



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA-UEPB
CENTRO DE HUMANIDADES - CAMPUS III
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO**

Niédna Flávia Américo do Nascimento

**A LEI 13.103/2015 E SEUS PRINCIPAIS EFEITOS NO COTIDIANO LABORAL
DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE
CARGAS NO BRASIL.**

**GUARABIRA
2018**

Niédna Flávia Américo do Nascimento

**A LEI 13.103/2015 E SEUS PRINCIPAIS EFEITOS NO COTIDIANO LABORAL
DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE
CARGAS NO BRASIL.**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Graduação em
Direito da Universidade Estadual da
Paraíba, Campus III, Guarabira – PB,
como requisito parcial para a obtenção do
título de Bacharel em Direito.
Área de concentração: Direito do Trabalho

Orientadora: Professora Esp. Marccela
Oliveira de Alexandria Rique.

**Guarabira
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.

N244I Nascimento, Niédna Flávia Américo do.

A Lei 13.103/2015 e seus principais efeitos no cotidiano laboral dos motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas no Brasil [manuscrito] : / Niedna Flavia Americo do Nascimento. - 2018.

37 p.

Digitado.

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

"Orientação : Profa. Esp. Marccela Oliveira de Alexandria Rique., Coordenação do Curso de Direito - CH."

1. Motoristas profissionais. 2. Transporte rodoviário. 3. Trabalho. 4. Jornada. 5. Direitos.

21. ed. CDD 344.01

Niédna Flávia Américo do Nascimento

**A LEI 13.103/2015 E SEUS PRINCIPAIS EFEITOS NO COTIDIANO LABORAL DOS
MOTORISTAS PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS
NO BRASIL.**

Artigo apresentado ao Programa de
Graduação em Direito da Universidade
Estadual da Paraíba, como requisito
parcial à obtenção do título de bacharel
em Direito.

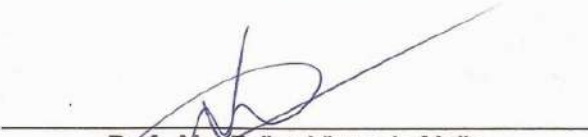
Área de concentração: Direito do Trabalho

Aprovada em: 11 / 06 / 2018.

BANCA EXAMINADORA



Prof.ª Esp. Marccela Oliveira de Alexandria Rique.
Orientadora



Prof. Me. Felipe Viana de Mello

Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Me. Antônio Cavalcante da Costa Neto
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Ao meu guerreiro, meu velho, meu amigo, meu exemplo de força e superação, que neste momento está cruzando o país, cumprindo a missão por ele escolhida. A você meu velho pai neste mês de maio de 2018, como repetidas vezes ocorreram, passou mais um aniversário seu longe de casa e da família, a este guerreiro que desde bem pequenininha eu vi sair de casa de madrugada, passando dias e dias dentro da boleia de um caminhão para nunca nos deixar faltar o necessário, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

Ao Criador de todas as coisas, inspirador de toda sabedoria e inteligência concedida aos homens, a DEUS a minha inexprimível gratidão e meu louvor incessante em todas as circunstâncias e conquistas,

A minha pequena Catarina que teve que aprender desde os mais tenros anos de sua linda existência, a abrir mão da atenção e da presença materna alguns momentos, em prol da perspectiva de um futuro melhor e por vezes viveu comigo as alegrias e intempéries inerentes à jornada. A você minha filha que com seu jeito meigo e angelical de criança, tantas vezes me acalmou nos meus momentos de angústia, devolvendo-me a tranquilidade e a coragem necessárias para seguir em frente,

Ao meu esposo Carlos Drummond, pela paciência e apoio durante esses cinco anos de curso e, sobretudo durante a elaboração desse artigo, a você meu amor que tantas vezes foi pai e mãe nos momentos em que o estudo exigia mais de mim. A sua compreensão e o seu amor demonstrados através do cuidado, presença e carinho durante esses cinco anos foram essenciais pra essa conquista,

Aos meus pais Fátima e José Balbino, que nunca mediram esforços pra que eu tivesse uma boa formação, que me ensinaram a nunca desanimar diante dos obstáculos, que me mostraram com seu exemplo de vida o verdadeiro sentido da palavra perseverança e me educaram para seguir sempre em busca dos meus objetivos, por vezes abrindo mão de si mesmos pelos filhos,

A minha professora e orientadora Marccela Rique, por toda paciência, compreensão e disponibilidade, sendo sempre muito atenciosa e solícita em me orientar, concedendo-me todo o apoio necessário na elaboração desse artigo,

Aos meus irmãos Niédja e Niédson, e meus cunhados Wnildson e Djenany, sempre tão disponíveis em todos os momentos que eu necessitei, obrigada pela parceria e companheirismo de sempre,

Aos meus sogros Isaura e José Andrade, pela ajuda e disponibilidade, principalmente com minha pequena nos momentos que eu mais precisava, fazendo com que eu tivesse a tranquilidade necessária para me dedicar aos estudos,

Aos professores e demais servidores da Universidade Estadual da Paraíba – CAMPUS III, em especial a Graça Delfino, por toda atenção e presteza em nos atender e apoiar durante todo o curso,

Aos colegas do da turma 2013.1 - manhã, companheiros de estudo nessa busca do conhecimento jurídico, em especial às amigas Laíse Kelly, Gleyciane Silva, Anielly Gonçalves e Herlane de Pontes que fizeram a trajetória acadêmica ser mais leve e alegre e me mostraram que nesse mundo onde o individualismo impera, ainda há pessoas preocupadas com o outro, que ainda vale a pena acreditar nas amizades. Foram tantas mensagens, tantos telefonemas, tantas alegrias e também aflições, sorrisos e choros compartilhados. Juntas nós formamos um quinteto tão sincronizado que essas "Amizades do Direito" eu tenho certeza que levarei comigo durante toda a vida,

Enfim, a todos os queridos familiares e amigos que Deus colocou em meu caminho, verdadeiros presentes de Deus em minha vida, pelas orações e pensamentos positivos sempre se alegrando com minhas vitórias e a todas as pessoas que, de forma direta ou indireta, me ajudaram a chegar até aqui,

A todos o meu sincero: MUITO OBRIGADA!

"É preciso força pra sonhar e perceber
Que a estrada vai além do que se vê."
Marcelo Camelo

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	08
2	RETROSPECTIVA HISTÓRICA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL.....	11
3	SER CAMINHONEIRO NO BRASIL: REFLETINDO SOBRE AS REAIS CONDIÇÕES DE TRABALHO DESSES PROFISSIONAIS	17
4	A LEI 13.103 DE 2015 – A LEI DOS CAMINHONEIROS: PRINCIPAIS EFEITOS DESSA NOVA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA PARA O COTIDIANO LABORAL DESSES PROFISSIONAIS.....	21
4.1	Direitos inerentes aos motoristas profissionais.....	23
4.2	A lei 12.619/2012: uma análise comparativa da antiga “lei do descanso” com a nova legislação em vigor.....	25
4.3	A questão da jornada de trabalho, tempo de espera e descanso dos caminhoneiros na nova lei.....	27
4.4	Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADIN 5322	30
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	31
	REFERÊNCIAS.....	34

A LEI 13.103/2015 E SEUS EFEITOS NO COTIDIANO LABORAL DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL.

Niédna Flávia Américo do Nascimento¹

RESUMO

Este artigo tem por escopo refletir acerca dos direitos trabalhistas de uma categoria que é de fundamental importância para o desenvolvimento de nosso país, os motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas, analisando a legislação específica para esses motoristas, a lei 13.103 que fora sancionada em março do ano de 2015, procurando investigar suas principais mudanças e consequências no cotidiano laboral desses motoristas que são popularmente conhecidos no Brasil como caminhoneiros. Utilizando como metodologia a pesquisa bibliográfica em livros, periódicos, artigos, vídeos e reportagens da internet e valendo-se do arcabouço jurídico que o nosso ordenamento possui, inicialmente o artigo faz uma retrospectiva histórica acerca do transporte de cargas no Brasil, refletindo desde os tempos mais pretéritos de nossa história até a situação que o modal de transporte rodoviário chegou aos dias atuais. Em seguida, foram feitas algumas considerações acerca dos desafios de ser caminhoneiro atualmente no Brasil e das condições de trabalho desses profissionais, e por fim, o texto direcionou-se a discutir sobre os principais efeitos da lei 13.103/2015 no cotidiano laboral da categoria em estudo, enfatizando a questão da temporalidade laboral e do descanso, atentando ainda para as discussões acerca das possíveis inconstitucionalidades advindas da lei. É perceptível que a lei 13.103 trouxe possibilidades de excesso de jornada trabalhista para os motoristas profissionais, embaraçando na prática o descanso laboral e assim, comprometeu negativamente as condições de trabalho da categoria.

Palavras-chave: Motoristas profissionais. Transporte rodoviário. Trabalho. Jornada. Direitos.

1 INTRODUÇÃO

Aduz o artigo 23 da Declaração Universal dos Direitos Humanos que “toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego”. Isso está previsto em lei e consiste, portanto, em um direito universal assegurado a todo trabalhador.

