



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I - CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO**

CLÁUDIO GOMES BARBOSA

**ESTIGMATIZAÇÃO SOCIAL DO CAMINHONEIRO PROFISSIONAL E OS
AVANÇOS E RETROCESSOS NA BUSCA POR SEUS DIREITOS**

**CAMPINA GRANDE
2018**

CLÁUDIO GOMES BARBOSA

**ESTIGMATIZAÇÃO SOCIAL DO CAMINHONEIRO PROFISSIONAL E OS
AVANÇOS E RETROCESSOS NA BUSCA POR SEUS DIREITOS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Direito da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de bacharel em Direito.

Área de concentração: Direito do Trabalho.

Orientadora: Prof^a. Ms. Cristina Paiva Serafim Gadelha Campos.

**CAMPINA GRANDE
2018**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

B239e Barbosa, Claudio Gomes.
Estigmatização social do caminhoneiro profissional e os avanços e retrocessos na busca por seus direitos [manuscrito]
: / Claudio Gomes Barbosa. - 2018.
56 p.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) -
Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências
Jurídicas, 2018.

"Orientação : Profa. Ma. Cristina Paiva Serafim Gadelha
Campos, Coordenação do Curso de Direito - CCJ."

1. Caminhoneiros Profissionais. 2. Condições de Trabalho
dos Caminhoneiros. 3. Direito do Trabalho.

21. ed. CDD 344.01

CLÁUDIO GOMES BARBOSA


ESTIGMATIZAÇÃO SOCIAL DO CAMINHONEIRO PROFISSIONAL E OS
AVANÇOS E RETROCESSOS NA BUSCA POR SEUS DIREITOS

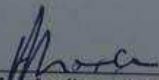
Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Bacharelado em
Direito da Universidade Estadual da
Paraíba, como requisito parcial à
obtenção do título de bacharel em Direito.


Área de concentração: Direito do
Trabalho.

Aprovada em: 18/06/2018.

BANCA EXAMINADORA


Prof.^ª Ms. Cristina Paiva Serafim Gadelha Campos (Orientadora)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)


Prof. Ms. Amilton de França
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)


Prof.^ª Dra. Lucira Freire Monteiro
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a minha mãe, Maria da Guia Gomes Barbosa, pela graça de ser seu filho, a minha irmã Ana Paula Gomes por me incentivar, a minha amada esposa Norma Maria, pela paciência e por sempre acreditar que seria possível, sem seu apoio não tinha conseguido e aos meus filhos Maria Júlia e Pedro Gael, razão de todo este esforço e trabalho, e a todos os principais responsáveis por todas as conquistas. Principalmente por esta graduação, um sonho nosso.

AGRADECIMENTOS

Ao Senhor DEUS, pelas bênçãos e misericórdias derramadas sobre minha vida por ter permitido chegar até aqui, muito obrigado meu DEUS. A Ti Toda Honra e Glória.

À Professora Mestre Cristina Paiva, por quem tenho profunda admiração e respeito, pelo apoio e orientação, fundamentais para a realização e conclusão deste trabalho;

À amada companheira, amiga e esposa, Norma, que sempre me incentivou com paciência e ternura acompanhou-me durante todo o período da faculdade incentivando e proporcionando muita felicidade;

Ao amigo Ruslan Alencar, foi por sua insistência que voltei a estudar e hoje compartilho este momento na certeza de ser grato a você pelo incentivo, e feliz por ter sua amizade.

À grande família, que através dos mais nobres valores, suporte e união, balizaram-me até aqui;

Aos amigos que a vida trouxe por meio do convívio na faculdade, pela parceria firmada e por toda a jornada que não se encerrará ao fim das aulas, em especial aos inestimáveis, Paulo Junior, Paulo da Mata e José Guilherme e Thalles Truta;

À Universidade Estadual da Paraíba, seu corpo docente e administrativo, pela diária preocupação com a promoção humana.

“Nunca é tarde demais ou cedo demais para ser quem você quer ser. Não há limite de tempo. Comece quando quiser. Mude ou continue sendo a mesma pessoa. Não há regras para isso. Você pode tirar o máximo proveito ou o mínimo. Espero que tire o máximo. Espero que veja coisas surpreendentes. Espero que sinta coisas que nunca sentiu antes. Espero que conheça pessoas com um ponto de vista diferente. Espero que tenha uma vida da qual se orgulhe. E se não se orgulhar dela, espero que encontre forças para começar tudo de novo.”

(O Curioso Caso de Benjamin Button)

RESUMO

A presente monografia procura observar criticamente as experiências vivenciadas por uma classe específica dos motoristas de trânsito profissionais (qual seja, a dos caminhoneiros), tanto iniciantes como veteranos, demonstrando a influência que os dispositivos legais que regulam a respectiva profissão influem diretamente nas condições de trabalho da categoria. Para tanto, analisa-se a Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, que regulamenta a profissão de motorista no Brasil, bem como as várias alterações inseridas pela nova Lei no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), trazendo à tona as condições de trabalho enfrentadas pelos profissionais no trânsito e destacando a estigmatização social sofrida ao longo dos anos pelos motoristas profissionais, notadamente os caminhoneiros, observando os princípios constitucionais positivados na constituição e os princípios norteadores da dignidade da pessoa humana. A pesquisa tomou por base o método indutivo. Observando os casos concretos suficientemente confirmadores dessa realidade, constitui o método proposto pelos empiristas (destacando-se Bacon, Hobbes, Locke, Hume), para os quais o conhecimento é fundamentado exclusivamente na experiência, sem levar em consideração princípios preestabelecidos. Durante a fase de produção, foram ouvidos representantes dos motoristas dentro dos Sindicatos dos Rodoviários de Campina Grande, bem como os proprietários da empresa Rocha e Rocha e os motoristas que aguardavam cargas no pátio da empresa Alpargatas, localizada na rua Assis Chateaubriand e no Pátio do Posto Sudoeste localizado na Alça Sudoeste - BR 230, todos situados na cidade de Campina Grande. Os motoristas foram ouvidos dentro do ambiente de trabalho, a fim de situar a pesquisa no ambiente de trabalho dos motoristas. Conclui-se que alguns avanços foram trazidos de forma positiva pela Lei 13.103/2015, entretanto, as respostas entre os profissionais foram unânimes e confirmaram que existe uma total falta de assistência aos profissionais caminhoneiros, o que, segundo eles, os tornam até marginalizados diante a sociedade e que não existe uma estrutura que atenda às necessidades destes profissionais. Ao relatar que as rodovias não trazem dignidade suficiente, as estradas, os pontos de paradas e as empresas não estão preparadas para receber caminhões de grande porte e oferecer o mínimo de bem estar, foram enfáticos ao afirmarem que a Lei 13.103/2015 não trouxe todos os benefícios esperados, trazendo a baila uma insatisfação muito grande dentre os profissionais. Somando tais relatos à pesquisa bibliográfica desenvolvida, concluiu-se que ainda falta muito para realmente o caminhoneiro possa ter o reconhecimento social que desejam, bem como possam dispor dos direitos que lhe são inerentes.

Palavras Chave: Caminhoneiros profissionais. Regulamentação legal. Inovações.

ABSTRACT

This monograph seeks to critically observe the experiences experienced by a specific class of professional drivers of traffic (that is, to both truckers), both beginner and veterans, demonstrating their fluency that the legal provisions that regulate their profession directly influence the working conditions of the category. Therefore, Law 13.103 of March 2, 2015, which regulates the profession of driver in Brazil, as well as the various changes inserted by the new Law in the Brazilian Traffic Code (CTB) and in the Consolidation of Laws highlighting the social stigmatization suffered over the years by professional drivers, notably truck drivers, observing the constitutional principles that are posited in the constitution and the guiding principles of the dignity of the worker's human person. The research was based on the inductive method. Observing concrete cases sufficiently confirming this reality, it is the method proposed by the empiricists (notably Bacon, Hobbes, Locke, Hume), for whom knowledge is based exclusively on experience, without taking into account pre-established principles. During the production phase, representatives of drivers within the Campina Grande Road Workers' Unions were heard, as well as the owners of the company Rocha e Rocha and the drivers awaiting cargoes in the courtyard of the company Alparagatas, located on Assis Chateaubriand Street and in the courtyard of Southwest Post located in the Southwest - BR 230, allocated in the city of Campina Grande. Drivers were heard inside the work environment in order to place the search in the working environment of the drivers. It is concluded that some advances were brought in a positive way by Law 13.103 / 2015, however, the answers among the professionals were unanimous and confirmed that there is a total lack of assistance to professional truck drivers, which, according to them, make them marginalized by society and that there is no structure that meets the needs of these professionals. When reporting that the roads do not bring sufficient dignity, the roads, the points of stop and the companies are not prepared to receive large trucks and do not offer the minimum of welfare, were emphatic in affirming that Law 13.103 / 2015 did not bring all the expected benefits, bringing about a very great dissatisfaction among professionals. Adding these reports to the bibliographical research developed, it was concluded that the trucker still has much to gain the social recognition they desire, as well as to have their herent rights.

Keywords: Professional truckers. Legal regulation. Innovations.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APIS	Alcohol Police Information System
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagens
DNIT	Departamento Nacional de Infra Estrutura e Transporte
FRN	Fundo Rodoviário Nacional
PID	Permissão Internacional para Dirigir
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
2 CONCEITOS.....	15
2.1 TRÂNSITO.....	15
2.2 VEÍCULOS.....	16
3 EVOLUÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTES NO BRASIL.....	18
4 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL.....	21
5 ESTIGMATIZAÇÃO DO MOTORISTA DE CAMINHÃO PROFISSIONAL....	25
5.1 Direitos e condições de trabalho dos profissionais do trânsito.....	27
5.1.1 Principais mudanças trazidas pela Lei nº 13.103/2015.....	31
5.1.1.1 Quanto à inclusão social.....	31
5.1.1.2 Quanto à jornada de trabalho.....	31
5.1.1.3 Quanto ao intervalo interjornada.....	31
5.1.1.4 Quanto ao tempo de espera.....	31
5.1.1.5 No transporte coletivo de passageiros.....	32
5.1.1.6 Quanto às viagens de longa distância.....	32
5.1.1.7 Quanto ao CTB.....	33
5.1.2 Limitações de direitos adquiridos.....	34
5.1.3 Retrocesso trazido pela Lei nº 13.103/2015.....	36
5.1.3.1 Gestão do tempo de trabalho do motorista.....	36
5.1.3.2 Tempo de espera.....	37
5.1.3.3 Períodos de intervalo para refeição, repouso, descanso e direção.....	37
5.1.3.4 Comissionamento.....	38
6 PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS	39
6.1 Princípios constitucionais desrespeitados pela Lei nº 13.103/2015.....	42
6.1.1 Princípio da dignidade da pessoa humana	43
6.1.2 Princípio da proibição do retrocesso social.....	44
6.1.3 Princípio do valor do trabalho.....	45

6.1.4 Princípio da segurança viária.....	46
6.1.5 Princípio da razoabilidade.....	47
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	49
REFERÊNCIAS.....	52

1 INTRODUÇÃO

A presente monografia procura analisar criticamente as experiências vivenciadas pelos motoristas, enquanto profissionais do trânsito (sejam eles iniciantes ou veteranos), na expectativa de apontar os vetores estigmatizadores sofridos pelos caminhoneiros profissionais. A análise da Lei responsável pela regulamentação da profissão de motorista no Brasil de nº 13.103, de 02 de março de 2015), ainda considerando as várias alterações inseridas pela nova Lei no CTB (Código de trânsito Brasileiro) e na CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas) facilitam tal estudo, uma vez que permitem trazer à tona as condições de trabalho enfrentadas pelos retrós mencionados profissionais no trânsito, possibilitando verificar a estigmatização social por eles sofridas ao longo dos anos.

Põe-se em questão se ocorre, de fato, uma estigmatização social de forma negativa em relação aos profissionais motoristas de caminhão. No mesmo diapasão, é analisado se as inovações trazidas na nova Lei de nº 13.103/2015 trouxeram vantagens aos profissionais motoristas ou (ao revés) limitaram ainda mais as conquistas auferidas.

Admite-se a possibilidade hipotética de que os profissionais motoristas especialmente os de caminhão e ônibus são socialmente famosos por serem desrespeitadores de normas, alguns sendo taxados de drogados beberrões, adúlteros, sem formação, mal educados; enfim, que tais profissionais detêm rotulação negativa perante a sociedade, vinculada à idéia de que andam à margem da lei. Contudo, deve-se somar que ocorre descaso pelos governantes com relação a tal categoria profissional, notadamente no que tange à falta de políticas públicas voltadas para a amenização da dura rotina diária dos profissionais do trânsito, as péssimas condições das estradas, a falta de paradas para descanso, a jornada extensa e enfadosa, a falta de infraestrutura encontrada por estes profissionais nas estradas, nos pontos de parada, nos postos fiscais ou mesmo nas próprias empresas. Tais condições, não raramente, fazem com que se crie uma imagem não verdadeira de quem são estes profissionais, os rotulando dos mais absurdos adjetivos pejorativos, o que redundava em falta de respeito e agressão à referida classe trabalhadora.

