

## SER CAMINHONEIRO: AS CONDIÇÕES ADVERSAS DE TRABALHO NA REGIÃO DE RONDONÓPOLIS

Sirlande Telis Cunha<sup>1</sup>  
Plínio José Feix<sup>2</sup>

**Resumo.** O presente artigo apresenta uma discussão acerca das condições de trabalho dos caminhoneiros na região de Rondonópolis-MT, tendo como objetivos problematizar a situação de invisibilidade, com que é submetida esta profissão responsável pelo transporte de boa parte da produção da região, e também analisar a realidade de exploração vivenciada no seu trabalho, agravada com a recente aprovação da Lei nº 13.103, de 17 de abril de 2015, chamada de Lei do Caminhoneiro. Esta Lei é responsável pelo aumento da jornada de trabalho e pela diminuição do tempo de descanso, aumentando, assim, os riscos de acidentes e os problemas de saúde dessa categoria. A investigação insere-se na metodologia de pesquisa histórica, tendo como área de estudo o mundo do trabalho, utilizando uma determinada bibliografia para a referência teórica e uma base empírica que prioriza o registro digital (fotografia) e relatos de experiência minhas enquanto viajante em caminhão nas estradas do estado de Mato Grosso. Os resultados da pesquisa indicam a precarização nos locais de trabalho e a desumanização do trabalhador, agravada com a vigência da mencionada lei.

**Palavras-chave:** Transporte rodoviário de cargas; Mundo do trabalho; Caminhoneiros; Lei dos Caminhoneiros.

### Introdução

Este artigo tem como objetivo analisar e estimular discussões acerca das condições de trabalho dos trabalhadores caminhoneiros da região de Rondonópolis, situada no sudoeste do estado de Mato grosso. Desta forma pretende-se dar maior visibilidade aos caminhoneiros, em especial aos problemas que enfrentam no seu trabalho.

Escolhi estudar e falar deste tema pelo motivo de estar bem próxima dele, pois meu primeiro contato com o caminhão e os caminhoneiros aconteceu nos anos de 1995 a 1997, período em que trabalhava na troca de lonas de freios das carretas em posto de gasolina localizado na margem da BR-163, a 40 km de Rondonópolis. Mas foi em 2015 que voltei a fazer parte do cotidiano do caminhão e dos caminhoneiros. Foi então que comecei a ver e

---

<sup>1</sup> Licenciada em História pela Universidade Federal de Mato Grosso, campus de Rondonópolis. [sirlandeteles@hotmail.com](mailto:sirlandeteles@hotmail.com).

<sup>2</sup> Doutorado em Ciência Política pela Universidade Estadual de Campinas/UNICAMP, Brasil (2010). Professor Efetivo/Departamento de História da Universidade Federal de Mato Grosso/CUR, Brasil.

mundo do caminhoneiro sob outros prismas. Esse novo olhar está registrado em algumas fotografias e relatos contidos neste artigo.

Os motoristas de caminhão de um modo geral, independente se são trabalhadores autônomos ou prestadores de serviços para empresas, passam pelos mesmos problemas com relação ao local em que realizam as suas jornadas de trabalho, isto porque as estradas são as mesmas e as dificuldades, tais como a falta de pontos de apoio para o descanso, também são os mesmos. Os relatos que trago das minhas viagens é em um caminhão de uma empresa de pequeno porte conduzido por meu companheiro.

Considero relevante a temática estudada e a produção do presente texto. Ele vai ao encontro da finalidade do Curso de Especialização em retratar grupos sociais, que se encontram em situações de exploração e de dominação, tais como a categoria dos caminhoneiros. É significativo entender como funciona este mundo do trabalho, com um cotidiano análogo ao composto químico nitroglicerina pura<sup>3</sup>, seja pela jornada de trabalho estressante devido às condições de tráfego nas estradas; seja pela solidão vivida desses trabalhadores, pois eles passam muito tempo na boleia do caminhão, e longe da família. Dar visibilidade e retratar as suas condições precárias de trabalho é uma contribuição, para que conquistem dias melhores.

Os tópicos do texto estão divididos em três partes: 1- sistema de transporte brasileiro, onde apresento o predomínio do sistema rodoviário; 2- dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores caminhoneiros, onde relato a precariedade das condições de trabalho desta categoria; e 3- ser caminhoneiro: uma identidade social invisível e desumanizada, onde analiso a sua condição de ser, como eles se sentem, são vistos e tratados pela sociedade. O recorte será a análise crítica sobre os problemas que eles enfrentam. Para Hobsbawm, “embora a teia da história não possa ser desfeita em linhas separadas sem que seja destruída, certa subdivisão do assunto é essencial por motivos práticos” (2009, p. 01).

O artigo tem como fontes para a realização da pesquisa uma metodologia de análise histórica relacionada ao mundo do trabalho, utilizando como referenciais bibliográficos livros, jornais, artigos, *sites*; e, como meios empíricos, fotografias e relatos de experiência em viagens de caminhão. De acordo com Marc Bloch, historiador francês: “Tudo que o homem diz ou escreve, tudo que fabrica, tudo o que toca, pode e deve informar sobre ele” (BLOCH, 2001, p. 79). As imagens, segundo Flusser (2002, p. 9), “são superfícies que tem a pretensão de

---

<sup>3</sup> Nitroglicerina pura, pois, é um elemento químico de alto poder explosivo, quanto maior a quantidade de gás produzida e quanto menor o tempo de reação, maior o estrago. Fazendo analogia com o caminhoneiro que vive no limite de suas emoções, pois o ambiente em que trabalha está sempre em ponto de colisão, em questão de segundos pode causar um estrago (um acidente) que levará sua própria vida.

representar algo do seu tempo”. As imagens são, para ele, “mediações entre o homem e o mundo”.

Não bastassem as dificuldades que os caminhoneiros já vinham enfrentando, a nova Lei de transporte de cargas aprovada em 2015 (Lei 13.303/2015) agrava a precarização deste trabalho, e favorece os proprietários de empresas de transporte, bem como os produtores de mercadorias que demandam a comercialização dos mesmos em outras localidades ou países. Ser caminhoneiro exige muito do indivíduo; ele precisa gostar do que faz, isso porque ele vive algo bem singular. Ele convive com uma falsa sensação de liberdade e uma tensão real, perigosa, pois quando sai do seu lar, pode não regressar com vida. Ele precisa ser reconhecido pela sociedade sobre o importante trabalho que desenvolve.

## **1 – Sistema de Transporte Brasileiro**

Neste tópico abordarei o sistema de transporte implantado no nosso país, com ênfase no transporte rodoviário. A priorização desse meio de transporte, a partir de meados do século XX, está vinculada à nossa situação de dependência externa, à indústria automotiva. Por sua vez, os problemas enfrentados pelos trabalhadores transportadores de mercadorias na atualidade estão relacionados à opção política por este meio rodoviário.

### **1.1- Amplo predomínio do transporte rodoviário**

Os meios de transporte têm uma função essencial para viabilizar a vida dos seres humanos neste planeta, principalmente no sentido do tempo e do espaço. Eles promovem o aceleração da circulação das pessoas e das mercadorias de um espaço para outro, isso se comparado ao deslocamento dos seres humanos sem o uso de outro recurso além das pernas. Os primeiros meios de transporte produzidos pela humanidade tinham como propósito proporcionar rapidez, segurança e o domínio dos espaços no processo de locomoção.

A descoberta da energia a vapor na era moderna revolucionou os transportes. Refiro-me ao transporte ferroviário. Um dos fatores de maior importância para o desenvolvimento de países e regiões é a construção de um sistema ferroviário eficiente. Este assume um papel estratégico na composição da matriz do transporte e consagra-se como um veículo de transformação econômica. De acordo com Furtado, a economia brasileira não possui um histórico voltado para o desenvolvimento interno do país.