A Constituição brasileira assinala já em seu artigo 1º, a cidadania, dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho, como fundamentos da República Federativa do Brasil. Bem como muitos outros preceitos legais que, em

¹ Graduanda em Direito pela Universidade Estadual da Paraíba – Campus III. Licenciatura Plena em História pela Universidade Estadual da Paraíba – Campus III, Especialista em Educação em Direitos Humanos pela UFPB.
E-mail: niednaflavia@hotmail.com

consonância com a lei maior do ordenamento jurídico brasileiro, preceituam várias garantias protetivas ao trabalhador.

Apesar disso, questiona-se se as legislações trabalhistas brasileiras garantem na prática o exercício de tal direito universal atribuído ao ser humano. Será que todas as categorias de trabalhadores estão sujeitas cotidianamente às condições dignas, justas e favoráveis de trabalho que a nossa Constituição Federal estabelece?

Embora imprescindível para o desenvolvimento econômico do Brasil, a categoria dos motoristas de caminhão nos dias atuais, não goza de muito prestígio social e nem tão pouco são destinadas políticas públicas planejadas no intuito de melhorar as condições de trabalho desses profissionais. Nesse diapasão e, ao observar as reais condições de trabalho e os consequentes danos causados a esses trabalhadores em sua vida profissional e pessoal, é que surgiu a necessidade de se discorrer acerca dessa temática.

O presente artigo tem por finalidade a discussão acerca das condições de trabalho dos motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas no nosso país, à luz da legislação específica em vigor atualmente que é a lei 13.103, sancionada no dia 2 de março de 2015. Necessário se faz destacar que essa legislação dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional, tanto os que se dedicam ao transporte de rodoviário de passageiros quanto aos de transporte rodoviário de cargas. Nesse artigo serão levantadas apenas as questões referentes a essa segunda modalidade.

De acordo com a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM), no Brasil, aproximadamente dois milhões de caminhoneiros percorrem nossas estradas diariamente.² Dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), apresentados por uma pesquisa da Universidade de São Paulo (USP), que teve como finalidade traçar um perfil dos caminhoneiros no Brasil, apontam que 80% dos caminhoneiros possuem entre 30 a 60 anos; 85% ganham entre um a três salários mínimos; 58% trabalham com carteira assinada e 27%, por conta própria; 58% têm

² Pesquisa da ESALQ analisa o perfil socioeconômico dos motoristas de caminhão no Brasil. Disponível em: <<http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/380-pesquisa-da-esalq-analisa-o-perfil-socioeconomico-dos-motoristas-de-caminhao-no-brasil>>. Acesso em: 27 de maio de 2018.

ensino fundamental completo e 35%, ensino médio completo; e 43% trabalham mais do que a lei determina (44 horas semanais).³

A relevância da temática escolhida para o desenvolvimento desse artigo se traduz em um importante papel social ao poder discutir com os leitores acerca dos problemas laborais de uma categoria de trabalhadores tão expressiva no país.

Inicialmente traçou-se uma retrospectiva histórica acerca do transporte rodoviário de cargas no Brasil que fora precedido por outras modalidades de transporte, até chegar a possuir hoje o protagonismo que possui no setor. Em seguida foi retratado o cotidiano e as reais condições de trabalho dos motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Conforme Nascimento (2014):

o direito do trabalho é um conjunto de direitos conferidos ao trabalhador como meio de dar equilíbrio entre os sujeitos do contrato de trabalho, diante da natural desigualdade que os separa, e favorece uma das partes do vínculo jurídico, a patronal. (NASCIMENTO, 2014, p. 471)

A lei 13.103 de 2015, lei dos caminhoneiros, embora teoricamente tenha sido uma resposta aos anseios dos profissionais a quem se destina, acarretou na realidade para esses profissionais, efeitos que podem os levar a jornadas extenuantes e desumanas, tendo correspondido mais aos interesses da classe patronal. Mesmo tendo sido aprovada sem vetos, ela traz muitas lacunas que podem servir de mecanismos prejudiciais aos seus destinatários, no tocante à exploração desumana de jornada de trabalho.

Necessário que se atente para a impossibilidade da flexibilização dos direitos assegurados pela Constituição ao trabalhador brasileiro. Motivados pelo intuito de refletir sobre os direitos inerentes aos profissionais na lei, sempre a luz das previsões legais trabalhistas advindas da Constituição, continuamos estabelecendo uma análise comparativa acerca da antiga lei 12.619 de 2012, que ficou conhecida como a lei do descanso, em face da lei 13.103/2015, atualmente em vigor. Os efeitos dessa referida lei trabalhista foram sentidos pelos caminhoneiros, sobretudo

³ Pesquisa da USP traça perfil de caminhoneiros; renda e escolaridade continuam baixas após leis da categoria. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/pesquisa-da-usp-traca-perfil-de-caminhoneiros-renda-e-escolaridade-continuam-baixas-apos-leis-da-categoria.ghtml>>. Acesso em: 25 de maio de 2018.

no aspecto da temporalidade laboral, jornada de trabalho e descanso, prejudicando-os em relação à legislação anterior.

Sabe-se que não pode subsistir colisão entre normas da legislação ordinária e as da Constituição (NASCIMENTO, 2014, p. 416), no entanto, algumas organizações representativas dos motoristas encontraram na lei 13.103/2015 alguns dispositivos que afirmam apresentarem desconformidade com a Constituição Federal, sobretudo nessa questão de intervalos para descanso, sobre isso, o artigo também faz referência a uma Ação Direta de Inconstitucionalidade, expedida contra a lei em tela.

Para trazer à tona a discussão e estudo sobre os direitos trabalhistas dessa categoria, com ênfase nos efeitos da lei 13.103/2015, no que diz respeito às condições de trabalho do motorista profissional do transporte de cargas no Brasil, foi utilizada como metodologia a pesquisa bibliográfica. Uma vez que as publicações de livros concernentes a essa temática são insuficientes, a pesquisa baseou-se também em artigos de periódicos e materiais disponibilizados na internet.

2 RETROSPECTIVA HISTÓRICA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS NO BRASIL.

A palavra transporte deriva do latim transportare que quer dizer levar, carregar. O transporte em si é algo que faz parte da vida humana, auxiliando o homem desde os tempos mais remotos, seja no deslocamento de mercadorias ou no transportar pessoas para longas distâncias.

Ao longo da história, o homem se utilizou e se utiliza até hoje de várias modalidades de transportes seja por meio terrestre, aquático ou aéreo. Inicialmente os transportes funcionavam impulsionados pelos mais variados tipos de energia, havia os transportes movidos por tração animal, depois foram utilizados os veículos que funcionavam a vapor e posteriormente vieram os motorizados.

O transporte rodoviário desempenhou um papel importante contribuindo para o desenvolvimento econômico da nação e atualmente é o mais expressivo em nosso país dentre todas as modalidades anteriormente elencadas, atingindo praticamente todos os pontos do nosso território nacional.

De acordo com dados da Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento

(GRISTEC), publicados pela revista Apólice, "60% de todas as cargas movimentadas no território brasileiro utilizam a modalidade do transporte de cargas rodoviário"⁴.

Sobre a relação entre transporte e desenvolvimento econômico de uma nação, Ronald Ballou afirma que "basta comparar as economias de uma nação desenvolvida e de outra em desenvolvimento para enxergar o papel do transporte na criação de alto nível de atividade na economia." (BALLOU, 2001, p. 119). Percebe-se o relevante papel que o setor de transporte possui para o processo de desenvolvimento de uma nação.

A historiografia brasileira já mostrou que durante os primeiros séculos da colonização do Brasil, os desbravadores abriram trilhas em meio à mata fechada existente no nosso território, a fim de adentrarem na região interiorana do espaço brasileiro. Aos poucos, o povoamento do interior do país foi inevitável e tornou-se latente a necessidade de melhoria nas estradas que davam acesso ao interior.

Conforme afirma Furtado (2003, p. 80-81) no período colonial o principal meio de transporte utilizado eram as mulas. Nessa fase do Brasil colonial a força animal era bastante utilizada no sistema de transportes. Mas havia também os transportes aquáticos organizados em sistemas portuários, que perdurou por muito tempo permitindo o escoamento de produtos para a metrópole portuguesa.

Em meados do século XIX começou a ser instalado no país o sistema ferroviário que revolucionou, à época, a estrutura do setor de transportes no país. Sobre o sistema de ferrovias, Kapron (2012) afirma que

sua aplicação representou avanços em capacidade de carga a ser transportada, maior velocidade, possibilidade de atingir grandes distâncias e na redução dos custos do serviço de transporte. A primeira ferrovia do Brasil passou a funcionar no ano de 1854 ligando a cidade do Rio de Janeiro ao seu interior provincial. Em geral o sistema ferroviário realizou a ligação de regiões com produção agrícola para as cidades portuárias, ou seja, foi construído para viabilizar a exportação de produtos primários com maior eficiência econômica. (KAPRON, 2012, p. 26)

De acordo com informações do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), "entre o final do século XIX e início do século XX os recursos, sobretudo dos britânicos, alavancaram a construção de linhas férreas"⁵.