Em segundo momento, a presente pesquisa admite a hipótese de que a Lei nº 13.103/2015 que nasceu em substituição à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, com a proposta de oferecer melhorias a esta categoria trouxe alterações contundentes à

categoria de motorista profissional. Entretanto, verifica-se que a nova Lei demonstra ineficácia em alguns pontos, de modo que o que seria uma aparente solução mostrasse ineficaz, uma vez que a legislação específica para a categoria dos motoristas sofreu profundas alterações, tanto a CLT (no capítulo referente às normas especiais de tutela do trabalho, na sua seção IV-A, que trata do serviço do motorista profissional, aplicável aos trabalhadores submetidos ao contrato de trabalho), como também no CTB. Nesse sentido, torna-se oportuno analisar se tais diplomas legais, ao sofrer mudanças e adaptações no seu conteúdo normativo, redundam na supressão de conquistas auferidas com muita luta, configurando um verdadeiro retrocesso para estes profissionais, ao ponto de não lhes trazer vantagens.

A razão da escolha como objeto de estudo se faz justificada devido à experiência pessoal do autor, que atuou por mais de 12 anos como motorista profissional, testemunhando situações de desagrado ou mesmo injustiça social (muitas delas relacionadas à não eficácia da legislação protetiva da respectiva categoria profissional) durante este período, notadamente ao observar o quanto a sociedade rejeita este profissional, e o quanto as empresas maltratam os motoristas, especialmente os caminhoneiros.

A relevância social deste estudo está atrelada ao fato de que o Brasil escolheu o transporte modal rodoviário como meio logístico de mercadorias e pessoas destacando, de modo que o profissional de trânsito motorista se tornou uma das maiores e mais importante categoria profissional do país.

Sendo assim, esta pesquisa proporciona um esclarecimento à sociedade acerca da valoração de toda e qualquer profissão detém.

O presente trabalho tem como alvo a sociedade como um todo, haja vista a falta de conhecimento pela sociedade acerca da vida de tais profissionais, considerando os seus anseios e necessidades, bem como tornar público o que acontece nos bastidores das estradas, revelando a dura realidade vivida pelos operadores da grande logística brasileira, favorecendo a conscientização acerca da importância deste profissional. Além disso, tentar pôr fim à estigmatização sofrida por estes homens e mulheres que enfrentam a dureza diária das estradas do país.

Torna-se importante salientar, ainda, a não identificação de quantidade significativa de trabalhos sobre temática posta em foco, sendo também poucas as referências bibliográficas em relação aos profissionais do trânsito destacados neste estudo (caminhoneiros). Verifica-se, portanto, a necessidade e relevância de estudo

neste sentido, tratando de um tema pouco discutido na academia e no âmbito científico em geral.

Nesse diapasão, evidencie-se que o problema da pesquisa pode ser resumido pela seguinte indagação: o regramento legal da atividade profissional dos caminhoneiros, notadamente após o advento da Lei nº 13.103/15, favorece a dignidade nas condições laborais da respectiva classe e a quebra da estigmatização social negativa que suporta? Ou seja, pretende-se discutir se ocorre, de fato, uma estigmatização social de forma negativa em relação aos profissionais motoristas de caminhão, bem como se as inovações trazidas na nova Lei 13.103 de 02 de março de 2015 trouxeram vantagens aos profissionais motoristas ou limitaram ainda mais as conquistas auferidas.

Como hipótese que baseia a pesquisa, tem-se que a regulamentação legislativa do labor desempenhado pelos caminhoneiros é ineficaz no que tange à sua proteção, além de não contribuir para a reversão da imagem social negativa que os referidos profissionais do trânsito suportam, podendo dividir essa hipótese em dois momentos, quais sejam:

Para o 1º momento, admite-se a hipótese de que os profissionais motoristas especialmente os de caminhão e ônibus, são socialmente famosos por serem desrespeitadores de normas, alguns são taxados de drogados, beberrões, adúlteros, sem estudos, mal educados, uma vez que estes profissionais detêm uma rotulação negativa na sociedade de que são pessoas que andam a margem da lei, deve-se somar que ocorre ainda verdadeiramente um descaso pelos governantes, a falta de políticas públicas voltadas para os profissionais do trânsito são evidentes e consubstanciadas na dura rotina diária, as péssimas condições das estradas, a falta de paradas para descanso, a jornada extensa e enfadosa, a falta de infra - estrutura encontrada por estes profissionais nas estradas, nos pontos de parada e nos postos fiscais.

Para o 2º momento, admite-se a hipótese de que a lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 que nasceu em substituição a lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, com a proposta de oferecer melhorias a esta categoria, trouxe alterações contundentes a categoria dos motoristas profissionais, entretanto supõe-se a ineficácia da legislação específica para a categoria dos motoristas não obstante a nova lei ter inserido profundas alterações, tanto a CLT, no capítulo das normas especiais de tutela do trabalho (na sua seção IV-A, que trata do serviço do motorista profissional, aplicável

aos trabalhadores submetidos ao contrato de trabalho), como também no CTB, que sofreram mudanças e adaptações no conteúdo normativo, agora, definido pela nova lei, pressupõe-se que conquistas auferidas com muita luta foram suprimidas configurando um verdadeiro retrocesso para estes profissionais, não gerando vantagens para os motoristas profissionais.

Quanto ao objetivo geral do trabalho, traduz-se por verificar se o conjunto legislativo que regulamenta a profissão dos caminhoneiros é eficaz no tratamento dos caminhoneiros como profissionais que merecem condições dignas de trabalho e valorização social. Relatando criticamente as experiências vivenciadas pelos profissionais do trânsito motoristas profissionais, tanto iniciantes como veteranos na expectativa de apontar os vetores estigmatizadores sofridos pelos caminhoneiros profissionais, analisando a Lei nº 13.103, de 02 de Março de 2015 que regulamenta a profissão de motorista no Brasil, e as várias alterações inseridas pela nova Lei ao CTB e na CLT, trazendo à tona as condições de trabalho enfrentadas pelos profissionais no trânsito, destacando a estigmatização social sofrida ao longo dos anos pelos motoristas profissionais especialmente os caminhoneiros.

Para tanto, tendo como objetivos específicos: analisar a estigmatização social imposta à mencionada classe trabalhadora; apresentar o histórico legislativo atinente à regulamentação da profissão de caminhoneiro, entendido como um motorista; discutir acerca da Lei 13.103/15 e as alterações sofridas pela CLT e CTB; analisar se o conjunto de leis que regulam a atividade do caminhoneiro está de acordo com sua proteção e valorização perante a sociedade.

Tendo como parâmetro os motoristas profissionais que transitam diariamente na cidade de Campina Grande identificando as condições humanas ou sub-humanas encontradas por estes profissionais, ao final confeccionar uma cartilha elucidativa e educativa para a sociedade em geral tratando sobre a profissão de motorista (caminhoneiro).

Por fim, quanto à metodologia adotada, saliente-se que a presente pesquisa pode ser considerada, quanto aos seus fins, como exploratória (uma vez que existe pouco material doutrinário acumulado sobre a temática, o que instiga na busca de informações que permitam concretizar os objetivos do trabalho) e descritiva (pois visa descrever percepções e críticas relacionadas à atividade laboral dos caminhoneiros). Quanto aos tipos de métodos científicos, classifica-se como indutiva, já que busca fundamento na generalização de propriedades comuns. Além disso, quanto aos

meios, é bibliográfica, pois se utilizam de informações obtidas em doutrinas, legislação, artigos, revistas e redes eletrônicas para o embasamento do referencial teórico. Durante a fase de produção foram ouvidos representantes dos motoristas dentro dos Sindicatos dos Rodoviários de Campina Grande, que fica Localizado na própria cidade, no bairro Sandra Cavalcante, no endereço Rua Pedro Aragão s/n. Os proprietários da empresa Rocha e Rocha situada a Rua Melo Leitão 58, Bairro São José, e os motoristas caminhoneiros que aguardavam cargas no pátio da empresa Alpargatas na Rua Assis Chateaubriand, e no Pátio do Posto Sudoeste localizado na Alça Sudoeste - BR 230, respectivamente todos situados na cidade de Campina Grande. Ouvimos os motoristas dentro do ambiente de trabalho, a fim de situar a pesquisa no ambiente de trabalho dos motoristas. A pesquisa foi desenvolvida no início do mês de novembro de 2017, e termino em março de 2018, totalizando um período de 5 (cinco) meses.

2 CONCEITOS

Tendo como base os estudos de Dahlberg (1978) e sua Teoria do Conceito, percebeu que a linguagem utilizada para nomear o que nos rodeia, objetos e relações, faz parte da essência humana. Embora tudo tenha conceito próprio, este pode ser de conotação superficial em nossa comunicação diária, pouco ou nada interferindo no convívio. Porém, para uma linguagem técnica é necessário que os termos utilizados sejam os mais precisos possíveis evitando entendimentos equivocados.

Para Dahlberg (1978, p. 102) “[...] É possível definir, então, o conceito como a compilação de enunciados verdadeiros sobre determinado objeto, fixada por um símbolo lingüístico”.

Destarte, os conceitos adiante expostos visam demonstrar concepções de diversos autores e sua aplicabilidade ao direito material as ações de trânsito, sem deturpar a idéia de seus criadores.

2.1 TRÂNSITO

O trânsito é o conceito utilizado em nossa língua para denominar o movimento e fluxo de veículos que circulam em uma rua, avenida, rodovia ou qualquer outro tipo de caminho, assim como do pedestre que é mais vulnerável. No CTB (2016, p. 05) ocorre a definição expressa de trânsito, uma vez que através do seu art. 1º, § 1º o considera “a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. O trânsito deve ser apoiado em pilares, sendo que neles repousam os três elementos que podem ser considerados fundamentais para oferecer um trânsito seguro, que se não trabalharem em conjunto, o resultado segurança ficará prejudicado. É o denominado de tripé de trânsito, que seria a composição dos seguintes elementos: engenharia, educação e esforço legal (SILVA, 2015, p. 230).

Neste sentido, “o vocábulo trânsito advêm do termo *transitus*, derivado de *transire*, que em latim significa atravessar ou ir através – trans(atraves) mais ire(ir).”(MODESTO, 2016, p.623).

A engenharia é a responsável por planejar as estruturas do trânsito, de modo que proporcionem segurança e fluidez no tráfego, através da elaboração de projetos

de construção e de manutenção de vias compreendendo a sinalização e seus dispositivos de controle de circulação e de velocidade.

A educação é focada na formação das pessoas, compatibilizando com a existência de um programa amplo de educação no trânsito, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), o qual tem feito exigências na medida de cobrar qualificação dos profissionais de trânsito, como é o caso dos condutores especializados, entretanto, ainda é carente cobrar uma política voltada ao ensino em escolas, uma vez que a educação desde o início certamente proporcionaria uma maior educação no trânsito.

O terceiro pilar seria o esforço legal e de acordo com doutrinadores, o esforço legal, poderia ser dividido pela lei em três: legislação, aplicação da justiça e policiamento. A legislação é o que possibilita aplicação da justiça e é a base para as ações de policiamento, normatizando os direitos e deveres, desde as condutas até as especificações técnicas de equipamentos.

A justiça determina a aplicação das sanções penas e às infrações ou crimes cometidos por condutores e proprietários, observando o CTB, resoluções e leis penais, e o policiamento é o responsável pela fiscalização das condutas contrárias ao ordenamento jurídico e pela orientação e controle do trânsito em situações adversas, seriam os órgãos de fiscalização e controle.

2.2 VEÍCULOS

Ao pensar em veículos, a mente pode remeter imediatamente a carros automotores - por ser sonho de consumo, fica fácil imaginar que veículo apenas se trata de automóveis. Porém, conforme previsto no art.4º do CTB, (2016, p. 5) “Os conceitos e definições estabelecidos para os veículos ou meio de transporte vão muito além dos veículos automotores”. Portanto, para este estudo, são contemplados os veículos motorizados constantes no anexo I do CTB, haja vista a percepção de que estes tipos de veículos são onde se encontram profissionais especializados para sua condução.

1. AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

2. ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
3. VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.
4. VEÍCULO CONJUGADO - combinação de veículos, sendo o primeiro um veículo automotor e os demais reboques ou equipamentos de trabalho agrícola, construção, terraplenagem ou pavimentação.
5. VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a dez mil quilogramas e de passageiros, superior a vinte passageiros.
6. VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.
7. VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro (CTB, 2016, p. 05).