Numa economia do tipo da brasileira do século XX, o coeficiente de importações era particularmente elevado, se tem em conta apenas o setor monetário, ao qual se limitavam praticamente as transações externas. Por outro lado, os desequilíbrios na balança de pagamentos eram relativamente muito mais amplos, pois refletiam as bruscas quedas de preços das matérias-primas no mercado mundial. Por último, caberia ter em conta as inter-relações entre o comércio exterior e as finanças públicas, pois o imposto das importações era a principal fonte de renda do governo central. (FURTADO, 2003, p. 158).

A produção e o comércio próximo do litoral e voltado para o exterior é um fator que explica a reduzida quantidade de trilhos de trem até o final do século XIX. Se houvesse a prioridade do desenvolvimento interno, teríamos tido um maciço investimento em ferrovias neste período. Esta situação começa a mudar posteriormente com a maior interiorização da produção, principalmente pelo cultivo do café no Sudeste. No século XX houve uma intensificação da construção de ferrovias.

O surgimento do transporte ferroviário está ligado à busca da sociedade por transportar pessoas e valores materiais em uma velocidade mais rápida e em maior quantidade. O início da trajetória do sistema ferroviário brasileiro remonta aos tempos de Império com a construção e a operação da Estrada de Ferro Rio – Petrópolis [...] A implantação do modal ferroviário era, de início, para transportar as commodities brasileiras em direção aos principais portos do país. Não havia a intenção de articular o território, nem de integrar as regiões remotas aos centros mais dinâmicos do país. (JUNIOR, 2013, p. 06)

No Brasil de hoje se pensa no transporte de trem como uma relíquia do século XIX. Temos também no imaginário a ideia de que o trem foi um burro de carga no início da era industrial. No entanto, para os visionários do futuro, o poder do trem é ilimitado, principalmente devido ao aumento do custo dos combustíveis fósseis. Países que pensaram nos benefícios do transporte em longo prazo investiram no modal ferroviário. Eles pensam até em substituir o avião pelo trem, caso ele consiga elevar a sua velocidade, o que será possível.

Quanto ao transporte rodoviário, o Brasil passou por uma grande expansão durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956 a 1961). Este Presidente da República tinha como objetivo um projeto de desenvolvimento nacional com trinta e uma metas, e o transporte era uma delas. Nesta época também foi construída Brasília, o que representa uma clara intensão política de intensificar a interiorização econômica e demográfica.

A capital foi construída com mão de obra vinda do Nordeste brasileiro sob um caminhão chamado pau-de-arara. Este tipo de veículo foi um meio de transporte ilegal, pois os caminhões eram adaptados com bancos de madeira e cobertos com uma simples lona. O pau-de-arara levou cerca de 80 mil trabalhadores para a construção da capital federal.



Imagem 01

Disponível em: <https://bollog.wordpress.com/2012/01/15/pau-de-arara/>

Na foto acima é possível perceber as condições precárias de transporte das pessoas, sem conforto e segurança, que foram levadas do Nordeste para o Centro-Oeste e Sudeste do país. A interiorização do país estimulou o desenvolvimento das redes de transportes.

Durante a industrialização do Brasil, a partir de 1940 e 50, as políticas de Estado estavam bastante direcionadas para a implantação do transporte rodoviário. Uma das formas para atrair o capital estrangeiro de empresas automobilísticas era, justamente, fazer com que as rodovias tivessem um maior investimento, e o governo deveria privilegiar a construção de rodovias. A opção por ferrovias ficou em segundo plano.

O sistema ferroviário brasileiro implantado para atender às necessidades de uma economia exportadora de produtos primários – com ferrovias dirigidas do interior para os portos regionais - revelou-se inadequado para responder aos estímulos do intenso processo de industrialização, iniciado a partir da década de trinta. As profundas transformações estruturais da economia brasileira colocaram gradativamente, como elementos mais importantes no movimento geral de carga, os fluxos de bens intermediários e finais para o atendimento do mercado interno. (BARAT, 1978, p.23)

Caso não se construísse estradas suficientes, onde rodariam os carros fabricados pelas empresas automobilísticas? Estas empresas foram um importante catalizador da atividade industrial brasileira, fazendo com que o governo brasileiro optasse pelo transporte rodoviário. Esta opção favoreceu o transporte de cargas realizado por caminhões do interior até às cidades e portos do país, sendo um dos elementos fundamentais da logística brasileira. As políticas neste

mesmo período, como consequência, começou o sucateamento do transporte ferroviário em benefício desse processo de maior investimento no transporte rodoviário.

No governo da ditadura civil-militar do Presidente da República Emílio Garrastazu Médici (1969 a 1974), o investimento em rodovias ganhou um novo impulso. Uma das políticas priorizadas pelos militares foi a modernização capitalista da agricultura e a expansão da fronteira agrícola para o Centro-Oeste do país. Esta estratégia de desenvolvimento econômico e social demandou a ampliação da infraestrutura, tais como hidrelétricas e rodovias.

Se o governo brasileiro tivesse optado pelo meio de transporte intermodal<sup>4</sup>, um caminhão, por exemplo, não teria a necessidade de transportar a soja ou o algodão dos armazéns das propriedades agrícolas da região de Rondonópolis até os portos para serem exportados. Faria uma integração entre os meios de transporte. Por exemplo: poderia transportar a soja e o algodão até um terminal na região da produção agrícola, depois o trem levaria até os portos. Poderia combinar vários tipos de transportes para aumentar a eficiência: aumentar a quantidade de cargas transportadas, reduzindo, assim, os custos do transporte.

É importante registrar que, recentemente, foi construída a ferrovia até Rondonópolis e a instalação de um porto seco neste município e em Itiquira-MT, o que contempla o que considero fundamental para um sistema de transportes moderno, redutor dos problemas de transporte. Porém, esse sistema ainda é muito insipiente no Brasil, e nem se constitui em meio prioritário de transporte de carga. Nem aqui esta modalidade de transporte é a mais usada.

A falta da intermodalidade no transporte do Brasil faz com que o custo dos nossos produtos e o custo dos transportes sejam muito mais elevados; do que em outros países que já optaram pelo transporte intermodal. A falta de integração dos transportes torna o Brasil um país menos competitivo economicamente em termos mundiais. Isso acontece porque não temos uma infraestrutura eficiente que favoreça o escoamento dos produtos, pois eficiência, velocidade e custos são fatores importantes para que haja competitividade. Sendo o Brasil possuidor de uma vasta extensão territorial, a ferrovia seria a melhor opção de transporte no interior do país, como é o caso da região de Rondonópolis, porque reduziria o custo e a dependência de combustíveis fósseis, assim como teríamos muito menos problemas relacionados à vida dos caminhoneiros.

Em Rondonópolis, município localizado na região sudoeste do estado de Mato Grosso, a principal atividade econômica é o agronegócio. Este município possui a segunda maior

---

<sup>4</sup> Transporte Intermodal: transporte por duas ou mais modalidades em uma mesma operação. Nazário (2010, p. 142) explica a intermodalidade como a “integração total da cadeia de transporte, de modo a permitir um gerenciamento integrado de todos os modais utilizados, bem como das operações de transferência, caracterizando uma movimentação porta a porta, com a aplicação de um único documento”. (SILVA, 2013, p.10)

economia do estado, e está entre os 100 maiores produtores do país, segundo o IBGE (2013). Obviamente, a movimentação das mercadorias dessa economia rondonopolitana não é graças aos produtores do agronegócio, e sim é resultado do esforço daqueles que nem se quer são lembrados nas reportagens sobre o desenvolvimento econômico da cidade. Esse esquecimento ocorre desde os trabalhadores do campo responsáveis pelo plantio e colheita, até os caminhoneiros responsáveis pelo transporte e entrega dos produtos agropecuários.