⁴ Gristec explica a importância do modal rodoviário para o Brasil. Disponível em: <<https://www.revistaapolice.com.br/2013/03/gristec-explica-a-importancia-do-modal-rodoviario-para-o-brasil/>>. Acesso em 12 de Maio de 2018.

Nesse período houve um crescente desenvolvimento do transporte ferroviário no Brasil. Oliveira (2003) instrui que a primeira ferrovia do Brasil foi a Estrada de Ferro Mauá cuja inauguração se deu no ano de 1854, e localizava-se entre os municípios de Mauá e Fragoso, no Rio de Janeiro.

No entanto, o sistema ferroviário foi aos poucos se mostrando insuficiente para atingir o objetivo principal para o qual fora criado, ou seja, a viabilização de uma interligação entre as cidades portuárias e as regiões agrícolas do país, a insuficiência para atender a demanda deu causa ao desenvolvimento de outra modalidade de transporte para atender a necessidade de condução de mercadorias de um lugar para outro.

O transporte rodoviário aparece nesse cenário como uma alternativa viável e eficaz por vários motivos. Era mais eficiente, mais rápido e até mesmo mais econômico, pois tanto o investimento quanto a manutenção apresentavam um custo menor do que o do sistema ferroviário, além disso, os caminhões eram a inovação tecnológica nessa época. Devido a esses e outros fatores, o sistema ferroviário foi aos poucos perdendo seu lugar para os transportes rodoviários, apesar da modalidade do transporte ferroviário ainda persistir até os dias de hoje.

Gordinho (2003, p. 22), ao se referir à modalidade dos transportes rodoviários na década de 50, diz que

O país carecia de investimentos no setor de transportes e foi fundamental mudar o perfil da infraestrutura. [...] Os anos da década de 1950 consolidaram, definitivamente, as rodovias como modalidade de integração do território brasileiro. (GORDINHO, 2003, p. 22)

Mas bem antes disso, no início do século XX, já ocorrera iniciativas de investimento em rodovias. A lei 1.453/1905, promulgada no governo de Rodrigues Alves, autorizava a abertura de créditos para a construção de estradas de rodagem que tivessem a intenção de ligar entre si as capitais dos Estados.

Art. 15. E' o Presidente da Republica autorizado:

(...)

XI. A abrir os necessarios creditos:

a) para pagamento das gratificações que forem arbitradas aos engenheiros incubidos o recebimento ou entrega das estradas de ferro, encampadas ou arrendadas;

⁵ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. História das Ferrovias no Brasil. 2018. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>>. Acesso em: 04 de maio de 2018.

b) para a construção de estradas de rodagem que liguem entre si as capitais de quaisquer Estados, observadas as seguintes regras:

1ª, as estradas terão, no mínimo, 7m de largura e 30m de raio nas curvas; a sua declividade máxima será de 8%;

2ª, o leito e as obras de arte devem ser calculados para suportar o peso de 14.000 kilogramas repartido por quatro rodas;

3ª, a iniciativa da construção dessas estradas pode ser do Governo Federal, dos governos estaduais e municipais e até mesmo de simples particulares, que, independentemente de qualquer formalidade por parte do Governo da União, empreendam e levem a efeito tais compromissos; Disponível em: (<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1900-1909/lei-1453-30-dezembro-1905-777265-publicacaooriginal-141482-pl.html>.) Acesso em 06 de Maio de 2018⁶.

Sobre o investimento em rodovias no Brasil, durante a primeira metade século XX, Silva (2018) afirma

O rodoviarismo enquanto política de Estado teve origem com o ex-presidente Washington Luís, que discursou ainda como governador de São Paulo em 1920 a célebre frase “Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas!”. Enquanto governador de São Paulo, Washington Luís projetou e modernizou estradas no interior do estado e em direção ao Porto de Santos. Ao assumir a presidência, inaugurou em 1928 a Rodovia Rio-Petrópolis – a primeira rodovia asfaltada do Brasil – e a Rodovia Rio-São Paulo. Criou também a Polícia Rodoviária Federal e um mecanismo para promover o rodoviarismo no Brasil: o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagens Federais. (SILVA, 2018)

A abertura de novas estradas trouxe consigo a possibilidade da emergência de uma nova classe profissional, a profissão dos caminhoneiros se tornou cada vez mais presente no país à medida que a construção de estradas possibilitava o desenvolvimento e crescimento do transporte rodoviário de cargas.

O presidente do Brasil, Afonso Pena (1906-1909), dizia que “Governar é povoar”. Já Washington Luís (1926-1930), ampliando esta concepção, dizia que “Governar é abrir estradas”. A frase completa do último presidente da República Velha, dando ênfase à ocupação do território, é: “Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; Governar é, pois, fazer estradas”.

O governante seguinte, Getúlio Vargas, não deu muita ênfase na continuidade da política de avanço do setor rodoviário iniciada pelo seu antecessor, priorizando outras áreas de desenvolvimento. Somente no governo de Juscelino Kubitschek o modal rodoviário volta ao centro das atenções recebendo investimentos que o

⁶ Foram mantidas as normas gramaticais da época.

levariam a crescer espalhando-se por todo o território e ser realmente concretizado como sendo a principal modalidade no transporte de cargas no país.

Schroeder e Castro (1996, p. 174) esclarecem

No Brasil, a ênfase no transporte rodoviário, que se consolida à mesma época, está associada à implantação da indústria automobilística no país e à mudança da capital para a região Centro-Oeste, que foram acompanhadas de um vasto programa de construção de rodovias. Diferentemente do que ocorreu a nível mundial, no entanto, esta ênfase traduziu-se não só na prioridade, mas na quase exclusividade das políticas de transporte voltadas para o modal rodoviário, pelo menos até a década de 70. (Schroeder e Castro, 1996)

A política econômica do governo de Juscelino Kubitschek estava baseada na busca da estabilização política e do desenvolvimento e progresso financeiro do país. De acordo com Fausto (1995, p. 425) no Plano de Metas instituído por esse governo, o setor de transportes ocupava lugar prioritário. Foi um período de grandes investimentos no setor que era primordial para o desenvolvimento industrial da época.

Este foi uma fase de grande expansão na indústria automobilística em nosso país, sobre esse período Fausto (1995, p.428) afirma

As grandes empresas multinacionais como a Willys Overland, a Ford, a Volkswagen e a General Motors, concentram-se no ABC paulista, mudando completamente a fisionomia daquela região. (...) Entre 1957 e 1968, a frota de automóveis aumentou cerca de 360% e a de ônibus e caminhões, respectivamente, cerca de 194% e 167%. Por outro lado, como as ferrovias foram na prática abandonadas, o Brasil se tornou cada vez mais dependente da extensão e conservação das rodovias e do uso dos derivados do petróleo na área de transportes. (FAUSTO, 1995, p.428 e 429)

Freitas (2011) acrescenta

Em menos de quatro anos, entre o começo da construção e a transferência da capital, Juscelino havia praticamente duplicado a malha rodoviária brasileira asfaltada. Dos 7.063 km que existiam em 1957, para os 13.875 km em 1961. Considerando as rodovias ainda não pavimentadas, a rede subiu de 23 mil km (em 1955) para 43 mil km (em 1961).

Ao final da década de 1960 todas as capitais federais estavam interligadas por rodovias federais, com exceção de Manaus. Durante os anos subsequentes, no período militar, o plano de desenvolvimento rodoviário foi mantido.

No governo de Médici, durante os anos de 1969 a 1974, foi proposto o Plano de Integração Nacional, instituído através do Decreto nº 1.106/1970, com a

promessa de construção da rodovia Transamazônica (BR-230). Sobre tal empreendimento Fausto (1995, p. 487- 488) esclarece “Ela foi construída para assegurar o controle brasileiro da região [...] e, para assentar em agrovilas, trabalhadores nordestinos. Após provocar muita destruição e engordar as empreiteiras, a obra resultou em fracasso”.

Na década de 1970, precisamente no ano de 1974, foram pavimentados 3.090 km e implantados 2.433 km de rodovias. Em se tratando de rodovias federais, em 1980, o Brasil já contabilizava 47 mil km de pavimentação. No entanto, o modal rodoviário após a promulgação de 1988 entra em declínio, a Carta Magna pôs fim no Fundo Nacional Rodoviário e os incentivos criados nos anos seguintes como o Selo Pedágio, em 1989 e o Imposto do Petróleo, em 1991 não foram suficientes e ocorreu uma diminuição nos investimentos no setor rodoviário⁷.

Atualmente, se formos estabelecer uma comparação da densidade da malha rodoviária do Brasil que está pavimentada com a de outros países com dimensões territoriais semelhantes a nossa, veremos que ainda estamos muito aquém. Apenas 12,3% da extensão rodoviária nacional estão pavimentadas. Não obstante, a situação das rodovias que são pavimentadas não está em estado de conservação adequada⁸.