Ao conceituar trânsito e veículos nota-se que o tema tomou conta da sociedade, atualmente estes atores se confunde com a tão perseguida mobilidade urbana, porém mesmo como agentes que proporcionam a mobilidade de pessoas e mercadorias, os veículos motorizados passaram a ser vilões. Só então a sociedade se dá conta de que o trânsito é feito por pessoas e máquinas, e esta relação homem e máquina é histórica, portanto se faz necessário fazer além de conceituar realizar um apanhado histórico dos meios e transporte para que se possa ter uma compreensão ainda maior do conceito de transito e seus elementos.

3 EVOLUÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTES NO BRASIL

Os meios de transporte vêm acompanhando a sociedade desde os primórdios da evolução. A domesticação de animais possibilitou que eles fossem utilizados nos transportes de pessoas e de carga. Com a invenção da roda, surgiram às primeiras composições ou veículos de tração, puxados pelos animais. Mais depressa ou mais devagar, milhões de rodas, pequenas ou grandes, funcionam em todo o mundo, transformando a vida em movimento. Com o passar do tempo, os seres humanos foram sentindo a necessidade de transportar muitas vezes em suas próprias costas, como alimentos e roupas, por exemplo. Com a tecnologia proveniente da inteligência humana, os meios de transportes foram se moldando às realidades de cada época, de modo que hoje pode-se afirmar que o transporte ultrapassa a faixa contínua do imaginário, podendo em um clique estar em qualquer lugar, seria o transporte virtual (HONORATO, 2009).

Com a invenção da máquina a vapor, dos motores elétricos e dos motores movidos à combustão, o transporte passou a ser realizado por veículos, carros, ônibus dentre outros. Dia após dia os meios de transporte vêm ganhando modernização e tecnologia, gerando maior autonomia e desenvolvendo uma maior velocidade, com conforto e eficiência nos serviços a que se prestam.

O automóvel é o meio de transporte mais utilizado no mundo. No Brasil, o primeiro automóvel chegou há mais de 100 anos e, com o crescimento das cidades, os veículos foram se tornando populares; tal foi o crescimento da população que surgiu a necessidade do transporte em massa para passageiros e cargas. O transporte rodoviário era pouco utilizado em longas distancias, já ocorria, mas era pouco usual.

No início dos anos de 1900, a logística de carga e passageiros era feita quase que na totalidade por trem. Somente em 1920 o transporte rodoviário deu início à sua expansão; entretanto, foi em 1937 que a industrialização possibilitou o maior crescimento com aberturas de estradas e o grande fluxo de veículos pelo Brasil (HONORATO, 2009). Diante desta expansão, foi observada a necessidade de legislar em função do tráfego de veículos, sendo assim criado o Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER), substituído eventualmente em 2001 pelo Departamento Nacional de Infra Estrutura e Transportes (DNIT).

Em 1934, o decreto N° 24.497 criou o primeiro plano oficial regulando uma relação intersubjetiva de transporte, de cargas e passageiros traçando diretrizes e limites entre os interesses no transporte entre os entes federados.

Em 1945 a estrutura rodoviária atingia seu ápice, sendo instituída a autonomia do DNER, e sendo estabelecido o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), que possibilitou o financiamento de rodovias e gerou crescimento significativo da malha rodoviária nacional. Já nos anos 50, identifica-se maior crescimento e consolidação do sistema rodoviário de transporte, consolidando definitivamente o sistema rodoviário e as rodovias assumindo um papel fundamental para o desenvolvimento nacional e proporcionando de forma clássica o deslocamento de pessoas e mercadorias, como afirma o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT, 2001). A era do Governo JK, a indústria de automóveis por seu simbolismo, pode ser considerada como uma das mais representativas na evolução rodoviária.

Sua importância como símbolo marcante do processo de industrialização é, inclusive, traduzida na marca JK atribuída a um modelo de Alfa - Romeo, que eram produzidos na antiga Fábrica Nacional de Motores (FARO; SILVA, 1991, p. 61), sendo a produção de veículos o marco expoente e consolidador do sistema rodoviário no Brasil.

Nos anos 70, ocorreu uma crise de petróleo e o transporte rodoviário sofre uma queda significativa. No início dos anos de 1980, o financiamento da infraestrutura rodoviária é afetado pela extinção do FRN, o principal financiador do setor (BARAT, 1991). Ainda na década de 1980, o Brasil passou pelo processo de redemocratização, momento em que o governo federal procurou incentivar uma maior participação dos estados da federação na elaboração da política de transporte rodoviário.

A crise econômica e financeira que assolou o Brasil acabou prejudicando os investimentos na infraestrutura de transportes, principalmente no setor rodoviário, levando o governo federal a buscar alternativas para solucionar os problemas na área de transporte. Uma dessas alternativas foi à criação do “selo pedágio”, que instituiu uma taxa para recolhimento de recursos para ser investida na infraestrutura em transportes. Contudo, esse “selo pedágio” teve pouca duração.

O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil retoma seu crescimento somente no início dos anos 90 quando voltou a investir e intensificar o projeto de um país rodoviário, reestruturando o setor, descentralizando a gestão e administração da infra estrutura e serviços para os estados e municípios

com a implantação das políticas neoliberais trouxe novos desafios para os setores econômicos, logísticos e de transportes, retomando o discurso sobre a necessidade de melhorar a eficiência do sistema logístico brasileiro para integrá-lo à economia internacional, identificou-se a necessidade de investir nos eixos viários para atender à demanda do sistema produtivo, na medida em que o transporte tornou-se um instrumento importante na expansão dos eixos de desenvolvimento nacional e/ou regional (GEIPOT, 2001).

Na política de transportes, o Estado Brasileiro buscou estratégias de desenvolvimento pautado nos planos de governo, com a idéia de transformar o Estado Brasileiro de provedor em poder concedente e regulador, aprimorando, em contrapartida, sua capacidade de coordenação, normatização e supervisão com estados e os municípios. Outra diretriz básica era garantir eficiência à matriz de transportes e a redução dos custos. Deste modo, destaca-se um crescimento evidente de um profissional que passa a se destacar com muita intensidade, o condutor profissional.

Logo mecanismos de controles nasceram com fulcro fiscalizador e administrativo das relações intersubjetivas entre transitos, profissionais e usuários, daí a criação de órgãos como Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), entre outros.

Com a criação destes órgãos e controle e com os investimentos na infraestrutura rodoviária buscaram a otimização dos custos com transportes para circulação de mercadorias nas áreas de grande potencialidade econômica, bem como um controle melhor de frota e de profissionais capacitados. O governo federal procurou investir na construção, na pavimentação, na recuperação da malha rodoviária deteriorada, na adequação de trechos rodoviários e na duplicação das rodovias de grande tráfego, consubstanciando todo um arcabouço histórico e emblemático do desenvolvimento do trânsito sua legislação e profissionalização do ator principal o condutor motorista.

4 HISTÓRICO DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

Foi em 15 de abril de 1902, após a chegada da indústria automobilística no Brasil, que segundo Pires (1998, p. 282 *apud* NOGUEIRA, 2009, p. 45) a Postura Municipal do Rio de Janeiro sob o n° 858 estabeleceu a velocidade máxima do automóvel no Distrito Federal, não podendo ser superior a 10 km/h na zona urbana, 20 km/h na suburbana e de 30 km/h na zona rural, destacada por ser de grande importância e influência para a evolução do tema.

Consonante Franz e Seberino (2012, p. 170), por meio do Decreto n° 8.324, de 27 de outubro de 1910, se regulamentou o serviço subvencionado de transportes por automóveis estabelecendo que o motorista devesse ser senhor da velocidade de seu veículo sempre que puder ocorrer um acidente e também regulou a velocidade comercial mínima em 6 km/h ou 12 km/h para transporte de mercadorias e de passageiros, respectivamente.

Em 1922, através do Decreto n° 4.460, de 11 de janeiro, foi proibida a circulação de carros de boi, definida a largura e carga máximas dos veículos e priorizado o tráfego de automóveis nas pontes (SARRAFF, 2010). Desta maneira, a legislação foi sendo aperfeiçoada, como mostra Sarraff:

[...] O Decreto Legislativo n° 5.141 de 05 de janeiro de 1.927, o qual Cria o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais; Decreto n° 18.323 de 24 de julho de 1.928, o qual aprovava o regulamento para a circulação internacional de automóveis, no território brasileiro e para a sinalização, segurança do trânsito e polícia das estradas de rodagens; Decreto Lei n° 2.994 de 28 de janeiro de 1.941, sendo o primeiro Código Nacional de Trânsito e logo depois, fora revogado pelo Decreto Lei n° 3.651 de 25 de setembro de 1.941; Decreto Lei n° 3.651 de 25 de setembro de 1.941 foram revogado pela Lei n° 5.108 de 21 de setembro de 1.966; Lei n° 5.970 de 11 de dezembro de 1.973, o qual excluía da aplicação do disposto nos artigos 6°, inciso I, 64 e 169 do CPP, os casos de acidentes de trânsito; Lei 6.174, de 09 de dezembro de 1.974 o qual dispõe sobre a aplicabilidade do disposto nos artigos 12, alínea a e 339, do Código de Processo Penal Militar, nos casos de acidentes de trânsito; Lei 6.194, de 19 de dezembro de 1.974, o qual dispõe sobre o seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não; Lei 6.813, de 10 de junho de 1.980, o qual vislumbra sobre o transporte rodoviário de cargas; Lei n° 7.092 de 19 de abril de 1.983, o qual cria o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Bens e fixa condições para o exercício da atividade; Decreto n° 96.044 de 18 de maio de 1.988 o qual aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos; Decreto n° 96.471 de 24 de agosto de 1.990, o qual dispõe sobre a simplificação do registro nacional de transportadores rodoviários de bens; Decreto n° 1.655 de 03 de outubro de 1.993 o qual define a competência da Polícia Rodoviária Federal; Decreto n° 1.777 de 09 de janeiro de 1.966 o qual autoriza o Ministro de Estado a criar

as Juntas Administrativas de Recursos e Infrações (JARI) e também, baixando o respectivo Regimento Interno; Decreto 1.787 de 12 de janeiro de 1.99 e 1.996 o qual dispõe sobre a utilização de gás natural para fins automotivos [...]. (2010, p.10)

A Lei nº 5.108, de 21 de janeiro de 1966, instituiu o Código Nacional de Trânsito, sendo revogada em 22 de janeiro 1998, quando entrou em vigor a Lei 9.503/97, instituindo o CTB com o objetivo de regular a circulação nacional de veículos, na forma que se conhece atualmente. Houve atualizações objetivando acompanhar o dinamismo requerido pelo trânsito e as principais leis que alteraram o texto original do CTB foram:

- Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998–incluiu a obrigatoriedade de aposição de inscrições, películas ou pinturas, quando comprometer a segurança do veículo;
- Lei nº 9.792, de 14 de abril de 1999 –revogou a obrigatoriedade do porte do kit de primeiros socorros;
- Lei nº 10.350, de 21 de dezembro de 2001–determina a obrigatoriedade da realização de exame psicológico periódico para os motoristas profissionais;
- Lei nº 10.830, de 23 de 23 de dezembro de 2003 –alterou o limite de velocidade para motos passando a ser 110 km/h;
- Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006 –excluiu a tolerância de seis decigramas de álcool por litro de sangue nos testes de alcoolemia, possibilitando em caso de recusa à realização desses, a caracterização por meio de outras provas em direito admitidas e incluiu o álcool ou substâncias análogas como agravantes do crime de homicídio culposo na direção de veículo;
- Lei nº 11.334, de 25 de julho de 2006–alterou os limites de velocidade para fins de enquadramentos infracionais e de penalidades;
- Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008–“Lei Seca” visa inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor;
- Lei nº 12.006, de 29 de julho de 2009–regula a publicidade de mensagens educativas e propagandas relacionadas ao trânsito;
- Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009–regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua com o uso de motocicleta;
- Lei nº 11.910, de 18de março de 2009 – determinou a obrigatoriedade de *air bags* para veículos novos a partir de 01/01/14;

- Lei nº 12.217, de 17 de março de 2010–torna obrigatória aprendizagem noturna;
- Lei nº 12.547, de 14 de dezembro de 2011–alterou a contagem e período de suspensão do direito de dirigir por pontuação;
- Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012–aumenta o rigor das penalidades para condutores com a capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa;
- Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014 –retirou do tipo o espírito de emulação nas disputas de corrida, aumentando o valor da multa de três para dez vezes o valor sendo, ainda, dobrada nos casos de reincidência dentro de um período de doze meses;
- Lei nº 13.103 de 2 de março de 2015–normatizou o exercício da profissão de motoristas profissionais, legislando sobre intervalos, limites de jornada e obrigatoriedade de realização de exames toxicológicos, entre outras medidas;
- Lei nº 13.160 de 25 de agosto de 2015–dispõe sobre retenção, remoção e leilão de veículo;
- Lei nº 13.146 de 6 de julho de 2015–instituiu a obrigatoriedade de placas informativas de vagas especiais com informações das infrações por estacionamento indevido;
- Decreto nº 6.488, de 19 de junho de 2008–disciplinou a margem de tolerância de álcool no sangue e a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia para efeitos de crime de trânsito;
- Decreto nº 6.489, de 19 de junho de 2008–restringe a comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais;
- Decreto nº 8.614, de 22 de dezembro de 2015–disciplina a implantação do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas;
- Lei nº 13.258, de 8 de março de 2016–delega ao DENATRAN a competência para emissão de permissão internacional para dirigir(PID);
- Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016 –altera a competência do Conselho Nacional de Trânsito(CONTRAN), valores e unidades de multas, e de suspensão, passando a ser gravíssima manusear celular enquanto dirige;
- Lei nº 13.290, de 23 de maio de 2016 incluiu a obrigatoriedade da utilização de faróis acesos durante o dia.