Rondonópolis possui a singularidade de estar localizada no entroncamento de duas importantes BRs, que são a 163 e a 364. A primeira rodovia federal é longitudinal, fazendo parte das rodovias que cortam o Brasil de Norte a Sul; e a segunda é diagonal, apresentando duas direções: Noroeste-Sudeste e Nordeste-Sudoeste. A BR 163 corta o estado de Mato Grosso de norte a sul, isso desde a divisa do estado do Pará até a divisa com o Mato Grosso do Sul, passando por Sinop, Cuiabá e Rondonópolis. Ela é de grande importância para o escoamento da produção agrícola e pecuária do citado estado. Portanto, são por essas duas rodovias que circula, sob rodas, a maior parte da produção mato-grossense.

Como foi mencionado anteriormente, o governo brasileiro não está priorizando o transporte intermodal, apesar da sua importância fundamental para o desenvolvimento da economia brasileira. O setor de transportes sofreu historicamente uma quase completa ausência de integração entre as suas diferentes modalidades, e deficiências na coordenação das políticas modais. Por razões peculiares ao país, o sistema de transportes ficou muito dependente do transporte rodoviário, que no momento encontra-se sem infraestrutura suficiente.

Considerando que o transporte rodoviário ainda é amplamente predominante na região de Rondonópolis, a atividade econômica perde em competitividade para as regiões do Sudeste e Sul do país. Da mesma forma, a grande maioria dos produtos industrializados é trazida destas regiões para cá, o que também incide na elevação do preço dessas mercadorias. Adicionado ao estado precário das rodovias, temos um conjunto de outros problemas relacionados a este sistema de transporte, entre eles os acidentes e a perda de vidas humanas. Os governos brasileiros adotaram a estratégia de transporte errada ao fazerem a opção pelo sistema rodoviário. Hoje enfrentamos inúmeros problemas vinculados a esta opção.

## **2- Dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores caminhoneiros**

Não tem como não falar dos problemas enfrentados pelos motoristas ao tratar do sistema de transporte rodoviário. Por isso essa questão já apareceu, em parte, no tópico acima. Neste

espaço quero detalhar algumas das principais dificuldades vividas pela categoria de trabalhadores que conduz as carretas, e que foram por mim vivenciadas e registradas.

## **2.1- Apresentação dos principais problemas**

Os trabalhadores do transporte de cargas, segundo uma pesquisa realizada em 2016 pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), constataram que se trata de uma profissão perigosa, insegura, desgastante e com o convívio familiar comprometido, e, em contrapartida, existe de positivo apenas a possibilidade de conhecer novos lugares e novas pessoas. Portanto, o trabalho dos caminhoneiros se reveste de um conjunto de problemas que são relevados na sociedade, sendo a maioria de solução plausível.

O problema principal vivenciado pelos caminhoneiros são as más condições de trafegabilidade das estradas brasileiras. A Rodovia Transamazônica (BR-230), por exemplo, que é muito usada pelos transportadores de grãos de Mato Grosso, é conhecida como a rodovia do pesadelo. Eles fazem o escoamento dos produtos agrícolas no porto de Miritituba, no município de Itaituba (PA) por estradas sem nenhuma infraestrutura. A reportagem G1 (2018) destaca os problemas enfrentados pelos caminhoneiros nesta rodovia:

A estrada vai rasgando a Floresta Amazônica, e a soja do Mato Grosso se aproxima de uma encruzilhada. De um lado fica Santarém. Do outro está Miritituba. Hoje, esse entroncamento divide o caminho dos caminhões que chegam carregados com grãos. Antes, praticamente todos seguiam apenas na direção de Santarém. Agora, a maior parte do fluxo vai para outro lado. Os motoristas usam a BR-230 para chegar a Miritituba. A subida de um dos trechos é bastante complicada, o que torna comum a ocorrência de acidentes.

A fotografia abaixo registra a falta de condições de trafegabilidade da BR-230, que começou a ser construída há mais de 40 anos, e ainda não foi concluída.



Imagem 02

Disponível em: <http://www.folhadoprogresso.com.br/o-caos-descaso-e-abandono-nas-rodovias-no-para/>

A fotografia captou o recorte de uma cena do mundo do trabalho que faz parte da rotina dos caminhoneiros: estrada em péssimas condições, sem nenhuma estrutura para a realização de uma jornada de trabalho que ofereça a expectativa de um descanso no fim do dia. Se os caminhoneiros estiverem sem comida e água, eles ficarão famintos e sedentos, pois não há vestígios de comida ou água potável na região dos atoleiros. Ainda sobre as condições de tráfego desta rodovia, um jornal *online* (09/07/2014) faz a seguinte descrição:

Uma ladeira de menos de 100 metros de distância virou o grande entrave a ser superado pelos caminhoneiros que chegam ao terminal da Bunge, em Miritituba (PA). Basta um chuvisco para interromper o tráfego de caminhões na BR-230, mais conhecido como Transamazônica. Ali, a poucos quilômetros do destino, as carretas bitrens, de 70 toneladas, carregadas de soja, só passam se forem rebocadas por retroescavadeiras que ficam de plantão no local à espera de ajuda. [...] A recente inauguração da Estação de Transbordo de Miritituba, da Bunge, atraiu vários caminhoneiros acostumados a fazer viagens menores, entre a fazenda e os pátios da ferrovia, em Rondonópolis, em Mato Grosso. (FREELERS, Frota & Cia Online, 2014).

As estradas do estado do Mato Grosso não estão em bom estado de conservação, mesmo as que já foram privatizadas ainda não fornecem todos os serviços de forma satisfatória como prevê a Legislação. A BR 163, com mais de 3,5 mil km de extensão, é hoje a principal rodovia federal que corta o território mato-grossense e a mais utilizada pelo setor produtivo do nosso estado. São aproximadamente 1,7 mil km que passam por 21 municípios, sendo que a maioria

é de grande produção agrícola, especialmente soja, milho e algodão, como afirma uma reportagem do Globo Rural de janeiro de 2016:

A rodovia BR-163, no trecho que liga Mato Grosso ao Pará, está em condições péssimas, especialmente no lado paraense. A conclusão é da Comissão de Logística da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja-MT) e do Movimento Pró-Logística, também ligado à entidade, que realizaram uma viagem técnica pelo local entre os dias 14 e 17 de janeiro de 2016.

Na imagem seguinte registra a falta de estrutura da MT-100, toda esburacada, que é usada pelos caminhões para levar os produtos agrícolas até o trem no porto seco localizado no município de Chapadão do Sul (MS).



Imagem 03

MT-100 em Alto Taquari-MT. Fotografia de Sirlande Telis da Cunha, set. 2018.

Os caminhoneiros andam com as carretas nesta rodovia esburacada de aproximadamente 80 km de distância a uma velocidade em torno de 40 km por hora. Por causa do seu péssimo estado, os motoristas perdem um tempo expressivo para chegar ao destino. Além disso, uma rodovia neste estado provoca danos materiais na carreta.

