ELAINE REGINA DE ABREU MOREIRA

Alienação e Luta:

A condição dos trabalhadores no transporte rodoviário de mercadorias no Rio de Janeiro

Dissertação com vista à obtenção do grau de Mestre em Direito na especialidade de Direito Social e da Inovação.

Orientadora:
Doutora Soraya Nour Sckell, Professora Associada da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Março 2022

ELAINE REGINA DE ABREU MOREIRA

Alienação e Luta:

A condição dos trabalhadores no transporte rodoviário de mercadorias no Rio de Janeiro

Dissertação com vista à obtenção do grau de Mestre em Direito na especialidade de Direito Social e da Inovação.

Orientadora:
Doutora Soraya Nour Sckell, Professora Associada da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Março 2022

Alienação e Luta:
A condição dos trabalhadores no transporte rodoviário de mercadorias no Rio de Janeiro

DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO ANTIPLÁGIO

Declaro, por minha honra, que o texto da dissertação que apresento é original e que todas as minhas citações estão corretamente identificadas. Tenho consciência de que a utilização de elementos alheios não identificados constitui uma grave falta ética e disciplinar.

Lisboa, 15 de março de 2022.

Elaine Regina de Abreu Moreira

CONTAGEM DE CARACTERES

Declaro que o corpo da tese ou dissertação, incluindo espaços e notas, ocupa um total de 194.028 caracteres.

Lisboa, 15 de março de 2022.

Elaine Regina de Abreu Moreira

A presente dissertação foi desenvolvida no âmbito do projeto Cosmopolitismo: Justiça, Democracia e Cidadania sem fronteiras (PTDC/FER-FIL/30686/2017, FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P, Portugal).

No âmbito das atividades promovidas pelo projeto, o escopo da presente dissertação foi apresentado nas reuniões semanais do "Permanent Seminar on Cosmopolitanism", disponível em: https://cosmopolites.wixsite.com/cosmopolitanism

Aos meus pais, por tudo que fizeram e fazem por mim,
Ao meu irmão, meu amigo mais antigo,
Aos meus finados avós, pela base familiar que me deram,
Ao meu Pedro, meu presente e meu futuro.

Tá vendo aquele colégio, moço?
Eu também trabalhei lá
Lá eu quase me arrebento
Fiz a massa, pus cimento
Ajudei a rebocar

Minha filha inocente
Vem pra mim toda contente
Pai, vou me matricular
Mas me diz um cidadão
Criança de pé no chão
Aqui não pode estudar

Essa dor doeu mais forte
Por que é que eu deixei o norte?
Eu me pus a me dizer
Lá a seca castigava
Mas o pouco que eu plantava
Tinha direito a comer

(Trecho da música "Cidadão", compositor Lúcio Barbosa)

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação teve origem no meu trabalho enquanto advogada e defensora de trabalhadores do setor da indústria de carga e transporte de mercadorias da cidade do Rio de Janeiro. Reclamantes pelos quais trabalhei e com quem vivenciei, ri e chorei por 15 anos de militância. Meu agradecimento é primeiramente para eles, trabalhadores de uma realidade dura, esquecida e por vezes abandonada pelo Judiciário brasileiro.

Agradeço à Professora Doutora Suely Vasconcellos que, no terceiro ano do curso de Direito, mostrou-me a importância e a necessidade de se dedicar ao Direito do Trabalho, área negligenciada pela maioria dos estudantes da época e mal vista pelos advogados brasileiros.

Agradeço à minha querida Professora Doutora Soraya Nour Sckell, pela paciência, dedicação, cuidado e inteligência, sendo uma verdadeira fonte de inspiração em todos os momentos.

Também agradeço à minha pequena família brasileira e à minha cada vez maior família portuguesa, que sempre estiveram comigo, ainda que muitas vezes em pensamento e por chamadas de vídeo.

Finalmente, às minhas queridas amigas e parceiras de mestrado, Fabiana Maranhão e Suzana Rahde, pela paciência, pelo carinho e pela amizade incrível que construímos.

DA FORMA DE CITAR E OUTRAS CONVENÇÕES

A fim de padronizar a formatação da dissertação, bem como das formas de citação ao longo do trabalho e da listagem das referências bibliográficas ao final, seguimos as regras de estilo para teses e dissertações da Nova School of Law. Salientamos ainda alguns pontos que podem auxiliar o(a) leitor(a) a entender as normatizações que foram adotadas na padronização deste documento.

Sobre as formas de citação, a autora seguiu as Normas Portuguesas n.º 405-1 e 405-4 do Instituto Português da Qualidade através de documentos oficiais. Entre eles, pode-se mencionar o manual de Isabel Marques Marcos (2016) chamado "Citar e referenciar: Norma Portuguesa 405" que está disponível no Repositório Institucional da Universidade Aberta (UAb). As normas dispõem de três formas possíveis para realizar a citação das referências utilizadas em trabalhos acadêmicos, optando-se por utilizar o modelo de citação autor-ano.

Ante a escolha acima, nenhuma referência estará nas notas de rodapé ao longo do trabalho. A listagem das referências bibliográficas também seguiu o mesmo modelo, ficando o ano da bibliografia logo após o sobrenome do(a) autor(a). Todo o restante da padronização das referências ocorreu a partir da Norma Portuguesa, conforme dispõem as regras da Nova School of Law, principalmente no que tange à disponibilização dos endereços de consulta das referências que foram encontradas em ambiente digital.

Como forma de aprimorar a navegação do(a) leitor(a), as Referências Bibliográficas foram divididas nas seguintes categorias: (a) livros, capítulos de livros, artigos publicados em periódicos e em atas, dissertações, teses, trabalhos de conclusão de curso; (b) documentos jurídicos e legislativos; (c) pesquisas de institutos; e, por fim, (d) notícias e *internet*. É importante salientar que não constam as obras citadas em outras obras, estando essas sinalizadas no corpo de texto com auxílio do termo *apud*.

Sobre documentos encontrados na internet, alguns não possuíam paginação para serem citados e, nesses casos, utilizou-se "n.p." na citação que significa "não paginado". Em outros casos, não foi possível localizar o ano do documento e, por isso, foi utilizado "s.d." nesses momentos, o que significa "sem data". As demais formatações que não possuem normatização através da Norma Portuguesa foram feitas de acordo com a dissertação de referência de Elisa Schenfel de Arruda (2020) defendida na mesma universidade.

Além disso, a presente dissertação respeita o Novo Acordo Ortográfico da

Língua Portuguesa, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 35/2008, de 29 de julho. Em razão de sua autora ser brasileira, as variantes utilizadas no Brasil foram as eleitas para esta dissertação. Isso, contudo, não se reflete nas citações diretas de legislação, autores ou obras editadas em Portugal, as quais não se alterou para manter a integralidade.

Por fim, salienta-se que a presente dissertação foi integralmente elaborada durante a pandemia causada pela COVID-19.

LISTA DE ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CBO	Classificação Brasileira de Ocupações
CIET	Conferência Internacional dos Estatísticos do Trabalho
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNI	Confederação Nacional das Indústrias
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPB	Código Penal Brasileiro
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
CTPS	Carteira de Trabalho e Previdência Social
DETRAN	Departamento de Trânsito
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DGE	Direção-Geral da Educação
EBC	Empresa Brasil de Comunicações
EC	Emenda Constitucional
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
EPI	Equipamento de Proteção Individual
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIRJAN	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
INSS	Instituto Nacional da Seguridade Social
IPEC	Programa Internacional para a Eliminação do Trabalho Infantil
LDB	Leis de Diretrizes e Bases da Educação
MP	Medida Provisória
MTE	Ministério do Trabalho e do Emprego, atualmente chamado de

	Ministério do Trabalho e Previdência
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
PIB	Produto Interno Bruto
PDET	Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho
PMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
STF	Supremo Tribunal Federal
TST	Tribunal Superior do Trabalho

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução do PIB do setor de transporte no período de 2007 a 2016 47
Tabela 2 - Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do MTE 48
Tabela 3 - Tabela salarial em vigor a partir do dia primeiro de julho de 2021 55
Tabela 4 - Tabela comparativa entre os sistemas dos ensinos básico e secundário do Brasil e de Portugal 65
Tabela 5 - Tabela com munícipio de moradia e respectivo IDH coletado nas entrevistas realizadas 77
Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista 125
Tabela 7 - Categorias de CNH brasileiras segundo a Resolução Contran 789/2020 ... 135

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Tipos de caminhões para carga pesada no Brasil 26
Figura 2 - Gráfico da estrutura societária feudal 32
Figura 3 - Composição do PIB total e do PIB do transporte, por região do Brasil nos anos de 2002, 2008, 2014 e 2016 46
Figura 4 - Número de casos de roubo de cargas por região da cidade em 2020. Fonte Instituto de Segurança Pública 82
Figura 5 - Frequência dos casos de roubo de carga por ano e região desde 2010. Fonte: Instituto de Segurança Pública 82
Figura 6 - Taxa de roubo de carga entre os 10 municípios com mais casos registrados, por 100 mil habitantes, considerando o ano de 2020 83
Figura 7 - Caminhão sem degrau..... 137
Figura 8 - Situação dos pedais de um caminhão 137
Figura 9 - Situação dos interiores de um caminhão nos pedais..... 138
Figura 10 - Interiores e porta de um caminhão..... 138
Figura 11 - Parte interior de uma porta de caminhão 139
Figura 12 - Estado de um pneu..... 139
Figura 13 - Cavidade em um pneu..... 140
Figura 14 - Exterior de caminhão de transporte de material de risco biológico avariado 140

RESUMO

A presente dissertação buscou traçar o perfil e as condições de trabalho de motoristas do setor de transporte de mercadorias que prestam seus serviços na cidade do Rio de Janeiro, Brasil. Objetivando demonstrar o poder da categoria estudada, expôs-se estatísticas recentes de vários órgãos de pesquisa, demonstrando que, sem esse trabalho, muitos setores da economia brasileira se encontrariam totalmente inviabilizados. Por conseguinte, entende-se que se trata de um setor que viabiliza todos os outros, mas, ainda assim, não recebe seus direitos adequadamente como deveria. Por isso, para embasar a dissertação, utilizou-se um enquadramento teórico a partir do marxismo, analisando a categoria através do uso de conceitos das obras de Karl Marx e sua teoria da alienação do trabalho. Com essas ferramentas, investigou-se diversos aspectos do público pesquisado sob a luz do Direito do Trabalho, como suas relações de emprego e o cumprimento ou não das obrigações trabalhistas por parte dos seus empregadores. A pesquisa contou com a participação de 250 profissionais da categoria a partir de um questionário investigativo formulado com 54 perguntas que englobavam desde aspectos pessoais até suas percepções em relação ao trabalho realizado. Nesse contexto, analisamos ainda a fatídica Greve dos Caminhoneiros de 2018 que, mesmo tendo sido realizada por motoristas autônomos, mostrou a força da categoria enquanto suporte da economia brasileira. A partir desses percursos metodológicos, verificou-se que a categoria não é valorizada e a legislação trabalhista do setor não é cumprida em sua totalidade. Destarte, os trabalhadores também não possuem noção da dimensão do protagonismo de seu trabalho no cenário econômico atual. A partir dos resultados e da teoria marxista, concluiu-se que os motoristas estão alienados não somente do produto de seu trabalho, como também da cadeia de produção e de seu potencial enquanto seres humanos. Para sobreviver, percebe-se que esses trabalhadores se submetem a condições visivelmente adversas em troca de baixos salários e que não há possibilidade de uma real mudança – o que só seria possível pela tomada de consciência de classes.

Palavras-chave: Direito do Trabalho; Alienação; Marxismo; Rodoviários; Rio de Janeiro.

ABSTRACT

The present dissertation sought to trace the profile and working conditions of drivers in the freight transport sector who provide their services in the city of Rio de Janeiro, Brazil. Aiming to demonstrate the power of the studied category, recent statistics from several research institutes and universities were exposed, demonstrating that, without this work, several sectors of the Brazilian economy would be totally unfeasible. Therefore, it is understood that it is a sector that makes all the others viable, but, even so, it does not receive its adequate rights as it should. Therefore, to support this dissertation, a theoretical framework based on Marxism was used, analyzing the category through the use of concepts from the works of Karl Marx and his theory of alienation of work. With these tools, several aspects of the public were investigated in the light of labor law, such as their relationships of work and the compliance of their labor rights. The research had the participation of 250 professionals of the category from an investigative questionnaire formulated with 54 questions that encompassed from personal aspects to their perceptions in relation to the work performed. In this context, we also analyze the fateful 2018 strike called "Greve dos Caminhoneiros" which, even though it was carried out by self-employed drivers, showed the strength of the category as a support for the brazilian economy. From these methodological paths, it was found that the category is not valued and the labor legislation of the sector is not fully complied with. Thus, workers are also unaware of the dimension of the protagonism of their work in the current economic scenario. From the results and the Marxist theory, it was concluded that drivers are alienated not only from the product of their work, but also from the production chain of their potential as human beings. In order to survive, it is clear that these workers submit themselves to visibly adverse conditions in exchange for low wages where there is no possibility of real change - which would only be possible through class consciousness.

Keywords: Labor Law; Alienation; Marxism; Drivers; Rio de Janeiro.

SUMÁRIO

Introdução 21
1. Apresentação 21
2. Contextualização e estado da arte 21
3. Justificativa 24
4. Objetivos 27
5. Hipóteses 27
6. Metodologia 28
Capítulo I – Apresentação do Marco Teórico: o conceito de alienação do trabalho em Marx 31
1. O trabalho e o desenvolvimento humano 31
2. Mercadoria e Valor 33
3. Força de Trabalho 34
4. Mais Valia Absoluta e Mais Valia Relativa 35
5. Fetichismo da Mercadoria 37
6. Trabalho alienado 39
Capítulo II – A Legislação Trabalhista aplicável aos Trabalhadores Rodoviários no Transporte de Cargas e a Importância do Setor na Economia 44
1. Breve histórico do sistema rodoviário de transportes brasileiro 44
2. Panorama do setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil 45
3. A profissão de motorista 48
4. A legislação brasileira e os trabalhadores rodoviários 49
4.1 Os principais sindicatos da categoria atuantes na cidade do Rio de Janeiro ... 52
4.2 Os direitos previstos nos instrumentos coletivos do Sindicato dos Rodoviários do Município do Rio de Janeiro 55
4.3 Os direitos previstos nos instrumentos coletivos do Sindicato dos Empregados Motociclistas do Estado do Rio de Janeiro 57
4.3.1. Convenção Coletiva firmada entre o Sindicato dos Empregados Motociclistas do Estado do Rio de Janeiro e o Sindicato do Comércio Varejista de Produtos Farmacêuticos do Município do Rio de Janeiro 58
4.3.2. Convenção Coletiva firmada entre o Sindicato dos Empregados Motociclistas do Estado do Rio de Janeiro e o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro 59
Capítulo III – Pesquisa de campo com os profissionais do setor de transporte rodoviário de cargas do Município do Rio de Janeiro 61
1. A estrutura da pesquisa 63
1.1 A idade do entrevistado 63

1.2 A escolaridade do entrevistado 63
1.3 A idade em que o entrevistado começou a trabalhar 66
1.4 A etnia do trabalhador 66
1.5 A quantidade de dependentes financeiros 67
1.6 Condições de Moradia 67
1.7 Hábitos de leitura e redes sociais 68
1.8 Uso de transporte público, tempo despendido para o trabalho e localização da moradia 68
1.9 Voto nas eleições de 2018 69
1.10 Da existência do vínculo empregatício, do tipo de contrato de trabalho e da duração do contrato 70
1.11 Cumprimento da legislação trabalhista, fornecimento de EPI's, pagamento de horas extraordinárias e valor de remuneração 70
1.12 Seguimento do transporte rodoviário de cargas e destinatário do trabalho .. 70
1.13 Perguntas relacionadas às condições de trabalho 71
1.14 Segurança e saúde do trabalhador 71
1.15 Satisfação com o trabalho, assédio moral, conhecimento dos direitos da categoria: 72
2. O resultado da pesquisa de campo 72
2.1 O perfil dos entrevistados 73
2.2 Do trabalho prestado: o (in)cumprimento da legislação 78
2.3 As condições de trabalho 80
Capítulo IV – Alienação dos Trabalhadores: análise das respostas ao questionário aplicado sob a ótica marxista 85
1. Mensurando o poder da classe: o exemplo da greve de 2018 95
2. Irresignação e luta 98
3. O mito salvacionista das eleições de 2018 101
Conclusão 105
Referências Bibliográficas 109
Livros, capítulos de livros, artigos publicados em periódicos, dissertações, teses e trabalhos de conclusão de curso 109
Documentação jurídica e legislativa 113
Pesquisas de institutos e órgãos oficiais 116
Notícias e internet 119
APÊNDICE I – As entrevistas exploratórias 123
APÊNDICE II – Resultados das entrevistas 125

ANEXO I – A morte de um dos entrevistados 134
ANEXO II – Categorias de CNH brasileiras 135
ANEXO III – Fotografias dos veículos 137

Introdução

1. Apresentação

A presente dissertação nasceu a partir de leituras de textos de (e sobre a obra de) Karl Marx, bem como do trabalho dedicado à advocacia por cerca de quinze anos para os trabalhadores do setor do transporte rodoviário de mercadorias, que estivessem numa relação de emprego (formal ou não) na Cidade do Rio de Janeiro.

O que pretendemos nesta dissertação é traçar o perfil e expor as condições de trabalho destes trabalhadores, seus contratos de trabalho (ou a falta deles) e o cumprimento ou não das obrigações por parte dos seus empregadores, sob a égide da legislação trabalhista brasileira e à luz do conceito de trabalho alienado de Karl Marx.

Para tanto, optamos por analisar e pesquisar os trabalhadores condutores de veículos de transporte de carga que prestassem seus serviços no município do Rio de Janeiro e conceituar a alienação do trabalhador, revisitando o tema e adaptando seu significado, com vistas a abranger outros paradigmas que julgamos conveniente.

2. Contextualização e estado da arte

O conceito de trabalho alienado encontra embasamento na obra de Marx chamada "Manuscritos Econômico-Filosóficos". Todavia, o estudo alcançará outros textos do autor, numa tentativa de enfocar uma visão mais completa sobre o tema, transpondo-a para a realidade dos trabalhadores estudados.

Dito isto, é importante referir que o significado de trabalho enquanto meio de desenvolvimento humano é peça fulcral na obra marxiana. Em suas críticas ao regime capitalista, encontramos nas obras estudadas uma profunda análise da importância do trabalho à manutenção e sobrevivência do sistema.