Mediante todas as alterações sofridas, o Código de Trânsito Nacional é a Lei maior que rege toda relação de trânsito entre condutores e usuários, é um código de paz, um código ao cidadão, traz um capítulo inteiro destinado ao cidadão, um à condução de escolares, sobre os crimes de trânsito e um exclusivo para pedestres e veículos não motorizados.

Diretamente, o CTB atinge toda a população com o intuito de proteger e proporcionar maior segurança, fluidez, eficiência e conforto. Prevê que o cidadão tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos, alterações/sugestões à sinalização, fiscalização, implantação de equipamentos (ex. fiscalização eletrônica de velocidade) ou alterações em normas. Seu foco principal é nos elementos do trânsito o homem, o veículo, a via - que oferecem maior risco do trânsito procurando produzir o equilíbrio entre eles e proporcionar o desenvolvimento na relação intersubjetiva entre os atores que compõem o trânsito, entretanto percebe-se que esta relação é conturbada e que nem sempre esses atores atuam em sintonia, seja por desconhecimento da lei seja por pura falta de respeito como o próximo, a constatação é reflexo de atitudes como a de um condutor que se irrita com a buzina de um carro, como a de um transeunte que aponta o dedo médio em riste levantado para o motorista do outro veículo, simulando uma afronta desrespeitosa, seria o início de um embate que se estende a muito tempo criando uma marca estigmatizadora de falta de respeito no trânsito entre especialmente os motoristas de caminhão adquiriram maior fama.

5 ESTIGMATIZAÇÃO DO MOTORISTA DE CAMINHÃO PROFISSIONAL

Há muito tempo ocorre uma estigmatização por parte da sociedade em geral a respeito dos profissionais motoristas, em especial os de veículos de grande porte, caminhão e ônibus. É comum que estes profissionais apareçam nos dispositivos jornalísticos como grandes responsáveis por acidentes, sendo tidos como os grandes desrespeitadores das leis de trânsito; por outro lado, não é comentado que estes profissionais passam hodiernamente pelos mais variados desafios. A questão está relacionada às situações em que os referidos profissionais precisam se desdobrar e se transformar em heróis para atender às ordens de seus empregadores e de toda a dinâmica encontrada nas rodovias, que exigem grandes esforços por estes profissionais (CASTRO, 2011).

O estigma é considerado um defeito ou uma marca que caracteriza o outro, desvalorizando-o pelos estereótipos negativos, rótulos discriminantes e preconceituosos, este problema faz com que estes profissionais acabem se envolvendo em acidentes com mais frequência e respondendo até criminalmente.

A sociedade brasileira convive com amplas parcelas de sua população excluídas dos direitos, a despeito da reconstrução da normalidade democrática após duas décadas de vigência do regime autoritário (1964-1984). Diferentes clivagens contribuem para este cenário social: situação ocupacional, carência de profissionalização, baixa escolaridade, gênero, origem regional, idade, todos situados nos degraus mais inferiores das hierarquias sociais na sociedade brasileira, a exclusão social é reforçada pelo preconceito e pela estigmatização (ADORNO, 1996).

Portanto, ocorre julgamento por falta de conhecimento da sociedade em geral acerca do trabalho exercido por um motorista profissional, que não consiste apenas em conduzir um veículo pesado, o profissional motorista por muitas vezes são privados de buscar conhecimentos, de se qualificar, de aprimorar suas habilidades, permanecendo a maior parte do tempo nas estradas, nos últimos anos, as autoridades brasileiras aparentemente se mostram mais preocupadas com a recorrência de acidentes. Segundo o Ministério da Saúde, são 42 mil mortes anuais no trânsito e as principais causas são a falta de educação do motorista e a pouca consciência daqueles que utilizam as vias; além das estradas e ruas em péssimo estado, o Brasil é considerado o 5º (quinto) país do mundo com os piores motoristas (GLOBO, 2017).

Nas rodovias existe uma competição real, uma vez que, comumente, cada motorista quer ser o mais veloz, chegar mais rápido ao seu destino, uns por obrigação e outros por possuir instinto de velocista, embora todos estejam regidos pela legislação em vigor (CASTRO, 2011).

Entretanto, existe de fato um grande abismo entre eficácia das leis regulamentadores e a proteção daqueles a quem a norma se destina, mas não se pode deixar de ressaltar que atualmente ocorre uma vulgarização da profissionalização dos motoristas, já que a grande maioria está submetida à perfídia dos agentes responsáveis pelo trânsito e sua segurança de um modo geral. Nesse diapasão, o profissional motorista é geralmente responsabilizado e sofre as sanções, sem serem observadas as causas que o levaram ao cometer o erro.

Os motoristas profissionais são submetidos ao julgamento social apenas pelo que as pessoas observam ou ouvem falar, embora sejam seres humanos fadados ao erro ou acertos. Tudo irá depender das situações às quais são submetidos hodiernamente, muitos respondem aos estímulos encontrados nas empresas, nas ruas, nas vias de velocidade, a falta de educação da sociedade em geral, somado a falta de políticas públicas do governo.

Muitos destes profissionais, ao cometerem uma infração de trânsito que gere dano civil ou até um crime de trânsito, são demitidos e abandonados pelas empresas empregadoras, ficando totalmente sozinhos e sem condições de defesa, os sindicatos de classe só oferecem auxílio em demandas trabalhistas, ainda que a apuração da responsabilidade seja essencial para identificar o responsável. Entretanto, percebe-se que um grande problema ocorre quando se trata de um profissional motorista: existe uma tendência a atribuir a responsabilidade ao condutor profissional, sem observar todas as circunstâncias que levaram aquele profissional a ser parte num acidente de trânsito com culpa ou sem culpa, e a muitos motoristas são imputados responsabilidade onde muitas vezes não foi o profissional que incorreu em erro, a mídia ao noticiar uma acidente com veículos de grande porte observa abstratamente que o profissional incorreu em erro infracional de trânsito. Os veículos - principais instrumentos para que ocorra a existência do trânsito, além de serem instrumentos de locomoção, é fonte de geração de renda e emprego. Sendo utilizados para o trabalho ou utilizados para lazer, estão submetidos à regulamentação para uso, pois caso manuseado de forma errada ou irregular pode ser geradores de grandes problemas, ameaçando, inclusive, a vida de pessoas, sejam pedestres ou usuários de veículos

automotores, criando problemas jurídicos e trazendo à tona a importância do direito e seus dispositivos reguladores, tais como códigos de trânsito e leis extravagantes - disciplinando as atividades do trânsito com cunho cada vez mais rígido (CASTRO, 2011).

Por outro lado, os profissionais motoristas estão sempre sofrendo pressão, de usuários e patrões. Com este viés, pretende-se fazer uma análise do que passam tais profissionais, quais crimes são os mais recorrentes e analisar as condições destes heróis das estradas.

No nosso país, a indústria da logística, mesmo com a crise em evidência, tem se tornado cada vez mais importante e tomado dimensões gigantescas. As grandes cidades se mobilizam com milhares de veículos, ônibus, carros, caminhões, o que traz um incremento econômico dinâmico. Ao passo em que tudo isso ocorre, percebe-se uma relação social ininterrupta entre os indivíduos e o trânsito, sendo tais relações são reguladas pelo direito, não só pelo CTB, mas também por diversas outras leis que compõem o ordenamento jurídico pátrio.

A imagem criada a respeito do caminhoneiro ou do motorista profissional é algo muito forte. Estes indivíduos carregam consigo uma marca criada ao longo dos anos, motivada pelos acidentes, infrações e atos irresponsáveis de alguns deles.

Mudá-la é algo que levará tempo, pois será preciso que as pessoas saiam do campo do desconhecimento e passem para o conhecimento, ao conhecer a realidade a imagem deste profissional vai mudar, e a norma sofrerá incidência da sociedade passando sim a ser cumprida de fato e gerando efetividade, como consequência a efetivação dos princípios constitucionais mínimos, o que hoje não ocorre.

5.1 DIREITOS E CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS PROFISSIONAIS DO TRÂNSITO

Por meio de uma evolução que está sendo experimentada pelo sistema de trânsito no Brasil, nasce a relação intersubjetiva entre o trânsito, profissional e usuários, as relações existentes no trânsito e em sua dinâmica simbolizam de forma concreta como a cidadania desenvolve diariamente, como as pessoas atuam no âmbito do espaço público, o grau de respeito aos direitos, o grau de cumprimento aos deveres, a agressividade no trânsito, o padrão de indisciplina, os tantos acidentes e as tantas mortes. Em suma, as relações vividas no trânsito refletem o modo pelo qual

os indivíduos internalizam (ou não) as regras de respeito à segurança, à vida, à liberdade individual e coletiva, sendo o trânsito utilizado em nossa língua para denominar o movimento e fluxo de veículos que circulam em uma rua, avenida, rodovia ou qualquer outro tipo de caminho, assim como do pedestre, que é a parte mais vulnerável (PIOVESAN, 1997). O trânsito é uma questão experimentada de fato pelas pessoas que circulam pelas cidades e rodovias e está estreitamente associado às suas mobilizações para o trabalho, colégio ou qualquer outro tipo de lugar que envolve ter que transitar pelas ruas e vias de uma cidade.

Observando seu conceito mais amplo, pode-se vislumbrar no profissional específico que, indubitavelmente, é o personagem que mais sente e percebe o movimento frenético das ruas, das estradas. O motorista profissional, ou profissional rodoviário, é um dos atores mais atingidos diretamente nas relações intersubjetivas decorrentes do trânsito. Inúmeras são as dificuldades e alternativas encontradas por estes profissionais, que embora estejam protegidos pela constituição, vivem diariamente sofrendo com a falta de efetivação do comando constitucional que os protege, tendo que criar verdadeiras fórmulas mágicas para executar suas tarefas num trânsito cada vez mais caótico.

Os atos concernentes do labor no trânsito, nas rodovias, podem criar responsabilidades, e geram fatores psicológicos. As circunstâncias adversas geradas no trânsito devem ser observadas, quando condições mínimas não são oferecidas, meios desgastantes de trabalho, muitas vezes degradantes colocam o profissional do trânsito em situações de limite (SILVA, 2015).

Algumas dúvidas, oriundas das observações e intervenções sobre os meios utilizados por estes profissionais, devem ser observadas à luz da Constituição.

Talvez não haja um método específico a ser aplicado; entretanto, observa-se pela experiência vivida que ocorre uma desigualdade no desenvolvimento das atividades pelos profissionais do trânsito - como exemplo, pode-se destacar as longas esperas para realizar entregas, o tráfico intenso e lento nas vias, a falta de planejamento, passageiros usuários e condutores irritados.

A soma de todos estes fatores faz com que o motorista profissional chegue ao extremo e, como consequência, o desrespeito pela legislação, o descumprimento dos princípios constitucionais que deveriam nortear as atividades dos indivíduos fica latente. Os fatores negativos observados hodiernamente no trânsito estão gerando responsabilidades nas áreas criminais, seguidos de condenação, mas a

responsabilidade está sendo atribuída ao profissional sem observação dos acontecimentos que levaram àquele ato.

As ordens que estão recebendo dos patrões os tratamentos incompatíveis com princípio da dignidade da pessoa humana, observando as condições excessivas de trabalho, mesmo com advento de leis favoráveis a estes profissionais o abismo entre realidade e efetividade da lei é evidente e verificável no dia a dia. Uma possível e devida reflexão sobre a prática de trânsito e seus planejamentos tem sido algo perseguido, mas insuficiente ainda para reais soluções dos problemas decorrentes de trânsito (SILVA, 2015).

O CTB foi instituído para tentar assegurar a segurança no trânsito e a educação dos usuários deste, sendo, assim, o instrumento declarador dos direitos de todos e do dever dos órgãos responsáveis (CORREIA, 2009). A segurança de todos é um direito e dever dos órgãos e entidades, de empresas e dos próprios indivíduos, componentes da relação existente, cabendo a cada um adotar as medidas cabíveis para execução das medidas destinadas a assegurar o direito constitucional e universal da dignidade humana, a proteção à vida e o direito de ir e vir.