Destarte, Viana (2007, P. 10) ao refletir sobre a real situação das rodovias pavimentadas no Brasil atualmente, assevera

Trata-se aqui de desconstruir este mito, deixando definitivamente estabelecido que o Brasil sempre investiu pouquíssimo em todos os tipos de transporte – inclusive, e principalmente, no rodoviário –, gerando, por isso, uma infraestrutura logística raquítica, hipossuficiente, incapaz de dar conta do desenvolvimento econômico e social a que temos o direito de aspirar.

É nessas rodovias com pavimentação precária e inadequada que trafegam todos os dias a classe trabalhadora denominada popularmente no país como caminhoneiros. Apesar de expressiva e muito necessária, essa categoria de profissionais, os motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas, nem sempre são vistos e nem reconhecidos em suas necessidades.

⁷ Revista O Empreiteiro, 2011. “A saga do rodoviarismo no DNA do DNER”. Disponível em: <http://revistaoe.com.br/a-saga-do-rodoviarismo-no-dna-do-dner> Acesso em: 18/05/2018.

⁸ Brasil tem apenas 12,3% da malha rodoviária com pavimento. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/brasil-tem-apenas-12-da-malha-rodoviaria-com-pavimento>>

Serão dispostas algumas considerações, a seguir, acerca das condições laborais desses trabalhadores que diariamente estão cruzando o Brasil, não somente transportando mercadorias, mas levando consigo, em seu múnus cotidiano, o desenvolvimento desse país.

3 SER CAMINHONEIRO NO BRASIL: REFLETINDO SOBRE AS REAIS CONDIÇÕES DE TRABALHO DESSES PROFISSIONAIS.

A classe dos trabalhadores abordada no presente trabalho é composta por aqueles que são responsáveis por transportar desde os medicamentos que chegam aos postos de saúde para reestabelecer a saúde dos doentes brasileiros até a comida que chega às mesas dos brasileiros todos os dias.

Os motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas, ou simplesmente, os caminhoneiros, são profissionais que passam dias e até meses longe das suas famílias, praticamente vivem dentro das boleias de caminhões, alimentam-se mal, não cuidam da saúde e, em sua grande maioria dos casos, ainda fazem uso de anfetaminas, quando não de outras drogas mais fortes, para que se mantenham acordados por longas jornadas e consigam cumprir os prazos curtos para entrega das cargas.

Esses profissionais podem ser classificados em três categorias. Há no Brasil os motoristas profissionais que são funcionários de empresas privadas de transporte de cargas, com carteira de trabalho devidamente registrada, há também os motoristas agregados, que são funcionários terceirizados, aqueles que são proprietários de caminhão, mas que prestam serviços para empresas de transportes de cargas. E, por fim, existem os motoristas autônomos que são aqueles proprietários de caminhões e que transportam cargas pelas rodovias do Brasil por conta própria, estes são os que mais sentem os desafios e dificuldades da profissão por serem eles mesmos os responsáveis por gerenciar todos os aspectos do seu trabalho como, por exemplo, os valores do serviço contratado e os fretes e também têm que arcar com todas as despesas da viagem e a manutenção do veículo.

Na prática, as condições de trabalho dos motoristas profissionais não divergem muito, sejam eles autônomos ou não. Sobre esse assunto BOARETTO (2013, p. 63 e 66) esclarece que

Quando se comparam motoristas autônomos (que sempre foram importantes na estrutura de transporte de cargas no Brasil, mas que cresceram muito durante a década de 1990) com os motoristas empregados, consegue-se constatar que as condições de trabalho das duas categorias são muito próximas quanto ao perfil e até mesmo quanto ao rendimento. Descontados os gastos que ficam por responsabilidade do autônomo, apesar do rendimento superior deste, os rendimentos irão se aproximar e, desta forma, para as empresas os custos em utilizar serviços terceirizados se tornam vantagem, pois desfrutam da mesma qualidade de serviço, com os mesmos custos (aproximados) e com menor responsabilidade, para a contratante. (...) A atividade que exerce o caminhoneiro autônomo é semelhante à dos motoristas contratados de forma permanente pela transportadora – agravada por formas de remuneração que acabam por representar custos menores para a empresa. Tudo isso permite concluir que o caminhoneiro autônomo continua sendo objeto das mesmas formas de controle e de monitoramento. A estratégia empresarial principal é o da utilização da força de trabalho de acordo com as demandas dos clientes. Quanto mais houver flexibilidade tanto melhor. Para os empregadores quanto mais semelhantes forem os caminhoneiros autônomos e os seus motoristas empregados tanto melhor. (BOARETTO, 2013, p. 63 e 66)

Não obstante, essas distinções acerca da categoria dos motoristas profissionais do transporte de carga não serão aprofundadas neste trabalho, uma vez que o objeto central aqui é o tipo de atividade, pois a lei em questão não faz distinção entre o motorista autônomo ou terceirizado no que concerne aos aspectos jurídicos. A legislação específica abordada neste trabalho, conhecida como a lei dos caminhoneiros, de 2015, coloca em pé de igualdade todos que exercem na prática a função de motoristas profissionais do transporte de cargas, no tocante aos direitos e deveres que lhes são assegurados.

Mas quais são os desafios que essa classe trabalhadora enfrenta? Quais os perigos encontrados pelo caminho? Quais as condições de trabalho às quais os caminhoneiros estão submetidos em sua rotina cotidiana? Primeiramente, se faz necessário enfatizar que, em termos de quantidade, se trata de uma categoria expressiva no país e que exerce uma função inescusável.

De acordo com informação concedida pelo programa Jornada, realizado pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST), existem atualmente no Brasil cerca de 120 mil km de rodovias federais, são quase 2 milhões e 700 mil caminhões trafegando pelas mesmas todos os dias, transportando aproximadamente 60% dos mais diversos

produtos que são produzidos no país, de acordo com a citada reportagem, disponibilizada no site de compartilhamentos de vídeos youtube⁹.

No entanto, observando as condições de trabalho dessa categoria, percebe-se que os mesmos são submetidos a condições cruéis e por vezes desumanas de excesso de jornada de trabalho e falta de manutenção na malha rodoviária que os fazem enfrentar muitos perigos e dificuldades no desempenho do seu exercício laboral. Esses são apenas alguns dos aspectos que se pode inicialmente aludir.

Os fatores que afligem esses trabalhadores são sempre semelhantes. A insegurança nas estradas é sem dúvida a principal preocupação dos motoristas profissionais de carga que exercem seu labor nas rodovias brasileiras como muita garra e amor pela profissão, mas também dividem esses sentimentos com medo que sempre os acompanha nas viagens.

De acordo com a já mencionada reportagem exibida pelo TST, o receio do caminhoneiro é tamanho que chega a influenciar inclusive a escolha do tipo de frete e do local para o qual este se destina, no caso dos autônomos que possuem esse poder de escolha, bem como na escolha do lugar para parar o veículo na hora de descansar.

Só em 2017 foram registrados 25.012 casos de roubos de cargas no Brasil, o que corresponde a um crescimento de 2,6% em relação ao ano anterior, em 2016 foram registrados 24.375 roubos de cargas. No período compreendido entre 2010 a 2017 foram registradas 136.295 ocorrências¹⁰.

A respeito das condições das rodovias pelas quais os caminhoneiros trafegam, o Código de Trânsito Brasileiro (CTN), logo em seu primeiro artigo, nos parágrafos 2º e 3º, assegura

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

⁹ Reportagem Especial: Dia a dia dos caminhoneiros nas estradas do país. Tribunal Superior do Trabalho. 26 de set. 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=LDRAJtpQAQU>> Acesso em 18 de maio 2018.

¹⁰ OLIVEIRA, Riley Rodrigues. Roubo de Cargas no Brasil – 2017. MC2R INTELIGÊNCIA ESTRATÉGICA Disponível em: <<http://www.mc2r.net/wp-content/uploads/2018/03/Roubo-de-Cargas-no-Brasil.pdf>> . Acesso em: 13 de Maio de 2018.

Percebe-se claramente no supracitado trecho do dispositivo legal, que essas condições seguras para trafegar deveriam ser adotadas e garantidas pelas entidades e pelos órgãos competentes a fim de que todos, e principalmente aqueles que são os maiores usuários das estradas e rodovias brasileiras, os caminhoneiros, pudessem ter acesso às mesmas em bom estado de conservação.

Dessa forma o devido cumprimento de tais responsabilidades por parte desses órgãos competentes deve ser feito a fim de que o trânsito possa vir a ter condições realmente mais seguras o que ocasionaria a diminuição de acidentes, bem como atenuaria a incidência de problemas mecânicos nos veículos, problemas esses que muitas vezes são causados pela quantidade de buracos existentes pelo itinerário trafegado, além de outros empecilhos que a falta dessas condições seguras no trânsito acarreta para o dia a dia dos caminhoneiros.

O uso de entorpecentes é comum entre os caminhoneiros. Segundo Sinagawa (2015) o cansaço dos caminhoneiros é um fator determinante para que os mesmos apelem para a utilização de entorpecentes, em pesquisa realizada entre os anos de 2008 a 2012, com um total de 1.316 motoristas voluntários no estado de São Paulo, 7,8% das amostras coletadas deram resultado positivo para o uso de drogas.