Assim, partimos do pressuposto que o ser humano altera a natureza ao seu redor pelo trabalho, desenvolvendo suas potencialidades nesta interação. Para Marx, o trabalho alienado impede o desenvolvimento do trabalhador, fazendo com que este não evolua enquanto pessoa, estando alijado de desenvolver suas potencialidades, sendo oprimido no sistema econômico.

Como veremos, Marx desenvolveu a ideia de que a alienação faz com que o

trabalhador não mais se identifique com o produto que produz, fruto de sua força de trabalho e, por isso, não se identifica enquanto ser. Logo, em última instância, a alienação do trabalho impede o próprio desenvolvimento humano.

Dialogando com a obra marxista, podemos propor que, hoje, a alienação do trabalhador se mostra com outras facetas, talvez mais sutis que na época de Marx. Se outrora o operário possuía esparsos direitos, atualmente possui uma vasta lista deles, mesmo que ainda não se identifique com o produto de sua obra. Por isso, questionamos: além da ideologia sistêmica de privar o trabalhador do produto final, que outros meios o capitalismo brasileiro utiliza para manter sua mão de obra tal como está?

Neste texto, não somente exploraremos o conceito de alienação do trabalho como sendo o sentimento de distanciamento e estranheza que o trabalhador tem do produto final que produz. Buscaremos entender como uma forma mais ampla de designar o trabalho prestado sem observância das condições exigidas por lei, levando o obreiro a permanecer à margem do desenvolvimento humano. Através de diversas "ferramentas", o trabalhador cada vez mais se distancia da conscientização de seu papel na produção e passa somente a existir naquele processo.

Para verificar quais seriam estas ferramentas de alienação do trabalhador, observamos o trabalho prestado por 250 profissionais condutores de veículos de transporte de cargas atuantes no município do Rio de Janeiro. Para isso, buscamos dados sobre os seguintes aspectos da vida desses trabalhadores:

a) perfil pessoal;
b) competências literárias;
c) moradia;
d) hábitos e posicionamento político;
e) condições de trabalho que está sujeito;
f) existência de contrato de trabalho e em que moldes;
g) cumprimento da legislação trabalhista e das normas coletivas da categoria.

Contextualizando o leitor, a cidade do Rio de Janeiro é a capital do Estado homônimo, sendo atualmente a 2ª maior cidade do Brasil, superada apenas por São Paulo. Segundo o DataRio (s.d.), possui uma área de 1.255,3 km^2. Possui 153 bairros oficialmente cadastrados pela Prefeitura, onde se distribuem 6.775.561 pessoas, segundo a última estimativa do IBGE (2021a).

A matriz de transportes brasileira é eminentemente rodoviária. O IPEA (2009) calculou que o território brasileiro dispõe de 1,03km de rodovia asfaltada por habitante. Entretanto, as rodovias não asfaltadas são em número maior: 7,35km por habitante. Quanto ao município do Rio de Janeiro, a malha rodoviária é estimada em 11 mil quilômetros, de acordo com a Prefeitura no relatório PMUS de 2016.

Segundo estimativas do Sindicato dos Rodoviários da cidade do Rio de Janeiro[1], antes da pandemia, o número de trabalhadores no setor era de 24 mil pessoas, sendo que, atualmente, após o fechamento de empresas por conta do COVID-19, teria havido um decréscimo para 19 mil pessoas. Entretanto, podemos dizer que este número é fictício[2]. Isso porque o número engloba não somente os condutores de veículos do transporte de mercadorias, como também motoristas de transporte de passageiros e demais funções contidas nas Convenções Coletivas de Trabalho (CCTs) da categoria. Não engloba, por exemplo, motoristas de motocicletas que fazem entrega de mercadorias, pois, como veremos adiante, possuem sindicato próprio diverso deste.

O estado da arte nos mostra que, até o momento, não foi feita uma pesquisa com os trabalhadores do setor de transporte rodoviário de mercadorias na cidade do Rio de Janeiro que prestem serviços na qualidade de empregados ou sem anotação na Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS), de modo a mensurar o perfil dos motoristas do setor e suas condições de trabalho, observando-se não somente a lei atualmente vigente no país, como também um enfoque marxista da alienação do trabalhador do setor. As publicações encontradas, quando se referem à cidade do Rio de Janeiro, são de caráter informativo ou conceitual. As estatísticas são desatualizadas, superficiais e relativas a todo o Estado. Não houve aprofundamento nas questões atinentes às condições de trabalho diárias. Outras publicações buscaram, no campo das ciências médicas, mapear de forma relevante as doenças que mais afetam esta categoria.

Em 2019, foi lançada pela Confederação Nacional dos Transportes – CNT (2019a) uma pesquisa de âmbito nacional com caminhoneiros que abrangeu 1066 entrevistas realizadas em 2018, abrangendo 714 motoristas autônomos e somente 352 empregados, buscando traçar um perfil desses profissionais. Dos indivíduos entrevistados, 53,6% eram da região Sudeste do país e possuíam o *status* de

[1] Consoante matéria jornalística publicitada no Diário do Rio (2021), pois não houve respostas oficiais quanto ao número estimado por este Sindicato até o fechamento da presente dissertação.

[2] Até o fechamento deste trabalho, não tivemos o retorno dos órgãos competentes (Ministério do Trabalho, Sindicato dos Rodoviários do Município do Rio de Janeiro, Confederação Nacional dos Transportes, IBGE ou CAGED) para mensurar a quantidade de trabalhadores em território carioca. Por isso, citamos a estimativa informada acima.

trabalhadores empregados de frota. Todavia, no Estado do Rio de Janeiro, foram entrevistados 6,3% dos 352 trabalhadores (21 pessoas somente, não havendo dados acerca dos municípios onde trabalhavam).

Assim sendo, entendemos que a pesquisa acima pode mensurar uma realidade nacional dos caminhoneiros, mas não consegue aferir com exatidão e fiabilidade o perfil dos motoristas de transporte rodoviário de mercadorias da cidade do Rio de Janeiro, pelo que preferimos analisar de forma mais específica os trabalhadores do setor.

A análise destes trabalhadores por este prisma é importante para expor seus perfis, os principais direitos que porventura são violados diariamente e as condições reais de trabalho. Ao final, busca-se realizar uma análise crítica com o objetivo de perceber se a legislação existente é suficiente ou não para a proteção destes trabalhadores. Pretende-se ainda mostrar ao público a importância do trabalho desta categoria e relembrar as consequências advindas de suas paralisações/greves para a economia do país.

Desde já, ressaltamos que esta dissertação lidou com um grande empecilho que os próximos trabalhos na área devem considerar pesquisar: por questões culturais, encontramos entraves nas perguntas relativas ao gênero dos entrevistados.

3. Justificativa

A Revolução Industrial foi um marco para a humanidade, tendo as máquinas a vapor e o uso do carvão sido responsáveis por um aumento vertiginoso e uma ampla modificação nos processos de manufatura. Por outro lado, a mão de obra não era mais de escravos/servos, mas, sim, de homens livres.

Entretanto, era comum que estes trabalhadores livres (homens, mulheres e crianças) fossem submetidos a condições inóspitas de labor, muitas horas de jornada e uma total falta de treinamento, dentre outros problemas não menos graves. O ambiente de trabalho, por exemplo, passou do trabalho artesanal e manual para o feito com maquinário a vapor. Esses ambientes eram volumosos, complexos e muitas vezes possuíam um caráter experimental, sendo que os trabalhadores sequer recebiam treinamento para o manejo dos equipamentos. Alia-se à falta de treinamento e ao despreparo a ausência de estudos relativos ao ambiente de trabalho e aos riscos advindos daquelas atividades, sejam riscos ambientais ou sejam da atividade em si.

Logo, estamos diante de uma comunidade de trabalhadores que, embora fossem

os verdadeiros responsáveis pelo progresso crescente da época, estavam mergulhados em vícios, doenças, condições insalubres, analfabetismo, fome e trabalho precário. Este importante cenário permeia e influencia a obra de Marx e sua crítica ao capitalismo.

Contudo, Marx defenderá que o modo de produção capitalista visa a acumulação contínua de capital através da confecção de mercadorias, sendo que elas são resultantes da combinação do trabalho com a matéria e a tecnologia. Para o autor, sempre será a quantidade de trabalho socialmente necessária para produzir uma mercadoria o determinante do seu valor mínimo. O trabalho produzirá valores superiores ao dos salários (que será o mínimo necessário à reprodução da força de trabalho), sendo considerado a fonte dos lucros e da acumulação capitalista.

Como dissemos, o público-alvo da pesquisa desenvolvida neste trabalho é formado pelos motoristas dos transportes de mercadorias, que laboram com vínculo empregatício ou sem qualquer vínculo formal reconhecido. Estes trabalhadores representam uma categoria própria e possuem Sindicatos próprios que os representam nas negociações geradoras das convenções ou acordos coletivos. Para o contexto deste trabalho e da pesquisa de campo realizada, foram considerados motoristas que realizavam transporte de mercadorias exclusivamente na cidade do Rio de Janeiro por meio rodoviário, com contrato ativo entre os meses de outubro a dezembro de 2021, período em que ocorreram as pesquisas de campo.

A propósito, é importante mencionar que, por “mercadorias”, adotaremos o conceito observado no setor como sendo qualquer objeto fruto de uma transação comercial a ser entregue por via de um veículo de transporte rodoviário.

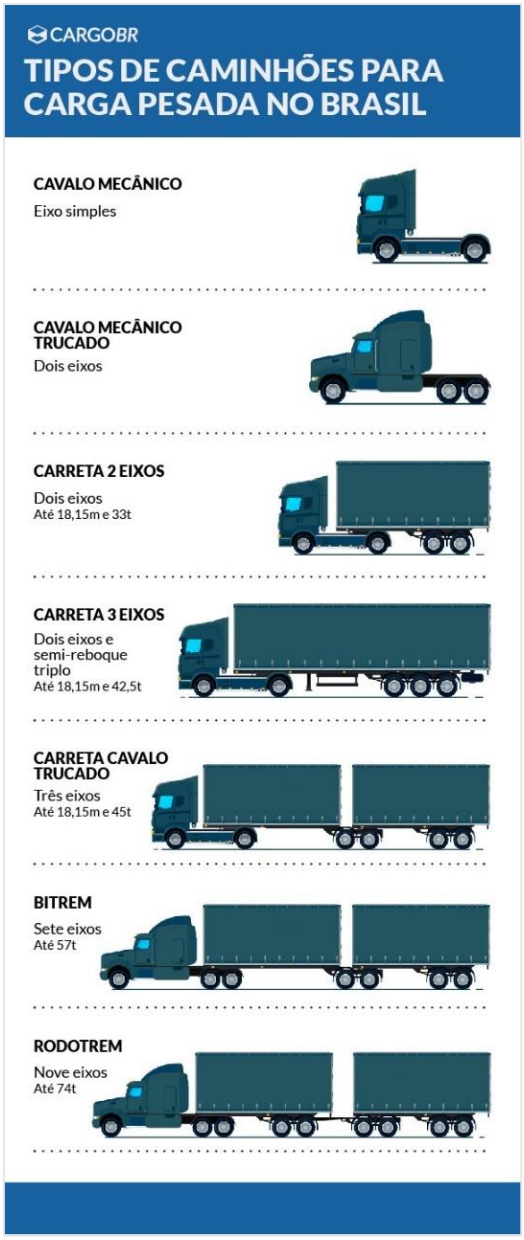
Para Marx (2018) em “O Capital”, o conceito de mercadoria é mais amplo: um objeto externo, fruto da força de trabalho de alguém, com a função de satisfazer necessidades humanas. Seja como for, em qualquer sociedade, a produção irá criar coisas úteis (como comida, roupa, casas, serviços) que são necessárias para continuidade da existência daquela própria sociedade.

Frisamos ainda que o trabalho destes profissionais não produz uma coisa, mas sim um serviço: o serviço de transporte e entrega de mercadorias. E, como afirma o autor, “serviço não é, em geral, senão uma expressão para o valor de uso particular do trabalho, na medida em que este não é útil como coisa, mas como atividade” (Marx, 1978, p. 78).

Os trabalhadores estudados nesta pesquisa abrangem, como já dito, motoristas de quaisquer veículos de transporte de mercadoria, sem distinção do tipo de viatura que

trabalham: carretas, dois eixos, três eixos, bitrem ou rodotrem etc. (figura 01).

Figura 1 - Tipos de caminhões para carga pesada no Brasil



Fonte: CargoBR, 2022.

Além dos veículos acima, encontramos as viaturas urbanas de carga, que são de tipo furgão ou van, além de utilitários, carrinhas e motocicletas agregados às frotas das empresas ou a estas pertencentes, também utilizados no transporte de mercadorias, cujos condutores foram igualmente ouvidos na pesquisa.

4. Objetivos

A presente dissertação tem como objetivo geral analisar o conceito de alienação do trabalho de forma contemporânea através de uma pesquisa empírica com a categoria dos motoristas do transporte rodoviário de mercadorias na cidade do Rio de Janeiro.

Enquanto objetivos específicos, podemos citar os seguintes itens:

a) Investigar o perfil e as condições de trabalho dos trabalhadores que laboram na condição de empregado (formal ou não) das empresas de transporte de cargas;
b) Estudar a legislação brasileira aplicável a esses trabalhadores, verificando seu cumprimento e aplicabilidade a partir das respostas aos questionários aplicados;
c) Averiguar tais condições de trabalho sob a luz da legislação trabalhista brasileira;
d) Analisar os dados obtidos na pesquisa de campo realizada com estes trabalhos sob a óptica marxista de alienação do trabalhador;
e) Verificar se a legislação vigente é suficiente para a proteção da categoria;
f) Por fim, ressaltar o poder da categoria e sua importância para a sociedade, bem como a principal greve da categoria em 2018.

5. Hipóteses

A fim de atingir os objetivos acima, partimos das seguintes hipóteses:

a) O trabalho alienado é condição *sine qua non* para existência do capitalismo na medida em que, simbioticamente, um não existe sem o outro;
b) O trabalho prestado pela categoria é considerado precário, não somente pela forma como são contratados, mas também pelas próprias condições em si;
c) A categoria possui baixa escolaridade e pouco acesso à cultura e ao lazer, baixos salários e poucos benefícios;
d) Os trabalhadores não possuem seus direitos pagos na totalidade, mesmo aqueles que tenham contrato de trabalho legalmente constituído;

e) Os sindicatos da categoria negociaram normas coletivas com amplas benesses aos trabalhadores numa tentativa de fortalecimento da classe;
f) Os motoristas possuem consciência de classe e organizam-se de modo satisfatório para pleitear seus direitos;
g) A greve é um instrumento de superação e luta da categoria;
h) Ante seu papel fundamental na cadeia produtiva, os trabalhadores estudados são ouvidos pelos seus empregadores.

6. Metodologia

A presente pesquisa foi dividida em quatro capítulos criados a partir de diferentes movimentos metodológicos que serão apresentados a seguir.

No primeiro capítulo, analisamos de forma teórica o trabalho enquanto motor propulsor de desenvolvimento humano, observando alguns conceitos que são caros para a dissertação – como conceituação de trabalho alienado enquanto elo entre a prestação de trabalho e a manutenção do capitalismo. A partir dessa revisão teórica de Marx, demonstramos como a alienação atinge o trabalhador, o seu desenvolvimento e a transformação de sua força de trabalho em mais um tipo de mercadoria.

O segundo capítulo consiste numa análise da legislação trabalhista aplicada aos profissionais do setor de transporte rodoviário de mercadorias, reproduzindo o ordenamento brasileiro e as normas coletivas da categoria. O objetivo foi situar o leitor na legislação vigente e nos dar material para validar (ou não) as hipóteses formuladas.

O terceiro capítulo expõe os resultados obtidos através da aplicação de um questionário aos profissionais motoristas do setor rodoviário de transporte de mercadorias da cidade do Rio de Janeiro abrangendo 54 perguntas.

O método de coleta de dados escolhido foi a observação indireta por meio da aplicação de um questionário formulado com perguntas abertas e fechadas. Segundo Campenhoudt *et al.* (2017, p. 230), na observação indireta, “o investigador se dirige diretamente ao sujeito para buscar a informação almejada”. Por sua vez, o sujeito é quem produz a informação. Os questionários foram realizados de forma individual, a fim de registrar as informações fornecidas, sobretudo nas perguntas abertas que foram feitas sem a intenção de influenciar as respostas dos motoristas[3].

[3] Campenhoudt *et al.* (2017, p. 231) alertam para a existência de “dois intermediários entre a informação

Ainda consoante Campenhoudt *et al.* (2017, p. 255-256), o inquérito por questionário é eficaz para coleta de informações como situação social, profissional, familiar, opiniões e atitudes, bem como existência ou não de determinados fatos sociais, sendo uma ferramenta de objetivação de fenômenos sociais observados.

Para maior fiabilidade do método escolhido, optamos por: ter rigor na escolha dos inquiridos, escolhendo apenas trabalhadores condutores de veículos de carga de mercadorias que laborassem na cidade do Rio de Janeiro; realizar uma formulação clara das perguntas, com respostas objetivas e que abrangessem o universo dos entrevistados; criar uma atmosfera de confiança e segurança na administração do questionário; solicitar a honestidade do entrevistado nas respostas.

Foi realizada uma análise quantitativa e qualitativa das respostas, comparando-as com dados disponíveis de diversos institutos de pesquisa brasileiros. Quanto às perguntas fechadas, as respostas foram agregadas e descritas em termos percentuais; quanto às perguntas abertas, as principais respostas foram transcritas e organizadas na medida em que os temas foram abordados no texto.

A análise estatística dos dados deve sempre ser acompanhada de uma reflexão teórica sobre o tema estudado (Campenhoudt *et al.,* 2017, p. 318), permitindo que o material seja interpretado de acordo com um referencial escolhido. Assim, o método permite precisão e rigor na produção da informação.

No que concerne à análise do conteúdo, ela foi feita a partir do discurso do entrevistado e seu modo de responder as questões formuladas, como as palavras escolhidas e suas ideias sobre os temas abordados. Essa análise foi feita também nas respostas às perguntas abertas, tendo sido transcritas, na íntegra, as frases proferidas por alguns dos entrevistados. Conforme Campenhoudt *et al.* (2017, p. 327-328), a análise de conteúdo é indicada para, dentre outros searas, a análise de ideologias e valores, funcionamentos de organizações e interpretações de acontecimentos.

A pesquisa a ser apresentada reuniu dados de 250 trabalhadores como amostragem, todos prestando seus serviços na cidade do Rio de Janeiro, com contratos ativos entre os meses de outubro e dezembro de 2021. A via escolhida nos pareceu coerente para quantificar e comparar dados, sobretudo após a aplicação de entrevistas exploratórias a cinco ex-integrantes da categoria, agora aposentados.