À perda de eficiência administrativa do Ministério dos Transportes somou-se à falência do modelo de financiamento do setor, o que levou à precária situação da malha rodoviária federal. No final de 2002, apenas 15% da sua extensão (cerca de 56 mil quilômetros) encontrava-se em condições satisfatórias [...]. Por outro lado, para reduzir a participação do transporte na formação dos custos logísticos, havia necessidade urgente de investimentos no aumento de capacidade da infraestrutura de transporte de todas as modalidades, com prioridade para as ferrovias e hidrovias. (VALENTE, 2013, p.29)

A falta de manutenção das estradas em geral, para além desta específica, causa prejuízos para os motoristas de caminhão, seja com danos no caminhão, assim como a demora na entrega da carga, aumentando o tempo para fazer o percurso. Esse tempo não será computado em salário e nem hora de descanso, de acordo com a nova Lei do Caminhoneiro, como ainda veremos. Toda essa situação resulta em prejuízos para os motoristas de carga.

Um problema que acarreta a degradação das estradas, entre muitos outros que poderíamos destacar, é o excesso de peso colocado nos caminhões. No Brasil, e principalmente no estado do Mato Grosso, não existe um sistema eficaz de fiscalização, pois as poucas balanças existentes para controlar a pesagem dos caminhões estão desativadas. Esporadicamente usam-se balanças móveis para fiscalizar o peso das cargas, como foi noticiado em jornal:

Nos próximos 30 dias, os veículos carregados que passarem pela Unidade Operacional da PRF, em Rondonópolis, vão ser submetidos à pesagem. Para esta atividade, a Rota do Oeste montou uma balança móvel que vai identificar se o peso transportado pelos caminhões e carretas está de acordo com os limites estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para cada tipo de veículo. Caso o peso da carga esteja em desacordo com a legislação, o motorista pode ser multado pela PRF. (Jornal *online* “Mato Grosso Mais”, 28/02/2018).

As estradas brasileiras não acompanharam a evolução na fabricação das carretas, pois estas máquinas gigantes necessitam de sempre mais espaço. No município de Rondonópolis isso é bem singular, pois elas usam os mesmos retornos feitos pelos carros pequenos, motos e até bicicletas, aumentando o índice de acidentes.

Uma das principais mudanças introduzidas na cabine, mais conhecida como boleia, foi a colocação de um banco para carona em forma de poltrona que serve de cama para o motorista. Dormindo no caminhão, ele passa de motorista à vigia da carga no período noturno. No entanto, ele não é remunerado por esse acúmulo de função. É um ônus imposto aos caminhoneiros.

Uma das dificuldades singularidades vividas pelos motoristas de caminhão é a necessidade de disciplinarem seus corpos, pois eles não podem atender às suas necessidades fisiológicas na hora que quiserem, uma vez que não há lugares suficientes para fazerem suas paradas de apoio no trajeto de trabalho. Nas fábricas, por exemplo, é necessária e obrigatória a existência de banheiros no seu recinto, mas na boleia do caminhão não existe espaço para a adaptação de um banheiro. De acordo com Foucault, disciplinar o corpo é algo singular da lógica de produção capitalista:

Houve, durante a época clássica, uma descoberta do corpo como objeto e alvo do poder. Encontraríamos facilmente sinais dessa grande atenção dedicada ao corpo – ao corpo que se manipula, se modela, se treina, que obedece, responde, se torna hábil ou

cujas forças se multiplicam. [...] A disciplina fabrica, assim, corpos submissos e exercitados, corpos ‘dóceis’. A disciplina aumenta as forças do corpo (em termos econômicos de utilidade) e diminui essas mesmas forças (em termos políticos de obediência). Em uma palavra: ela dissocia o poder do corpo; faz dele, por um lado, uma ‘aptidão’, uma ‘capacidade’ que ela procura aumentar; e inverter, por outro lado, a energia, a potência que poderia resultar disso, e faz dela uma relação de sujeição estrita. (FOUCAULT, 2010, p. 132-134).

Segundo dados do Ministério da Previdência Social, a profissão de caminhoneiro é a que mais mata no Brasil; foram 2.579 mortes entre 2005 e 2013, mais do que profissões ligadas à construção civil e à energia elétrica. A pesquisa foi feita em 2014, mas muito provavelmente os números devem ter aumentado, sobretudo após a criação da Lei do Caminhoneiro (Lei nº 13.103), que entrou em vigor em 17 de abril de 2015.

A lógica de acumulação capitalista não leva em consideração a espécie viva que conduz o caminhão. Os motoristas são vistos como uma engrenagem viva necessária para o bom desempenho da máquina. Seu corpo precisa se moldar ao caminhão, assim como se adaptar ao tempo e ao espaço estabelecidos para a circulação da carga. Portanto, ele acaba sendo acoplado e conectado ao caminhão como se fizesse parte do mesmo. Sendo assim, ele passa a compor o cérebro da maquinaria, e, como tal, é substituível e descartável quando o seu “prazo de validade” chegar ao fim (idade) ou quando não cumprir com as metas mínimas de produtividade definidas.

## **2.2- Agravante: nova Lei do Caminhoneiro (Lei 13.303 /2015)**

O transporte de cargas sofreu uma nova regulamentação em 2015, conhecida como a Lei do Caminhoneiro. As mudanças introduzidas visam aumentar a carga horária de trabalho dos motoristas, o que beneficia os donos das empresas, o setor do agronegócio e a própria categoria de trabalhadores que trabalha como autônomo (proprietários do caminhão) ou de forma comissionada.

A nova lei, uma reivindicação de parte da própria categoria dos caminhoneiros, foi pautada para exigir o direito de trabalhar mais horas por dia. Parece contraditório o anseio por uma lei exigindo a extensão da jornada de trabalho. A origem desse desejo tem a ver com o pagamento de comissões. Parte dos motoristas ganha de acordo com o número de viagens feitas, ou pelo cumprimento de metas, tais como a entrega de uma carga no tempo marcado. Portanto, quanto mais tempo o profissional tiver para rodar pelas estradas e mais viagens fizer, maior será a sua remuneração salarial.

Na época da elaboração e aprovação da lei, a categoria estava dividida. Parte dela, organizada em sindicatos, era contra a nova lei, mas, do outro lado, caminhoneiros donos do seu próprio caminhão foram a principal força favorável ao aumento da jornada de trabalho, apoiados pelos empresários das transportadoras e do agronegócio.

O texto desta lei define questões como a jornada de trabalho, tempo de descanso e repouso e seguro por acidente. A Lei do Caminhoneiro tirou vários direitos adquiridos na lei anterior, conhecida como Lei do Descanso. A nova legislação permite uma jornada de trabalho de 12 horas por dia, contra 10 horas da anterior. E também mudou os horários de intervalo e descanso, reduzindo esse tempo. O projeto foi elaborado pela bancada ruralista do Congresso Nacional, com a relatoria de Valdir Colatto (MDB-SC), uma das principais lideranças desse setor no Parlamento Federal, que conta com 230 Deputados Federais e Senadores de um total de 594 congressistas.

O tempo que o motorista espera para carregar e descarregar, da forma como consta na Lei, é uma contradição. Nela consta que o tempo de espera não configura jornada de trabalho, sendo considerado tempo de descanso somente a partir de 2 horas de espera. O texto da Lei diz ainda que os caminhoneiros poderão fazer movimentações necessárias do veículo sem cômputo de tais ações como jornada de trabalho. No entanto, terá assegurado o descanso de 8 horas ininterruptas mesmo com o tempo de espera superando as 2 horas. E vai além: só será considerado descanso se houver condições adequadas para tal. Em outras palavras, o tempo de espera dentro do veículo, em uma determinada estrada sem infraestrutura, tais como hotéis, restaurantes ou paradas, não é considerado como descanso e tão pouco jornada de trabalho.

Trata-se de um trabalho desumanizante.