A lei 13.103, que entrou em vigor dia 2 de março do ano de 2015, trouxe algumas modificações no que tange ao controle do uso de entorpecentes por parte dos motoristas profissionais e de lá pra cá a fiscalização fora intensificada aumentando assim a confirmação dos resultados dos índices de consumo.

A saúde desses motoristas profissionais também sente o reflexo dessas condições de trabalho por vezes inadequadas. O fato de ficar muito tempo na mesma posição causa problemas ocupacionais nos motoristas profissionais. Sobre tal aspecto, Ribeiro (2008, p. 28-29) corrobora

A posição ergonômica incorreta representa um sério risco à saúde. O motorista trabalha sentado por diversas horas, acionando diversos comandos com membros inferiores e superiores ao mesmo tempo, sendo a embreagem a que requer maior esforço. A essa postura fatigante são atribuídos problemas de coluna dentre outros. A manutenção da postura sentada por longos períodos associada ao estresse decorrente das condições do trânsito, da poluição e do contato direto com o público, ruídos e vibrações torna o motorista alvo de várias doenças ocupacionais, entre elas as doenças musculoesqueléticas. (RIBEIRO, 2008, p. 28 - 29)

Há dentre os motoristas profissionais um risco maior para determinados problemas de saúde devido às particularidades do seu trabalho. Doenças cardiovasculares e musculoesqueléticas, que podem variar em função da idade e dos anos de escolaridade dos motoristas, com risco aumentado para os trabalhadores de setores de cargas e de passageiros. (Neri, Soares e Soares, 2005, P. 1122).

Por isso, as condições de trabalho dos caminhoneiros merecem um olhar cuidadoso, pois as mesmas trazem consequências não só para os trabalhadores/condutores, mas também para a classe empresária bem como para a sociedade como um todo.

Para os condutores as consequências se refletem em distúrbios físicos e emocionais que por vezes interfere em sua vida psicossocial e na de sua família. Para a empresa ocorre o aumento das faltas e abstenções do funcionário em seu serviço, uma vez que este precisa se ausentar por meio de licença médica, isso também gera para o empregador o aumento da rotatividade e dos conflitos que por vezes terminam no judiciário. Ademais, a sociedade como um todo sente também essas consequências na diminuição da qualidade do serviço, além disso, estudos revelam a ocorrência do aumento do número de acidentes bem como do custo do serviço. (Neri, Soares e Soares, 2005, p. 1111).

4 A LEI 13.103 DE 2015 - A LEI DOS CAMINHONEIROS: PRINCIPAIS EFEITOS DESSA NOVA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA PARA O COTIDIANO LABORAL DESSES PROFISSIONAIS.

A lei 13.103, promulgada no dia 2 de março de 2015, é a legislação mais recente no tocante ao exercício da profissão de motorista. Ela altera a Consolidação das Leis Trabalhistas - CLT, além de também alterar o Código de Trânsito Brasileiro – CTN e a lei 11.442/2007, lei das empresas e transportadores autônomos de carga, altera ainda a lei 7.408/1985 que trata da tolerância na pesagem de carga em veículos de transportes, como também revogou a lei 12.619 de 2012, que era até então o diploma legal direcionado a regular o exercício da profissão de motorista.

Necessário que se identifique inicialmente a quem a lei em questão se direciona. O artigo 1º, em seu parágrafo único, já traz essa definição de forma bem explícita:

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

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

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

Como se pode perceber, a lei abrange na categoria de motorista profissional, tanto os condutores de transporte rodoviários de passageiros quanto os que transportam carga, utilizando de nomenclaturas mais popularmente conhecidas, a lei destina-se tanto aos motoristas de ônibus quanto aos caminhoneiros, sejam eles empregados ou autônomos. Conforme já fora esclarecido, nesse trabalho serão abordados apenas os aspectos pertinentes aos motoristas de transporte rodoviário de cargas. Trata-se, vale reiterar, dos direitos trabalhistas de uma classe de trabalhadores que é essencial para o desenvolvimento do nosso país.

O texto legal supracitado, em seu parágrafo único, fala em uma formação profissional específica dos motoristas profissionais, mas não especifica, no entanto, que tipo de formação profissional é essa que está prevista no parágrafo texto legal, de acordo com Jorge Neto e Cavalcante (2015, p. 257), pode-se compreender que se fala da formação profissional prevista no artigo 145 do Código de Transito Brasileiro (CTN, Lei 9.503/97), ou seja, para exercer essa atividade o motorista precisa passar por essa formação específica.

Em audiência sobre as condições de trabalho dos caminhoneiros no país, realizada em outubro de 2015, pelo Ministério Público do Trabalho no Mato Grosso, a então procuradora do trabalho Cláudia Fernanda Noriler Silva, afirmou que a lei 13.103/2015 ocasionou um retrocesso que acabou com as melhorias trazidas pela legislação anterior, a lei 12.619/2012. Ela destacou que atualmente temos uma legislação que não consegue atender aos anseios de nenhuma das classes, pois não protege o empresariado que precisam cumprir a lei e nem tão pouco o trabalhador, que deveria ser beneficiado por ela e ter a sua vida preservada¹¹.

¹¹ Audiência debate condições de trabalho de caminhoneiros. Disponível em: <http://portal.mpt.mp.br/wps/portal/portal_mpt/mpt/sala-imprensa/mpt-noticias/28ea99f7-ffb4-448c-a282299e4a0097bb/!ut/p/z0/jYzLDolwEEV_BRcsmxmaRugSiSFKiLrDbsyALValoDQ-_j78AePy3Jx7QEEFytHDtuRt7g68V7ND1GOYrXYXJEX2xjTXVQuV3nEM4xhDeq3MBX4vczKFtRÄ_sSsMz1UPNEkpYmZMbVgQIQNI55wxqXUghBlXNffqz3fbioF1fTO65eHqht8iCNdKTjqwHbDXbuRQpzmwPXeNpbGEP-qDxdWv5_p7APhBmV4/>. Acesso em: 17 de maio de 2018.

4.1 Direitos inerentes aos motoristas profissionais

Os motoristas profissionais, assim como todos os demais trabalhadores brasileiros, estão protegidos pelos direitos elencados na Constituição Federal em seus artigos 6º ao 11º, que compreendem os já conhecidos Direitos Sociais. Bem como é assegurado a esses profissionais os direitos inerentes à seguridade social, igualmente elencados na nossa lei maior, em seus artigos 194º ao 204º (BRASIL, 1988).

Mas para além desses direitos atinentes a todos os trabalhadores brasileiros, a lei 13.103 de 2015 prevê em seu artigo 2º, nos incisos de I a V as seguintes garantias:

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

V - se empregados:

a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória, assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

No entanto, a lei não trouxe uma regulamentação para que tais direitos sejam efetivados na prática e alguns deles dependem dessa regulamentação, é o caso das prerrogativas expostas nos incisos I, II e IV, cujos dois últimos incisos abordam a necessária assistência à saúde do trabalhador, direitos que se referem a serviços especializados de medicina ocupacional.

O direito elencado no inciso III, sobre a proteção contra a ação de criminosos, é um direito devido a todo cidadão, embora que, na prática, torna-se até utópico falar dessa proteção por parte do Estado nos dias atuais. Porém, o legislador enfatizou a necessária proteção estatal aos motoristas contra a ação de criminosos no exercício laboral.

Já em se tratando do inciso V, a alínea a que trata da responsabilidade objetiva do empregado em caso de prejuízo patrimonial causado ao empregador não demanda regulamentação, uma vez que sua efetividade está associada às previsões legais da CLT, pois as previsões contidas neste inciso são direcionadas apenas ao motorista empregado. Nesses casos, a legislação protege o motorista empregado de responder em casos de danos patrimoniais causados ao empregador por meio da ação de terceiro, a não ser que tais danos tenham sido decorrentes de dolo ou desídia do trabalhador, isso levará o mesmo a ser responsabilizado.

A alínea c desse inciso V prevê para os motoristas profissionais empregados a garantia do seguro obrigatório que deve ser custeado pelo empregador como o valor mínimo de dez vezes o piso salarial da categoria de motorista ou valor a ser acordado entre o empregado e o empregador, e a lei ainda estabelece a cobertura para a qual esse seguro se destina.

Mas dentre todas as prerrogativas atribuídas aos motoristas empregados nesse inciso V do artigo 2º da lei, a que mais chama a atenção é a que traz a previsão do controle e registro da jornada de trabalho dos motoristas empregados, ou seja, a alínea b, que inclusive tem gerado polêmicas discussões. Tal controle, de acordo com a nova lei deve ser feito por meio de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou ainda através de sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador. O aspecto da jornada será abordado novamente mais adiante.