O CTB traz à tona uma realidade de normas jurídicas que impõem diretrizes aos seus usuários, regulando a circulação de veículos, bem como a conduta de cada um. Deverá o CTB promover educação, através do ensino formalizado e público em todos os níveis, e promover ainda campanhas permanentes de educação para o trânsito.

A relação criada no CTB deve assegurar o direito também constitucional de ir e vir, não somente de direito individual, mas de forma coletiva. Entretanto, na realidade não é possível vislumbrar esta garantia sendo respeitada pelo nosso Código; as tragédias que envolvem o sistema de trânsito pátrio transcendem o poder manifesto no CTB - os problemas vivenciados no dia a dia do usuário bem como do profissional abrangem muito mais do que uma simples relação intersubjetiva entre eles. As mudanças sociais, o crescimento de frotas, uma maior circulação de veículos e a maior demanda de jornada de trabalho geram uma pluralidade de fatores, somando com a corrupção entre as autoridades, empresários e os próprios indivíduos, acabando por resultar em um estopim de tragédias recorrentes e aparentemente sem solução (MARIUZA; GARCIA, 2010).

Observando que direitos dos profissionais e usuários de trânsito estão resguardado e protegidos tanto na Constituição como no plano infraconstitucional,

percebe-se uma sociedade que ainda desconhece seus direitos e obrigações, cidadãos que se tornam verdadeiros deuses das rodovias, não atentando para as condições mínimas de trabalho e segurança, promovendo uma banalização da vida não respeitando limites humanos, atingindo de forma direta o bem estar da coletividade e o bem maior de todos: a vida.

A história da sociedade e o trânsito são marcados por profundas mudanças com relação às tecnologias e regras. Já passaram por vários momentos, desde as épocas mais remotas, como na era da invenção da roda, até as grandes invenções do transporte rodoviário, após um longo caminho até entender toda dinâmica de trânsito e logística e sua importância social. Sendo assim, a educação no trânsito possui como um de seus principais objetivos formar cidadãos críticos em relação às práticas e respeito à legislação seja dentro ou fora da rotina das ruas.

A educação e formação no trânsito devem assumir a responsabilidade de formar cidadãos capazes de se posicionarem criticamente e respeitosamente diante das situações vividas no trânsito, e suas regras estabelecidas.

Entretanto, ocorre que ainda constata-se uma discrepância entre legislação e realidade. Cidadãos críticos e cidadãos respeitosos estão distante da necessidade real exigida por profissionais e usuários do trânsito. A falta de respeito pelo regramento tem sido regra, e não a exceção, sendo cabível atenção especial não para o motorista amador e sim para o profissional, sendo este aquele que talvez mais sofra com a incoerência entre os dispositivos legais e a vida prática real e vivida por cada um deles. Um dos grandes desafios tem sido adequar novas situações a cada mudança, a cada mecanismo utilizado para melhorar, porque modificar hábitos é desafiante (CORREIA, 2009).

Nesse diapasão, cabe ressaltar o advento da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, denominada Lei do Motorista Profissional, e intitulada como Lei dos Caminhoneiros. Essa Lei rege as relações dos motoristas profissionais nas atividades de transporte rodoviários de cargas e passageiros. Contudo, apesar de sua promulgação representar, *a priori*, um avanço na tutela dos direitos dos caminhoneiros, já nasceu atrasada e não atende às expectativas modernas exigidas no trânsito.

5.1.1 Principais mudanças trazidas pela Lei nº13.103/2015

5.1.1.1 Quanto à inclusão social

A inclusão dos autônomos nos benefícios de formação profissional, atendimento profilático, terapêutico, reabilitador principalmente quanto a doenças profissionais, proteção do Estado contra ações criminosas e atendimento especializado de medicina ocupacional.

5.1.1.2 Quanto à jornada de trabalho

Quando não prevista no contrato, não há jornada de trabalho fixa – o que deve ser lido em conjunto com o artigo 7º, inciso XIV da CF/88, ou seja, tomando as cautelas para que não se configurem turnos ininterruptos de revezamento.

Não mais exige a existência de razão que justifique a jornada 12×36, bastando que seja fixada por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho, prestigiando-se o ajuste coletivo; e a nova CLT, permite acordo individual. Mediante competente ajuste coletivo permite-se a prorrogação da jornada dos motoristas profissionais podendo-se chegar às 4h extraordinárias, o que não representa fixação de jornada ordinária de 12(doze) horas, mas sim guarida para prorrogação extraordinária (BRASIL, 2015).

5.1.1.3 Quanto ao intervalo interjornadas

Flexibiliza-se mais o gozo do intervalo de 11 (onze) horas entre uma jornada e outra, de modo que o empregado deverá gozar minimamente de 8(oito) horas ininterruptas de descanso no primeiro período, usufruindo o tempo remanescente nas 16 (dezesesseis) horas seguintes, considerado o fim do primeiro período de descanso (BRASIL, 2015).

5.1.1.4 Quanto ao tempo de espera

Os motoristas de transporte coletivo de passageiros também passam a gozar do adicional e tempo de espera, porém; Há mudança significativa no instituto, que não

será mais computado como jornada de trabalho e nem como hora extra, bem como não mais sujeito à paga da hora normal mais adicional de 30%, mas somente ao adicional de 30%.

Durante o tempo de espera (remunerado como tal), o motorista deverá movimentar o veículo, porém, tal tempo não será considerado como jornada, e sim como parte de gozo do seu intervalo (BRASIL, 2015).

5.1.1.5 No transporte coletivo de passageiros

Fracionamento do intervalo de condução previsto pelo CTB em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos, dando guarida para que os intervalos obrigatórios decorrentes de direção ininterrupta possam ser usufruídos de modo parcelado, de no mínimo 5 (cinco) minutos em locais como rodoviárias para embarque de passageiros e pontos de parada (incluído o motorista interestadual de passageiros), e também de modo fracionado para o motorista de coletivo urbano, que poderá gozar de no mínimo 5 (cinco) minutos no ponto final, considerando tal tempo como parte da parada obrigatória de que trata a Lei 9.503/97.

Quando o empregador adotar dois motoristas em coletivo de passageiros, na mesma viagem, o empregado poderá gozar do descanso com os veículos em movimento, respeitados os horários de trabalho, assegurado após 72 (setenta e duas) horas o repouso em alojamento externo ou na cabine do leito se a poltrona corresponder ao serviço de leito, desde que o veículo esteja estacionado (BRASIL, 2015).

5.1.1.6 Quanto às viagens de longa distância

Permanece o conceito de viagem de longa distância para as superiores a 24h, consideradas como tais as que o motorista permanece 24h fora da base, matriz, filial, ou residência.

Cria-se regulamentação especial para as viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, dentre as principais: fracionamento do intervalo do repouso semanal em dois períodos, sendo um de no mínimo 30h ininterruptas, a ser gozado em continuidade a um período de repouso diário, usufruído quando do retorno da viagem; cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância,

superiores a 7 (sete) dias, limitado ao número de 3 (três) descansos consecutivos; Se oferecer condições adequadas para o descanso do motorista, está autorizado o gozo do intervalo interjonadas na cabine de veículo em movimento, ou mesmo em outras condições não previstas em lei; não será considerado como de descanso o tempo que o motorista utiliza no acompanhamento do veículo transportado por qualquer meio onde siga embarcado, desde que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de 11 (onze) horas.

O motorista fica dispensado do serviço, se ficar com o veículo parado, quando em viagem de longa distância superior a 7 (sete) dias, após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias, salvo se o empregador exigir a sua permanência junto ao veículo, hipótese em que será considerado tempo de espera.

Revogado o tempo de reserva de que tratava a Lei 12.619; VII) nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo, ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

Ao ajudante empregado se aplicam todas as disposições relativas ao artigo 235-C da Lei 13.103, nas operações em que acompanhe o motorista. (Lei 13.103/2015).

5.1.1.7 Quanto ao CTB

Infrações ao Tempo de Direção e Descanso: o desrespeito aos limites de tempo de direção e de descanso obrigatório implica infração média (novidade), com multa de valor correspondente a R\$ 85,12, com pontuação ao condutor (novo art.259, §4º, do CTB), mediante regular processo administrativo, mas haverá imediata retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável (novo art. 230, XXIII, do CTB). Se o condutor tiver cometido infração igual nos últimos 12 meses, será convertida em grave, automaticamente, a infração média, com multa de valor correspondente a R\$ 127,69 (§1º). Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo ficará condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa (§2º).

Documento obrigatório do veículo de carga novo: antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo nacional ou importado portando a nota fiscal

de compra e venda ou documento alfandegário, deverá transitar embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino art. 132, §2º, CTB.

Exames Toxicológicos: o objetivo do exame é buscar aferir o consumo de substâncias psicoativas usadas nos últimos 90 dias que, comprovadamente, causem dependência ou comprometam a capacidade de direção, nos termos das normas do CONTRAN, a serem expedidas (novo art. 148-A, §1º, do CTB). Exame será realizado, em regime de livre concorrência, por laboratórios a serem credenciados pelo DENATRAN, nos termos das normas do CONTRAN, vedado aos entes públicos: I - fixar preços para os exames; II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; III - estabelecer regras de exclusividade territorial (§7º). Para a habilitação e renovação de CNH das categorias C, D e E deverão submeter se aos exames toxicológicos (novo art. 148-A, caput, do CTB) (art. 13, I, da Lei), com periodicidades que variarão conforme prazo de validade da CNH. O CONTRAN regulamentará o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame acima (§4º). A reprovação no exame implicará imediata suspensão do direito de dirigir por 3(três) meses, podendo cessar a suspensão em caso de resultado negativo em novo exame, vedada a aplicação de outras penalidades de trânsito (§5º). O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para outros fins, com exceção às situações previstas em Lei (BRASIL, 2015).

5.1.2 Limitações de direitos adquiridos

Observando estas alterações, tem-se a impressão de que as condições de trabalho dos profissionais ficaram melhores: menos horas, intervalos com mais proximidade um do outro, etc.

O que está disposto na nova lei é ofuscante aos olhos, porém não é condizente com a realidade, o legislador não observou a realidade das rodovias, do tráfego e condições de trafegabilidade nas cidades, não observou as condições de frota, a situação difícil dos autônomos, mesmo que permita o acesso gratuito a cursos de qualificação, os autônomos estão desamparados, pela política de fretes baixos, juros altos e frota velha, se impossibilitando de permanecer no mercado.

Pois bem, diante de tantos direitos e de mudanças significativas, os motoristas profissionais ainda não estão vivenciando tais pressupostos legais e constitucionais.

Infelizmente, apesar de toda inovação legislativa, ainda não ocorre de fato uma nova realidade. As velhas práticas corruptas ainda permanecem a ocorrer freqüentemente, as empresas submetem muitos profissionais ao extremo e os órgãos fiscalizadores ainda estão se corrompendo (CORREIA, 2009).

O profissional motorista é submetido a variedades de atividades a serem executadas, somadas à falta de fiscalização. Apesar de leis disciplinando é exigido muita adaptação e para que sejam cumpridas suas entregas ou viagem, por exemplo, vários profissionais se submetem a jornadas absurdas, ao consumo de drogas, ao desrespeito à sinalização. Comete-se verdadeiro suicídio - quando não homicídios - nas ruas das grandes cidades e nas rodovias, tudo isso em nome da agilidade e da sua própria sobrevivência no mercado de trabalho (SILVA, 2015).

O escopo constitucional está nas garantias fundamentais inerentes a cada indivíduo. Vivenciar os princípios contemplados na Constituição tem sido perseguido pela sociedade com muita evidência. Esta perseguição por direitos, pelo bem estar da sociedade é o ponto de partida para os grandes movimentos sociais e para o alcance de novas formas de enxergar as pessoas e a sociedade, objetivando a paz entre as pessoas. O reconhecimento do indivíduo como sujeito de direitos serviu de fundamento para o surgimento dos direitos do homem. Ocorre que esse reconhecimento se ampliou da esfera das relações econômicas interpessoais para as relações de poder entre príncipe e súditos, quando nascem os chamados direitos públicos subjetivos, que caracterizam o Estado de direito, neste Estado o indivíduo tem, perante o Estado, não só direitos privados, mas também direitos públicos. O Estado de direito é o Estado dos cidadãos (BOBBIO, 1992, p. 61), nascendo, assim, a intersubjetividade das relações de trânsito.

O trânsito tem sido ao longo dos anos uma verdadeira faixa de Gaza. Centenas, milhares de pessoas morrem todos os anos, seja por acidentes, como muitas vezes por brigas, condições das vias, ruas, avenidas, rodovias, seguidas de excesso de horas de trabalho, motoristas drogados, obcecados para chegar ao seu destino, passageiros indignados com atrasos, condutores extremamente desrespeitosos com a legislação com a desculpa da pressa. Enfim, um trabalho tem que ser realizado buscando identificar onde está errado e o que se pode fazer para melhorar e corrigir esta situação, buscando tratamento constitucional e atendimento às normas de trânsito contemplando o bem estar das pessoas.