Se na formulação marxiana o trabalho é o ponto de partida do processo de humanização do ser social, também é verdade que, tal como se objetiva na sociedade capitalista, o trabalho é degradante e aviltado. Tornando-se estranhado. O que deveria se constituir na finalidade básica do ser social – a sua realização no e pelo trabalho – é pervertido e depauperado. (ANTUNES, 2011, p. 144, 145).

A ampliação da jornada de trabalho permite um estrangulamento do repouso dos motoristas em prol da lógica capitalista. Da mesma forma, proporciona o aumento do uso de drogas para aliviar o cansaço e evitar o sono. Não seria mais interessante ter construído pontos de apoio antes de sancionar a Lei? Viajei de Guararapes (SP) a Sorriso (MT) em 2016 e 2018, e não encontrei nenhum ponto de apoio, exceto os postos de combustíveis. Dormi sempre à beira da BR, correndo o risco de ser assaltada, uma vez que os postos de combustíveis não são suficientes e a maioria cobra para dormir no seu pátio. Quando não cobram é porque está

reservado para os caminhões das empresas de médio e grande porte; elas recebem como “brinde” o estacionamento pelo fato de abastecerem nestes postos. Os motoristas autônomos ficam em desvantagem, pois não consomem combustível o suficiente para obter esse bônus.

A nova Lei também traz algo diferente da lei anterior quanto ao uso de drogas por parte dos caminhoneiros. Ela é menos rigorosa sobre o consumo de estimulantes, exigindo o exame toxicológico apenas ao renovar a Carteira Nacional de Habilitação, assim como na admissão e na demissão do trabalhador. Esse é um fator que aumento o risco de acidentes.

No que se refere ao controle da jornada de trabalho, ela ficou sob a responsabilidade dos motoristas. Esse controle pode ser feito por dispositivos eletrônicos inseridos no caminhão. Porém, quando a empresa não fornece esse equipamento, ele poderá fazer suas anotações a bordo, tais como o tempo de deslocamento e o tempo de parada.

Nas minhas viagens a bordo do caminhão com meu companheiro, que é caminhoneiro, chegamos a viajar mais de 12 horas por dia, e pude observar que ele não era o único que fazia mais de 12 horas. Outro estranhamento é que a Lei, nos seus dispositivos finais, tece poucos comentários em relação aos trabalhadores autônomos. Enfim, a falta de fiscalização é mais um inventivo para que os motoristas de carga permaneçam no volante por tempo excessivo.

Não bastando a degradação desses trabalhadores com uma jornada de trabalho que põe em risco a sua saúde, e, sobretudo, sua vida, ainda vemos uma total humilhação e desumanização desses profissionais em seus locais de trabalho. Existem fazendas na região de Rondonópolis e adjacências que não oferecem o mínimo de conforto para os caminhoneiros, tais como um banheiro decente com chuveiro e vaso sanitário. Os funcionários das fazendas alegam que os caminhoneiros degradam os banheiros, o que é uma visão estereotipada.

Os caminhoneiros têm a necessidade de equipar o seu caminhão como se fosse uma casa ambulante, levando nele uma cozinha para preparar a sua comida, pois na maioria dos lugares onde carregam e descarregam a carga não é oferecido nem um café puro, muito menos um almoço ou uma janta. Outro ponto da Lei vigente é que ela permite apenas uma hora para os motoristas fazerem sua refeição. Penso que uma hora não é suficiente para preparar uma refeição adequada caso estejam longe de restaurante ou para economizar em alimentação. No caso, eles precisam dirigir mais horas após o almoço para poderem recuperar o tempo que gastaram no preparo da refeição. E como fica o descanso?



Imagem 04

BR 364 entre Rondonópolis e Alto Garças (MT). Fotografia de Sirlande Telis Cunha, maio de 2015.

Nesta fotografia podemos perceber como é o cotidiano dos caminhoneiros que escoam a safra de algodão, soja e milho da região de Rondonópolis e do norte de Mato Grosso. Aqui ele prepara a sua comida em um lugar insalubre, com tudo improvisado. A imagem reforça o descaso que a sociedade e a política têm com essa categoria de trabalhadores, pois criam leis, mas não proporcionam condições dignas de trabalho. A cozinha está acoplada à carreta do caminhão, e deve estar equipada de modo que não altere em nada a sua estrutura, pois o documento da mesma não pode ser alterado por conta da cozinha ou outro equipamento que favoreça o conforto do motorista.

Como é possível perceber, é desgastante o cotidiano dos motoristas de caminhão. Os motoristas transportadores de carga vivem em um campo minado. Eles vivem sob o jugo de uma adrenalina correndo nas veias a todo vapor, ou seja, os riscos contra a sua vida é uma preocupação constante por parte dos motoristas e de seus familiares.

No que diz respeito a luta pela sobrevivência econômica, as jornadas exaustivas são realizadas justamente para obtenção do necessário para a subsistência, já que são pagos por produtividade. Assim, o salário baixo é estratégia utilizada pelas empresas para obter mais lucros, obrigando, assim, os caminhoneiros a trabalhar mais. (SILVA 2015, p.59).



Imagem 05

Local de triagem para carregar grãos ou descarregar fertilizantes e produtos tóxicos na fazenda “Pau da Onça”, em Santa Rita do Trivelato (MT). Fotografia de Sirlande Telis da Cunha, julho de 2016.

A fotografia acima revela a hostilidade imposta pelo proprietário desta fazenda aos motoristas de caminhão. Podemos observar que estes veículos fazem parte de uma paisagem desoladora, pois não existe nenhuma árvore capaz de fazer sombra, e, assim, amparar e proteger esses trabalhadores do sol escaldante de Mato Grosso que ultrapassa os 40° C. Nesta propriedade, se os motoristas e a suas famílias chegarem à noite, encontrarão uma escuridão total. Há dois banheiros, mas são trancados. Fazer comida nesta escuridão é um desafio desanimador, sendo melhor dormir com fome, pois o refeitório é apenas para os funcionários da fazenda. Problemas semelhantes também são proporcionados por outras empresas localizadas na zona urbana, tais como a Óleos Menu (Guararapes-SP), ADM (Rondonópolis-MT), Cargil (Primavera Do Leste-MT), Vale S.A (Araxá-MG) e a Vale (Catalão-GO). Além de oferecerem péssimas condições de acomodação, e que foram vivenciadas por mim, essas empresas não admitem que se capturem imagens de seus pátios de triagem.

Nas viagens que realizei na boleia do caminhão do meu companheiro, juntamente com meus filhos, vivi momentos bem peculiares. Em julho de 2016, quase fui atacada por dois javalis no pátio de espera para o carregamento na Vale S.A (Araxá, MG). Convivi com urubus no pátio de triagem da *Louis Dreyfus Company*, em Mato Grosso. Numa ocasião, eu e meus filhos ficamos dentro do caminhão e fomos, clandestinamente, junto com a carga para o tombador da empresa de Óleos Menu (Guararapes-SP), porque não havia lugar adequado para ficarmos as duas horas da manhã e com um frio intenso. No tombador não é permitido pessoas, nem o motorista pode ficar no caminhão. Se fôssemos percebidos, meu companheiro sofreria punições, uma delas seria a exclusão de descarregamento na empresa. No ano de 2016 vivenciamos uma tentativa de assalto do caminhão com a carga no Triângulo Mineiro.