4.2 A lei 12.619/2012: uma análise comparativa da antiga “lei do descanso” com a nova legislação em vigor.

Antes da promulgação da lei 13.103 de 2015, a legislação específica que deliberava acerca do exercício da profissão de motoristas era a lei 12.619/2012. Essa legislação anterior, que ficou conhecida como “a lei do descanso”, era bem mais benéfica que o diploma legal em vigor atualmente, pois trouxe para a categoria

uma melhoria em suas condições de trabalho, limitando a jornada desses trabalhadores, além de promover uma significativa redução no índice de acidentes no trânsito proporcionando mais segurança no trânsito não apenas para a classe dos caminhoneiros como para todos os brasileiros, uma vez que todos somos usuários das rodovias e trânsito em geral no país.

De acordo com informações do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho (SINAIT) houve redução nos índices de acidentes ocorridos no Brasil no período de vigência da antiga lei, nesse sentido explica Jaqueline Carrijo,

Tais resultados são decorrentes da lei que limitou a jornada de trabalho dessa categoria ao reconhecer instrumentos passíveis de aferição do tempo real de trabalho dos motoristas profissionais, estando eles em movimento ou parados. A chamada "lei do descanso" garante o fim da superexploração dos motoristas ao assegurar condições dignas ao seu trabalho, permitindo intervalos de descanso intra e interjornada em ambientes seguros, confortáveis e em condições sanitárias adequadas conforme Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego. Além de contribuir para a saúde e segurança do motorista profissional, a lei tornou as estradas mais seguras para todos os usuários do sistema rodoviário brasileiro. Conforme dados da Polícia Rodoviária Federal, de 2009 a 2014, 27.257 acidentes foram evitados, de modo que 15.790 pessoas deixaram de se ferir e mais de 2.758 deixaram de morrer nas estradas em acidentes envolvendo caminhões e ônibus.¹²

De acordo com NICOLADELI e PERES (2015, p. 22-34)

A Lei n. 12.619/2012 foi relativamente simples nas suas disposições, tendo como preocupação central o controle e a limitação da jornada de trabalho do motorista profissional, bem como a elevação de seu patamar remuneratório, provocando sensível e gradativa melhoria nas condições de vida e de trabalho dos profissionais do volante. (...) A inovação precarizadora embutida na Lei n. 13.103/2015 esvaneceu grande parte das conquistas obtidas com a lei anterior, verificando-se, em muitos casos, contradições internas no próprio texto trabalhista ou na parte trabalhista relativamente à normatização de trânsito. (NICOLADELI e PERES, 2015, p. 22-34)

A "lei dos caminhoneiros" expressão utilizada popularmente dentre a categoria para se referir à lei 13.103 de 2015, trouxe para a categoria um retrocesso de direitos, sobretudo aos motoristas empregados. Nas palavras de Jaqueline Carrijo, a referida legislação contraria princípios fundamentais da Constituição, tais como:

¹² SINAIT. Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho. Carta Sinaít nº 198/2015 Brasília, 02 de julho de 2015. Disponível em: <https://www.sinaít.org.br/docs/Carta_Sinaít_198_CONATRAE_Lei_motoristas.pdf>. Acesso em 24 de Maio de 2018.

o direito à redução de riscos inerentes ao trabalho, o direito à melhoria da condição social do trabalhador; o direito à saúde e à segurança e o direito a uma jornada de trabalho limitada conforme a complexidade da organização e meio ambiente do trabalho. Além disso, contraria direitos humanos básicos previstos na Declaração Universal dos Direitos Humanos e no Pacto Internacional dos Direitos Econômicos e Sociais, a saber: o direito à vida, à saúde, à segurança e ao lazer, corolários do direito à dignidade humana. Todos esses direitos são tutelados constitucionalmente e objetivados na lei pela “limitação da jornada” e pela exigência de “intervalos mínimos de descanso”¹³

De acordo com a Cartilha da Confederação Nacional dos Trabalhadores do Transporte Terrestre (CNTTT) a lei 13.103/2015 fora elaborada apenas três meses após ter sido sancionada a lei do descanso, “tirando direitos conquistados e impondo uma legislação onde prevaleceu à opção pelo lucro”¹⁴.

Além disso, em se tratando da jornada de trabalho e do tempo de repouso do trabalhador, o texto legal possui muitas fissuras que traz para a classe patronal oportunidades de, respaldados pela lei, levar seus empregados a trabalharem em situações que podemos dizer chegam a ser análogas à escravidão, submetendo-os à jornada excessiva. Veremos o porquê de tal afirmação mais adiante.

4.3 A questão da jornada de trabalho, tempo de espera e descanso dos caminhoneiros na nova lei.

O parágrafo primeiro do artigo 235-C da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), alterado pela lei 13.103/2015, considera como trabalho efetivo do motorista empregado o tempo em que este estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera. (BRASIL, Consolidação das Leis trabalhistas, 1943).

O artigo 6º da lei 13.103 de 2015 alterou a seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do trabalho – CLT, sendo assim a alteração realizada no caput do artigo 235-C da CLT trouxe consigo a possibilidade de o empregado exercer a atividade por até 12 horas, sendo 8 horas diárias, mais 2 horas extras

¹³ SINAIT. Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais do Trabalho. **Carta Sinait nº 198/2015 Brasília, 02 de julho de 2015.** Disponível em: <https://www.sinait.org.br/docs/Carta_Sinait_198_CONATRAE_Lei_motoristas.pdf>. Acesso em 24 de Maio de 2018.

¹⁴ CARTILHA - CNTTT. **Avaliação da Lei 13.103/2015 e Impactos na Lei 12.619/2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.** Disponível em: <http://www.cnttt.org.br/wp-content/uploads/2015/11/CARTILHA_AVALIA%C3%87%C3%83O-SOBRE-A-LEI-13_PB.pdf> Acesso em 26 de maio de 2018.

podendo se estender por mais 2 horas caso fique estabelecido em convenção ou acordo coletivo da categoria, totalizando assim às 4 horas extraordinárias permitidas. (BRASIL, Lei 13.103, 2015).

A cada 5 horas e meia de trabalho ininterrupto, a lei estabelece obrigatoriamente uma pausa de 30 minutos para descanso. A cada 24 horas trabalhadas a lei dispõe que devem ser respeitadas 11 horas de descanso, estas não necessariamente precisam ser gozadas de forma continuada e o texto legal prevê a possibilidade de o empregador descontar destas os períodos de parada obrigatória. Assim, os motoristas profissionais não tem horário fixo para o início, nem para os intervalos, tampouco para o fim de suas atividades laborais. (BRASIL, Lei 13.103, 2015).

O artigo 4º da lei 13.103/2015 altera o artigo 71 da CLT que dispõe acerca do intervalo para descanso. O §5º passou a vigorar da forma seguinte

Art. 71.

§ 5º O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem.

Depreende-se do exposto que a legislação utilizou o termo "reduzido" ao se referir ao intervalo para descanso do motorista. Ora, se o objetivo da lei é o de resguardar o motorista, garantindo-lhe melhores condições de vida, proteção e saúde, dando a possibilidade de redução do tempo de repouso, a lei está, por si só, interferindo de forma incoerente, em um bem jurídico que deveria ser protegido pela legislação: a saúde do trabalhador.

Sobre o descanso dos motoristas, o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), através da portaria 944, estabeleceu algumas condições relativas às instalações sanitárias, requisitos de acomodação, conforto e segurança nos locais de espera e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas¹⁵.

¹⁵ PORTARIA Nº 944 do MTE. Disponível em:

No entanto, a realidade enfrentada por esses profissionais é bem diferente da previsão legal. A infraestrutura rodoviária no nosso país nem sempre dá condições para que as paradas e descanso sejam cumpridos em conformidade com o que determina a lei. Os motoristas reclamam da escassez desses locais de espera. Em entrevista ao site O Carreteiro, o motorista Sérgio de Oliveira de 61 anos de idade e 41 de profissão trabalhando na rota São Paulo-Mercosul, afirmou: "No Brasil não tem ponto de apoio para o caminhoneiro, só se você abastecer, no Chile, a cada 100 quilômetros tem um ponto de apoio com banheiros limpos"¹⁶.

A lei 13.103, em seu artigo 10º, atribuiu ao poder público, a incumbência de providenciar as medidas necessárias para ampliar a disponibilidade desses espaços de espera e de descanso dos motoristas, e ainda acrescentou um prazo de 5 anos para que ocorra essa ampliação, isso fragilizou mais uma vez os direitos daqueles a quem a lei se destina, prejudicando-os.

O diploma legal em tela trouxe mudanças, sobretudo no tocante ao tempo de espera do motorista profissional, observa-se a seguir a definição de tempo de espera nessa lei

Lei n. 13.103/2015 – CLT Art. 235-C [...] §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.

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

A crítica que recai a lei em questão é principalmente no tocante a esse tempo de espera do motorista empregado e o fato de este não ser contabilizado como jornada de trabalho. Questiona-se, sobretudo, o aspecto do tempo em que o trabalhador fica a disposição do empregador, em períodos de carga e descarga, ou para movimentação do veículo. Como pode um trabalhador está operando o veículo, na realização de atos que estão relacionados à concretização do transporte da carga e este tempo não ser computado como tempo efetivo de trabalho?