---

procurada e a informação obtida: o sujeito, a quem o investigador pede que responda, e o instrumento, constituído pelas perguntas realizadas". Por isso, a fim de diminuir os erros, as perguntas foram feitas, em sua maioria, sobre fatos materiais, conforme propõem os autores (Campenhoudt *et al.*, 2017, p. 240).

O quarto capítulo enfoca as condições de trabalho destes profissionais a partir da análise de dados feita, retomando conceitos trabalhados no primeiro capítulo, analisando o cumprimento da legislação enfocada no segundo e os dados coletados no terceiro. Aqui, os conceitos apresentados, a legislação vigente e os materiais de pesquisa coletados irão se encontrar. Expomos ainda o poder que este sector tem e destacamos uma das mais fatídicas e imponentes greves ocorridas na história do Brasil: a greve geral dos caminhoneiros de 2018, uma das grandes influenciadoras no resultado das eleições presidenciais de 2018.

Ainda na quarta seção da dissertação, lembraremos que, de acordo com Marx, o trabalho alienado pode ser superado mediante a tomada de consciência da classe trabalhadora. Entretanto, Marx não previu que o sistema capitalista fosse tomar as proporções atuais e o trabalho alienado tivesse as particularidades que analisaremos. É neste capítulo que demonstraremos que, embora a sociedade tenha mudado, a relação entre o capital e o trabalho segue a mesma estrutura básica de poder de um sobre o outro.

O presente trabalho conta ainda com o guião da entrevista exploratória no apêndice I, a entrevista final formulada com suas respostas quantitativas no apêndice II, uma narrativa específica sobre a morte de um dos entrevistados na fase exploratória no anexo I, o quadro com as CNHs existentes no Brasil no anexo II e, por fim, fotografias cedidas pelos próprios profissionais no anexo III.

Capítulo I – Apresentação do Marco Teórico: o conceito de alienação do trabalho em Marx

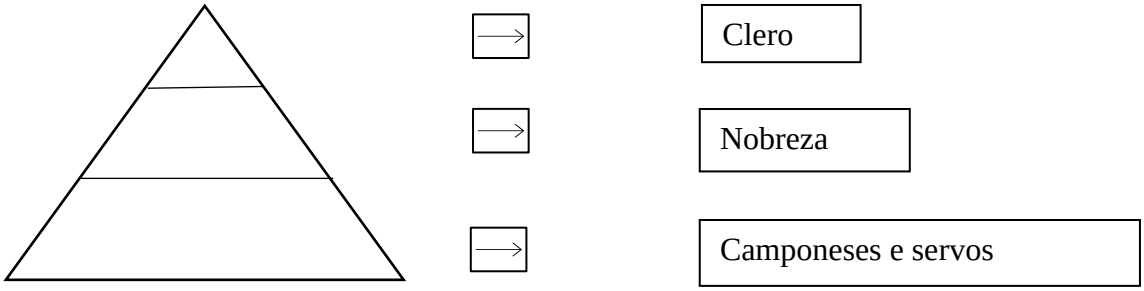
1. O trabalho e o desenvolvimento humano

Consoante se infere da obra de Williams (1983, p. 230), a palavra trabalho tem sua origem mais antiga no latim *tripalium* – um instrumento de tortura utilizado no decorrer do Império Romano. O *tripalium* era utilizado nas penas de açoite destinadas às pessoas que não conseguiam pagar seus impostos. Ou seja, desde muito cedo, existiu a associação entre o trabalho e sua destinação a pessoas que estavam em débito: eram os camponeses que, por não dominarem os meios de produção, estavam destinados a produzir valores para conseguir pagar seus impostos e, assim, financiar o modo de vida das classes superiores.

Avançando na etimologia da palavra, quando o latim originou a língua francesa, temos o avanço para o termo *travailler*, que significava "sentir dor". Essa união de trabalhar com sofrimento não deixa de, curiosamente, ter um cariz bíblico: Adão e Eva, quando expulsos do paraíso por desobedecer uma ordem divina, são castigados a trabalhar: "No suor do teu rosto, comerás o teu pão, até que retorne à terra, porque dela foste tomado, visto que és pó, e ao pó retornarás" – Gênesis, capítulo 3, versículo 19 (Bíblia Online, s.d.).

É oportuno lembrar que, na organização de uma sociedade feudal, os reis eram tidos como representantes de Deus na Terra e as duas classes sociais superiores da pirâmide social, o clero e a nobreza, estão alijadas do trabalho duro, do trabalho de sofrimento, que é destinado à base da pirâmide, mais "afastada" do caráter divino. Somente no Século XIV que a palavra passa ter um significado próximo do que conhecemos hoje: a aplicação das habilidades e faculdades físicas e mentais de alguém na realização de uma atividade.

Figura 2 - Gráfico da estrutura societária feudal



Fonte: Elaboração da autora, 2022.

Com o passar do tempo, os instrumentos de trabalho humano foram se aperfeiçoando, de modo a obter resultados cada vez mais significativos com esforços menores. O desenvolvimento do trabalho e do próprio ser humano se confundem na medida em que o homem passa a desenvolver habilidades até então desconhecidas (Pinto, 1985, p. 341-342).

Nesse sentido, podemos concluir que, na medida em que o homem desenvolve novas habilidades enquanto trabalha, o trabalho não irá servi-lo apenas como meio para sobreviver, mas para que ele prossiga num caminho de desenvolvimento crescente. Assim, o ser humano que busca no trabalho uma forma de sobrevivência é transformado pelo seu próprio trabalho.

No decorrer da execução de seu trabalho, o homem irá se deparar normalmente com dificuldades que necessitarão ser superadas, e, sobre isso, Marx concebeu que o ser humano buscará novas formas de relacionar-se com a natureza e consigo próprio. Na medida em que trabalha, transforma sua visão de mundo, descobrindo e desenvolvendo novas potencialidades numa constante troca com o meio em que vive, modificando-se mutuamente.

Assim, à medida em que se desenvolve, o ser humano passa a criar necessidades a serem satisfeitas pelo seu próprio trabalho empregado na natureza. Inicialmente, estavam ligadas à sobrevivência, mas, com o tempo, passam a ser moldadas culturalmente. Na proporção que as demandas se transmutaram em coisas mais complexas, mais difíceis se tornaram os trabalhos aplicados. Por isso, podemos dizer que o trabalho não apenas permeia, como também conduz a evolução humana. Marx resume então o papel do trabalho desta forma:

> *O trabalho, como criador de valores-de-uso, como trabalho útil, é indispensável à existência do homem – quaisquer que sejam as formas de sociedade –, é necessidade natural e eterna de efetivar o intercâmbio material entre o homem e a natureza e, portanto, de manter a vida humana*. (Marx, 2004, p. 64-65)

2. Mercadoria e Valor

Em "O Capital", o ponto de partida de Marx é a análise do modo de produção capitalista. Neste sistema, a riqueza das sociedades é uma "enorme coleção de mercadorias, e a mercadoria individual como sua forma elementar" (Marx, 2004, p. 55).

Marx irá distinguir na mercadoria o seu valor de uso e o seu valor de troca. O valor de uso será medido pela sua utilidade (que dificilmente será quantificável), o que não se confunde com o valor de troca, que será seu valor enquanto objeto de troca por outra mercadoria, ou seja, será quantificável. Sobre isso, ele afirma:

> *A utilidade de uma coisa transforma essa coisa num valor-de-uso. Mas esta utilidade nada tem de vago e de indeciso. Sendo determinada pelas propriedades do corpo da mercadoria, não existe sem ele. O próprio corpo da mercadoria, tal como o ferro, o trigo, o diamante etc., é, consequentemente, um valor-de-uso, e não é o maior ou menor trabalho necessário ao homem para se apropriar das qualidades úteis que lhe confere esse carácter. Quando estão em causa valores-de-uso, subentende-se sempre uma quantidade determinada, como uma dúzia de relógios, um metro de tecido, uma tonelada de ferro etc. Os valores-de-uso das mercadorias constituem o objeto de um saber particular: a ciência e a arte comerciais. Os valores-de-uso só se realizam pelo uso ou pelo consumo. Constituem o conteúdo material da riqueza, qualquer que seja a forma social dessa riqueza. Na sociedade que nos propomos examinar, são, ao mesmo tempo, os suportes materiais do valor-de-troca.* (Marx, 2004, p. 57)

Portanto, cada mercadoria terá um valor de uso, que será a capacidade de satisfazer as necessidades humanas, sem o que não poderia ser vendida ou sequer produzida. Alguns valores de uso não são passíveis de cobranças diretas ao usuário, como a luz do sol ou o ar, ou os bens públicos, a liberdade de ir e vir, a educação quando gratuita ou o acesso a serviços de saúde públicos.

Deste modo, algumas coisas realmente úteis – ar, luz solar – sequer possuem valor de troca. Isso porque o que cria o valor de troca é a forma como está organizada a produção dessas mercadorias, que são pensadas, em vias gerais, para o consumo do mercado e para o lucro.

Ademais, os seres humanos têm vivido ao longo do tempo numa profunda relação com o trabalho. Contudo, em qualquer sociedade, haverá sempre aquele grupo de indivíduos que viverá do trabalho dos outros, ou seja, apropriando-se do trabalho (e dos produtos de trabalho) de uma pessoa. No feudalismo, vimos o direito divino do clero e da nobreza apropriando-se do trabalho alheio, enquanto, no capitalismo, as mercadorias são tratadas pelo sistema de troca mercantil, normalmente a troca por dinheiro. Estas relações sociais passam pela organização da sociedade em classes, sendo uma característica importante na divisão do trabalho e na produção de valores de uso.

Para Marx, a produção capitalista visará sempre o lucro e não o uso direto e imediato da mercadoria. Por ser um sistema que visa a produção destinada a terceiros, o valor de troca da mercadoria criada pelos trabalhadores não considerará somente o valor de uso, mas as quantidades de tempo de trabalho que foram despendidas, que será oportunamente precificado.

Esse processo é considerado na teoria marxista do valor-trabalho, que incorpora relações que podem ser quantificadas, como, por exemplo, a troca do ponto de vista do tempo de trabalho: a quantidade de tempo para se coser uma peça de roupa, bem como esse tempo ser ou não influenciado pelas inovações tecnológicas. Na maioria das vezes, essa relação de troca é impessoal: não se sabe quem as produziu, como foram produzidas, onde e em que condições. Não se sabe, tampouco, quantas cadeias de produção foram utilizadas até a mercadoria chegar no destinatário final. Isto é o que Marx chamou de fetichismo da mercadoria, o que veremos mais adiante em detalhes.

O valor de uma mercadoria será, portanto, o tempo de trabalho despendido para sua produção, bem como para produzir todos os demais meios de produção envolvidos naquele circuito. Além disso, o preço será influenciado não somente pelo trabalho, como também pela escassez, pelos monopólios, pelo clima, pelas qualificações, pelo material utilizado, etc. Aqui, contudo, o que é mais relevante é o trabalho, pelo que devemos partir do raciocínio que as mercadorias são trocadas pelo seu valor, sendo certo que todos os tipos de trabalho são reduzidos a um padrão comum – preço – necessário para o próprio capitalismo.

3. Força de Trabalho

Uma das características mais importantes do capitalismo é que também a força de trabalho será uma mercadoria. Tal qual as demais mercadorias, a força de trabalho

tem um valor de uso que, basicamente, consistirá na sua capacidade de criação de outros valores de uso. O operário vende sua força de trabalho e o "seu preço" será o salário – um valor que deverá ser minimamente suficiente para se manter uma classe de pessoas sempre dispostas a vender sua força de trabalho.

O trabalhador não será um escravo no sentido convencional, tampouco será vendido como uma mercadoria, mas é o possuidor da força de trabalho. Mesmo assim, terá pouco ou nenhum controle sobre o processo e o produto final. Por sua vez, a burguesia exerce seu domínio sobre os trabalhadores e os produtos de seus trabalhos, uma vez que controlam o pagamento de salários, bem como são os donos dos demais meios de produção.

Isso é o ponto nodal do capitalismo: a propriedade dos meios de produção pela classe mais rica "amarra" os trabalhadores à relação assalariada:

> *O trabalhador trabalha sob o controle do capitalista, a quem pertence seu trabalho. O capitalista cuida para que o trabalho seja realizado corretamente e que os meios de produção sejam utilizados de modo apropriado, a fim de que a matéria-prima não seja desperdiçada e o meio de trabalho seja conservado, isto é, destruído apenas na medida necessária à consecução do trabalho*. (Marx, 2004, p. 208)

O dinheiro é um meio de circulação dotado de valor que mediará o processo de troca. Tal qual toda troca simples, o trabalhador vende sua única mercadoria disponível: a força de trabalho, que é trocada por salário (ou, eventualmente, bens de consumo). A produção se inicia então pela compra de dois tipos de mercadorias: os meios de produção (máquinas, peças de reserva, combustível etc.) e a própria força de trabalho.

Por fim, essa mesma força de trabalho produzirá os bens de consumo comprados regularmente pela própria classe trabalhadora.

4. Mais Valia Absoluta e Mais Valia Relativa

A condição para a compra da força de trabalho é a existência de trabalhadores que queiram vendê-la. Isso é praticamente imposto ao trabalhador, pois é uma questão de sobrevivência, já que operários não possuem acesso aos meios de produção que são monopólios da burguesia.

Nessa troca simples, em tese, o salário é a moeda de troca dos bens de

consumo. Numa relação direta e linear, o investimento inicial que paga os salários é menor que o valor que retorna ao sistema após o consumo das mercadorias.

Diferente da troca simples, a circulação capitalista de mercadorias começa e acaba com dinheiro e não com mercadorias. Nas duas "extremidades" da relação, encontramos o dinheiro. A diferença entre o "dinheiro do início" e o "dinheiro do fim" é a mais valia.

Por sua vez, o capital é um valor que se auto valoriza. O dinheiro será capital quando utilizado para gerar mais dinheiro ou, precisamente, quando é empregado na produção de mais valia. O capital, seja ele dinheiro, fator de produção ou mercadoria, será considerado verdadeiramente capital se contribuir diretamente para a valorização do valor inicialmente adiantado.

Em seu turno, mais valia será o excedente entre o valor do tempo de trabalho e o valor da força de trabalho – ou seja, quando o valor fornecido pelo trabalhador for maior que o valor originalmente pago pelo seu trabalho. A título de exemplo, se um dia médio de trabalho dura oito horas e o trabalho gerado pelo trabalhador paga seu salário em apenas quatro horas, a mais valia será o equivalente ao valor gerado por essas quatro horas restantes.

Desta forma, podemos dizer que o valor da mercadoria "força de trabalho" é a produção de mais valor. Até porque as outras mercadorias e recursos utilizados na produção são finitos, fungíveis e, por vezes, escassos, sobrando apenas a força de trabalho.

Assim, o valor da força de trabalho corresponderá ao tempo de trabalho despendido por aquele trabalhador em troca de seu salário. O valor pago ao trabalhador que labora, por exemplo, dez horas por dia não será igual ao custo da sua força de trabalho, pois, em tese, poderia ser de somente cinco destas dez horas.

A mais valia pode ser conseguida de duas formas: pela produção da mais valia absoluta ou relativa. A mais valia absoluta será produzida: a) aumentando o trabalho prestado durante determinado período; b) aumentando a intensidade do trabalho prestado na mesma quantidade de horas. Por isso, pode-se atingir a mais valia absoluta pela supressão das pausas de descanso ou para refeições.

Outra forma de se aumentar o ritmo de produção é a imposição pela disciplina – seja através da supervisão constante da chefia, seja pela aplicação de penalizações e demissões em caso de erros. Há ainda outros métodos menos diretos: salários pagos por peças produzidas (que incentivam o operário a ritmos de trabalho mais elevados),

prêmios por atingimentos de metas e por mais horas trabalhadas.

Marx refere-se ainda que a extensão do trabalho a todos os membros da família é uma forma de produzir mais valia absoluta. Assim, o sistema fornece meios para que a família minimamente se mantenha e possa se reproduzir, gerando mais força de trabalho. Ademais, a extensão do trabalho a todos os membros da família gerará mais força disponível, visto que a oferta será maior que a demanda, forçando salários cada vez mais baixos.

Entretanto, há limites na implementação da mais valia absoluta. Essa limitação pode ser natural, como as necessidades fisiológicas do indivíduo, a estafa física e psicológica, bem como de ordem social e/ou legal, como a resistência dos operários, os sindicatos, as leis trabalhistas e as normas de higiene e segurança do trabalho.

Por sua vez, a mais valia relativa não possui as mesmas limitações, posto que é atingida mediante a inserção de melhoramentos na produção. São várias as formas de se conseguir atingir a mais valia relativa, como uma divisão do trabalho focada na capacidade individual dos trabalhadores, melhores maquinários, uso da investigação científica, matérias primas mais modernas etc.

Relativamente ao capitalismo da época, o sistema fabril passou a dominar em detrimento das produções artesanais, ao permitir que, num mesmo tempo, maior quantidade de matéria prima seja transformada no produto final. Com isso, os trabalhadores se tornam apêndices do maquinário e suas funções são substancialmente simplificadas. Ademais, embora a tecnologia por um lado alivie a quantidade de trabalho, acentua também o seu ritmo, constantemente ditado de forma artificial.

5. Fetichismo da Mercadoria

Segundo o dicionário Texto Editores (2009), “fetiche” significa “objeto animado ou inanimado, natural ou feito pelo Homem, ao qual se atribui poder sobrenatural ou mágico e ao qual se presta culto”. Inicialmente, podemos associar o conceito da teoria do fetichismo da mercadoria considerando o ato de se emprestar à mercadoria um valor simbólico.

A mercadoria finalizada não tem em seu valor agregado somente a quantidade de trabalho prestada. Ela também adquire um valor quase místico, como se não fosse fruto de um ser humano, havendo por perecer sua relação com o trabalhador.

Essa perspectiva é o que Marx chama de fetichismo da mercadoria. É como se todo o lucro fosse produzido pelas máquinas, apagando-se o trabalhador, que passa a existir como mais um meio de produção:

> *Aqui, os produtos do cérebro humano parecem dotados de vida própria, como figuras independentes que travam relação umas com as outras e com os homens. Assim se apresentam, no mundo das mercadorias, os produtos da mão humana. A isso eu chamo de fetichismo, que se cola aos produtos do trabalho tão logo eles são produzidos como mercadorias e que, por isso, é inseparável da produção de mercadorias*. (Marx, 2018, p. 206-207)

Marx estabelece ainda uma relação entre o fetichismo da mercadoria e a devoção religiosa: após quarenta anos vagando no deserto tentando guiar os judeus incrédulos à terra prometida, Moisés resolve falar com Deus no Monte Sinai e pedir uma prova de sua existência. Seu povo, ao notar sua ausência, reorganiza-se, elegendo novos deuses para adorar. Após semanas em cima do Monte, Moisés retorna ao seu povo com as tábuas sagradas dos Dez Mandamentos, mas se depara com um novo Deus cunhado em ouro – um novo objeto de adoração (ou de fetiche). Marx utiliza-se desta passagem bíblica para demonstrar a fragilidade das adorações humanas e a objetificação dessa adoração, consubstanciada em mercadorias.