Os motoristas contratados em Rondonópolis têm a necessidade de se deslocar até os locais onde estão os produtos para serem carregados. Eles saem de Rondonópolis para levar grãos, farelo, casquinha perolada da ADM (*Archer Daniels Midland*) para toda região Centro-

Oeste, e voltam carregados de Adubo da Vale S.A. Os caminhoneiros têm que pagar as suas próprias despesas. O caminhão é um celeiro sobre rodas. Esse celeiro, que percorre as estradas tem um vigia noturno, não remunerado e um trabalhador diurno, que não possui um salário que atende a uma profissão estressante e sem conforto perante a sua jornada de trabalho.

No ano de 2018 esse segmento da classe trabalhadora atraiu os holofotes da mídia por causa de uma greve iniciada na região Sul do país e, aos poucos, chegou a Rondonópolis, e que ameaçou parar o país. Os motoristas de Rondonópolis participaram da greve. Mas o foco desta paralização não era a melhoria das condições de vida para os motoristas de carga, isso pelo fato dessa categoria social ter suas reivindicações limitadas e atreladas aos interesses das empresas transportadoras e do agronegócio. O preço do combustível era o principal motivo da paralização. Este protesto não foi pensado para dar mais dignidade a esses trabalhadores. Nenhuma mídia produziu matérias tratando das dificuldades enfrentadas pelos caminhoneiros, assim como a contribuição da Lei 13.103/2015 para o agravamento desta realidade.

A greve de 2018 tem algo intrigante, pois não está ligada diretamente aos interesses dos motoristas de caminhão, considerando que a Lei do Caminhoneiro não foi sequer mencionada neste período de paralização. Por isso esse movimento foi apoiado pelos setores conservadores da nossa sociedade. Esse fato me lembra da Revolução Francesa, movimento revolucionário que levou a classe burguesa a cooptar a classe trabalhadora em 1789, e depois esta acabou ficando de fora da liberdade, igualdade e fraternidade, lema da revolução.

A imagem abaixo mostra a paralização dos caminhoneiros em Rondonópolis (2018).



Imagem 06

Caminhoneiros fecham a BR-364 em Rondonópolis em abril/2018 – Foto: arquivo – Agora MT.  
Disponível em: <http://www.midianews.com.br/cotidiano/caminhoneiros-retomam-protesto-e-bloqueiam-rodovias-em-mt/229973>

A paralização dos caminhoneiros não revelou os problemas que afligem os motoristas e causados pela voracidade do capital. A historiadora Roberti, em texto publicado pelos Jornalistas Livres (2018), afirma: “Muita gente só se deu conta do quanto somos dependentes do transporte rodoviário de cargas depois que faltaram itens nos supermercados e a gasolina no posto de combustível”. Até então, os caminhões tinham um papel social insignificante, e sua peça chave conhecida como caminhoneiros era apenas uma categoria invisível aos olhos da sociedade, e que foi reforçada pela mídia ao ignorar a sua realidade. Foi uma paralização motivada pelo preço da gasolina, o que foi do interesse das empresas transportadoras, do setor do agronegócio e apenas de parte dos caminhoneiros (autônomos).

A mídia, ao perceber que a luta desses trabalhadores parados poderia transformar o país numa nitroglicerina pura, juntou-se aos interesses do Estado e começou a criticar a greve, fazendo ameaças contra os grevistas e a favor do grande capital. Essa atitude começou depois que o Presidente da República baixou e tabelou o preço dos combustíveis, como podemos observar na notícia produzida pelo jornal Folha de São Paulo (26/05/2018):

O presidente Michel Temer anunciou um plano de segurança que autorizou o emprego das Forças Armadas para liberar as estradas federais. (...) ‘comunico que acionei as forças federais de segurança para desbloquear as estradas. E solicitei aos senhores governadores que façam o mesmo’, disse o presidente.

O Estado e a mídia, mesmo sabendo que não havia mais caminhões obstruindo as rodovias, noticiaram como se ela ainda estivesse acontecendo com o objetivo de fazer pressão contra o movimento. Este movimento de protesto foi massacrado pela mídia, como todos os outros movimentos populares, jogando a sociedade contra esses sujeitos. No fim da greve restaram dívidas vencidas, ou seja, foram quinze dias parados sem obter ganho financeiro neste tempo. O capital aproveitou para lucrar com a paralização ao aumentar os preços dos produtos, tendo como bode expiatório a greve da categoria, além de ser beneficiado com a redução dos preços dos combustíveis.

Poderíamos destacar dezenas de outras dificuldades enfrentadas na atualidade por este segmento de trabalhadores. Por exemplo, uma série de questões de ordem subjetiva que são afetadas (solidão, distância da família, sexualidade, convivência com acidentes e mortes nas rodovias, insegurança, etc.), os problemas de saúde e da previdência social, ou seja, a falta de previsão para a vida futura quando não poderão mais exercer esta atividade devido à idade. Compreender o cotidiano das pessoas que vivem vinte quatro horas na cabine do caminhão (ao

volante ou dormindo) sem terem o mínimo de bem-estar, dando visibilidade a essa realidade adversa, é o primeiro passo para a defesa e a luta social e política por um sistema de transporte decente que respeita e proporcione dignidade aos trabalhadores caminhoneiros.

### **3- Ser Caminhoneiro: uma identidade social invisível e desumanizada**

A profissão de caminhoneiro sempre foi de extrema importância para a economia do Brasil. Muitas vezes não paramos o suficiente para constatar que todas as mercadorias que consumimos foram transportadas por caminhões conduzidos por seres humanos. Trata-se de trabalhadores invisíveis nas carretas e invisibilizados pela sociedade.

Para Karl Marx, na obra *O Capital*, a base da sociedade está no trabalho, pois os indivíduos precisam produzir as suas condições materiais de subsistência. O trabalho é uma atividade fundamental dos seres humanos. Segundo esse pensador, o trabalho deveria ser uma atividade humanizadora, já que é imprescindível à condição humana, de sua existência. Ele está na base da história da humanidade. Mas não foi isso que aconteceu ao longo da história: no lugar da dignificação prevalece a dominação e a exploração nas relações de trabalho.

Na antiguidade, o trabalho era uma atividade basicamente dos escravos. Na Grécia, por exemplo, os filósofos Platão e Aristóteles viam a política como atividade de excelência, e referiam-se ao trabalho manual como atividade inferior. O trabalho era visto como algo degradante e desgastante, sendo função dos escravos. Na Idade Média, a escravidão deixa de ser a principal mão de obra, predominando amplamente a relação de servidão: os senhores feudais subjagam nos feudos os servos ou camponeses. Mesmo assim, a concepção de trabalho pouco mudou neste período, já que a religião cristã considerava a atividade dos servos como algo impuro.

Foi na era Moderna, a partir do século XVI, que essa concepção de trabalho como algo degradante passa por uma profunda mudança. Max Weber, por exemplo, em *A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo*, mostra como o cristianismo protestante atribui um novo sentido ao trabalho, uma valorização incorporada à expansão do capitalismo. Nessa nova concepção, o trabalho é defendido como uma atividade que aproxima os seres humanos de Deus, e o seu sucesso material (acumulação de riqueza) é resultado do seu esforço e da graça Divina. Já no século XVII, John Locke, um dos primeiros teóricos da sociedade burguesa emergente, defendia na obra *Segundo Tratado sobre o Governo* que os bens materiais necessários para o bem-estar social advêm do trabalho sobre a natureza, tornando-o uma atividade de excelência.

Durante a Idade Média, a Igreja Cristã de Roma sustentava que os nascidos pobres era condição da vontade de Deus, e, portanto, deveriam permanecer pobres pelo resto da vida. Essa noção mudou com o protestantismo, que retrata o pensamento moderno: para quem trabalhar duro, seu esforço será recompensado com uma vida digna. Portanto, a situação social dos indivíduos dependerá do seu esforço. É a era da meritocracia. Nessa nova visão, o trabalho passa a ser visto como algo primordial, atividade através do qual se deve buscar a satisfação pessoal. No entanto, mesmo havendo toda essa construção ideológica, apoiada pela religião, não se conseguiu eliminar a insatisfação dos trabalhadores, pois em seu trabalho impera uma relação de exploração. O capitalismo tem sua história marcada pela resistência e luta dos trabalhadores em busca de melhores condições de vida e trabalho.

