

TRABALHANDO DIRETO: UMA CRÍTICA HISTÓRICA A EXCESSIVA JORNADA DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS

KAPRON, Rafael Antônio¹;

LONER, Beatriz Ana²

¹*Universidade Federal de Pelotas - rafakapron@yahoo.com.br*

²*Universidade Federal de Pelotas – bialoner@yahoo.com.br*

1. INTRODUÇÃO

A presente exposição é uma rápida apresentação dos estudos em desenvolvimento no Programa de Pós-Graduação em História da UFPel. Situado na História do Brasil, os objetivos da pesquisa de Mestrado estão em identificar as Condições de trabalho dos Motoristas de caminhão do Transporte rodoviário de cargas.

Com um recorte temporal entre os anos 1976 e 2009 essa apresentação em uma História recente dialoga com as Ciências Sociais e Ciências Econômicas. Tendo como referencial teórico o Processo de trabalho, notadamente no estudo sobre o Tempo da Jornada de trabalho.

A profissão dos caminhoneiros tem como ofício central a destreza em conduzir o caminhão e no Brasil ela também se configurou com outras atividades que a envolvem. Sendo algumas delas os serviços de carga e descarga do caminhão, habilidades na condução quanto ao tipo de carga e nos modelos dos caminhões, bem como eventuais serviços de manutenção do veículo.

Nestas condições a Força de trabalho do motorista em relação ao Tempo da Jornada de trabalho tem de ser considerada como além do tempo de direção. Tal condição gera um problema em como definir o Tempo de trabalho.

Diversas fontes documentais têm apresentado uma extensa Jornada de trabalho desses profissionais, notadamente as Pesquisas sobre o Transporte rodoviário de cargas divulgadas em publicações direcionadas ao setor. As Pesquisas, com suas diferentes metodologias, e no presente estudo através do método de interpretação e cruzamento das suas informações, indicam uma excessiva Jornada de trabalho que tem sido um perfil da História da profissão no Brasil.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Na elaboração dessa apresentação foi percorrido o caminho de interpretar as informações de cinco pesquisas. Todas que tinham por objetivos indicar um perfil das condições nacionais dos Motoristas de caminhão, considerando serem realizadas por entrevistas e ou consultas em bancos de dados, nas cinco regiões do país. Sendo assim seus dados são extratos de uma parcela dos motoristas empregados e autônomos.

São assim referenciados os estudos divulgados pelo DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (1976); na revista *EU RODO* (1991); CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (1999);¹ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (2002); e *REVISTA CNT TRANSPORTE ATUAL* (2009). Sem tem assim referência em estudos que abrangem um período de trinta e três anos, em que se indica a contagem de 7.020 motoristas.²

Tendo partida desses dados compilados faz-se também uma problemática de como definir o Tempo da Jornada de Trabalho a partir da citação em três outras fontes. Em *O CARRETEIRO* (1988, nº 174, p. 32); KOLLER (Org., 2011, p. 01-20); e ROCHA (2008, p. 77-78).

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Através da interpretação dos índices e do cruzamento dos dados das cinco pesquisas encontram-se médias do Tempo da Jornada de trabalho. De 1976 uma média de 14 horas diárias; em 1991 em torno de 90% trabalhavam mais de 12 horas diárias; em 1999 identificou-se uma média semanal de 93 horas; em 2002 cerca de 91% dos motoristas trabalhavam mais de 08 horas diárias; e 2009 com a média geral de 13 horas de trabalho diário.

O *Carreteiro* (1988) comentou que naquele ano de 1988 as viagens de São Paulo para Manaus, feitas pelos motoristas que transportavam automóveis, ocupavam “trinta dias para ir e voltar”.

ROCHA (2008) nos seus 240 caminhoneiros entrevistados no Estado de Rondônia no ano de 2007, tendo esses motoristas procedência de diversos Estados brasileiros, constatou que cerca de 38% ficavam o “tempo fora de casa” em viagem com mais de 15 dias ao mês. Bem como cerca de 80% de todos os motoristas entrevistados dormiam “dentro do caminhão”.