Seguindo as influências de Feuerbach, Deus é uma criação da própria humanidade. O capitalismo tem seus próprios deuses, que são as mercadorias. Mas de onde vem esse quase misticismo que ronda a mercadoria? Como pode a mercadoria assumir esse papel na vida das pessoas? Sobre isso, Marx disse:

> *O carácter misterioso da forma-mercadoria consiste, portanto, simplesmente em que ela apresenta aos homens as características sociais do seu próprio trabalho como se fossem características objetivas dos próprios produtos do trabalho, como se fossem propriedades sociais inerentes a essas coisas; e, portanto, reflete também a relação social dos produtores com o trabalho global como se fosse uma relação social de coisas existentes para além deles.* (Marx, 2004, p. 217)

Tal qual a relação criada entre os homens e Deus que, por um lado, justificavam, no feudalismo, muitas das relações sociais, no capitalismo, a relação de troca das coisas é criada pelos indivíduos para justificar a verdadeira relação de exploração sob a justificativa de uma pseudoliberdade.

Oportuno ressaltar que, hoje, não somente a supressão das relações classistas

de produção se assumem como fetichismo. Há que se percorrer todo o trilho do mercado até a produção, retirando-se a publicidade e descobrindo se aquele produto é, por exemplo, *cruelty free,* orgânico, livre da exploração infantil, etc.

Sob este contexto, o fetichismo da mercadoria, na medida em que "apaga" a figura do trabalhador da cadeia de produção de determinada mercadoria, tornar-se-á a pedra basilar da teoria da alienação do trabalhador.

6. Trabalho alienado

Em seu livro "*Keywords: A vocabulary of Culture and Society*", Raymond Williams (1983) traça o caminho da etimologia de diversas palavras, dentre elas "alienação", declarando:

> *Alienação é hoje uma das palavras mais difíceis da língua. Para além de seu uso corrente em contextos gerais, carrega significados específicos, porém controversos em uma série de disciplinas que vão desde a teoria social e económica a filosofia e psicologia. Desde meados do século XX, sobretudo, passou das diferentes áreas deste leque para novos tipos de uso correntes, em que muitas vezes provoca confusão por causa da sobreposição e da incerteza em relação tanto aos vários significados específicos quanto aos significados mais gerais e antigos. (...) O uso contemporâneo mais generalizado é derivado, provavelmente, de uma forma de psicologia. Uma perda de conexão com os nossos próprios sentimentos e necessidades mais profundos*. (Williams, 1983, p. 34, tradução da autora)

Pela análise da trajetória epistemológica da palavra, "alienação" é proveniente do francês que, por sua vez, originou-se do latim *alienare* (algo como tornar-se estranho, tornar-se outro) e *alienus* (pertencer a outra pessoa, a outro lugar)[4]. Cronologicamente, pensando nestes significados originários, Rousseau (*apud* Williams, 1983, p. 35) traduzia alienação como o sentimento do ser humano em estar privado de sua "natureza humana", posto que a vida em sociedade nos alienaria desta "natureza", tendo em vista que nascemos bons, mas a sociedade nos corrompe. Logo, num primeiro momento, o processo civilizatório aliena o ser humano ao fazê-lo perder sua "natureza".

Para Hegel, entretanto, alienação será "o momento em que o espírito se faz outro, distinto de si mesmo, alheio à sua forma inicial, criando uma realidade objetiva

[4] Williams, 1983, p. 34.

na qual ele se reconhecerá" (Grespan, 2019, p. 24). A ideia hegeliana não foi, entretanto, ignorada por Marx, que remodelou-a deixando clara sua influência no conceito:

> *O grande mérito da Fenomenologia de Hegel e do seu resultado final – a dialética da negatividade enquanto princípio motor e criador – reside, em primeiro lugar, no fato de Hegel conceber a autocriação do homem como um processo, a objetivação como perda do objeto, como alienação e como abolição da alienação; e no fato de ainda apreender a natureza do trabalho e conceber o homem objetivo (verdadeiro, porque homem real), como resultado do seu próprio trabalho. A orientação real, ativa, do homem para si mesmo enquanto ser genérico ou a afirmação de si próprio como ser genérico real, quer dizer, como ser humano, só é possível na medida em que ele realiza todos os seus poderes específicos – o que, por sua vez, só é possível através da ação coletiva dos homens e como resultado da história – e trata estes poderes como objetos. Mas isto só é viável na forma de alienação.* (Marx, 1964, p. 245)

Para Lukács, Hegel não distinguiu objetivação e alienação, pois tais conceitos representam um percurso em que a consciência se aliena para, num momento seguinte, retornar a si:

> *(...) Hegel confunde a alienação inumana, que ocorre na sociedade capitalista, com a objetividade em geral; e pretende, de modo idealista, abolir não aquela alienação, mas esta objetividade. Tal mistificação é gerada pelo fato de que riqueza, poder do Estado etc., por exemplo, são concebidos somente em sua forma ideal, como essências ideais, e não como potências alienadas da essência humana.* (Lukács, 2007, p. 188)

Nesse ponto, temos certa a discordância de Marx para com Hegel:

> *Para Hegel, a consciência também depende do objeto, mas este é no fundo um princípio de alienação da consciência, é o calvário que a consciência deve atravessar para que ela própria chegue a ser aquilo que de fato é: Espírito absoluto. E enquanto o Espírito não se realizar, a dicotomia, que deve ser superada, é princípio de alienação para o Espírito. Assim, em Hegel, a alteridade sempre alienante: é alienante para o sujeito que se distrai no mundo dos objetos e deve vencê-los para descobrir o fundo de absoluto que traz em si; e é alienante para a subjetividade absoluta, enquanto esta não resolver a dicotomia em si. Em Marx, a alienação apresenta caráter totalmente diferente, mesmo porque o objeto não substitui a subjetividade absoluta, ele não passa a desempenhar as funções atribuídas por Hegel ao Espírito. Agora, já não se busca superar o objeto, ou dizer que o objeto em si mesmo constitui um princípio de alienação;*

> *como também não se pretende que o sujeito seja em si mesmo alienado, já que encontra seu ser na objetividade. Destituído o Absoluto, a alienação não pode mais exercer um papel essencial ou constitutivo da realidade. Ela passa a ser um fenômeno derivado, secundário, característico, de modo peculiar, da fase capitalista dos meios de produção, e que por isso mesmo deve ser superado: aqui está a justificativa última que autoriza a revolução preconizada por Marx.* (Bornheim, 1983, p. 185-186)

Ainda sobre isso, Marx detalha sua discordância com o pensamento hegeliano, pois o autor:

> *(...) concebe o trabalho como a essência, como a essência confirmativa do homem; considera apenas o lado positivo do trabalho, não o seu aspecto negativo. O trabalho é o tornar-se-para-si do homem no interior da alienação ou como homem alienado. O único trabalho que Hegel entende e reconhece é o trabalho intelectual abstrato.* (Marx, 1964, p. 245-246)

Entretanto, embora Marx tenha origens conceituais em Hegel, Feuerbach teve influência importante na concepção de alienação enquanto conceito negativo, pois advogava que a ideia de alienação está intimamente ligada a Deus: a alienação é o processo no qual os humanos criam seu(s) deus(es) que, por sua vez, é(são) o(s) criador(es) de tudo, inclusive do próprio homem[5].

Outros autores ainda se debruçarem sobre o tema[6]. Contudo, é Karl Marx, numa mudança de perspectiva, que passa a analisar o termo a partir da lógica do trabalho na modernidade (período que começa no século XV). Em Os Despossuídos (Marx, 2017), temos uma boa visão disso, através da narrativa das consequências do cerceamento de terras, o confisco de terras comunais e a distinção entre propriedades privadas e propriedades comuns[7].

Em meados de 1842, Marx escreveu uma série de artigos ao jornal Gazeta

[5] Para saber mais sobre o tema, vide "A Essência do Cristianismo", de Ludwig Feuerbach (2013).

[6] Segundo Sigmund Freud, será alienado aquele que estiver alheio, privado de alguma pulsão primordial (uma pulsão de vida, de sexo, de libido, de desejo etc). Um conceito conectado e que dialoga (no sentido de um ser estar alijado, privado de algo) com os pensamentos anteriores (Costa, 2015). Sobre o assunto, frisamos o artigo de Virginia Helena Ferreira da Costa, intitulado "Estranho, alienação e inquietante em Dialética do Esclarecimento: uma antropologia entre Freud e Marx, publicado pela Revista Sapere Aude. Durkheim utilizou-se do termo anomia como sendo uma ocorrência produzida a partir do esmorecimento dos vínculos sociais e pela falta de condições de uma sociedade em controlar o temperamento e a psique dos indivíduos. Essa falta de controle faz gerar, por exemplo, fenômenos como o suicídio, em virtude da falta de um ordenamento social que regule a convivência em sociedade (Bodart, 2015). Para saber mais, consultar as obras de Émile Durkheim "Da divisão social do trabalho" (1893), "Suicídio" (1897) e "A Educação Moral" (1902).

[7] Por propriedade privada, entenda-se propriedade privada dos meios de produção. Assim, a ideia marxista é, em último caso, que ninguém poderia deter a propriedade de algo que produz coisas, senão o próprio grupo que lá trabalha, ultimamente o Estado.

Renana acerca duma proposta de lei que caracterizaria como furto a conduta de recolher madeira seca no perímetro das propriedades fundiárias da província do Reno. Nas suas palavras:

> *A lei não está dispensada do dever universal de dizer a verdade. Ela o tem duplamente, pois é o proclamador universal e autêntico da natureza jurídica das coisas. A natureza jurídica das coisas não pode, por conseguinte, guiar-se pela lei, mas a lei tem de guiar-se pela natureza jurídica das coisas. Porém, quando chama de furto de madeira um ato que nem chega a ser um delito de exploração de madeira, a lei mente e o pobre é sacrificado por uma mentira legal (...).* (Marx, 2017, s.p.)

Até então declaradamente hegeliano, Marx afirmava que o cerne do debate sobre a referida lei é a "questão do parcelamento da propriedade fundiária". Como ele bem afirmou, existia uma grande diferença entre o ato de se coletar madeira seca e "o mais bem planejado furto de madeira" (Marx, 2017, s.p.).

Era costumeiro que a população coletasse galhos e madeira secas do chão para promover o aquecimento durante o inverno. O costume dos mais pobres em pegar a madeira já ao chão poderia ser considerado crime contra a propriedade?

> *Se todo atentado contra a propriedade, sem qualquer distinção, sem determinação mais precisa, for considerado furto, não seria furto também toda propriedade privada? Por meio de minha propriedade privada não estou excluindo todo e qualquer terceiro dessa propriedade? Não estou, portanto, violando seu direito à propriedade?* (Marx, 2017, s.p.)

O filósofo questiona o direito de propriedade sobre a madeira seca, já desligada das árvores e que apodreceriam ao chão. Questiona ainda a legitimidade do proprietário da terra em avaliar a conduta do "culpado" e aplicar punições.

Mas qual o papel desta série de artigos na linha de pensamento de Marx? Para Daniel Bensaid (2017), os textos denotam o início da sua ruptura com o modelo hegeliano e uma evolução para o modo de pensar socialista. Além disso, Marx passaria a ter um maior contato com a realidade social de classes menos favorecidas, pretendendo contribuir para a mudança de todo um regime. Também é notável nessas escritas que a lei sobre o furto da madeira era (mais) uma forma de esbulhar a população menos favorecida cuja pobreza já advinha de um regime capitalista de exploração conspícua. Para Marx, estava em causa o direito de propriedade de alguns em detrimento do direito à existência do proletariado rural.

É ainda neste momento que Marx ilustra a mudança da estrutura social, pois, com o cenário do campesinato inglês e a ilicitude do uso das terras que antes eram comunais, passamos a vislumbrar uma ruptura entre o trabalho e a apropriação de seus frutos. Noutras palavras, definir um proprietário à terra comunal é o mesmo que se apropriar da produção das pessoas.

Essas são as duas instâncias abordadas em "Os Despossuídos": a propriedade privada dos meios de produção e o trabalho em si, originando o conceito que Marx irá definir como alienação. Numa cisão irreconciliável, o produtor do produto não mais se reconhece nele. A lei do cerceamento de terras, ou simplesmente lei da madeira, vem trazer uma novidade: se antes o campesinato, apesar de pagar impostos, ficava com boa parte da produção, esse processo se inverte e quem ficará com ela será o proprietário das terras, ficando o trabalhador com um valor como remuneração.

Nessa teoria, uma classe é desprovida da noção de que tudo o que produziu é o que está disponível para consumo. Sob diversos véus ideológicos do capitalismo, a classe trabalhadora não se enxerga na sua própria produção enquanto produtora, mas apenas como consumidora. Nas palavras de Grespan:

> *Para Marx, embora a alienação diga respeito não aos problemas religiosos e sim a situação social do mundo capitalista, ela conserva a forma de autonomização da inversão. Privado das propriedades do meio de produção, o indivíduo não se reconhece mais plenamente no produto de seu trabalho, e tem acesso a ele apenas mais tarde, ao comprá-lo no mercado. Ou seja, em vez de se apropriar de imediato do produto resultante do ato do seu trabalho, o trabalhador precisará comprar no mercado aquilo que, muitas vezes, ele mesmo produziu para o seu empregador (...) afirmando-se socialmente como comprador e consumidor.* (Grespan, 2019, p. 24-25)

A especificação da mão de obra da linha de produção também é um aditivo nesta lógica de alienação, já que o trabalhador não tem acesso a todo processo e sim apenas a uma parte. Ao final, o criador não se enxerga no todo, no fruto do que produziu, muitas vezes minimizando seu trabalho.

O conceito de alienação é central na análise marxista, vez que é a alienação do ser, da sua função de produtor e garantidor do sistema, que possibilita a não revolta contra a própria estrutura que o sustenta. Revisitaremos o conceito de alienação do trabalho no Capítulo IV desta obra.

Capítulo II – A Legislação Trabalhista aplicável aos Trabalhadores Rodoviários no Transporte de Cargas e a Importância do Setor na Economia

1. Breve histórico do sistema rodoviário de transportes brasileiro

É inegável dizer que os meios de transportes exerceram fundamental papel na distribuição de pessoas e produtos dos mais diversos, viabilizando vidas e projetos, promovendo o escoamento de produção e a destinação de insumos por todo o lado. Os meios de transporte abastecem comunidades e atendem os mais diversos tipos de consumidores.

No Brasil, apesar do imenso litoral – aproximadamente 8.000 km (IBGE, 2011, p. 22) – e um território de dimensões continentais, priorizou-se o transporte rodoviário em relação ao hidroviário ou ferroviário. Tanto a produção quanto o comércio, ambos localizados mais próximo ao litoral e voltados para a exportação, explicam o baixo desenvolvimento de trilhos e ferrovias voltados ao interior até o final do século XIX. A situação só passa a ser corrigida com a interiorização da produção agrícola, a começar pelo cultivo do café na região do Sudeste (Junior, 2013, p. 06).

A massiva industrialização brasileira ocorreu a partir de 1940, mas as políticas estatais estavam voltadas à ampliação do transporte rodoviário com o fim de atrair capital estrangeiro da crescente indústria automobilística. Assim sendo, privilegiar a construção de rodovias era um meio para tanto e, por isso, as ferrovias deixaram de ser prioridade (Barat, 1978, p. 23).

Neste mesmo contexto, apesar da política do Presidente Juscelino Kubitschek (1956 a 1961) primar por um projeto de desenvolvimento nacional, esse desenvolvimento se deu com a expansão e ampliação do transporte rodoviário para o interior do país, em especial pela construção da capital Brasília no meio do cerrado, numa clara intenção de desenvolver e interiorizar a economia (Barat, 1978, p. 25).

Também no Governo de Emílio Garrastazu Médici (1969 a 1974), um novo impulso foi dado para o crescimento das rodovias no país. Esse governo buscou ampliar a agricultura, expandindo-a para o Centro Oeste brasileiro, o que demandou a melhoria e ampliação da infraestrutura existente, construindo hidrelétricas e mais rodovias (Junior, 2013, p. 08).

2. Panorama do setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil

Sendo o quinto maior país do mundo em termos de área[8], o Brasil possui um extenso sistema de transporte rodoviário: consoante o relatório da CNT (2020b), a extensão total é de cerca de 1.720.700 km, sendo que apenas 12,4% de sua extensão é pavimentada. Das rodovias avaliadas pela mesma pesquisa, 59,2% apresentam algum tipo de problema: trechos com pavimentação deficiente, falhas de sinalização ou de geometria.

São nestas rodovias que, em 2019, trafegaram 2.270.861 veículos de transporte de carga (CNT, 2020b). As empresas de carga corresponderam a 219.956 unidades cadastradas no CNPJ nacional. A frota destes veículos cadastrados nas empresas representa 1.088.358 unidades. Dos demais, 859.729 são de autônomos e 22.865 estão listados como de cooperativas.

No primeiro semestre de 2020, o fluxo de veículos nas rodovias do Brasil foi seriamente impactado pela Covid-19. Enquanto o fluxo de veículos leves retraiu em 23% comparado com o primeiro semestre de 2019, o de veículos pesados contraiu 5,5% na mesma comparação (CNT, 2020a), considerando o patamar mínimo de referência (março de 2014[9]).

A CNT mediu ainda o desempenho do setor de transportes de carga que é analisado junto com os setores de armazenagem e correios (2021). De acordo com relatório de 2020, o PIB relacionado ao setor de transporte, armazenagem e correios cresceu 2,2% em 2018 em relação ao ano anterior. Todavia, considerando o quadriênio de 2015-2018, acumulou uma queda de 9,7% em 2015-2016 (4,3% e 5,6%), subindo 3,4% no biênio de 2017-2018 (1,2% e 2,2% respectivamente), resultando numa retração média de 1,7%.