No caso do transporte de produtos, a dinâmica de acumulação do capital se preocupa com a carga, não com a vida dos trabalhadores condutores dos caminhões. De acordo com Bauman (2007, p. 19), os trabalhadores são os produtores e os objetos de consumo: eles “pertencem” ao conjunto formado pelo caminhão, carga e estrada. Quando estamos em viagem com os nossos carros, não temos muita percepção de que há uma vida no comando daquela máquina imponente; enxergamos apenas o caminhão, a máquina transportando mercadorias. O caminhão, ele mesmo um objeto, torna-se sujeito, e os motoristas são legados à insignificância, objetivados, coisificados. Os caminhões, que passam a ter vida própria, tornam-se cada vez mais potentes aos nossos olhos. E os caminhoneiros dentro do caminhão ficam invisíveis e, mais ainda, são socialmente invisibilizados.



Imagem 07

<https://www.caminhoes-e-carretas.com/2012/10/bitrenzao-contran-corrige-resolucao.html>

Na imagem acima, por exemplo, encontra-se sob às nossas lentes a imponência da máquina, assim como a invisibilidade dos motoristas. Esses são “peças” vivas dos caminhões vistosos se deslocando no tempo e no espaço. Eles não têm nomes. São tratados como continuação do caminhão, ou melhor, como uma engrenagem que movimenta essa máquina. Eles perdem a sua identidade como indivíduo social, como pessoas pertencentes à sociedade, e, portanto, é-lhes negado o direito à cidadania e à realização pessoal.

A imagem do caminhão é análoga ao panóptico<sup>5</sup> descrito por Jeremy Bentham, citado por Foucault na sua obra “*Vigiar e Punir*”, porém invertida. O panóptico é uma edificação com a finalidade de vigiar e punir, enquanto a cabine do caminhão é um panóptico em movimento que deixa o motorista invisível aos olhos dos outros usuários da estrada. Enquanto os presos não gostariam de ser vigiados ou vistos da torre, os caminhoneiros gostariam de ser vistos e identificados pelos seus nomes. Este isolamento provocado pela sua invisibilidade transforma a rotina dos caminhoneiros numa vida marcada pela solidão.

A Invisibilidade Social é um assunto relativamente novo e se relaciona à forma como são vistos os trabalhadores de profissões desprovidas de *status*, *glamour*, reconhecimento social e adequada remuneração. Isto numa sociedade onde o nível de consumo de bens materiais é o agente determinante do posicionamento de cada participante nas classes socioeconômicas conhecidas. (CELEGUIM e ROESLER, 2009, p. 1).

Os caminhoneiros são uma categoria invisível que faz parte da classe trabalhadora; porém a sua invisibilidade é diferente da grande maioria dos demais trabalhadores como, por exemplo, os coletores de lixo nas cidades, pois àqueles são ocultados pela máquina, enquanto estes são ocultados por uma sociedade que não valoriza o seu trabalho. Os caminhoneiros são, na verdade, duplamente invisibilizados: pela máquina e pelo olhar da sociedade.

A sua visibilidade torna-se existencial para a sociedade quando as estradas do país estão paradas por conta das greves dessa categoria. Nesse momento essa profissão responsável por mover a economia no que diz respeito à circulação das mercadorias se torna um incômodo social, alvo dos paneleiros da classe média que usam as estradas para viagens de lazer, e não percebem que aquele trabalho é o meio de sobrevivência de milhares de famílias brasileiras.

---

<sup>5</sup> O Panóptico de Bentham é a figura arquitetural dessa composição. O princípio é conhecido: na periferia uma construção em um anel; no centro, uma torre. Esta é vazada por largas janelas que se abrem sobre a face interna do anel. A construção periférica é dividida em celas, cada uma atravessando toda a espessura da construção. Elas têm duas janelas, uma para o interior, correspondendo às janelas da torre; outra, que dá para o exterior, permitindo que a luz atravesse a sela de lado a lado. Basta, então, colocar um vigia na torre central, e em cada cela trancar um louco, um doente, um condenado, um operário ou um escolar. (FOUCAULT, 2012, p.132)

Além disso, trata-se de um trabalho que possibilita o acesso às mercadorias de consumo do conjunto da população.

Para o sociólogo Zygmunt Bauman (2008), vivemos um período no qual ocorre uma humanização das mercadorias e uma desumanização dos homens e das relações sociais. Vivemos em um mundo onde tudo é facilmente descartável, desde os produtos que nós mesmos produzimos, até os laços sociais, que são agora feitos para serem consumidos, não mais produzidos. A frase máxima do capitalismo "o trabalho dignifica o homem" não faz mais sentido, porque esse mesmo trabalho "escraviza" e deteriora a vida dos trabalhadores. O mundo do trabalho se tornou, para a maioria das pessoas, em punição ou castigo, pois faz com que sejam farrapos humanos. Os caminhoneiros integram esse contingente com peculiaridades que agravam a sua condição de ser, dificultando a construção de sua identidade.

### **Considerações finais**

A vida em sociedade seria bem mais interessante se o trabalho oferecesse mais dignidade às pessoas, e não a alienação e exploração da atividade produtiva. A economia de mercado e o Estado estão comprometidos com os interesses do capital, ao invés de proporcionarem uma estrutura de organização social direcionada para o bem-estar social dos trabalhadores; àqueles investem suas ações quase que exclusivamente na produção de mercadorias, para o consumo de uma minoria privilegiada. Pensar o trabalho como condição de existência está arraigado no imaginário das pessoas. Imaginário esse que se encontra, no entanto, borrado com sangue, suor e lágrimas.

Entender o cotidiano dos caminhoneiros não é buscar no imaginário uma profissão de aventura e de bordejo, porque viver na estrada é algo perigoso, estressante, aviltante, inserido num tráfico violento, estradas precárias, salário comissionado. O trabalhador, mesmo tendo a sua carteira de trabalho assinada, tem a obrigatoriedade de cumprir metas para obter seu salário. De acordo com a nova lei em vigor desde novembro de 2017 (Lei nº 13.467), os caminhoneiros só têm a perder quanto aos seus direitos trabalhistas e às condições gerais de trabalho. Na reforma trabalhista vigente, os acordos podem ser feitos diretamente com o patrão, e não mais pelo sindicato para reivindicar os seus direitos, o que agrava a situação.

Pode-se até pensar que é uma profissão da liberdade por se movimentarem para lugares diferentes, rodando pelo país até perderem as contas da quilometragem percorrida. Mas, no real, não tem nada de glorioso nesta profissão. Este voo de "condor" solitário faz dessa rotina do desapego um forte aliado, que deixa os profissionais doentes e abandonados à própria sorte por

terem deixado a vida passar pelo para-brisa do caminhão. Os caminhoneiros vivem se despedindo de seus familiares, pois têm uma possibilidade angustiante de não voltarem com vida para seu lar. O trabalho devia proporcionar o bem-estar aos indivíduos, estar integrado à vida, ter um sentido, não se restringindo a um meio sofrido de sobrevivência.