As relações existentes no trânsito simbolizam de forma concreta como os indivíduos ainda enxergam a cidadania desenvolvida diariamente, de como as pessoas atuam na prática, o grau de respeito aos direitos, o grau de cumprimento aos deveres, a agressividade no trânsito, a indisciplina para seguir o ordenamento legal, tudo corroborando para os números altíssimos de acidente e mortes no trânsito (CASTRO, 2011).

As relações vivenciadas no dia a dia são o verdadeiro reflexo de como os indivíduos recepcionam e aplicam as regras de respeito á vida, ao direito de ir e vir e ao princípio constitucional de liberdade.

A prática vivenciada demonstra que as inovações trazidas pela norma, em suma, dão pano de fundo para aplicação dos princípios fundamentais, mas não ocorre aplicação efetiva na realidade diária dos profissionais do transito. Existe uma relação intrínseca; as mudanças aqui elencadas são a prova desta relação, entretanto, a relação intersubjetiva entre os indivíduos, na prática, não ocorrem pautada naquilo que a legislação estimula, mais naquilo que o querer de cada indivíduo pressupõe ser o certo a fazer (CARRIJO, 2016).

5.1.3 Retrocesso trazido pela Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015

O que se pode identificar é que ocorre um retrocesso quanto aos direitos outrora reconhecidos. A nova lei dos motoristas profissionais (Lei de nº. 13.103/2015), ou seja, motoristas devidamente habilitados perante a autoridade de trânsito e que transportam cargas e passageiros pelas vias (urbanas e rurais) e rodovias, inclusive os trabalhadores componentes da categoria profissional diferenciada, sucede a antiga Lei n. 12.619/2012, trazendo profundas mudanças (NICOLADELI; PASSOS, 2016).

Apesar da nova lei do motorista ter mantido a essência principal da necessidade do controle da jornada dos motoristas, destacamos os seguintes pontos polêmicos e de flagrante retrocesso:

5.1.3.1 Gestão do tempo de trabalho do motorista

Incorpora-se a legitimação da jornada extenuante. Para tanto, autoriza-se a possibilidade de elástico da jornada para até 4 (quatro) horas extraordinárias, mediante acordo ou convenção coletiva (art.235-C da CLT;), além de manter as

flexibilizações já existentes na lei n° 12.619/12 (extensão do tempo de jornada por conta de força maior – art. 235-D, §6º, de transporte de carga (animais vivos e perecíveis) em condições especiais – art. 235-D, §8º; implantação da jornada 12×36 mediante negociação coletiva – art. 235-F), ou negociação individual; jornada móvel flexível, ou seja sem horário fixo para início, término ou intervalos (art. 235-C §13º) na lei antiga como em texto normativo (BRASIL, 2015).

5.1.3.2 Tempo de espera

Definido como tempo no qual o empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador/destinatário ou de fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias, noutras palavras caso o empregado esteja na execução da sua jornada e se defrontar com uma dessas situações, teremos a interrupção da jornada e o ingresso no “mundo jurídico” do tempo de espera (art. 235-C § 8º); nessa hipótese sua remuneração foi reduzida para 30% (trinta por cento) do valor da hora normal e com caráter meramente indenizatório, ou seja sem natureza salarial, ao contrário da lei N°12.619/2012, que adicionava 30% ao valor da hora/normal, adotando-se uma espécie de remuneração de sobreaviso (art. 235-C § 9º).

Contudo, não afastam o empregado da obrigação acessória do seu contrato, qual sejam a vigilância e o acompanhamento da operação logística/fiscalização, denota-se a “preciosidade” do texto é a possibilidade de trabalho sem remuneração, prevista na hipótese de realizar movimentações necessárias do veículo (filas em portos ou grandes embarcadores por ex.), as quais “não serão consideradas como parte da jornada de trabalho” (art. 235-C § 12º). O texto legal tenta atenuar o absurdo, quando ressalva (art. 235-C § 10º), garantindo remuneração mínima condizente ao dia de trabalho (BRASIL, 2015).

5.1.3.3 Períodos de intervalo para refeição, repouso, descanso e direção (RRDD)

Múltiplas e complexas possibilidades de desmembramento, cumulação, fracionamento e compensação dos referidos intervalos (art. 235-C § 1º; art. 235-C § 2º, 3º, 12º.; art. 235-D § 1º, 2º.; art. 235-E – inc. I e II), além da extensiva gama de

possibilidades quanto ao local e condições de usufruir o gozo dos referidos intervalos (art. 235-C § 4º, 11º.; art. 235-D § 4º, 5º.; art. 235-E – inc. III)(BRASIL, 2015).

5.1.3.4 Comissionamento

Se antes a legislação era restritiva a essa forma de remuneração do trabalho do motorista, agora, pelo contrário, estimula-se o sistema de remuneração variável pela distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados (art. 235-G) (BRASIL, 2015) .

Nicoladeli e Passos (2016) afirmam que a referida lei, ao impor condições inóspitas e jornadas extenuantes, expõe não só os motoristas, mas todos os demais usuários de vias e rodovias. Os retrocessos e flexibilizações inseridos na lei desafiam os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e da valorização do trabalho humano, além de conter claras inconstitucionalidades. Não se justifica o desmonte de uma legislação anterior existente, que sequer estava assimilada integralmente por empregadores, trabalhadores e sindicatos.

Infelizmente, a nova forma legal da gestão do tempo de trabalho, do não trabalho e da remuneração acentuarão, certamente, os níveis de acidentes de trânsito que tanto matam, afastam e mutilam os brasileiros.

6 O PROFISSIONAL MOTORISTA, DROGAS, E O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA

O motorista profissional exerce uma atividade bastante ampla e complexa, envolvendo diversos tipos de condução e níveis de complexidade. Há motoristas sob o regime de contratação da CLT, possuidores de vínculo empregatício e os motoristas autônomos, bem como aqueles que atuam com condução de passageiros em veículos de passeio ou coletivos, ou com a condução de veículos de carga e de alta complexidade em ambientes perigosos. A lei brasileira fazia tal distinção entre motoristas autônomos daqueles que possuem um vínculo de emprego; com advento da nova lei, passou a oferecer tratamento paritário, contemplado benefícios hora antes somente dos empregados aos autônomos como os benefícios de formação profissional, atendimento profilático, terapêutico, reabilitador principalmente quanto a doenças profissionais, proteção do Estado contra ações criminosas e atendimento especializado de medicina ocupacional; e a obrigação quanto aos exames toxicológicos (BRASIL, 2015).

A dignidade da pessoa humana é um conceito extremamente abrangente, o que ocasiona a imensa dificuldade na composição de um conceito jurídico a respeito (ANDRADE, 2007, p. 67). Delimitar e definir este princípio engloba diversas concepções e significados. Seu sentido foi sendo criado e compreendido historicamente como valor, preexistente ao homem.

A dignidade é um atributo humano sentido e criado pelo homem e pelo próprio homem desenvolvido e estudado, existindo desde os primórdios da humanidade, mas só consubstanciado de forma plena nos últimos dois séculos.

O valor da dignidade da pessoa humana resulta das relações entre os seres humanos, dotados de razão e consciência, por isso, a dignidade da pessoa humana não é, no âmbito do Direito, só o ser humano, mais as relações intersubjetivas entre eles como valor supremo da ordem jurídica.

Observando as condições laborais e o *modus operandi* praticados pelos profissionais motoristas ao longos dos anos fica perceptível que uma cultura se formou, entre os profissionais motoristas, ao aceitarem situações de trabalho degradantes ao bem est

ar de vida inerente a um indivíduo, estafantes jornadas são imputadas pelos empregadores a estes profissionais de modo que mediante a necessidade de

sobrevivência contemplada no modelo econômico existente ou por pura falta de conhecimento os mesmos se submetem, adentrado de sorte num ciclo vicioso de sujeições, de modo que acabam violando seus próprios princípios e se tornando vulneráveis aos conceitos de sociedade (NICOLADELI; PASSOS, 2016).

A Lei n. 13.103/2015, em meio a outros retrocessos nocivos ao interesse da sociedade, subverteu o tratamento prescrito na carta magna, destruindo a lógica protetiva instituída e ratificando a dinâmica observada historicamente no setor, por meio da super exploração do motorista profissional (DELGADO, 2013, p. 877-878).

O motorista profissional, em especial o de caminhão, a um bom lapso temporal são taxados de mulherengo, sujos, irresponsáveis, drogados, a sociedade desconhece de modo geral a realidade destes agentes, o estereótipo que o motorista carrega é lotado de preconceito, e de um engano muito grande pela sociedade, é uma dura realidade para homens e mulheres profissionais das estradas (CARRIJO, 2016).

Com advento da nova Lei 13.103/2015 e suas inovações, esperou-se a preservação do princípio da dignidade da pessoa humana, contemplada no dispositivo constitucional, entretanto mesmo sendo princípio basilar ocorre à violação e o dispositivo não atende com eficácia às necessidades dos profissionais motoristas. Fatores como asfalto ruim, distância de casa, prostituição fácil, acesso as drogas, falta de fiscalização, ausência de campanhas, são determinantes para o resultado desastroso das estradas brasileiras, e a legislação inovadora já nasceu fraca, pois não ocorre efetivamente interesse na sua aplicação de forma completa deixando uma lacuna sem precedentes (NICOLADELI; PASSOS, 2016).

Existe uma política preestabelecida entre patrões e os próprios motoristas de não se submeterem ou de não cumprirem ao que diz a lei, se tornam omissos deixando de observar os regramentos e os princípios constitucionais, com a única intenção de faturar mais e ganhar mais dinheiro, e poupar tempo, a falta de fiscalização, de condições nas estradas, sem áreas pra descanso, a corrupção dos órgãos que deveriam fiscalizar prestar assistência, combinado com as imposições patronais e com os profissionais que não respeitam seus limites, acaba sendo o estopim para detonar a bomba, gerando o colapso atual das rodovias Brasileiras.

Motoristas dirigem por horas, e para se manter acordados, adentram num mundo perigoso e quase sem volta, o mundo das drogas as rodovias são atualmente onde mais se encontra consumo de entorpecentes, mesmo sendo proibido por lei e seu consumo sendo considerado crime de trânsito (CARRIJO, 2016).

Na tentativa de se manter acordado, o profissional se submete ao uso indevido destes entorpecentes, além da imprudência as drogas tem sido responsável por centenas mortes nas rodovias, ocorre que as legislações acerca de álcool e drogas variam muito entre países. Alguns deles requerem que a acusação (geralmente o Estado) prove que o condutor estava com alterações psicomotoras, ou seja, deve-se provar que a concentração da droga encontrada era suficiente para causar prejuízos na condução. Por essa ser uma tarefa um tanto complicada, alguns estados adotaram as leis per se, ou seja, qualquer concentração encontrada, acima do limite permitido (que geralmente é expresso apenas para o álcool; para drogas, o limite é o de detecção do método utilizado para análise), é pressuposta como sendo causadora de redução na capacidade de dirigir (APIS, 2007). Evidenciando a capacidade limitadora que o uso de entorpecentes provoca nos profissionais condutores a necessidade de políticas públicas para acolhimento e tratamento destes profissionais, ao passo que mediante medidas coercitivas duras são as punições para os profissionais (CARRIJO, 2016).

Não é difícil de perceber a marginalização destes profissionais causadas pela dependência de entorpecentes, basta pararem em algum ponto de encontro e ouvir as histórias trágicas daqueles que só precisaram usar uma vez e se tornaram viciados.

Um as altas parcelas de empresas, principalmente as de menores portes, não estão preocupadas com o número de acidentes, ou estatísticas, muito menos tratar seus condutores com base na lei e nos princípios constitucionais, os profissionais são submetidos a obrigações de horários, cargas que tem que chegar rápido ao destino final, passageiros que necessitam estar no destino final no horário determinado, e pagamento de salários com base na comissão faz com que estes profissionais se submetam a esta forma deplorável de sobreviver, buscando nas drogas, no sexo fácil, dentre outros elementos, uma válvula de escape (CARRIJO, 2016).

A falta de espaços para descanso também obriga o motorista seguir viagem mesmo cansado. A lei determina que as estradas tenham espaços para descanso, mas na prática não se encontra quase em lugar nenhum; não é raro fila de caminhões no acostamento das estradas, percebe-se que é uma responsabilidade conjunta envolvendo todos responsáveis no sistema, porém as empresas e as autoridades não oferecem de forma real e prática assistência e nem condições mínimas de segurança ao profissional, sequer é respeitado às condições mínimas de higiene, e saúde. Os direitos são muitos, mas as efetivas condições dignas de labor quase inexistentes.

6.1 PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DESRESPEITADOS PELA LEI 13.103/15

Com surgimento do neo-constitucionalismo, vislumbrou-se uma aplicação mais efetiva do que chamamos direitos fundamentais no cotidiano forense, sendo que esta efetiva aplicação deveria se estender ao legislador, pois a Constituição passa a ter efetividade devido a sua força normativa.

Neste diapasão, não pode o instrutor da lei interpretar o texto normativo se esquivando dos preceitos principiológicos, no sentido de que estes são considerados norma jurídicas, interpretação conforme a constituição (BONAVIDES, 2001). Ocorre que muitas vezes o legislador infraconstitucional não respeita as referidas diretrizes confeccionando legislações que vão de encontro os direitos estabelecidos constitucionalmente, tendo em vista a positivação dos princípios, sendo, portanto crivadas de inconstitucionalidade.

Ao colocar a dignidade da pessoa humana como epicentro de todo o ordenamento jurídico brasileiro, a Constituição de 1988 se transforma no marco histórico e fundamental de todo esse processo que possibilita discutir, de forma prática, concreta e efetiva em solo pátrio, toda uma gama de questões que, parte do surgimento do neo-constitucionalismo e consta nas pautas de discussões acadêmicas pelo mundo.

Daí sua conclusão ser que os direitos fundamentais são notadamente direitos inerentes ao ser humano como pessoa e devem estar positivados na norma que rege o país como nação, sendo que atualmente se encontra reconhecimento na constituição pátria e deste reconhecimento se derivem conseqüências jurídicas.

O princípio da dignidade da pessoa humana é o centro no qual gravitam todos os direitos fundamentais do ser humano, no sentido de que a pessoa humana é dotada de direitos essenciais que se não forem respeitados não se respeitará o indivíduo como pessoa (BONAVIDES, 2001).

Nesse passo, existem direitos mínimos que sempre devem ser respeitados pelo estado como nação principalmente pelo legislador quando da confecção de normas denominados de mínimo existencial, sendo estes direitos basilares como a formação profissional, a moradia, à educação escolar, a assistência médica. Entende-se, nesse passo, que o ser humano tem o direito ao trabalho mediante ocupações úteis e lícitas primando-se pela formalidade do trabalho visando a garantia de direitos trabalhistas.

A Constituição de 1988 traz um sistema de direitos fundamentais que procura

concretizar o princípio fundamental da pessoa humana, consagrado já no artigo 1º, III, de seu texto. Ao analisar a Lei 13.103/2015, observa-se que fere vários princípios constitucionais, trata-se de um novel dispositivo que já nasceu fadado à inconstitucionalidade, como se pretende demonstrar a seguir.

6.1.1 Princípio da dignidade da pessoa humana

O princípio da dignidade da pessoa humana pode ser considerado ápice da construção constitucional principiológica, sendo este o centro no qual gravitam todos os direitos fundamentais do ser humano, no sentido de que a pessoa humana é dotada de direitos essenciais que se não forem respeitados não se respeitará o indivíduo como pessoa.

Nessa medida, uma legislação infraconstitucional que não respeita a vida, a integridade física e moral do ser humano, que não assegura condições de uma existência digna e mínima, que não respeita pessoa como cidadã detentora de direitos, afronta o princípio da dignidade da pessoa humana (BONAVIDES, 2001).

Ao se verificar que o texto legislativo (artigo 235 – C, parágrafo 8º da CLT) retira o tempo de espera da jornada de trabalho do motorista profissional sendo este empregado ou autônomo não se verifica de outra ordem, que não a afronta a existência digna do ser humano, pois principalmente com o aumento da jornada de trabalho, acaba a legislação por alijar o trabalhador do convívio social e o seu desenvolvimento pessoal (FELICIANO, 2013). Nessa linha de raciocínio não se pode concordar com textos legislativos reducionistas de direitos, principalmente na área dos direitos sociais, pois aqui se encontram os direitos humanos fundamentais, pois se deve dar eficácia aos direitos sociais mínimos (BRASIL, 1988).

Nessa ordem de idéias, e apenas a título ilustrativo, se a dignidade da pessoa humana e o valor social do trabalho foram erigidos como fundamentos da República Federativa do Brasil (art.1º, III e IV da CRFB), acima e ao lado da livre iniciativa; (...); e, por fim, se o próprio constituinte definiu um padrão de oito horas diárias e quarenta e quatro semanais de trabalho como o máximo ordinariamente admissível nas relações urbanas e rurais de emprego (art.7º, XIII), uma visão legislativa pós-positivista faria rechaçar, de plano, os recorrentes projetos de lei tendentes a relativizar para acima tais limites, ou a relegá-los a decisão soberana das partes. (FELICIANO, 2013, p. 221).

Bom atentar que o aumento do número de horas trabalhadas tendo em vista o stress do trabalho, necessita de atenção constante na condução do veículo de carga, como também com os demais usuários da via pública colocando em risco não apenas

a saúde do condutor, mas dos usuários do sistema de trânsito como um todos pedestres, passageiros etc., pois o risco de acidentes nas estradas aumenta de forma considerável.

6.1.2 Princípio da proibição do retrocesso social

Com base ainda no artigo 235 – C, parágrafo 8º da CLT, observa-se que de alguma forma mesmo indiretamente, o dispositivo confere um acréscimo à jornada de trabalho dos profissionais que se ativam no transporte de cargas e de passageiros.

Art. 235-C. 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.

§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias. (BRASIL, 2015)

O referido princípio deve ser observado em sintonia com o conjunto de direitos sociais conquistados e alicerçados em normas constitucionais, que não podem sofrer a ação indevida e desconstituidora de direitos do poder legislativo, mediante alterações desvantajosas da sua eficácia, salvo se criados outros mecanismos compensatórios de equivalente valor em substituição dos direitos e garantias alterados (CASTRO; LAZZARI, 2009).

Nessa linha de entendimento, pode-se afirmar que o princípio retrocesso social tem o sentido de evitar que sejam suprimidos, reduzidos ou tenham sua essência alterada, por mudanças de legislação infraconstitucional, os direitos sociais já disponibilizados a sociedade brasileira em sede constitucional (BONAVIDES, 2001).

Nessa medida, verifica-se que o artigo 235-C, §8º, da CLT padece de inconstitucionalidade também na vertente acima apresentada, pois vai de encontro ao princípio acima aduzido quando salienta que o tempo denominado de espera não se considera tempo a disposição do empregador, fato que faz com que a jornada de trabalho seja estendida, pois seria considerado apenas como tempo de trabalho o efetivamente utilizado para a condução do veículo de transporte.

6.1.3 Princípio do valor do trabalho

O motorista profissional é aquele que exerce atividade com veículo condutor; sendo assim, trabalha em local externo, sendo poucas as situações em que há a figura do motorista que apenas fica no pátio da empresa. Podemos citar o motorista manobrista, por exemplo, que não exerce atividade externa, no sentido de sair da sede da empresa.

Necessário e notório se fazem estudar especificamente as peculiaridades do motorista profissional, pois não se aplicam todas as regras a que se aplicam a um funcionário que, como exemplo, trabalha dentro do escritório de uma empresa e que tem condições de registrar seu ponto seguindo as normas de registro de jornada de trabalho. Por sua vez, o motorista profissional trafega nas vias nacionais e até mesmo internacionais, e conduz veículo com carga ou com pessoas em serviço de sua empresa, não bastam, portanto, as regras presentes na legislação para assegurar segurança jurídica a essa relação do empregador e empregado que se inclui nessa categoria.

Motorista profissional é o trabalhador cujo labor consiste mediante formação profissional e habilitação por meio do Código de Trânsito Brasileiro nas categorias A, B, C, D e E, na condução de veículos automotores para o transporte rodoviário de carga ou passageiros e na realização de verificações e manutenções básicas do veículo para efeito de alimentação de combustível e óleo, pressão de pneus e avaliação da necessidade preventiva de revisões e reparação de avarias. (BELMONTE, 2016, p. 24)

A Lei n. 13.103/2015, por sua vez, veio alterar profundamente o trabalho do motorista profissional, mas em sentido contrário à diretriz da normação, pois reduziu direitos e garantias, ampliando a jornada de trabalho (PASSOS, 2015)

O condutor manobrista tem neste sentido seu valor laboral restringido pela lei, não obstante fica excluído do rol de motoristas profissionais, afrontando o princípio do valor do trabalho. Neste sentido, a nova lei fere o princípio do valor do trabalho, pois, “em um olhar mais amplo, a Lei 13.103/2015 não trouxe nenhuma alteração na garantia de liberdade do exercício da profissão do motorista, desde que atendidas às condições e qualificações necessárias a isso” (PASSOS, 2015, p.154). Além disso, verifica-se que a referida Lei manteve a liberdade de escolha, porém limitou a categorias específicas, estipulando a exigência de qualificação para categorias diferentes, valorando o trabalho de acordo com a categoria e não de forma isonômica,

e ainda limitando a liberdade de trabalho do indivíduo, criando categorias específicas de condutores (BELMONTE, 2016).

Destarte, destina-se não só ao motorista empregado, como também ao motorista na condição de trabalhador autônomo, porém não estabelece o que representa a formação profissional do motorista.

6.1.4 Princípio da segurança viária

O direito à segurança viária vem sendo reconhecido como um direito titularizado por toda a sociedade há tempo, conforme letras do art. 1º, § 2º do CTB (BRASIL, 2015).

O constituinte derivado, acertadamente, deixou claro que a segurança viária é uma importante vertente da segurança pública e que se destina à garantia da incolumidade das pessoas. Em sentido diametralmente oposto à recente diretriz constitucional, a Lei n. 13.103/2015, ao despojar o motorista profissional das mínimas condições de bem desempenhar sua atividade, vem fomentar acidentes e mortes no trânsito (BELMONTE, 2016).

Ao manter alguns parâmetros já existentes a Lei 13.103/2015, não observou as discrepâncias mantendo práticas que extrapolam os níveis de segurança viária. Nesse diapasão, manteve a autorização para que as cargas extrapolem em até dez por cento o limite máximo de peso (art. 16) e a liberação para que a composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até vinte e cinco metros de comprimento circulem a qualquer hora do dia (art. 20) (BRASIL, 2015).

A limitação do peso das cargas não guarda relação apenas com a necessidade de preservação do pavimento asfáltico, mas também com a capacidade de frenagem dos veículos. É bastante lógico inferir que com maior peso o veículo não responderá com a precisão adequada, pois foi projetado para uma condição e a lei autoriza que seja empregado em outra mais gravosa.

A restrição do tráfego dos veículos articulados durante a noite vem regulada pelo art. 3º da Resolução n. 211 do CONTRAN, nos seguintes termos:

Art. 3º. O trânsito de Combinações de Veículos de que trata esta Resolução será do amanhecer ao pôr do sol e sua velocidade máxima de 80 km/h. § 1º. Nas vias com pista dupla e duplo sentido de circulação, dotadas de separadores físicos e que possuam duas ou mais faixas de circulação no trânsito diuturno. § 2º. Em casos especiais, devidamente justificados, poderá

ser autorizado o trânsito noturno das Combinações que exijam AET, nas vias de pista simples com duplo sentido de circulação, observados os seguintes requisitos: I - volume de tráfego no horário noturno de no máximo 2.500 veículos; II - traçado de vias e suas condições de segurança, especialmente no que se refere à ultrapassagem dos demais veículos; III - distância a ser percorrida; IV - colocação de placas de sinalização em todo o trecho da via, advertindo os usuários sobre a presença de veículos longos.

Constata-se que o legislador ordinário, ignorando os inúmeros requisitos técnicos acima dispostos, essenciais para que os veículos articulados possam, com segurança, circular no período noturno, optou por uma ponderação de interesses às avessas: privilegiou o interesse econômico de grandes grupos, em detrimento ao interesse de todos em contar com um trânsito em condições seguras.

6.1.5 Princípio da razoabilidade

A leitura básica da Lei nº13.103/2015, mesmo para aqueles que não têm qualquer contato com o mundo jurídico, conduz à conclusão de que este princípio, considerado um pilar do relacionamento harmônico entre os indivíduos, não foi respeitado, restando ignorado. Não é preciso ser jurista para constatar que não é razoável exigir que um motorista trabalhe até doze horas por dia, que dirija ininterruptamente até cinco horas e meia, que durma em caminhões em movimento expondo-se a acidentes com uma mera freada por ausência de cinto de segurança, que fique em filas por até vinte e quatro horas sem que esse trabalho seja considerado sequer jornada de trabalho, que tenha que movimentar o veículo nas filas e, ao mesmo tempo, a lei considera que esteja dormindo, que tenha que ser banido do mercado de trabalho porque usa as drogas que o sistema lhe obriga, que tenha que trabalhar desafiando os limites do seu organismo porque o pagamento por comissionamento lhe impõe tal condição para que aufera uma renda digna.

Essas, dentre outras tantas regras trazidas pela nova lei, violam esse que é o mais agradável princípio de hermenêutica jurídica. Tudo que não é razoável não é lícito, não é justo e não é constitucional (MORAIS, 2015, p.77).