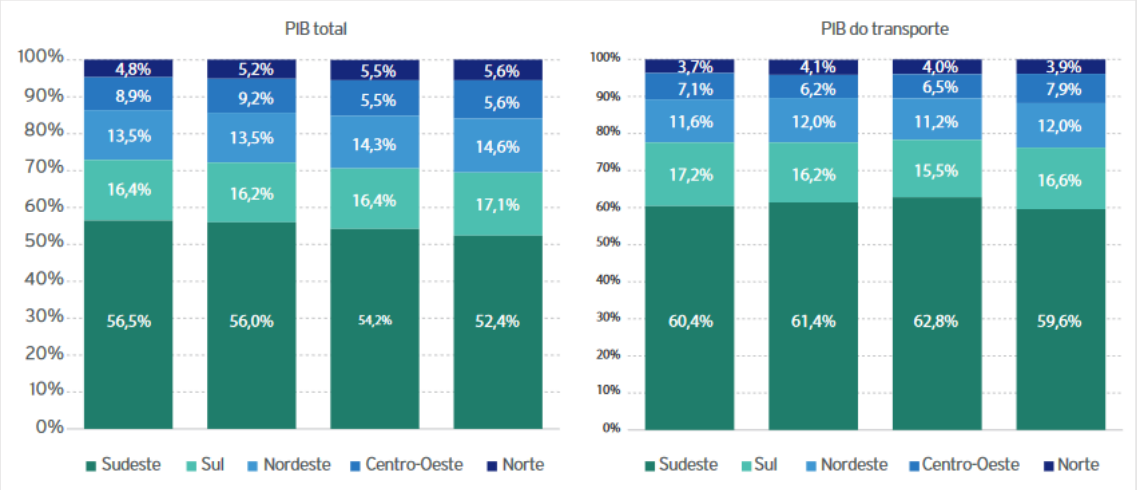
Responsável por 27,4% em 2016[10] de toda a receita gerada pelo transporte terrestre, o transporte rodoviário de cargas é a atividade de maior peso da tabela. As regiões Sul e Sudeste brasileiras respondem por 60% do PIB do transporte no país

[8] Possui 8.515.767,049km^2 de área, segundo o IBGE (2020).
[9] A CNT considera que, no período de 2014-2016, o Brasil enfrentou a eclosão de uma grande recessão econômica. Contudo, em fevereiro de 2020, o fluxo de veículos pesados ainda estava 6,1% abaixo do período anterior ao da recessão. Para saber mais, acesse o relatório "Transporte em Números" da CNT (2019b; 2020a) cujo *link* se encontra nas referências bibliográficas.
[10] A distribuição do PIB do transporte por grandes regiões e por Unidade da Federação é disponibilizada pelo Sistema de Contas Regionais, divulgado pelo IBGE. Sua última publicação ocorreu em 2016 (CNT, 2020b).

(cerca de 52% do PIB nacional), abrigando cerca de 82% das empresas do setor e empregando 77% dos trabalhadores (CNT, 2019b).

O gráfico abaixo demonstra a composição do PIB total e do PIB do transporte, por região do Brasil nos anos de 2002, 2008, 2014 e 2016:

Figura 3 - composição do PIB total e do PIB do transporte, por região do Brasil nos anos de 2002, 2008, 2014 e 2016



Fonte: CNT, 2019b.

Conforme se depreende do gráfico acima, as regiões Sul e Sudeste brasileiras respondem por cerca de dois terços do PIB nacional, bem como do PIB do setor.

A tabela abaixo demonstra a evolução do PIB do setor de transporte no período de 2007 a 2016, em termos percentuais, tendo sido elaborado pela CNT (2019b). Podemos destacar, por exemplo, que em 2016 o transporte terrestre foi o responsável por 57,8% do PIB 27,4% do PIB do setor correspondem exclusivamente ao transporte rodoviário de cargas:

Tabela 1 - Evolução do PIB do setor de transporte no período de 2007 a 2016

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transporte, armazenagem e correio	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Transporte terrestre	59,0%	59,5%	59,2%	59,1%	57,6%	60,0%	59,7%	62,0%	59,0%	57,8%
Transporte ferroviário e metroviário	6,1%	6,8%	5,8%	4,9%	4,8%	4,7%	4,7%	4,5%	5,0%	5,7%
Transporte rodoviário	49,6%	49,2%	49,3%	50,1%	47,3%	49,4%	48,8%	51,8%	47,6%	45,6%
Transporte rodoviário de passageiros	22,2%	21,2%	21,2%	20,0%	19,7%	19,1%	18,6%	17,2%	18,5%	18,2%
Transporte rodoviário de cargas	27,4%	28,0%	28,1%	30,0%	27,6%	30,3%	30,3%	34,6%	29,1%	27,4%
Transporte dutoviário	3,4%	3,5%	4,0%	4,0%	5,5%	5,9%	6,1%	5,7%	6,4%	6,5%
Transporte aquaviário	3,1%	2,8%	2,9%	3,3%	2,9%	3,2%	3,5%	3,5%	4,3%	4,5%
Transporte aéreo	4,6%	4,8%	5,7%	5,8%	6,7%	5,2%	5,6%	5,3%	6,0%	5,7%
Armazenamento e atividades auxiliares ao transporte	23,2%	23,5%	23,2%	23,1%	24,4%	24,3%	24,4%	22,9%	24,0%	24,9%
Correios e outras atividades de entrega	10,0%	9,5%	9,1%	8,7%	8,4%	7,3%	6,8%	6,3%	6,6%	7,1%

Fonte: CNT, 2019b.

Ainda segundo o IBGE, citado pela CNT (2021), o segmento de armazenagem, transporte e correios cresceu desde junho de 2020, atingindo o seu ápice em fevereiro de 2021 (4,4% somente neste mês, em razão da escalada da demanda no crescimento das vendas de comércio *online*).

O sistema de distribuição rodoviária de cargas é de suma importância para o panorama econômico brasileiro. Segundo a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro – FIRJAN (2017), só na cidade do Rio de Janeiro, o transporte urbano de cargas abastece 6,7 milhões de habitantes e cerca de 137,6 mil estabelecimentos[11].

Em média, os veículos de transporte rodoviário de cargas fazem 196,1 mil viagens diariamente no município FIRJAN (2017). Segundo a FIRJAN (2017), grandes núcleos propulsores de deslocamento (origem ou destino da carga) situam-se nas principais vias da cidade e em zonas com vasta concentração populacional, comércio e serviços. É o caso da Avenida Brasil, do Porto do Rio de Janeiro, do Centro da cidade, da Zona Sul e da região de Jacarepaguá.

[11] Segundo o Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho (PDET) e conforme a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS, 2015), temos, em números absolutos, que "os estabelecimentos abastecidos pelo transporte urbano são da seguinte natureza: serviços: 82.049; comércio: 42.480; construção civil: 4.872; indústria da transformação: 7.077; agropecuária: 389; administração pública: 296; serviços industriais de utilidade pública: 289; extrativa mineral: 162". A estatística refere-se ao ano de 2015, pois, até o fechamento deste trabalho, as informações atualizadas se encontravam indisponíveis no site do Ministério do Trabalho e Previdência (MTE).

3. A profissão de motorista

Segundo a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do MTE, atualmente chamado Ministério do Trabalho e da Previdência (embora a sigla MTE ainda seja utilizada pelos meios de comunicação e mídia oficial), a profissão de "Motorista, em geral" (CBO nº 9-85.10) possui a seguinte descrição resumida:

> *Dirige veículos automotores, em geral, acionando os comandos de marcha e direção, conduzindo-o em trajeto indicado, para transportar, a curta e longa distância, passageiros, cargas, mercadorias e animais.* (MTE, s.d., n.p.).

Nesse trabalho, focamos nos motoristas que realizam o transporte de mercadorias, já que eles poderão estar categorizados pela descrição acima ou possuir outros CBOs próprios de acordo com o veículo que conduzem:

Tabela 2 - Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do MTE

CBO 9-85.70	Motociclista (transporte de mercadorias)	**Descrição resumida:** Conduz uma motocicleta, triciclo motorizado ou veículo similar, manipulando os comandos de marcha e direção no trajeto indicado, segundo as regras de trânsito, para transportar cargas de pequeno volume.
CBO 9-85.50	Motorista de furgão ou veículo similar	**Descrição resumida:** Dirige furgão ou veículo similar, manipulando os comandos e conduzindo-o no trajeto indicado segundo as regras de trânsito, para entregar ou recolher cargas;
CBO 9-85.60	Motorista de caminhão	**Descrição resumida:** Dirige veículos pesados como caminhões ou carretas, manipulando os comandos de marcha e direção e conduzindo o veículo no trajeto indicado, segundo as regras de trânsito, para transportar cargas;
CBO 9-85.80	Condutor de caminhão basculante	**Descrição resumida:** Conduz um caminhão tipo basculante, acionando os comandos de marcha e direção e o mecanismo basculador, para transportar materiais diversos como terra, pedras, minerais e cascalho;
CBO 9-85.82	Motorista de caminhão betoneira	**Descrição resumida:** Conduz um caminhão tipo betoneira provido de dispositivos de carga e descarga e limpeza por jato d'água, acionando seus comandos de marcha e de direção, a fim de transportar concreto fresco de uma central de concreto para obras diversas;
CBO 9-85.90	Outros condutores	**Descrição resumida:** Incluem-se aqui os condutores de automóveis, ônibus, caminhões e veículos similares não-classificados nas anteriores epígrafes deste grupo de base (...).

Fonte: Site do MTE, s.d.

Para exercer a atividade de motorista, é vital possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de acordo com a viatura que conduz. A classificação irá depender do tamanho, do tipo de veículo e da sua capacidade de carga. No Anexo II, podemos

verificar todos os tipos de cartas de condução disponíveis na legislação brasileira.

Ademais, quando o indivíduo exerce atividade remunerada mediante condução de veículo, deverá possuir na carta de condução a observação: "exerce atividade remunerada". A expedição da carta, a avaliação de aptidão física e psicológica, aferição das leis de trânsito e inserção da observação citada são de responsabilidade do Departamento de Trânsito (Detran) de cada estado da federação.

4. A legislação brasileira e os trabalhadores rodoviários

Conforme narrado anteriormente, observamos os trabalhadores motoristas atuantes no transporte rodoviário de mercadorias que estejam numa relação de emprego (formal ou não) na cidade do Rio de Janeiro.

Mas, antes de adentrarmos nos pormenores legislativos aplicáveis à categoria, verifiquemos os elementos que constituem o vínculo empregatício e os aspectos gerais da legislação trabalhista brasileira.

Devemos deixar claro que, para o Direito Brasileiro, existem diferenças entre relação de trabalho e relação de emprego. A relação de trabalho tem o caráter *lato sensu* e corresponderá a qualquer prestação de trabalho em si. Uma relação de trabalho pode ter caráter de emprego, mas também pode caracterizar um estágio, o trabalho avulso, por empreitada, por cooperativa, etc.

A relação de emprego é, portanto, uma modalidade de relação de trabalho. E, para tanto, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) estabelece, em seus artigos 2º e 3º, requisitos que, cumulativamente, caracterizam a existência de um vínculo empregatício de fato[12].

Assim, Delgado (2020, p. 25), ao analisar os artigos 2º e 3º, CLT, delimita elementos fático jurídicos que, cumulativamente, irão definir uma relação de trabalho enquanto relação de emprego, mesmo que não tenha sido formalmente reconhecido:

Para haver vínculo empregatício, primeiro, é necessário que o trabalho seja prestado por uma pessoa física – pessoa individual, natural. Portanto, o trabalhador será sempre uma pessoa física, nunca uma pessoa jurídica.

É comum, entretanto, relações comerciais que, com o intuito de ocultar uma

[12] Inclusive, o Direito do Trabalho preza pelo Princípio da Primazia da Realidade, uma vez que, provados os requisitos de vínculo empregatício, caberá ao julgador, quando provocado, declarar a nulidade do contrato havido e o vínculo empregatício entre as partes. Para saber mais, vide Delgado (2020).

relação de emprego, o empregado constitua pessoa jurídica ou trabalho mediante empresa interposta, a fim de se configurar mera relação comercial entre empresas. Nesses casos, segundo Delgado (2020, p. 27), quando a realidade demonstrar que estão presentes todos os requisitos para formação do vínculo em si, há que se declarar a nulidade desta relação comercial e o consequente estabelecimento de vínculo empregatício, conforme art. 9º da CLT (Brasil, 1943).

O segundo elemento para formação do vínculo empregatício é a pessoalidade, ou seja, a prestação de serviços realizada pessoalmente pelo trabalhador. Em outras palavras, o trabalhador não pode ser substituído por outra pessoa que ele achar conveniente.

Para Delgado (2020, p. 29), entretanto, há situações ensejadoras de substituição eventual do trabalhador, como aquelas ocorridas com o consentimento do tomador de serviços, que tendem a não afastar a pessoalidade do trabalhador original.

Outro ponto crucial da relação de emprego é o caráter habitual ou não eventual do trabalho prestado. Significa dizer que a prestação de serviços é habitual, previsível, rotineira, esperada, permanente e não esporádica.

Temos ainda o requisito da onerosidade: a prestação de serviços realizada mediante o pagamento de uma contraprestação pecuniária (pelo que se exclui do âmbito das relações de emprego, por exemplo, o trabalho voluntário).

Por fim, o último elemento é a subordinação, considerado o mais importante elemento caracterizador do vínculo empregatício. A subordinação não significa somente que o trabalhador irá seguir ordens do seu contratante, mas sim o poder que este último exercerá sobre o primeiro, moldando o trabalho de acordo com as necessidades do seu negócio: controlando a atividade exercida, a forma, o local e o momento de sua realização; fiscalizando o cumprimento das ordens dadas ou sancionando seu descumprimento (Delgado, 2020, p. 32).

Um contrato de trabalho implica na obrigação, pelo contratante, à quitação de algumas verbas e a concessão de alguns direitos ao empregado no decorrer desta vinculação, direitos inerentes tanto pela legislação quanto pelas normas coletivas da categoria. Mensalmente, ao trabalhador é devida uma remuneração pelo seu trabalho.

Essa contraprestação corresponderá ao mês trabalhado ou de forma proporcional a este mês, e será paga até o 5º dia útil do mês subsequente. O empregado tem direito ainda: a) ao recolhimento mensal do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) – Lei 8.036/90 de 11 de maio (Brasil, 1990) –, devido no valor de 8%

das verbas de natureza salariais recebidas por mês, a ser depositado em uma conta vinculada em seu nome à Caixa Econômica Federal; b) aos recolhimentos previdenciários ao Instituto Nacional da Seguridade Social (INSS), sobre os quais arca com uma quota parte que lhe é descontada mensalmente (sobre o montante de parcelas salariais percebidas).

O empregado também tem direito a um 13º salário, constitucionalmente garantido pelo artigo 7º, VIII da CRFB (Brasil, 1988), a ser pago em duas partes: a primeira metade deverá ser paga entre fevereiro e novembro de cada ano e a segunda metade até dia 20 de dezembro de cada ano.

Também de acordo com a CRFB, desta vez o artigo 7º, XVII, a cada um ano trabalhado (ao que chamamos de período aquisitivo), o empregado tem direito a um período de férias de 30 dias[13], a ser usufruído no período concessivo (durante todo o ano seguinte). Este valor será calculado mediante a média da remuneração dos doze meses de trabalho do período aquisitivo acrescido de 1/3.

No que se refere à jornada de trabalho, o trabalhador constitucionalmente poderá trabalhar até 8 horas diárias e 44 horas semanais, consoante dispõe o inciso XIII do artigo 7º, sendo certo que, para cada hora extraordinária, é devido o pagamento da hora normal acrescida de, no mínimo, o adicional de 50%, conforme exegese do inciso XVI do mesmo artigo da CRFB (Brasil, 1988).

O empregador tem o dever de, em caso de contar com mais de dez empregados, manter controle de horário de cada trabalhador. É o que preconiza a Súmula 338 do Tribunal Superior do Trabalho (TST). Os registros de horário deverão ser fidedignos e representar os horários de entrada e saída do trabalhador. As exceções estão contidas no artigo 62, CLT (Brasil, 1943) e se referem especificamente aos trabalhadores externos e àqueles que possuem cargos de mando e gestão na entidade empresarial. Por conseguinte, essas situações excluirão o pagamento de jornada extraordinária.

Durante as entrevistas exploratórias e no decorrer do próprio inquérito aplicado, alguns trabalhadores informaram que seus empregadores utilizam a escusa de que os motoristas devem ser considerados trabalhadores externos e, por isso, não devem receber a jornada extraordinária. Entretanto, trata-se de um posicionamento já superado pelos tribunais que, no caso da jornada de trabalho diária iniciar e terminar num

[13] Em regra, são 30 dias, mas é importante observar a quantidade de faltas não justificadas. O empregado que falta sem justificativa válida possui descontos não só nas férias, como também pelos dias faltosos, nos repousos semanais remunerados, eventualmente em feriados e ainda sofre sanções disciplinares. Para saber mais sobre o reflexo das faltas na quantidade de dias de férias, consulte o artigo 130, CLT.

determinado ponto fixo, é possível realizar o controle da jornada, além da possibilidade de o empregador controlar o trabalho do motorista por outros meios, como tacógrafos.

A Lei do Motorista[14] foi aprovada com o intuito de regulamentar e definir disposições sobre a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista de transporte rodoviário de carga ou passageiros. Dispõe o artigo 235-C desta lei:

> *A jornada de trabalho do motorista profissional deve ter até 8 horas admitindo-se a sua prorrogação por até 2 horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 horas extraordinárias"*. (Brasil, 2015, n.p.)

Além disso, no parágrafo 1º deste artigo, o tempo efetivo de trabalho é definido como aquele "em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e tempo de espera".

Como todo trabalhador regido pela CLT, o motorista que possui jornada superior a 6 horas diárias tem direito a pelos menos uma hora de intervalo para refeição (artigo 71, CLT), bem como, dentro do período de 24 horas, são asseguradas 11 horas de descanso (artigo 66, CLT). O descanso pode ser fracionado caso seja conveniente para as partes, porém a lei estabelece que deve haver um mínimo de 8 horas de descanso ininterruptas. Uma definição importante no âmbito da lei se refere ao tempo de espera, que são:

> *(...) horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como jornada de trabalho ou horas extraordinárias*. (Brasil, 2015, n.p.)

4.1 Os principais sindicatos da categoria atuantes na cidade do Rio de Janeiro

O artigo 511 da CLT estabelece que é lícita a organização de trabalhadores, empregadores, autônomos ou profissionais liberais com o intuito de defesa de seus interesses (Brasil, 1943, n.p.).

Consoante a leitura do artigo acima, podem se organizar em sindicatos não apenas empregados e empregadores, como autônomos e profissionais liberais. Ainda, podem ser organizados por profissão, atividades idênticas, similares ou conexas, setor

[14] Lei nº 13.103, de 2 de março de 201

econômico ou por empresa empregadora.