Encontrei artigos na área da psicologia e da enfermagem que vão a campo, em suas pesquisas, para detectar os abusos de drogas, álcool e doenças sexualmente transmissíveis, práticas que fazem parte da vida dos motoristas, principalmente daqueles que fazem viagens de longo percurso. Penso que isso é um olhar que privilegia as consequências, sendo que a causa é de cunho social. É preciso se debruçar sobre os fatores sociais que dificultam a vida desses trabalhadores.

Para os caminhoneiros, a cabine do caminhão é, na realidade, mais do que um local de trabalho; é um lar. Eles passam mais horas na boleia do caminhão do que com seus familiares, e não tem data certa para voltar. Esses trabalhadores são malabaristas, pois têm que dividir o seu cotidiano com a estrada e a família. É tudo realizado, com bastante sofrimento. Esta é a sua forma de ser, existir e viver!

**Agradecimentos:** Em primeiro, a Guilherme Gustavo Henrique Salvati. Ao meu orientador Plínio José Feix e a banca avaliadora Beatriz dos Santos de Oliveira Feitosa. E ao meu companheiro Gilberto Lair de Oliveira, e ao empresário proprietário da empresa Santa Cruz Transportes, Fernando Alves Júnior. Por último, e não menos importante, aos meus filhos: Ieza, Sara e Gabriel.

### **Fontes e Referências:**

#### **Leis**

BRASIL. LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015. **Lei de Transportes de Cargas**, Brasília, DF, mar 2015. Disponível em: < <http://www.cnttt.org.br/wp-content/uploads/2015/03/LEI-N%C2%BA-13103-DE-2-DE-MAR%C3%87O-DE-2015.pdf>> Acesso em: 20 nov. 2018.

BRASIL. LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012. **Lei do Descanso**, Brasília, DF, abril 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm) Acesso em: 20 nov. 2018.

## Livros

- ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidades do Mundo do Trabalho. São Paulo: Cortez, 2011.
- ARENDDT, Hannah, 1906-1975. **A condição humana/ Hannah Arendt**; tradução de Roberto Raposo, posfácio de Celso. Lafer. - 10.ed. -- Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.
- BARAT, Josef. **A Evolução dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro. IBGE: IPEA, 1978.
- BAUMAN, Zygmunt. **Vida para Consumo: a transformação das pessoas em mercadoria**. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.
- CELEGUIM, Cristiane R. J. *et al.* **A invisibilidade social no âmbito do trabalho**. Revista Científica da Faculdade das Américas. São Paulo. v. 3 n.1, p. 1, 2009. Disponível em [http://vemprafam.com.br/wp-content/uploads/2016/11/2\\_A-Invisibilidade-Social-no-ambiente-do-trabalho](http://vemprafam.com.br/wp-content/uploads/2016/11/2_A-Invisibilidade-Social-no-ambiente-do-trabalho).
- FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: história da violência nas prisões**. Petrópolis: Vozes, 2010.
- FLUSSER, Vilém. **Filosofia da caixa preta: ensaio para uma futura filosofia da fotografia**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.
- FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 32 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 2003. (Biblioteca Universitária. Série 2. v. 23).
- HOBSBAWM, Eric. **A era dos extremos**. [s. l]: Companhia das Letras, 1995. p. 1
- JUNIOR, Santana Humberto. **Transporte Ferroviário no Desenvolvimento do Brasil: os corredores ferroviários bioceânicos**. Brasília, 2013 Disponível em: [http://bdm.unb.br/bitstream/10483/8198/1/2013\\_HumbertoSantanaJunior.pdf](http://bdm.unb.br/bitstream/10483/8198/1/2013_HumbertoSantanaJunior.pdf)
- MARX, Karl. **O Capital, Livro I**. São Paulo: Nova Cultural, 1988.
- POCHMANN, Marcio. **O emprego da globalização: A nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2001.
- WEBER, Max. **A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo**. São Paulo: Pioneira, 1987.
- SILVIA, Cavalcante da Rosa. **Tipos de Transportes (Modais)**. Pernambuco, 2013, p 10 Disponível em <https://sisacad.educacao.pe.gov.br/bibliotecavirtual/bibliotecavirtual/texto/CadernodeModaisdeTransporteDIAGRAMADO.pdf>
- SILVA, Ramón Araújo. **Vida de Caminhoneiro: Vida e Paixão**. PUC Campinas, 2015. disponível em <http://tede.bibliotecadigital.puc>.
- VALENTE, Augusto José. **Infraestrutura, transportes e mobilidade territorial**. São Paulo: Perseu Abramo, 2013.

## Sites

CNT. **Perfil dos caminhoneiros** 2016, Brasília, p 30. Disponível em:

[http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros/Pesquisa CNT de Perfil dos Caminhoneiros 2016 Completo.pdf](http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/PDFs%20CNT/Pesquisa%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros/Pesquisa%20CNT%20de%20Perfil%20dos%20Caminhoneiros%202016%20Completo.pdf)

<http://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2016/03/nova-rota-diminui-custo-de-transporte-da-soja-produzida-em-mt.html>

<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/06/paralisacao-dos-caminhoneiros-eleva-precos-nos-supermercados.shtml>

<https://www.cartacapital.com.br/sociedade/lei-do-caminhoneiro-torna-mais-perigosa-aprofissao-que-mais-mata-8859.html>

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/rondonopolis/panorama>

<http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/nomeclatura-das-rodovias-federais>  
<http://www1.dnit.gov.br/Pesagem/qfv%20pdf.pdf>

<http://www.frotacia.com.br/rodovias-precarias-sao-um-problema-para-os-motoristas>

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113103.htm)

<https://jornalistaslivres.org/larissa-jacheta-riberti-caminhoneiros-autonomos-nao-aceitaram-acordo-com-temer-e-greve-dos-petroleiros-abre-nova-fase-do-movimento/>

<http://matogrossomais.com.br/2018/02/28/prf-e-rota-do-oeste-fiscalizam-excesso-de-cargas-na-br-163/>

<http://revistagloborural.globo.com/Noticias/Infraestrutura-e-Logistica/noticia/2016/01/br163-precisa-de-192-km-de-asfalto-entre-sinop-e-santarem-diz-aprosoja-mt.html>

### **Matérias de Jornal e de Revista**

Folha de São Paulo. **Governo quer exército contra paralização**. 26/05/2018, p.17.

Revista Veja. **O Carreteiro**, 26/12/2016. Disponível em:

<http://www.ocarreteiro.com.br/edicao-500-veja-evolucao-dos-caminhoes-nos-ultimos-50-anos/>. Acessado em: 20 de setembro de 2018.

### **Fotografias**

CAVALCANTI, José. <https://bollog.wordpress.com>. Bollog, 2012. Disponível em:

<https://bollog.wordpress.com/2012/01/15/pau-de-arara/> acesso em: 20 nov. 2018.

PIRÁN, Adécio. <http://www.folhadoprogresso.com.br/>. Folha do Progresso, 2018. Disponível em: <http://www.folhadoprogresso.com.br/o-caos-descaso-e-abandono-nas-rodovias-no-para/> acesso em: 20 nov. 2018.

CIDADE, Bruno. <http://www.midianews.com.br/>. Mídia News, 2015. Disponível em:

<http://www.midianews.com.br/cotidiano/caminhoneiros-retomam-protesto-e-bloqueiam-rodovias-em-mt/229973> acesso em: 20 nov. 2018.

FECTROESC. [www.caminhoes-e-carretas.com](http://www.caminhoes-e-carretas.com). Caminhões e Carretas, 2012. Disponível em:

<https://www.caminhoes-e-carretas.com/2012/10/bitrencao-contran-corrige-resolucao.html> acesso em: 20 nov. 2018.

CUNHA, Sirlande Telis. Arquivo pessoal (imagens 03, 04 e 05). 2015-2018.