A imagem criada a respeito do caminhoneiro ou do motorista profissional, é algo muito forte que estes indivíduos carregam consigo, marca criada ao longo dos anos, motivada pelos acidentes, infrações e atos irresponsáveis de alguns deles.

Mudá-la é algo que levará tempo, pois será preciso que as pessoas saiam do campo do desconhecimento e passem para o conhecimento, ao conhecer a realidade

a imagem deste profissional vai mudar, e a norma sofrera incidência da sociedade passando sim a ser cumprida de fato e gerando efetividade, como consequência a efetivação dos princípios constitucionais mínimos o que hoje não ocorre (PASSOS, 2015).

Novos dispositivos não irão atender as necessidades enquanto não forem voltados exclusivamente para o coletivo e para o social, é fundamental que os demais legitimados busquem somar e qualificar este questionamento, agregando novos argumentos e fundamentos para demonstrar a violência à Constituição e aos interesses de toda a sociedade.

A Lei n. 13.103/2014 traduz-se numa sentença de morte para milhares de motoristas e demais usuários das rodovias brasileiras (MORAIS, 2015, p.78). A regulamentação do motorista deixou de ser norma que protege para passar a ser regra que desprotege esse trabalhador e a sociedade.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se, então, que a razão/motivo para realizar tal pesquisa se deu mediante a necessidade de verificar a situação atual dos profissionais motoristas de caminhão. Por meio deste trabalho, visou-se estimular os profissionais e a sociedade a participarem efetivamente, oferecendo soluções e opinando sobre o que pensam.

É um tema muito importante, não somente pelo fulcro social, mas por estar ligado diretamente com o meio onde vivemos, todos os indivíduos utilizam o trânsito no seu conceito mais amplo e estão conectados de alguma forma com profissionais que nele laboram.

Com uma abordagem conceitual sobre o trânsito, focamos inicialmente na dinâmica concorrente com os pilares fundamentais para fluidez e composição estrutural do trânsito, tratamos do que seja a engenharia de trânsito, sendo o primeiro pilar, focamos uma temática na educação para o trânsito sendo este o segundo pilar, com enfoque na formação de pessoas, e como terceiro pilar o esforço legal, sendo a aplicação da justiça, as leis e o policiamento, conforme preceituado no art. 4º do CTB.

De forma histórica, foi abordada a evolução dos meios de transportes no Brasil, desde os primórdios até os dias atuais, mencionando o início dos órgãos reguladores de trânsito no Brasil e suas importâncias, destacando a evolução industrial o quanto ela foi decisiva para a escolha do modal rodoviário nacional, e todo o processo evolucionista do sistema de trânsito no país. Varias foram as crises econômicas, que quase levaram o Brasil a desistir do sistema rodoviário, porém as crises se foram e prevaleceu o sistema rodoviário até os dias atuais.

Neste sentido, o presente trabalho apresentou histórico da legislação de trânsito no Brasil, que deu início à sua formatação com o advento da industrialização automobilística, sendo os primeiros dispositivos esculpidos no Rio de Janeiro. Mencionou-se acerca da estigmatização sofrida pelos profissionais motoristas, em especial os caminhoneiros, que ao longo dos anos tem travado uma guerra por reconhecimento de seus direitos e por respeito diante de uma sociedade preconceituosa; também sendo citadas as inovações trazidas pela Lei 13.103, de 02 de março de 2015, especialmente no que tange ao cerceamento de direitos, inerentes aos profissionais caminhoneiros - alguns benefícios foram detectados, mas em um contexto geral, é uma lei inconstitucional que mais limitou do que beneficiou, evidenciando que direitos foram limitados -, e trouxeram à baila a dura realidade

destes profissionais em relação ao trânsito no seu conceito mais amplo e a sociedade de modo geral.

Apesar de manter a essência principal, destacou-se flagrantes pontos polêmicos e de evidente retrocesso na famigerada lei 13.103/2015, que inclusive está sendo foco de uma ação de inconstitucionalidade.

Expondo a dura realidade do motorista profissional, se pode destacar à agressão aos princípios constitucionais e o quanto às autoridades não se interessam pela causa do trabalhador. De forma histórica, fez-se um levantamento dos princípios constitucionais feridos na pela Lei, com uma abordagem neoconstitucionalista.

Foi posto em questão se ocorre, de fato, uma estigmatização social de forma negativa em relação aos profissionais motoristas de caminhão.

De forma unânime, os condutores pesquisados comungam de um mesmo sentimento de que a sociedade não lhes dá o verdadeiro valor, admitindo que sentem o preconceito social, apesar da fama de desrespeitadores de normas, alguns sendo taxados de drogados beberrões, adúlteros, sem formação, mal educados; enfim, detentores de rotulação negativa perante a sociedade, vinculada à ideia de que andam à margem da lei, apesar de afirmarem que isso não passa de folclore, sendo pessoas “normais”, com família, sonhos e, sobretudo, com vida social, digna.

Contudo, atestaram que ocorre descaso pelos governantes com relação a tal categoria profissional, notadamente no que tange à falta de políticas públicas voltadas para a amenização da dura rotina diária dos profissionais do trânsito, as péssimas condições das estradas, a falta de paradas para descanso, a jornada extensa e enfadosa, a falta de infraestrutura encontrada por estes profissionais nas estradas, nos pontos de parada, nos postos fiscais ou mesmo nas próprias empresas, e por isso tais condições, não raramente, fazem com que se crie uma imagem não verdadeira de quem são estes profissionais, os rotulando dos mais absurdos adjetivos pejorativos, o que redundando em falta de respeito e agressão à referida classe trabalhadora, é tornando na visão deles legítima e verdadeira a despeito da estigmatização sofrida.

Em segundo momento, a presente pesquisa admitiu a hipótese de que a Lei nº 13.103/2015 - que nasceu em substituição à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, com a proposta de oferecer melhorias a esta categoria - trouxe alterações contundentes à categoria de motorista profissionais. Entretanto, verificou-se verdadeira a hipótese que a nova Lei demonstra ineficácia em alguns pontos, de modo

que o que seria uma aparente solução revelou-se de fato ineficaz, uma vez que a legislação específica para a categoria dos motoristas trouxe profundas alterações, tanto a CLT, como também no CTB. Nesse sentido, não gera surpresa o questionamento acerca de sua constitucionalidade, o que ainda não foi apreciado pelo STF.

Nesse sentido, tornou-se oportuno analisar se tais diplomas legais, ao sofrer mudanças e adaptações no seu conteúdo normativo, redundaram na supressão de conquistas auferidas com muita luta, configurando um verdadeiro retrocesso para estes profissionais, ao ponto de não lhes trazer vantagens e tornando verdadeiras as hipóteses suscitadas.

Portanto, este trabalho evidenciou mais que uma metodologia ou teoria específica, o profissional do trânsito e seus usuários devem utilizar de todos os conhecimentos teóricos para desenvolver seu próprio entendimento e conceito de trânsito, usufruindo das experiências adquiridas nas tentativas de construir uma relação direta entre profissional e trânsito. Enquanto isso, como operadores do direito, devemos investigar e corroborar para aproximação destes personagens, lutando e persistindo para que as leis sejam efetivas e surtam efeitos reais e concretos perante todos os atores da sociedade.

REFERÊNCIAS

ADORNO, Sérgio. Racismo, Criminalidade Violenta e Justiça Penal: Réus Brancos e Negros em Perspectiva Comparativa. *In: Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, n. 18, 1996.

ANDRADE, Vander Ferreira. **A Dignidade da Pessoa Humana: Valor-Fonte da Ordem Jurídica**. São Paulo: Cautela, 2007.

APIS - **Alcohol Policy Information System. Blood Alcohol Concentration Limits: Adult Operators of Non-Commercial Motor-Vehicles**. APIS, 2007. Disponível em: <http://alcoholpolicy.niaaa.nih.gov/>. Acesso em: 10 fev. 2018.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

_____. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Consolidação das Leis do Trabalho. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm. Acesso em: 20 mar. 2018.

_____. **Lei 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 20 mar. 2018.

_____. **Lei 13.103**, de 02 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm. Acesso em: 27 mar. 2018.

CARRIJO, Jacqueline. **Impactos Negativos da Lei 13.103/2015 nas Condições de Trabalho do Motorista Profissional**. 2016. Disponível em: <http://www.ncstsp.org.br/artigos/impactos-negativos-da-lei-13-1032015-nas-condicoes-de-trabalho-do-motorista-profissional/>. Acesso em: 21 nov. 2017.

CASTRO, Carlos Alberto Pereira de; LAZZARI, João Batista. **Manual de Direito Previdenciário**. 11. ed. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009.

CASTRO, Kika. **Brasil um relato de um caminhoneiro**. 2011. Disponível em: <www.kika-castro.com.br>. Acesso em: 19 out. 2017.

CORRÊA, J. Pedro. **20 anos de lições de trânsito no Brasil**. Curitiba: Infolio, 2009. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/>. Acesso em: 01 abr. 2017.

DAHLBERG, I. **Teoria do conceito**. Tradução Astério Tavares Campos. Rio de Janeiro: Infolio, 1978.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2013.

FELICIANO, Guilherme Guimarães. **Curso Crítico de Direito do Trabalho: Teoria Geral do Direito do Trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2013.

HONORATO, Cássio Mattos. **O Trânsito em Condições Seguras**. Campinas: Millennium, 2009.

GLOBO. **Número de acidentes fatais no trânsito brasileiro aumenta**. *Jornal Nacional*. 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/10/numero-de-acidentes-fatais-no-transito-brasileiro-aumenta.html>>. Acesso em: 18 fev. 2018.

MARIUZA, Clair Ana; GARCIA, Lucio Fernando. **Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, Educação e Cidadania**. Porto Alegre: Ideograf, 2010.

NICOLADELI, Sandro Lunard; PASSOS, André. 2016. **Nova Lei dos Motoristas (13.103/2015): retrocesso e precarização**. Disponível em: <<http://fetropar.org.br/nova-lei-dos-motoristas-13-1032015-retrocesso-e-precarizacao/>>. Acesso em: 21 nov. 2017.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional**. 2ª ed. São Paulo: Max Limonad, 1997.

SILVA, A. B. R. B. Acidentes, adoecimento e morte no trabalho como tema de estudo da História. In: OLIVEIRA, TB., org. **Trabalho e trabalhadores no Nordeste: análises e perspectivas de pesquisas históricas em Alagoas, Pernambuco e Paraíba** [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2015, pp. 215- 240. ISBN 978-85-7879-333-3.

GEIPOT. **Transportes no Brasil: Histórias e Reflexões**. Brasília: Editora Universitária da UFPE, 2001.

MORAES, Paulo Douglas Almeida de. **Impactos da LEI N. 13.103/2015 sobre a proteção jurídica ao motorista profissional**. 2015. <www.juslaboris.tst.jus.br> , acessado em 26/03/2017

BARAT, Josef. **Transportes e industrialização no Brasil no período 1885 – 1985: O caso da Indústria siderúrgica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1991.

BARAT, Josaf. **Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas**. In: SILVEIRA, Marcio Rogério (org.). **Circulação transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

FARO, Clovis de. SILVA, Salomão L. **Quadros A década de 50 e o Programa de Metas**. In: GOMES, Ângela de Castro (Org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

FRANZ, Cristiane Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do Trânsito e sua evolução**. Monografia (Pós Graduação em Gestão, Educação e Direito de Trânsito) – Joinville, 2012. Disponível em: <www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf> Acesso em: 26 jul. 2017.

SARRAF, Omar Heni. **Infrações e penalidades; suas causas e efeitos no contexto da legislação de trânsito**. Edição 752, Boletim Jurídico, 19 dez. 2010. Disponível em: <tccconline.utp.br/media/tcc/2017/02/CRIMES-DE-TRANSITO.pdf> Acesso em: 01 ago. 2017.

NOGUEIRA, Diego de Oliveira. **Embriaguez versus Direção**. 1. ed., Curitiba: Artes e Textos, 2009.

PIRES, J. C. L.; GIAMBIAGI, F. **Retorno dos novos investimentos privados em contextos de incerteza: uma proposta de mudança do mecanismo de concessão de rodovias no Brasil**. Rio de Janeiro, 1998.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. 11. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

BELMONTE, Alexandre Agra. **A novel Lei dos motoristas profissionais (nº 13.103/2015) e as questões jurídicas decorrentes**. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, São Paulo, v. 82, n. 1, jan./mar. 2016.

PASSOS, André Franco de Oliveira. **Lei do motorista: História de uma longa espera, um breve avanço e agora um grande retrocesso**. Revista Eletrônica do Tribunal Regional da 9ª Região, Paraná. V. 5, n. 45, outubro, 2015. Disponível em: . <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial/?numero=45&edicao=9309>> Acesso em: 16 nov. 2017.

PASSOS, André Franco de Oliveira. **Motorista profissional**. São Paulo: LTr, 2015. 2ª Ed.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de direito constitucional**. 11.ed. São Paulo: Malheiros, 2001.