Segundo Delgado (2020, p. 110), podemos definir "sindicato" como toda a entidade associativa, organizada em caráter permanente, com vistas a representar trabalhadores ou entidades empresariais que estejam vinculados entre si, seja pelo ramo de atuação, seja por laços laborativos comuns.

Nos termos do artigo 8º, V da CRFB, a filiação é facultativa ao sindicato. De igual sorte, e pelo mesmo fundamento, a contribuição sindical, anualmente paga aos sindicatos dos trabalhadores (mesmo por aqueles que não se encontravam filiados), foi declarada indevida pela Lei 13.467/2017[15], posto que é livre a associação profissional ou sindical, e ninguém é obrigado a se filiar ou se manter filiado a sindicato (Brasil, 1988).

Fundamentando-se ainda no artigo 7º da CRFB e nos artigos 611 a 617, CLT, os instrumentos coletivos podem ser firmados na forma de acordos ou convenções coletivas, definindo as condições especiais dispostas nos contratos individuais de trabalho. Ambos os instrumentos possuem prazo de duração de, no máximo, dois anos (Brasil, 1988).

Os acordos coletivos possuem como partes o sindicato de uma categoria profissional, do lado do trabalhador, e uma ou mais empresas daquela categoria econômica. As obrigações aqui acordadas afetarão os contratos de trabalho exclusivamente daquela categoria representada que preste serviços para a(s) empresa(s) signatária(s), independente destes trabalhadores estarem ou não filiados àqueles sindicatos.

Já a convenção coletiva envolverá o sindicato de uma categoria profissional e o sindicato patronal da categoria econômica. As obrigações acordadas irão afetar todas as empresas e todos os trabalhadores da base territorial dos sindicatos de empregadores e de trabalhadores (independente destes trabalhadores serem ou não filiados ao sindicato).

Conforme dispõe o artigo 581, parágrafo 2º, CLT, o enquadramento nos sindicatos será feito de acordo com o critério da atividade preponderante do empregador, ou seja, aquele que "caracterizar a unidade de produto, operação ou objetivo final, para cuja obtenção todas as unidades convirjam, exclusivamente, em regime de conexão funcional" (Brasil, 1943).

[15] Com o fim da contribuição anual obrigatória, a contribuição sindical caiu 97,5% desde 2017 até 2021, (Ferrari, 2022). Para saber mais sobre os efeitos da Lei 13.467/2017 e o enfraquecimento das negociações coletivas de trabalho, aconselhamos fortemente a leitura do texto de Sousa (2022) que está nas referências bibliográficas do trabalho.

Nos termos da nossa Constituição, "não é permitida a organização sindical com base territorial inferior à área de um Município" – art. 8º, II (Brasil, 1988). No caso de a empresa estar situada em local diverso daquele em que o empregado preste seus serviços, o entendimento que prevalece é a aplicação das normas vigentes no local de prestação de serviços, em decorrência do critério da territorialidade[16]. Muitos empregadores estudados na pesquisa de campo estavam situados em municípios limítrofes ao Rio de Janeiro. Contudo, era no território cairioca que o trabalho era desenvolvido.

Desta forma, concluímos que, no caso dos trabalhadores de carga de mercadorias do município do Rio de Janeiro, as normas aplicadas são aquelas que dizem respeito a essa base territorial, mesmo que os trabalhadores estejam lotados em empresas situadas noutros municípios.

Ainda, nos termos do supracitado artigo 511, em seu parágrafo 2º, a categoria profissional abarca trabalhadores que apresentam condições de vida semelhantes, em virtude da vinculação à mesma atividade econômica, similar ou conexa. Serão, entretanto, consideradas categorias diferenciadas aquelas formadas por trabalhadores que exerçam funçõs diversas dos demais em virtude de estatuto profissional ou requisitos singulares para aquele tipo de labor.

Dessa forma, para a categoria dos trabalhadores rodoviários do transporte de carga da cidade do Rio de Janeiro, condutores de viaturas, caminhões e demais veículos pesados, o sindicato correspondente será o Sindicato dos Motoristas do município do Rio de Janeiro.

Contudo, no decorrer da pesquisa, surpreendemo-nos com um grupo de trabalhadores que não estão abrangidos por esse sindicato: os empregados motociclistas do transporte de mercadorias do Rio de Janeiro – abrangidos pelo Sindimotos (Sindicato dos Empregados Motociclistas do Estado do Rio de Janeiro).

É de se observar que a categoria é reconhecida legalmente como atividade perigosa, ante o disposto no artigo 193, §4º da CLT, que estabelece "são também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta" (Brasil, 1943).

Conforme observado, os motociclistas que trabalham no transporte de cargas transportam pequenos volumes obviamente, trabalhando com veículo próprio ou da

[16] Essa afirmação foi feita a partir do acordão 0000422-02.2014.5.04.0663 do TRT-4, 7ª T. do relator Wilson Carvalho Dias, julgada em 30 de setembro de 2015. Ele pode ser acessado aqui: https://trt-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1109381802/recurso-ordinario-ro-4220220145040663/inteiro-teor-1109381812.

empregadora.

4.2 Os direitos previstos nos instrumentos coletivos do Sindicato dos Rodoviários do Município do Rio de Janeiro

Como vimos, um dos direitos a serem reconhecidos no caso de haver convenção ou acordo coletivo em vigor é a faixa salarial mínima do trabalhador. Abaixo, trazemos a tabela salarial em vigor a partir do dia primeiro de julho de 2021 com os valores mínimos a serem recebidos pelos trabalhadores alvos da pesquisa e os demais cargos que o sindicato em questão tutelará:

Tabela 3 - Tabela salarial em vigor a partir do dia primeiro de julho de 2021

FUNÇÕES	PISOS SALARIAIS	DIÁRIA	HORA NORMAL	H. EXTRA (50%)
MOTORISTA DE BITREM	R$ 2.367,60	R$ 78,92	R$ 10,76	R$ 16,14
MOTORISTA DE CARRETA	R$ 2.197,75	R$ 73,26	R$ 9,99	R$ 14,98
MOTORISTA DE BETONEIRA/MUNCK	R$ 1.992,32	R$ 66,41	R$ 9,06	R$ 13,58
MOTORISTA DE GUINCHO PESADAO (ACIMA 10 TON)	R$ 1.954,4$	R$ 65,15	R$ 8,88	R$ 13,33
MOTORISTA DE GUINCHO LEVE (ABAIXO DE 10 TON.)	R$ 1.783,45	R$ 59,45	R$ 8,11	R$ 12,16
MOTORISTA DE CAMINHÃO	R$ 1.667,54	R$ 55,58	R$ 7,58	R$ 11,37
OPERADOR DE EMPILHADEIRA	R$ 1.560,81	R$ 52,03	R$ 7,09	R$ 10,64
CONFERENTE	R$ 1.509,16	R$ 50,31	R$ 6,86	R$ 10,29
MOTORISTA UTILITÁRIO (ATÉ 2 TONELADAS)	R$ 1.449,48	R$ 48,32	R$ 6,59	R$ 9,88
SOCORRISTA MECÂNICO	R$ 1.449,48	R$ 48,32	R$ 6,59	R$ 9,88
AUXILIAR DE ESCRITÓRIO	R$ 1.449,48	R$ 48,32	R$ 6,59	R$ 9,88
AUXILIAR DE EXPEDIÇÃO	R$ 1.329,66	R$ 44,32	R$ 6,04	R$ 9,07
AJUDANTE	R$ 1.329,66	R$ 44,32	R$ 6,04	R$ 9,07
FAXINEIRO, COPEIRO, CONTÍNUA E VIGIA	R$ 1.329,66	R$ 44,32	R$ 6,04	R$ 9,07

REAJUSTE SALARIAL – Aos **DEMAIS** integrantes da Categoria, não contemplados com os PISOS SALARIAIS ou com valores superiores aos acima descritos, será concedido o mesmo reajuste, ou seja, de 3,50% (três vírgula cinquenta por cento) a incidir sobre os salários percebidos em maio de 2020., com vigência a partir de 01.07.2021.

Fonte: Sindicato dos Rodoviários do Rio de Janeiro, 2021.

A tabela acima demonstra o valor mínimo acordado entre os Sindicato dos Rodoviários do Rio de Janeiro e o Sindicato das Empresas do Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do mesmo estado para o período compreendido entre primeiro de maio de 2021 a 30 de abril de 2022[17].

[17] Em 10.01.2022, mediante CCT RJ 000092/2022, firmada entre o Sindicato dos Rodoviários e o Sindicato Nacional das Empresas Transportadoras de Cargas Pesadas e Excepcionais, o valor do piso salarial de Motorista de Carreta passou para R$ 2.389,50. A CCT em questão possui o mesmo prazo de vigência da ora estudada. Entretanto, consta direitos diferentes para o motorista de carreta: tíquete refeição de R$ 25,34, diárias de viagem de R$ 20,80 para almoço, jantar ou pernoite, convênio médico e ambulatorial, auxílio funeral para empregados com dez anos ou mais de contrato com a empresa, seguro de vida para caso de morte acidental ou invalidez permanente, no valor de dez vezes o piso da categoria para "motorista utilitário" e estabilidade provisória no emprego para empregados que estiverem a um ano de aposentarem-se e contem com pelo menos quinze anos de serviço na empresa (MTEc, 2022). No caso

Segundo a Convenção Coletiva aplicada à categoria – MTE RJ 001591 (MTE, 2021), os trabalhadores sofrerão descontos em caso de multas de trânsito, furto, roubo ou avaria nos veículos, bem como no caso de prejuízos com as cargas, quando resultado de dolo ou culpa do empregado.

Os empregados abrangidos pela categoria possuem direito a receber um abono pecuniário juntamente com o seu salário, valor que pode ser pago em até quatro prestações, nos meses de setembro e outubro de um ano, março e abril do ano subsequente. Entretanto, este valor é pago de forma proporcional de acordo com a assiduidade do empregado, podendo ser descontado mesmo em caso de faltas justificadas.

O empregado tem direito a auxílio alimentação no valor de R$ 24,22 por cada dia de trabalho com jornada superior a 6 horas, bem como o pagamento de um subsídio pelo transporte público utilizado (vale transporte, sendo que, pela Lei 95.247/87, é permitido o desconto de até 6% do salário por essa benesse).

As empresas não estão obrigadas a subsidiar plano de saúde a seus empregados, mas tão somente um plano odontológico, no valor de R$ 17,90 por cada empregado ou seu dependente. Também este benefício é passível de desconto no salário do trabalhador, não pelo valor do seu plano, mas por cada dependente que indicar.

Ao revés de um plano de saúde, as empresas arcarão com a inovadora proposta de serviço de “telemedicina”, pelo qual os trabalhadores terão direito a consultas médicas exclusivamente à distância. Caso algum empregador queira que um dependente seu se beneficie desse serviço, deverá arcar com a totalidade dos gastos.

Também deverão as empresas de carga arcar com um seguro de vida obrigatório. Este seguro de vida preconiza que, no caso de morte do empregado, o beneficiário do seguro receberá R$ 39.000,00 e, se por acidente, R$ 78.000,00. O seguro conta ainda com uma indenização por invalidez total ou parcial decorrente de acidente (R$ 39.000,00), assistência funeral e assistência à vítima de crimes. Atenção especial é necessária para o fato de que, para ser considerado aceito no seguro, o motorista não poderá ter qualquer doença prévia.

Tendo o empregado dois anos de vínculo de emprego com a empresa de transportes de carga, terá direito, mensalmente, a um Prêmio por Tempo de Serviço, no importe de 5% do piso mínimo da categoria (aquele firmado para os ajudantes). Ainda

---

de conflito de regras, o Direito Brasileiro aplicará a regra mais favorável ao trabalhador.

assim, esse valor não possuirá natureza salarial, o que significa que não estará incluído no cálculo de horas extraordinárias, 13º salários, férias, FGTS ou verbas resilitórias.

No caso das diárias de viagens, para o motorista fazer jus ao benefício, será sempre considerado a distância da viagem e o horário de retorno do empregado, sendo quitados a título de reembolso de refeições ou pernoite. No caso do almoço ou jantar, o valor será de R$ 24,22 e, no caso de pernoite, o valor de R$ 48,22. Todavia, deverá ter feito uma viagem superior a 100km e retornar à empresa após 21 horas (ocasião em que receberá o jantar) ou, em caso de viagem superior a 100 km, não retornar no mesmo dia em que iniciou a viagem (tendo assim direito à pernoite).

Entretanto, seja o auxílio alimentação, seja a diária de viagem para almoço ou jantar, poderão ser descontados do empregado no limite de 20% do salário contratual daquele.

No mais, a jornada de trabalho dos motoristas é de 44 horas semanais, sendo o máximo diário de 12 horas por dia de trabalho, acrescido de uma hora para intervalo e descanso. Às empresas, é facultada a adopção de trabalho em escala, ocasião em que os motoristas trabalharão 12 horas diárias, folgando 36 horas em seguida.

Por fim, a categoria instituiu o "dia do rodoviário" como sendo dia 25 de julho, ocasião em que o profissional que estiver a trabalhar neste dia deve receber a remuneração em dobro ou, se a empresa assim desejar, conceder folga ao trabalhador.

4.3 Os direitos previstos nos instrumentos coletivos do Sindicato dos Empregados Motociclistas do Estado do Rio de Janeiro

O Sindimotos possui em vigor pelo menos duas Convenções Coletivas de Trabalho com vigência ativa e de aplicação para o público entrevistado: uma firmada com o Sindicato do Comércio Varejista de Produtos Farmacêuticos do Município do Rio de Janeiro[18] e outra com o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro[19].

[18] Registrada sob o número RJ001706/2021 (MTE, 2022b).
[19] Registrada sob o número RJ000328/2022 (MTE, 2022d)

4.3.1. Convenção Coletiva firmada entre o Sindicato dos Empregados Motociclistas do Estado do Rio de Janeiro e o Sindicato do Comércio Varejista de Produtos Farmacêuticos do Município do Rio de Janeiro

Com vigência designada para o período de 01 de julho de 2021 a 30 de junho de 2022, a convenção se destina aos empregados motociclistas que prestem seus serviços para o comércio varejista de produtos farmacêuticos. O piso salarial da categoria será de R$ 1.335,74 para o período em questão, acrescido do adicional de periculosidade, conforme preconiza o artigo 193º, §4º da CLT.

Interessante notar que a CCT em questão inova ao conceber que o empregador poderá proceder a um contrato de locação da motocicleta do trabalhador de pelo menos 45% do valor do piso salarial acima. O valor se refere ao custeio das despesas com a motocicleta até o limite de 200 km por dia. Todavia, apesar de se tratar de um contrato de arrendamento em que o valor recebido não terá natureza salarial, o empregado é obrigado a comprovar as despesas realizadas no decorrer do mês com o veículo. Se não o fizer, o empregado, proprietário da mota, será multado em 10% do valor do aluguel.

Este valor acima poderá ser proporcional se o trabalhador laborar menos que 220 horas mensais. A restrição é exclusiva à jornada de trabalho, não havendo qualquer restrição quanto à quilometragem diária.

De qualquer sorte, por quilômetro extra rodado por dia, é devido ao trabalhador o montante de R$ 0,11 ou 0,02% do valor do contrato de locação, sendo certo que o empregado deverá comprovar o excesso rodado.

Com relação ao combustível, a empresa indenizará o valor de um litro por cada 30 km comprovadamente rodados. Mas isso só se aplicará a motocicletas até 125 cilindradas. Em sendo superior, apenas haverá pagamento quando previamente acordado no contrato de locação da moto.

O dia 27 de julho será considerado o “dia do motociclista”. Contudo, diferente dos motoristas de entrega de cargas, esse dia é estabelecido apenas a título de reconhecimento, não percebendo qualquer valor extra ou dispensa de serviço.

As empresas deverão contratar apólice de seguro de vida para cada empregado motociclista, podendo descontar até 50% dos gastos mensais com o seguro do trabalhador. O valor segurado, para casos de morte acidental ou invalidez permanente

será de pelo menos 20 salários mínimos nacionais[20].

4.3.2. Convenção Coletiva firmada entre o Sindicato dos Empregados Motociclistas do Estado do Rio de Janeiro e o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro

Com vigência designada para 01 de junho de 2021 a 31 de maio de 2022, a convenção estabelece piso salarial à categoria inferior ao piso estabelecido no item anterior: R$ 1.146,34.

É obrigatório ao empregador celebrar contrato de locação da motocicleta do empregado. O valor da locação será de R$ 685,45 para trabalhadores que laborarem por 44 horas semanais. No caso de uso em período superior ou inferior, o pagamento deverá ser realizado de forma proporcional.

Os EPIs serão de responsabilidade do empregado quando este trabalhar com sua própria motocicleta. É somente no caso do empregador fornecer a motocicleta que ele fornecerá também os EPIs de forma gratuita. Ainda, em caso de perecimento daqueles por uso natural ou por acidente, o empregador deverá repor a peça deteriorada.

Aos motociclistas que efetuarem viagens em raio superior a 200 km da origem, ser-lhes-á destinado o recebimento adicional de R$ 20,00 por viagem, além de um tíquete de refeição extra. Contudo, aqueles que realizarem várias entregas ao longo do dia que ultrapassarem 200 km não possuem direito aos benefícios em questão.

Com relação ao combustível, a empresa indenizará o valor de um litro por cada 35 km comprovadamente rodados. Em caso de avaria da motocicleta (desde que esta avaria tenha ocorrido enquanto o empregado trabalhava), o empregador pagará o valor de R$ 320,00 para auxiliar o conserto da mesma. Contudo, somente o empregador que se ausentar do trabalho por mais de 15 dias terá direito à referida benesse.

A CCT estabelece ainda que o dia 27 de julho será o "Dia do Entregador Motociclista". Neste dia comemorativo, o empregado receberá três tíquetes de refeição extra, mesmo que não seja dia de trabalho.

Aliás, o auxílio alimentação diário do trabalhador será de R$ 15,60 para jornadas de oito horas diárias e R$ 7,80 para jornadas de quatro horas diárias de trabalho.

[20] A partir de 01 de Janeiro de 2022, o salário mínimo nacional brasileiro é de R$ 1.100,00.

As empresas deverão contratar assistência à saúde aos empregados e seus dependentes (filhos e cônjuge), com cobertura ambulatorial e custeio parcial do trabalhador. Em caso de morte de filhos ou cônjuge do trabalhador motociclista, a empresa pagará R$ 320,00 a título de ajuda nas despesas funerárias.

Também deverão contratar apólice de seguro de vida para cada empregado motociclista com valor não inferior a R$ 30.000,00. Isso servirá para casos de morte natural, acidental ou invalidez permanente.

Assim, vimos até agora os principais direitos da categoria estudada, sejam eles pela CRFB ou pela legislação infraconstitucional vigente, sejam pelas Convenções Coletivas de abrangência geral. Por motivos óbvios, seria impossível analisar todos os Acordos Coletivos eventualmente firmados. No próximo ato, iremos apresentar a pesquisa de campo realizada e as perguntas efetuadas, considerando, em muitas delas, os direitos apresentados neste capítulo.

Capítulo III – Pesquisa de campo com os profissionais do setor de transporte rodoviário de cargas do Município do Rio de Janeiro

No capítulo III, apresentamos os resultados do questionário aplicado aos profissionais motoristas do setor rodoviário de transporte de mercadorias do Rio de Janeiro.

Para traduzir maior confiança na pesquisa realizada, optamos pelo rigor na escolha dos inquiridos: apenas trabalhadores condutores de veículos de carga de mercadorias que laborassem na cidade do Rio de Janeiro e possuíssem contrato ativo (mesmo que trabalhassem de modo informal) nos meses de outubro, novembro ou dezembro de 2021.

As respostas às perguntas fechadas foram agregadas e descritas em termos percentuais, enquanto as respostas às perguntas abertas foram transcritas e organizadas na medida em que os temas são abordados no texto.

Num primeiro momento, com o objetivo de averiguar os temas a serem questionados, foi aplicada uma entrevista exploratória a cinco ex-motoristas do setor, que se aposentaram nos anos de 2020 e 2021. Majoritariamente, todos prestaram serviços no âmbito territorial da cidade escolhida. Foi então criado um primeiro questionário aplicado a oito motoristas que noticiaram a necessidade de perguntas mais abertas em alguns trechos, questões que poderiam ser melhor formuladas, temas não mencionados ou que, ao revés, poderiam dificultar o sucesso da investigação.

Finalmente, com todas as contribuições acima, foi criado o questionário que está disponível no apêndice II desta dissertação. Ele possui 54 perguntas e foi feito para ser respondido de forma anônima e individualmente em cinco postos de trabalho diferentes e na rua de forma avulsa.

Os cinco postos de trabalho foram previamente mapeados com ajuda dos trabalhadores na entrevista exploratória e no decorrer da aplicação do questionário piloto. O primeiro[21] posto é uma garagem de abastecimento de mercadorias e eletrodomésticos, no qual trabalhavam, na altura, oito empresas diferentes de transporte de mercadorias. O segundo[22] era um depósito de insumos químicos e farmacêuticos com

[21] Situado em Avenida Automóvel Clube, nº 7453, Taquara, Duque de Caxias, RJ.
[22] Situado em Rua Bocacio, nº 471, galpão, Chácaras Arcampo, Duque de Caxias, RJ.

duas empresas de transporte prestando seus serviços. O terceiro[23] constitui-se como o maior centro de distribuição de alimentos do Brasil e a segunda maior central de abastecimentos da América Latina, havendo pelo menos seis empresas diferentes de entrega. O quarto[24] local escolhido foi o porto do Rio de Janeiro, onde trabalham profissionais de três empregadores diferentes. O quinto e último local foi o Centro de Tratamento de Resíduos de Seropédica[25] com seis empregadores diferentes da área de transporte de lixo.

Ao todo, foram entrevistados empregados de vinte e cinco empresas distintas nos cinco locais escolhidos. Considerando os trabalhadores abordados nas ruas do Rio de Janeiro, somamos um total de quarenta e nove empresas investigadas.

Foram entrevistados 285 trabalhadores motoristas, sendo que 250 tinham alguma relação de emprego ou não tinham qualquer vínculo formal, mas seguiam trabalhando em idênticas condições aos trabalhadores com contrato de emprego. Por isso, fixamos esses dois grupos na pesquisa. Essa amostra foi mensurada de forma aleatória, pois nem os Sindicatos, nem o MTE e nem a CNT responderam os e-mails enviados com o pedido de estimativa do número de trabalhadores no setor que prestam serviços na cidade do Rio de Janeiro. Oportuno ressaltar ainda que buscamos tais informações também na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e no Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), mas não obtivemos sucesso. Até a conclusão desta dissertação, os documentos não eram acessíveis em sua íntegra no site do Governo Federal.

Para otimizar o resultado da pesquisa e traçar um perfil detalhado da classe, optamos por utilizar, de forma análoga, alguns dos índices recomendados pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) durante a 19ª Conferência Internacional dos Estatísticos do Trabalho – CIET (IBGE, 2013). Lá, foi definido que os indicadores deverão observar as realidades de cada região de pesquisa. Os indicadores devem observar sexo, idade, nível de ensino, região de moradia e outras características relevantes, como indícios de trabalho infantil e ou características das condições de trabalho.

Consoante determinações do 19º CIET, e com o fim de refletir a realidade do trabalho da categoria na localidade do Rio de Janeiro, a seleção de indicadores

[23] Trata-se do Centro de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro, situado em Avenida Brasil, nº 19.001, Irajá, Rio de Janeiro, RJ.
[24] Situado em Avenida Rodrigues Alves, s/n, Cais do Porto, Rio de Janeiro, RJ.
[25] Situado em Rodovia Raphael de Almeida Magalhães, km 107, Seropédica, RJ.

identificou o setor de trabalho, a estabilidade dos contratos em questão (ou a inexistência destes), a exposição destes trabalhadores a eventuais riscos econômicos, bem como outros indicadores necessários para a compreensão das necessidades da categoria.

1. A estrutura da pesquisa

A fim de traçar o perfil das características individuais dos trabalhadores do setor, foram realizadas perguntas que buscavam investigar as seguintes questões:

1.1 A idade do entrevistado

Seguindo as recomendações do 19º CIET e com a finalidade de avaliar a participação dos jovens e adultos na categoria de interesse, optou-se por questionar os entrevistados acerca de sua faixa etária, indexando-os em seis grupos: entre 18 e 24 anos; dos 25 aos 34 anos; dos 35 aos 44 anos; dos 45 aos 54 anos; dos 55 aos 64 anos; 65 anos ou mais.

A faixa etária de 18 aos 24 anos foi utilizada por dois motivos: em primeiro lugar, para a condução de veículos de carga, a faixa etária mínima para ser admitido no trabalho é de 18 anos, ante a necessidade de se ter carta de condução para realizar o trabalho. Em segundo lugar, porque a ONU conceituou como "juventude" a idade dos 15 aos 24 anos[26].

1.2 A escolaridade do entrevistado

O Sistema Educacional Brasileiro está fracionado em Educação Básica e Educação Superior. A Educação Básica está, por sua vez, repartida entre Educação Infantil (de caráter não obrigatório, abrangendo as crianças até 05 anos), Fundamental e Ensino Médio.

A Lei nº 11.114/2005 tornou obrigatório o Ensino Fundamental a partir dos 06 anos de idade[27]. Portanto, a segunda etapa da educação básica possui 9 anos e vai, em

[26] Conforme Assembleia Geral da ONU, realizada em 1985, que conceituou o termo para o Ano Internacional da Juventude, sem prejuízo de definições mais favoráveis dos Estados Membros.
[27] Complemento o disposto na Lei nº 11.114/05, a Lei nº 11.247/06 alterou a redação da Lei de Diretrizes

regra, dos 06 aos 14 anos. Compreende ainda a Educação de Jovens e Adultos (mínimo de 15 anos de idade) e a Educação Especial (para atender a alunos portadores de deficiência ou com problemas mentais (Brasil, 2005).

A terceira etapa do Ensino Básico é o Ensino Médio, com duração de três anos, podendo ser técnico profissionalizante ou não, também de cunho obrigatório, ante os termos da Emenda Constitucional 59/09 tornou obrigatório o ensino para jovens até 17 anos (Brasil, 2009).

Em 1988, a CRFB garantiu, em seu artigo 208º, que o Estado deverá fornecer gratuitamente o Ensino Fundamental, inclusive para aqueles que não tiveram possibilidade de cursá-lo em época própria. Por fim, em 1990, o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) garantiu o direito das pessoas com idade até 17 anos ao desenvolvimento integral, nos seguintes termos, conforme disposto no seu artigo 4º:

> *É dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do poder público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária.* (Brasil, 1990)

Foi questionado a cada entrevistado seu nível de escolaridade de acordo com o sistema brasileiro atual. Após, com o fito de apresentar a pesquisa em Portugal, esses dados foram convertidos a partir da tabela comparativa da Portaria 699/2006 especificamente para o Brasil.

e Bases, LDB, ampliando o ensino fundamental para nove anos, com matrícula obrigatória dos alunos a partir dos 6 anos de idade.

Tabela 4 - Tabela comparativa entre os sistemas dos ensinos básico e secundário do Brasil e de Portugal

Brasil

A — Tabela comparativa entre os sistemas dos ensinos básico e secundário

BRASIL		PORTUGAL		
Ensino Médio ou 2º Grau	4ª série (a)	Ensino Secundário		12º Ano
	3ª série			
	2ª série			11º Ano
	1ª série			10º Ano
Ensino Fundamental ou 1º Grau	8ª série (b)	Ensino Básico	3º Ciclo	9º Ano
				8º Ano
	7ª série			7º Ano
	6ª série		2º Ciclo	6º Ano
	5ª série			5º Ano
	4ª série		1º Ciclo	4º Ano
	3ª série			3º Ano
	2ª série			2º Ano
	1ª série			1º Ano

(a) Ensino Técnico.

(b) Dado que a escolaridade obrigatória no sistema educativo brasileiro corresponde a 8 anos, faz-se corresponder a sua conclusão (8ª Série) ao 9º ano de escolaridade português. Assim, os requerentes que apenas tenham a frequência da 8ª Série e não a tenham concluído, têm equivalência ao 8º ano da escolaridade portuguesa.

Fonte: DGE, 2006.

O objetivo deste indexador é analisar a escolaridade do setor e o grau de especialização destes trabalhadores, bem como averiguar se é uma mão de obra

majoritariamente formada por trabalhadores sem especialização formal, como cursos universitários ou ensino técnico.

1.3 A idade em que o entrevistado começou a trabalhar

Objetivando conhecer melhor o perfil do trabalhador, investigou-se a prestação de serviços desses indivíduos antes de atingirem a maioridade (prestado ou não nas condições de aprendiz). Desde 1943, a ordenamento jurídico proíbe o trabalho do menor de 18 anos com a promulgação da CLT, salvo na condição de aprendiz dos 14 aos 18 anos. Em 1967, o Decreto Lei nº 229 reduziu a idade mínima dos aprendizes de 14 para 12 anos, mas, em 1974, a idade mínima voltou a ser 14 com a aprovação da Lei 5.274.

O trabalho como aprendiz compreende todas as atividades realizadas com o principal objetivo de ganhar experiência de trabalho ou aquisição de habilidades, contribuindo para a produção de bens e serviços em outras unidades econômicas que não o próprio domicílio.

Em 1988, a CRFB determinou que a idade mínima para o trabalho seria de 14 anos, exceto para aprendizes, cuja idade seria de 12 anos. Dez anos depois, a Emenda Constitucional 20/98 majorou a idade mínima para 16 anos, sendo de 14 anos na condição de aprendiz, o que prevalece até o momento (Brasil, 1998).

Embora seja difícil encontrar trabalho infantil na categoria, especificamente pelo limitativo etário da carta de condução, será possível averiguar se, na trajetória de vida do trabalhador entrevistado, suas atividades laborativas iniciaram-se antes de atingirem a faixa etária mínima legalmente permitida, bem como se na condição de aprendiz ou não.

1.4 A etnia do trabalhador

A etnia do trabalhador surgiu como critério a partir da análise de dados do perfil do povo brasileiro. Segundo o IBGE (2020), em 2019, 42,7% se declaravam brancos, 46,8% como pardos e 9,4% como negros. Amarelos ou indígenas representavam 1,1% das declarações.

Ainda de acordo com o IBGE (2020), o rendimento médio mensal do trabalho

prestado por pessoas brancas era maior que o contabilizado por pessoas pardas ou pretas: R$ 2.999,00 contra R$ 1.719,00 e R$ 1.673,00.

Ademais, a evasão escolar brasileira é maior entre negros e pardos (55,4%) quando comparadas com brancos (43,4%) conforme estimativa do (IBGE, 2020 *apud* Oliveira, 2020). Quanto aos anos de estudo, negros e pardos possuem menos tempo de estudo que brancos (8,6 e 10,4 anos respectivamente).

O objetivo de estudar este indicador é compará-lo com os índices nacionais do IBGE a fim de analisar de modo macro a categoria.

1.5 A quantidade de dependentes financeiros

Para o conceito de dependentes, foram consideradas as pessoas que vivem na mesma residência do entrevistado e dele dependem financeiramente, não participando para a economia daquela habitação.

Ou seja, a quantidade de dependentes é o número de pessoas que dependem do valor auferido mensalmente por aquele trabalhador. Este indexador tem o objetivo de calcular o rendimento médio domiciliar per capita da categoria. Segundo o IBGE (2021b), o rendimento real efetivo domiciliar de cada residente em domicílio particular era de R$ 1.349,00.

1.6 Condições de Moradia

Foi questionado aos trabalhadores se a moradia em que viviam era arrendada, própria (com ou sem hipoteca) ou de terceiros (familiares, amigos, parentes, etc.). O intuito dessa pergunta é investigar o poder de compra e as condições de vida de cada trabalhador.

Outras perguntas sobre a moradia foram realizadas: a tipologia da moradia, a quantidade de televisores, a existência de computadores e acesso à internet, se possuem ou não viatura, se a moradia possui acesso à rede de esgoto, abastecimento de água canalizada, energia elétrica e coleta de lixo.

As perguntas foram realizadas com o objetivo de comparar o setor com o universo brasileiro, bem como mensurar o acesso de cada trabalhador a mercadorias, infraestruturas e saneamento básico. A fim de comparar a categoria com a realidade

nacional, iremos utilizar os índices do IBGE (2021b), relativamente à Síntese de Indicadores Sociais.

1.7 Hábitos de leitura e redes sociais

Não se pode negar que as redes sociais impactaram o dia a dia, ditando notícias, moda ou tendências, mostrando a vida alheia ou a nosa própria vida. Segundo o *site* Terra (2021), o Brasil é o terceiro país do planeta que mais utiliza redes sociais. E, enquanto as horas gastas em mídias sociais aumentam, aquelas gastas com leitura, por exemplo, diminuem.

Conforme relatou a pesquisa Retratos da Leitura no Brasil (Tokarnia, 2020a), em 2019, apenas 52% da população possuía hábitos de leitura. A pesquisa demonstrou ainda que a média de livros lidas pelos nacionais era de cinco por ano. Destes, 2,4 livros eram lidos parcialmente e, 2,5, na sua totalidade. A Bíblia é declarada como a obra literária mais lida entre os entrevistados.

Os responsáveis pela pesquisa relataram que a diminuição do hábito de leitura se deve, principalmente, ao uso da internet e redes sociais. O tempo *online* aumentou entre todos os entrevistados, leitores ou não. Enquanto em 2105, a mesma pesquisa constatou que 47% utilizavam a internet em tempo livre, em 2019 este número subiu para 66%.

Ainda, segundo Tokarnia (2020a), a pesquisa revelou qoutros motivos que corroboram para que não se desenvolva o hábito da leitura: 4% dos entrevistados afirmaram não saber ler, 19% alegaram ler deforma devagar, 13% disseram não possuir concentração necessária e 9% declararam não compreender a maior parte do que leem. Ainda, 6% afirmaram que o preço dos livros é muito elevado e 9% apontaram não existir bibliotecas por perto.

1.8 Uso de transporte público, tempo despendido para o trabalho e localização da moradia

Foi questionado aos trabalhadores quantos transportes públicos utilizavam para se deslocar ao trabalho, bem como o tempo de deslocamento médio de cada um. Em 2020, por exemplo, uma pesquisa realizada pelo aplicativo *Moovit* (Venaglia, 2020)

revelou que o trabalhador, no Rio de Janeiro, gasta 67 minutos diários por trecho nos trajetos de ida ou volta para o trabalho. Cerca de 11% dos entrevistados informaram levar mais de duas horas em cada trecho, enquanto 36%, mais de uma hora.

Sobre o tempo gasto no transporte, o urbanista Flamínio Fichman, conforme Souza (2019), afirmou que os trabalhadores despendem muito tempo com trabalho e transporte, o que os impedem de consumir lazer ou cultura. Entretanto, em sua opinião, a solução para a mobilidade e o excesso de tempo no trânsito não passa por ampliar a rede pública de transportes, mas encurtar o trajeto entre o empregado e o seu emprego. Segundo o entrevistado, o aumento da malha de transportes remediará temporariamente o problema: "é necessário levar o trabalho para onde as pessoas residem através de uma legislação que reduza impostos e incentive o deslocamento de empresas para as periferias" (Souza, 2019).

Quanto à localização da residência, foram listados os principais municípios fornecedores de mão de obra e limítrofes à cidade do Rio de Janeiro, pelo que pretendemos enfocar o IDH de cada um.

1.9 Voto nas eleições de 2018

Podemos dizer que as eleições presidenciais de 2018 tiveram muitas particularidades, que vão desde o uso de *fake news*[28] para dissimular o eleitor e falsear verdades na tentativa de conseguir mais votos até a efetiva vitória de um candidato (e sua bancada) com posições conservadoras e contrárias aos interesses do trabalhador[29].

Analisaremos aqui o voto da categoria pesquisada e traçaremos um paralelo com a obra "O Dezoito Brumário de Louis Bonaparte", de Karl Marx em seção própria.

Com relação ao trabalho prestado em si, foram utilizados índices para questionar os seguintes pontos abaixo.

[28] Sobre o assunto, recomenda-se a leitura da notícia veiculada no site Conjur, em 30 de Outubro de 2021, que pode ser encontrada em: https://www.conjur.com.br/2021-out-30/resumo-semana-decisao-tse-disparos-fake-news-2018-foi-destaque.

[29] Em dezembro de 2021, foram veiculadas novas propostas de reforma na área trabalhista, como trabalho aos domingos sem adicional de 100%, jornadas de teletrabalho sem limitações, proibição explícita de trabalhadores de aplicativos pleitearem vínculo empregatício na justiça, isenção de responsabilidade pessoal dos sócios em caso de condenações trabalhsitas, dentre outros. Para tanto, ver a notícia da CUT a respeito que está disponível em: https://www.cut.org.br/noticias/saiba-os-direitos-que-o-governo-quer-tirar-com-nova-reforma-trabalhista-2340.