<http://www.trtsp.jus.br/geral/tribunal2/ORGaos/MTE/Portaria/P944_15.html>. Acesso em 25 de maio de 2018.

¹⁶ **O sonhado ponto de parada.** Disponível em: <<http://www.ocarreteiro.com.br/o-sonhado-ponto-de-parada/>>. Acesso em: 27 de maio de 2018

A Consolidação das Leis Trabalhistas, em seu artigo 4º dispõe que “considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada.” (BRASIL, Consolidação das Leis Trabalhistas, 1943).

Conceitualmente falando, como se depreende do texto da CLT, considera-se trabalho não apenas o tempo efetivamente trabalhado, mas também o tempo em que o trabalhador fica a disposição do empregador. A lei 13.103/2015, ao não considerar o tempo de espera como jornada de trabalho, mesmo que o motorista durante esse tempo precise estar movimentando o veículo, traz uma infeliz exceção a essa regra, ou seja, a legislação do motorista profissional rodoviário já nasce em discrepância com a legislação trabalhista vigente em nosso país no tocante a esse aspecto, na prática acarreta jornada excessiva do trabalhador.

Sobre as consequências do excesso de jornada de trabalho o Auditor Fiscal do Trabalho Tiago França¹⁷ afirma

A sobrecarga aumenta a fadiga, o stress, diminui a atenção no trânsito e aumenta as chances de cochilar ao volante. Isso pode causar vários acidentes. (...) muitas vezes, o trabalhador acaba se vendo obrigado a descumprir a sua jornada normal, quer receber o seu salário, está sob pressão, tem medo de perder o emprego, precisa entregar a carga naquele dia.

Nesse sentido, a lei 13.103/2015, em se tratando do que pode ser considerado como jornada de trabalho, prejudicou os motoristas profissionais e ainda abriu a possibilidade para a efetivação do excesso de jornada uma vez que, mesmo nas situações em que tenha necessitado da presença do motorista para movimentação do veículo, o trabalhador, ao final do descarregamento, por exemplo, pode receber ordens do empregador para voltar à jornada e seguir viagem, pois a lei expressamente traz a possibilidade desse tempo ser considerado de repouso, caso a espera seja superior a 2 horas ininterruptas.

¹⁷ **Operação na BR 210 confirma irregularidades na jornada de motoristas.** Disponível em: <<https://www.sinaif.org.br/site/noticiaiew/?id=13287/ap%20operacao%20na%20br%20210%20confirma%20irregularidades%20na%20jornada%20de%20motoristas>>.

4.4 A Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADIN 5322

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestres (CNTTT) foi contra a aprovação da lei 13.103/2015, justamente por considerá-la prejudicial aos motoristas profissionais. Assim, a CNTTT, entende que a referida lei acarretou consequências precárias para aqueles trabalhadores a quem a lei deveria proteger, vindo a propor, em maio de 2015, Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) no Superior Tribunal de Justiça, com pedido de concessão de medida liminar, trata-se da ADIN 5.322¹⁸.

Segundo o despacho do relator, em documento datado em 26 de maio de 2015¹⁹, o então ministro Teori Zavascki afirma

a inicial projeta críticas contra o alcance dessas leis, contestando sua limitação apenas a motoristas de transporte rodoviário coletivo, prevista pelo art. 6º da Lei 13.103/15, sob o argumento de que representaria retrocesso social violador dos arts. 1º, IV, 5º, XIII, 7º, XXII e XXXIV, 170 e 193 da CF. Contesta-se a previsão de realização de exame toxicológico, instituída pelos §§ 6º e 7º do art. 5º da Lei 13.103/15, na consideração de que traduziria tratamento normativo arbitrário, pois submeteria apenas os motoristas profissionais.

No mais, a inicial enfeixa uma série de impugnações contra dispositivos das leis impugnadas que alteraram normas sobre jornada de trabalho, fruição de intervalos, remuneração extraordinária, saúde e segurança no trabalho, entre outras, sob o fundamento de que essas inovações teriam desconsiderado garantias mínimas hospedadas nos incisos do art. 7º da Constituição Federal, do que resultaria sua invalidade. Por fim, argumenta-se que a conversão de penalidades aplicadas anteriormente em sanções mais brandas, na forma do art. 22 da Lei 13.103/15, violaria a ideia de impessoalidade e isonomia contida no art. 150, II, da CF.

De acordo com a ação ao promover a redução dos intervalos para descanso e intervalos intrajornada dos trabalhadores a lei foi de encontro ao que a Constituição Federal prevê em seu artigo 7º, inciso XXII que estabelece a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança.

Dentre outros aspectos, o texto da petição inicial da ADIN também critica o fracionamento das horas de descanso do motorista o que, segundo a CNTTT, contraria todo o arcabouço normativo de segurança e saúde e promove a fadiga do

¹⁸ AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - ADIN 5.322. DISTRITO FEDERAL. Disponível em: <file:///D:/Meus%20Documentos/Downloads/texto_306936527.pdf> Acesso em: 26 de maio de 2018.

¹⁹ AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - ADIN 5.322. DISTRITO FEDERAL. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/estfvisualizadorpub/jsp/consultarprocessoeletronico/ConsultarProcessoEletronico.jsf?seqobjetoincidente=4778925>. Acesso em: 24 de maio de 2018.

profissional, quanto à insegurança do ambiente, que no caso são as perigosas estradas do país.²⁰ A referida ação direta de inconstitucionalidade (ADIN 5322/DF) ainda aguarda julgamento.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos últimos meses se acompanhou com tristeza os noticiários mundiais relatando a possibilidade de o Brasil ser submetido a processo judicial perante a Corte Interamericana de Direitos Humanos por conta de violação a direitos sociais trabalhistas decorrentes da aprovação da reforma trabalhista. Nas palavras do presidente da Associação Nacional dos Procuradores do Trabalho, Ângelo Fabiano

no 30º ano da Constituição Federal, o Congresso Nacional, de uma forma geral, tenta minimizar a eficácia dos direitos socialmente protegidos nela, aqueles individuais também, de uma forma a aprovar leis ordinárias a se sobrepor à Constituição e a tratados e convenções internacionais.²¹

Trata-se de uma opinião direcionada a reforma trabalhista, no entanto, em muito se entrelaça à temática aqui abordada, pois suas inovações jurídicas também serão sentidas e cumpridas pelo motorista profissional em vários aspectos. É o caso, por exemplo, das mudanças no acordo coletivo que com a reforma, passam a ter força de lei, com a possibilidade desses acordos se sobreponem a determinações dispostas nas leis trabalhistas.

O presente artigo não se propõe a esgotar a análise da referida temática, até porque seria impossível tal intento. Obteve-se aqui o intuito de estabelecer reflexões acerca das condições de trabalho dos motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas no país, à luz das previsões legais trabalhistas para a categoria, refletindo sobre as consequências da lei 13.103/2015.

Sobre a estrutura rodoviária no Brasil, como podemos perceber, não há investimento nem políticas públicas voltadas para a manutenção da malha viária

²⁰ ADIN 5322/DF. Petição Inicial. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/estfvisualizadorpub/jsp/consultarprocessoeletronico/ConsultarProcessoEletronico.jsf?seqobjetoincidente=4778925>> Acesso em 26 de maio de 2018

²¹ **Brasil pode ser processado na Corte Interamericana de Direitos Humanos por causa da reforma.** Disponível em: <http://portal.mpt.mp.br/wps/portal/portal_mpt/mpt/sala-imprensa/mpt-noticias/16e36730-b81b-4d73-b4b2-9a3aa4997707> Acesso em: 29 de maio de 2018

nacional nem tão pouco investimentos em segurança para que o motorista possa exercer sua função de forma mais tranquila e eficaz.

O artigo 149 do Código Penal expressamente diz que submeter alguém a jornada exaustiva de trabalho é uma das formas consideradas como condição análoga a de escravo, é crime e ainda hoje, muitos empresários poderiam ser enquadrados nesse crime, visto que, para suportar as jornadas extenuantes, face ao retrocesso de direitos, fracionamento e redução do período de repouso, conforme foi possível acompanhar ao longo desse trabalho, os motoristas, muitas vezes esgotados fisicamente, se valem dos mais variados subterfúgios, principalmente das drogas.

Em palestra concedida no Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná, acerca da lei 13.103/2015, disponibilizado no site de compartilhamentos de vídeos youtube, o palestrante, advogado do sindicato das empresas transportadoras, afirma categoricamente, em vários momentos da sua fala, o quanto a lei satisfaz aos desejos e necessidades da classe patronal, dos empresários e donos de transportadoras. Chegando a afirmar que “a lei dessa vez fora elaborada pelos empresários, a outra também, mas nem parecia”. Isso no intuito de demonstrar que os interesses da classe patronal estavam assegurados nos preceitos legais em tela²².