KOLLER (2011) coordenou pesquisa feita em 2005 com 239 caminhoneiros em cidades localizadas nas cinco regiões do país. Foi identificado que mais de 80% dos motoristas realizavam viagens de caráter “interestadual”, e que a “média de dias que passam por mês nas estradas foi de 20,30 dias”.

¹ “O perfil sócio-econômico e as aspirações dos Caminhoneiros no País”.

² As diferentes metodologias das pesquisas ou indicam o número de motoristas ou o número de caminhões, sendo assim não o considerando como um número absoluto.

Constata-se assim uma excessiva Jornada de trabalho enquanto Tempo médio diário. E também se afirma que são práticas que tem acompanhado as Condições de trabalho dos caminhoneiros situações como as que além do dirigir tem havido o permanente compromisso com a segurança do caminhão e da carga e o fator de dormir no local de trabalho. Estas duas últimas condições resultado das viagens de rota longa e do grande período de dias em viagem como características da profissão.

4. CONCLUSÕES

Pode ser afirmado que os caminhoneiros são uma profissão que quanto ao Tempo de trabalho são um dos que mais trabalham no país. São afirmações também das fontes documentais e bibliografia citadas de que têm sido altos os índices de trabalho informal na profissão. Sendo assim tem havido problema fundamental de que esses trabalhadores não devem ter sido contemplados no amparo da legislação trabalhista em vigor no país.

SANTOS (2007, p. 02) afirmou que os motoristas de caminhão brasileiros tem recebido em média “salários intermediários” quando comparados ao conjunto dos trabalhadores do Brasil. Porém, quanto a consideração do excessivo Tempo de trabalho que foi demonstrado nessa apresentação, a remuneração desses motoristas tem de ser considerada baixa. Em pensar a remuneração, também, como resultante do Tempo da Jornada de trabalho.

Faz-se assim referência teórica em MARX (2008, p. 630) que em seu clássico estudo sobre o funcionamento do capitalismo identificou como recorrência de que quanto maior o Tempo da Jornada de trabalho menor eram os salários.

Excessiva Jornada de trabalho, constituindo não aplicação da legislação trabalhista, e alta exploração da Força de trabalho parecem atestar o perfil das Condições de trabalho dos caminhoneiros dos brasileiros.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CEREZOLI, Lívia. **Caminhoneiro brasileiro**. In: REVISTA CNT TRANSPORTE ATUAL. Belo Horizonte: AC&S Mídia Ltda, Número 168, p. 18-25, 2009.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **O perfil sócio-econômico e as aspirações dos Caminhoneiros no País**. Brasília, DF. Acesso em: 07 jan. 2011. Online. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa de Autônomos CNT – 2002 Relatório Analítico**. Brasília, DF. Acesso em: 07 jan. 2011. Online. Disponível em: <http://www.cnt.org.br>

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM. **Sinopse do Transporte Rodoviário de Cargas**. Brasil: Ministério dos Transportes, DNER, 1976.

EU RODO. Revista Editada pelo departamento de Suporte a Marketing da Volvo do Brasil. Curitiba, PR: Padila Indústrias Gráficas S.A, Número 55,p. 07-14 1991.

KOLLER, Sílvia (Org.). **O perfil do caminhoneiro no Brasil**. Acesso em 09 jun. 2011. Online. Disponível em: <http://www.namaocerta.org.br>

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política. O Processo de Produção do Capital**. Livro I, v. 2. 22. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

O CARRETEIRO. São Paulo: GG Editora de Publicações Técnicas Ltda, Número 174, 1989.

ROSA, Elias Marcelino da. **DST E AIDS re região de fronteiras**: um estudo de caso com caminhoneiros do Estado de Rondônia. 2008. 149 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde) – Programa de Pós-Graduação Convênio Centro-Oeste, Universidade de Brasília.

SANTOS, Moysés Moreira. **Transporte rodoviário de cargas no Brasil: transportadoras e sindicalismo a partir dos anos 1990**. 2007. 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo.