÍNA NA BR-364 PERTO DE CHAVESLÂNDIA.** G1, 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2020/10/06/caminhoneiro-e-preso-por-direcao-perigosa-e-uso-de-cocaina-na-br-364-perto-de-chaveslandia.ghtml>>. Acesso em: 25 set. 2020.

LOPES, Natália. **O femproporex ainda pode ser utilizado no tratamento da obesidade?** Nutritotal PRO, 12 de mar. de 2019. Disponível em: <<https://nutritotal.com.br/pro/o-femproporex-ainda-pode-ser-utilizado-no-tratamento-da-obesidade/>>. Acesso em: 01 out. 2021.

MARTINEZ, Luciano. **CURSO DE DIREITO DO TRABALHO – 11ª edição.** São Paulo: Editora: Saraiva Educação Jur, 2020.

MARTINS, Estefânia. **O que é NR 15 e quais são as atividades e operações insalubres mais comuns?**. CHECKLIST FÁCIL, 06 de ago. de 2021. Disponível em: <<https://blog-pt.checklistfacil.com/nr-15/>>. Acesso em: 17 set. 2021.

MORAES, Marcos Alcindo de Godoi. **Lei 12.619/2012, regulamentação da profissão de motorista profissional**. ÂMBITO JURÍDICO, 01 de jul. de 2012. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-102/lei-12-619-2012-regulamentacao-da-profissao-de-motorista-profissional/>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

NESCON, UFMG. **O CONCEITO DE CONDIÇÕES DE SAÚDE**. Núcleo de Educação em Saúde Coletiva (NESCON) da UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais), c2012. Disponível em: <<https://www.nescon.medicina.ufmg.br/biblioteca/imagem/4096.pdf>>. Acesso em: 24 set. 2021.

NETO, Ezequiel. **Artigo: Motorista profissional no Brasil – Desrespeito, omissão, descaso e indiferença – O olhar caolho do governo**. Blog do Caminhoneiro, 14 de set. de 2020. Disponível em: <<https://blogdocaminhoneiro.com/2020/09/artigo-motorista-profissional-no-brasil-desrespeito-omissao-descaso-e-indiferenca-o-olhar-caolho-do-governo/>>. Acesso em: 21 set. 2021.

REVISTA CARGA PESADA. **Caminhoneiro denuncia descaso de embarcador**. Revista Carga Pesada, 24 de jul. de 2019. Disponível em: <<https://cargapesada.com.br/2019/07/24/caminhoneiro-denuncia-descaso-de-embarcador/>>. Acesso em: 21 set. 2021.

ROSENBAUM, Dr. Paulo. **Obesidade**. Hospital Israelita Albert Einstein, s.d. Disponível em: <<https://www.einstein.br/doencas-sintomas/obesidade>>. Acesso em: 01 out. 2021.

TAVARES, Lourdes. **Vibração de caminhão gera adicional de insalubridade para caminhoneiro**. JUSTIÇA DO TRABALHO, 15 de out. de 2015. Disponível em: <<http://www.tst.jus.br/-/vibracao-de-caminhao-gera-adicional-de-insalubridade-para-caminhoneiro>>. Acesso em: 28 ago. 2021.

ZANIN, Tatiana. **Colesterol alto: o que comer e o que evitar**. TUA SAÚDE, 01 de ago. de 2021. Disponível em: <<https://www.tuasaude.com/colesterol-alto/>>. Acesso em: 02 out. 2021.