Não se pode conceber nos dias atuais o lucro assumindo um lugar privilegiado em detrimento da vida humana. Os direitos fundamentais previstos em nossa lei maior, para a proteção do trabalhador, precisam ser respeitados. Pois como diz NICOLADELI e PERES (2015, p. 23) “é necessário, assim, buscar uma solução que privilegie o ser humano e não somente o aspecto econômico”. É inadmissível que trabalhadores, em pleno século XXI, neste país, precisem se drogar para suportar as jornadas extenuantes.

Vale salientar que se fala em vidas, os caminhoneiros são cidadãos trabalhadores que, apesar de terem escolhido uma profissão sabendo de seus riscos e desafios, são antes de tudo seres humanos e a humanidade já avançou ao ponto de reconhecer que seres humanos não devem ser submetidos a condições degradantes de trabalho posto que isso vai de encontro a tantos avanços e

²² Palestra da lei 13.103 - SETCEPAR WEB TV. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=34VeVbrfGu4>>. Acesso em: 27 de maio de 2018.

conquistas trabalhistas e humanas que já foram consagradas no ordenamento jurídico brasileiro. Necessário se faz que tamanho retrocesso social seja evitado.

LAW 13.103 / 2015 AND ITS EFFECTS IN DAILY WORK OF PROFESSIONAL DRIVERS OF ROAD TRANSPORTATION OF loads IN BRAZIL.

ABSTRACT

This article paper aims to reflect on the labor rights of a category that is of fundamental importance for the development of our country, the professional drivers of road transport of loads, analyzing the specific legislation for these drivers that is the law 13.103 that had been sanctioned in March of the year 2015, investigating its main changes and consequences in the daily life of these drivers who are popularly known in Brazil as truck drivers. Using as a methodology the bibliographical research in books, periodicals, articles and internet report, this article initially gives a historical retrospective about load transportation in Brazil, reflecting from the earliest times from our history to the situation that the modality of road transport has reached today. Next, some considerations were made about the challenges of being a truck driver currently in Brazil and the working conditions of these professionals, and, finally, the text (was directed to discuss) shows about the main effects of law 13.103 / 2015 in the daily work of the category in study, emphasizing the issue of occupational temporality and rest, also considering the discussions about possible unconstitutionality arising from the law. It is noticeable that law 13.103 brought possibilities of excessive working hours for professional drivers, in practice disturbing the work rest and thus, negatively compromised the working conditions of the category.

Keywords: Professional drivers. Road transport. Job. Journey. Rights.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Audiência debate condições de trabalho de caminhoneiros. Disponível em: <http://portal.mpt.mp.br/wps/portal/portal_mpt/mpt/sala-imprensa/mpt-noticias/28ea99f7-ffb4-448c-a282-299e4a0097bb>. Acesso em: 17 de maio de 2018.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial.** Porto Alegre: Bookman, 2001.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 2016. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm> Acesso em: 17 de maio de 2018.

BRASIL. **Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm>. Acesso em: 18 de maio de 2018.

BRASIL. **Decreto-Lei N.º 5.452, de 1º de Maio de 1943. Consolidação das Leis do Trabalho**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm> Acesso em: 26 de maio de 2018.

BRASIL. **Ação Direta de Inconstitucionalidade ADIN 5322**. Disponível em: <www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=292212> Acesso em: 26 de maio de 2018

Brasil tem apenas 12,3% da malha rodoviária com pavimento. 2016. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/brasil-tem-apenas-12-da-malha-rodoviaria-com-pavimento>> Acesso em: 19 de maio de 2018.

Brasil pode ser processado na Corte Interamericana de Direitos Humanos por causa da Reforma. Disponível em: <http://portal.mpt.mp.br/wps/portal/portal_mpt/mpt/sala-imprensa/mpt-noticias/16e36730-b81b-4d73-b4b2-9a3aa4997707> Acesso em: 29 de maio de 2018

BOARETTO, Laira Beatriz. **Direito Fundamental à saúde e segurança do caminhoneiro: a interação da sociedade na lei nº 12.619/2012**. – Piracicaba, SP: [s.n.], 2013. Disponível em <https://www.unimep.br/phpg/bibdig/pdfs/docs/13082013_092140_dissertacaofinalaiparapadefesa.pdf> . Acesso em: 18 de maio de 2018.

Declaração Universal dos Direitos Humanos. Disponível em: <http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/por.pdf>. Acesso dia: 13 de maio de 2018.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: Edusp - Editora da Universidade de São Paulo, 1995.

FRAXE, Jorge Ernesto Pinto. **A saga do rodoviarismo no DNA do DNER**. Revista O Empreiteiro, 2011. Disponível em: <<http://revistaoe.com.br/a-saga-do-rodoviarismo-no-dna-do-dner>>. Acesso em: 18 de maio de 2018.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Fundo de Cultura S.A. p. 80-81, 2003. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/washington-luis-inaugura-primeira-rodovia-asfaltada-do-pais-rio-petropolis-8849272>>. Acesso em 04 de maio de 2018.

GORDINHO, Margarida Cintra. **Transportes no Brasil: a opção rodoviária**. São Paulo: Marca D'água, 2003. Disponível em: <<https://www.google.com/search?tbm=bks&q=Transportes+no+Brasil+Margarida+Cintra>> Acesso em: 12 de maio de 2018

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **História das Ferrovias no Brasil**. 2018. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>>. Acesso em: 04 de maio de 2018.

KAPRON, Rafael Antônio. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas**. Pelotas, 2012. Disponível em: <<http://guaiaca.ufpel.edu.br:8080/handle/123456789/2147>> Acesso em: 05 de maio de 2018.

JORGE NETO, Francisco Ferreira; CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Comentários à legislação do motorista: análise do ordenamento jurídico Leis (12.619/2012 e 13.103/2015)**. Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, p. 256-276, out. 2015. Disponível em: <<https://hdl.handle.net/20.500.12178/89397>>. Acesso em 25 de maio de 2018.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro e NASCIMENTO, Sônia Mascaro. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2014.

NERI SOARES, W. L.; SOARES, C. **Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios**. Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 21, n. 4, p. 1107-1123, 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csp/v21n4/13.pdf>>. Acesso em: 15 de maio de 2018.

NICOLADELI, Sandro Lunard; PERES, Fabio Augusto Mello. **Inovações precarizadoras da Lei n. 13.103/2015 : o Estado legislando na contramão da via constitucional**. Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região,

Curitiba, PR, v. 5, n. 45, p. 22-34, out. 2015. Disponível em:
<<https://hdl.handle.net/20.500.12178/89202>>. Acesso em: 25 de maio de 2018.

OLIVEIRA, Sérgio Augusto de. **A história nos trilhos: O Sesquicentenário da Ferrovia no Brasil – III Breve História da Estrada de Ferro Mauá. 2003.** Disponível em:
<http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos10_novembro2003.htm>. Acesso em 12 de abril de 2018.

O sonhado ponto de parada. Disponível em: <<http://www.ocarreteiro.com.br/o-sonhado-ponto-de-parada/>>. Acesso em: 27 de maio de 2018

Pesquisa da ESALQ analisa o perfil socioeconômico dos motoristas de caminhão no Brasil. Disponível em:
<<http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/380-pesquisa-da-esalq-analisa-o-perfil-socioeconomico-dos-motoristas-de-caminhao-no-brasil>>. Acesso em: 27 de maio de 2018.

PORTARIA Nº 944 do MTE. Disponível em:
<http://www.trtsp.jus.br/geral/tribunal2/ORGaos/MTE/Portaria/P944_15.html>. Acesso em 25 de maio de 2018.

RIBEIRO, Fábio Henrique. **Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e saúde dos motoristas de caminhão em Rio verde – GO. 2008.** Disponível em:
<<http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/bitstream/tede/3094/1/Fabio%20Henrique%20Ribeiro.pdf>> Acesso em 16 de maio de 2018.

SCHROEDER, Élcio Mário e CASTRO, José Carlos de. **Transporte Rodoviário de Carga: Situação Atual e Perspectivas.** 1996. In: Revista do BNDES, Rio de Janeiro, V.3, N.6, P.173–188, Dez. 1996. Disponível em:
<<http://web.bndes.gov.br/bib/jsou/handle/1408/11234>>. Acesso em: 06 de maio de 2018.

SINAGAWA, Daniele M. **Viagens longas propiciam uso de drogas por caminhoneiros.** Entrevista concedida a Agência USP de notícias. São Paulo, 2015. Disponível em <<http://www.usp.br/agen/?p=222627>>. Acesso em 12 de Maio de 2018.

SILVA, Júlio César Lázaro da. **A estratégia brasileira de privilegiar as rodovias em detrimento das ferrovias.** *Brasil Escola.* 2018. Disponível em

<<https://brasilecola.uol.com.br/geografia/por-que-brasil-adotou-utilizacao-das-rodovias-ao-inves-.htm>>. Acesso em 06 de maio de 2018.

VIANNA, Geraldo. **O mito do rodoviarismo brasileiro**. São Paulo: NTC&Logística, 2007. Disponível em: <http://www.nextrans.com.br/wp-content/uploads/2014/12/O-Mito-do-Rodoviarismo-Brasileiro.pdf>. Acesso em: 17 de Maio de 2018