1.10 Da existência do vínculo empregatício, do tipo de contrato de trabalho e da duração do contrato

O indexador buscou analisar o vínculo empregatício do trabalhador da categoria (ou se ele não possui), o tipo de contrato de trabalho em vigor, a duração do contrato de trabalho e a existência ou não de precariedade na contratação. Por contratação precária, entenderemos como contratação que possui caráter não permanente, que leve ao trabalhador uma certa instabilidade.

Entretanto, o conceito de trabalho prestado de forma precária também será utilizado, pois podemos dizer que é o trabalho em condições de risco, fragilidade ou vulnerabilidade do trabalhador, a partir da análise das condições objetivas do contrato (local de prestação de serviços, Equipamento de Proteção Individual (EPI), meio de trabalho, organização do trabalho etc.).

1.11 Cumprimento da legislação trabalhista, fornecimento de EPI's, pagamento de horas extraordinárias e valor de remuneração

Foi questionado se o empregador recolhia regularmente o FGTS e se estava em dia com os recolhimentos para o INSS (Segurança Social); se o trabalhador já usufruiu regularmente de férias e, caso tenha tempo de serviço para tanto, porque não as usufruiu.

Indagou-se acerca da remuneração recebida pelos trabalhadores do setor a fim de mensurar não somente se estavam de acordo com as normas coletivas da categoria, como também compará-las com a média nacional e da cidade do Rio de Janeiro. Em tempo, foi indagado se a jornada extraordinária dos trabalhadores era integralmente quitada, bem como se usufruíam de intervalo para refeição e descanso.

1.12 Seguimento do transporte rodoviário de cargas e destinatário do trabalho

As opções aqui são: carga de gêneros alimentícios e bens de consumo não duráveis; carga de matéria prima e insumos para indústrias; carga de bens de consumo duráveis ou semiduráveis, como eletrodomésticos, eletrônicos ou mobília, carga de produtos farmacêuticos ou carga de lixo.

A carga de lixo foi inserida especificamente após a aplicação dos questionários pilotos, tendo sido um setor comentado e que, apesar do lixo não ser considerado um bem ou uma mercadoria para a legislação tributária brasileira[30], a prestação de serviços em si é sua mercadoria de troca e possui valor de uso assim como todos os outros motoristas.

Estas opções foram elencadas de acordo com os nichos dos pesquisados, restando claro que, por vezes, o mesmo trabalhador realizava carga de mais de um tipo de produto.

Com o objetivo de conhecer melhor o labor destes trabalhadores, questionamos ainda qual era o destinatário da carga que transportavam, observando as seguintes categorias: entrega do produto ao consumidor final, entrega de matéria prima a fábricas e indústrias, entrega de bens ao comércio e, finalmente, outros não identificados nas três primeiras opções.

Ambas as indagações têm sentido para mensurar o poder da categoria e os setores da sociedade diretamente impactados por eventuais paralisações.

1.13 Perguntas relacionadas às condições de trabalho

Aqui, foram questionadas questões acerca do acesso do trabalhador a direitos básicos, como: o direito a ser registrado, tendo seu contrato legalizado; a remuneração auferida pelo trabalhador; o pagamento de jornada extraordinária; a fruição de intervalo para refeição e descanso (intervalo intrajornada); propriedade do veículo em que trabalhava; estado de conservação do veículo em que trabalhava; carga horária de trabalho; assédio moral; e, finalmente, se já sofreu assalto em trabalho.

1.14 Segurança e saúde do trabalhador

Foram realizadas perguntas como acesso a Equipamento de Proteção Individual (EPI), fruição de repouso semanal, concessão de plano de saúde pelo empregador e diagnóstico de doenças, todas com intuito de compreender as consequências do trabalho na saúde daquele profissional. No tocante às doenças questionadas, foram utilizados trabalhos acadêmicos da área (Gracindo; Victorino;

[30] O lixo só se torna mercadoria sujeita a tributação quando sujeito a operação financeira com o fim de ser reutilizado como insumo na indústria ou para reciclagem.

Carvalho, 2019; Oliveira, 2019) a fim de verificar a incidência daquelas no público alvo.

1.15 Satisfação com o trabalho, assédio moral, conhecimento dos direitos da categoria:

Os trabalhadores foram ainda questionados quanto à satisfação com o trabalho que prestavam em si, bem como se tinham conhecimento do teor dos direitos da categoria. Tais questionamentos serão interessantes para mensurar a consciência de classe do trabalhador, bem como a situação de alienação da categoria.

Foi questionado se, em algum momento, os trabalhadores apresentaram seus descontentamentos, sugestões ou indagações à empresa contratante, bem como a reação a tais questionamentos. É relevante observar tanto a postura do trabalhador em colocar-se (ou não) na condição de vindicante, bem como a posição do empregador quando se depara com a voz ativa de um empregado. Neste tópico, muitos entrevistados preferiram não responder à pergunta aberta, pelo que limitar-nos-emos à análise qualitativa dos resultados.

2. O resultado da pesquisa de campo

Em primeiro lugar, há que se considerar a prevalência do sexo masculino neste setor da economia. Dentre os 250 trabalhadores entrevistados, não foi identificada nenhum indivíduo que se declarasse do gênero feminino. Uma pesquisa realizada pelo MTE (2021)[31] constatou que, no Brasil, a profissão de motorista de caminhão é a que mais tem trabalhadores homens. Apontando uma quantidade de 2,3 milhões de trabalhadores no setor de carga em âmbito nacional, apenas 17% são do sexo feminino. Há que se recordar, entretanto, que esse número leva em consideração também os postos de trabalho administrativos e gerenciais.

Em evento realizado em setembro de 2021, intitulado “O Caminho das Mulheres no Setor de Transportes”[32], foi confirmado que as mulheres no setor estão em cargos administrativos e gerenciais, sendo ainda residual sua participação no trabalho enquanto motoristas.

[31] Pesquisa citada pelo “Blog do Caminhoneiro” (2021).
[32] Consoante vídeo disponível pela *It Talks Conference* (2021).

2.1 O perfil dos entrevistados

É de se considerar que foram entrevistados 285 profissionais motoristas, dos quais 250 profissionais possuíam vínculo empregatício reconhecido ou não possuíam qualquer relação formal de trabalho (o famoso "trabalho sem carteira assinada"). Foi observado que, na prática, os motoristas podem trabalhar:

a) Mediante contrato formal de emprego: realizado mediante assinatura de CTPS – correspondendo a 65% dos entrevistados. É a relação formal de emprego, onde estão presentes os requisitos da habitualidade, onerosidade, subordinação, pessoalidade e alteridade. É o objeto de estudo do nosso trabalho: a relação de trabalho prestada mediante os requisitos dos artigos 2º e 3º, CLT.
b) Mediante contratação enquanto autônomo: o motorista pode ou não ser o dono do veículo. É contratado por um valor fixo, ficando responsável pelo recolhimento de seu INSS. Não é objeto de estudo neste trabalho e, por isso, seus questionários não foram contabilizados para fins de análise relativamente às condições de trabalho. Normalmente, o trabalhador realiza contratos de empreitada, recebendo quando termina o serviço contratado. Não é suposto haver todos os requisitos dos artigos 2º e 3º, CLT nesta modalidade. Esta variante correspondeu a 21% dos entrevistados que não possuem vínculo empregatício reconhecido.
c) Mediante pejotização: o motorista pode possuir uma empresa individual ou com outros sócios. Nessa modalidade, a empresa contratante paga um valor, normalmente mensal, à empresa prestadora de serviços e espera a prestação de serviços por qualquer pessoa. Não é suposto haver os requisitos cumulados dos artigos 2º e 3º, CLT, principalmente subordinação entre a tomadora dos serviços e o trabalhador que executa o transporte. 9% dos entrevistados que não possuem anotação em CTPS afirmaram possuir este tipo de contratação.
d) Mediante trabalho sem qualquer escrituração ou vinculação: o trabalhador "avulso" só é admitido mediante trabalho eventual. O que vimos na prática foi o trabalho prestado com habitualidade e pessoalidade, com subordinação e em caráter oneroso. 65% dos entrevistados que não possuem vínculo empregatício

formal também não eram contratados por nenhuma outra modalidade, estando literalmente sem qualquer tipo de trabalho que regesse sua prestação de serviços.

e) Mediante trabalho cooperativado: Corresponde a 5% dos entrevistados que laboravam sem vínculo empregatício formal. Segundo o artigo 3º da Lei nº 5.764/71, "celebram contrato de sociedade cooperativa as pessoas que reciprocamente se obrigam a contribuir com bens ou serviços para o exercício de uma atividade econômica, de proveito comum, sem objetivo de lucro".

Para nossa pesquisa e a fim de mensurar as aplicações da legislação trabalhista vigente, foram analisadas as respostas das pessoas com vínculo empregatício ou sem qualquer reconhecimento formal de vínculo.

Daqueles possuidores de contrato de emprego, 36% representaram contratação precária, seja sob a forma de contrato com um prazo certo, seja sob a forma de contratação a título de experiência ou mediante jornada intermitente. Ou seja, contratos que não geram nenhuma segurança ou estabilidade mínimas ao trabalhador.

Ainda no perfil desses profissionais, observou-se também uma baixa taxa de escolaridade. A pesquisa retratou que 32% possuem até o 3º ciclo, sendo que somente 4 pessoas chegaram ao nível do ensino superior, representando 1,5% dos entrevistados. Comparativamente às taxas nacionais, o IBGE (2019) calculou que 6,6% dos indivíduos acima dos 15 anos são analfabetos, enquanto 48,8% das pessoas acima dos 25 anos finalizaram a educação básica obrigatória (até o secundário, ou nível técnico completos). No caso do ensino superior completo, a média nacional para as pessoas acima dos 25 anos é de 17,4% (IBGE, 2019).

Só aqui, temos que, apesar da taxa de analfabetismo na categoria ser inferior à média nacional, os números diminuem à medida que aumentamos os anos de escolaridade. Somente 34,5% dos entrevistados terminaram o Ensino Médio (secundário ou técnico), um valor inferior ao nacional.

Foi ainda demonstrado, no decorrer da nossa pesquisa, que muitos dos entrevistados começaram a trabalhar em idade inferior aos 18 anos (86%), sendo certo que apenas 9% dos entrevistados informaram ter trabalhado em regime de menor aprendiz, pelo que podemos concluir a existência de trabalho infantil dentre a maioria destes trabalhadores.

Segundo a OIT (2021), o trabalho infantil nega a crianças e adolescentes a

possibilidade de uma infância normal e de um desenvolvimento saudável suas capacidades e habilidades, impedindo-os, muitas vezes, de frequentar a escola e representando uma das principais antíteses do que podemos chamar de trabalho decente[33].

O trabalho infantil pode ser um sinalizador de causa e efeito da pobreza (OIT, 2021), impactando o nível de desenvolvimento de uma coletividade. Sobre a evolução do trabalho infantil no país, apesar de ter havido aumentado pela primeira vez em duas décadas por conta do Covid-19 (UNICEF, 2021), a tendência era decrescente.

É de se lembrar que a população brasileira cresceu de forma avassaladora: em 1960, eram contabilizados 70 milhões de habitantes; dez anos depois, 93 milhões. Na década de 1980, atingiu cerca de 120 milhões, sendo que destes, 37,5 milhões estavam na faixa etária entre 5 e 17 anos. Tínhamos, portanto, um país de população jovem. Adentramos a década de 1990 com 147 milhões de brasileiros, sendo 44 milhões com idade entre 5 e 17 anos (IPEC, 2002).

Ainda segundo o IPEC (2002), em 1981, 14,5% da população economicamente ativa do país era composta por crianças e adolescentes. No decorrer dos anos 80, os trabalhadores considerados crianças e adolescentes aumentaram de 6,9 milhões em 1981, para 8.8 milhões em 1992 (IPEC, 2002).

O resultado do nosso questionário é condizente com o retratado acima, uma vez que, dos 215 entrevistados que responderam ter iniciado suas atividades laborativas antes dos 18 anos, 119 possuem entre 35 e 54 anos.

Isto posto, não é exagerada a afirmação de Egger: “as crianças participaram, sob duras condições, da produção da riqueza nacional, mas não foram chamadas a participar da distribuição dessa riqueza” (Egger, 1992). É o que se vê nos adultos que essas crianças se tornaram e que, em parte, estão na categoria que escolhemos pesquisar.

A etnia do trabalhador também foi questionada, sendo certo que 67% declararam-se como pretos ou pardos. Conjugando-se esta informação com o baixo índice de escolaridade, temos 89 entrevistados que se declararam pretos ou pardos e possuem escolaridade abaixo ou até o 3º ciclo.

[33] A OIT (2020) conceitua que a ideia de trablho decente deverá centrar-se no alcance e na promoção do crescimento econômico sustentável, no emprego produtivo e no trabalho para todos. O trabalho decente alicerça-se no respeito aos direitos no trabalho, mormente aqueles considerados fundamentais (liberdade sindical e negociação coletiva, não discriminação de qualquer natureza e extermínio do trabalho forçado e infantil); emprego de qualidade; proteção social e diálogo social.

No tocante à moradia de cada trabalhador, foi questionado a sua tipologia[34], sendo que 37% vivem em T0 ou T1 (92 respostas) e 63% (158 respostas) em T2 ou T3. Foi observado que o tamanho da moradia nem sempre está relacionado ao tamanho de agregados familiares, pois encontramos trabalhadores com dois ou mais dependentes econômicos vivendo em T0 ou T1 (54 entrevistados).

Ainda pertinente à moradia, foi questionado se essa possuía acesso à rede pública de água e esgoto, à energia elétrica e à coleta de lixo à porta. Para os serviços de fornecimento de água e energia, pediu-se aos entrevistados que respondessem considerando ligações legais realizadas pelas empresas concessionárias e não as ligações consideradas clandestinas.

Dos entrevistados, 13 pessoas informaram não possuir acesso à rede pública de energia elétrica de forma regular (embora todos os entrevistados tenham de fato energia elétrica em suas moradias, ainda que recorram a ligações clandestinas)[35]. No tocante ao acesso à rede de água e esgoto, 25 entrevistados não possuíam esse serviço e explicaram utilizarem-se de fossas e poços artesianos.

A coleta de lixo à porta foi um privilégio de 78% dos entrevistados. Aqueles que não possuem coleta despejam seu lixo em valas, aterros sanitários, caçambas comuns; há os que queimam ou enterram, bem como jogam em canais ou riachos.

Em tempo, 73% dos lares dos entrevistados possuem acesso à internet e 31% computadores. O percentual é inferior ao levantamento do IBGE (2021b) que estimou em 82,7% dos lares nacionais com acesso à internet, sendo 45,1% dos lares nacionais com terminal de computador.

Quanto ao poder de consumo dos trabalhadores entrevistados, foi questionado quantos televisores cada um possuía em seus lares. A resposta revelou que 98% possuem ao menos um televisor em sua casa. A mesma pergunta foi feita com relação a viaturas: 59% informaram possuir uma viatura em sua residência, de sua propriedade ou hipotecada. No que toca à propriedade da moradia, o percentual muda: 43% vivem em moradia arrendada, 30% vivem em casa de terceiros e somente 27% possuem casa própria ou hipotecada. Os números são inferiores à média nacional: o IBGE (2020 *apud* Tokarnia, 2020b) apurou que 62,3% dos moradores da região Sudeste vivem em

[34] A tipologia de uma habitação diz respeito ao número de quartos de dormir. Assim, uma habitaçáo T0 não possui especificamente um cômodo construído enquanto quarto; já uma habitação T3, por exemplo, possuirá três cômodos originalmente construídos como quartos. (Aransa, s.d.)

[35] Sobre o tema, leia a reportagem de Beatriz Carvalho (2021) sobre o acesso à energia elétrica pela população desassistida: https://mobilidade.estadao.com.br/patrocinados/energia-eletrica-no-rio-moradores-se-unem-em-busca-de-solucoes/.

imóveis próprios ou em hipoteca e 20,8% em moradias alugadas.

Foi questionado o município em que cada trabalhador vive. As respostas foram variadas, como veremos a seguir. O quadro abaixo mostra o município de moradia dos entrevistados e o IDH de cada um deles, denotando que a esmagadora maioria dos entrevistados localiza-se em municípios com IDH considerado razoável:

Tabela 5 - Tabela com munícipio de moradia e respectivo IDH coletado nas entrevistas realizadas

Município	**Percentual de trabalhadores**	**IDH[36]**
Rio de Janeiro	22%	0,761
Duque de Caxias	16%	0,711
Belford Roxo	12%	0,684
São João de Meriti	11%	0,719
Nova Iguaçu	10%	0,713
Nilópolis	9%	0,753
Queimados	6%	0,680
São Gonçalo	5%	0,739
Niterói	5%	0.837

Fonte: Elaboração da autora, 2022

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), idealizado em 1990 por Mahbub ul Haq e Amartya Sen, traduzia-se originalmente como uma forma de se medir o nível de desenvolvimento humano dos países. Possui três indicadores: esperança de vida ao nascer, nível educacional e padrão de vida decente a partir da renda dos habitantes (PNUD, 2021).

Para aferir o IDH dos municípios, os parâmetros são os mesmos (educação, longevidade e renda), mas medidos de forma distinta. O IDH municipal considerará núcleos sociais menores para esta aferição.

Por fim, o IDH modaliza valores entre 0 e 1, considerando-se que a maior proximidade do valor 1 denota maior desenvolvimento humano. Em 2020, o Brasil ficou em 84º lugar no ranking mundial, com IDH de 0,765 (PNUD, 2021)[37].

Também foi questionado o tempo que cada trabalhador demora para chegar ao trabalho. O resultado não surpreende: 29% demoram até uma hora para chegar ao

[36] Todos os índices informados são de 2010, de acordo com o site do IBGE.
[37] A título informativo e comparativo, o IDH da Noruega, que ocupa a 1ª posição do ranking, é de 0,957.

trabalho diariamente, porém 58% demoram até duas horas e 13% mais de duas horas por trecho (indo para o trabalho ou voltando deste).

Com isso, das 24 horas do dia, os trabalhadores demoram cerca de 3 horas no trânsito do Rio de Janeiro diariamente. Considerando que trabalham cerca de 10 a 12 horas (como veremos a seguir), sobram-lhes menos de 10 horas do seu dia para dormir, comer, usufruir com a família, filhos, parentes ou amigos. Somando-se a isso o fato de que 35% declararam não possuir repouso semanal remunerado regular e 55% declararam possuir somente um dia por semana, há que se notar que o trabalhador possuirá pouquíssimo tempo livre destinado ao lazer e ao descanso.

2.2 Do trabalho prestado: o (in)cumprimento da legislação

A legislação brasileira define que o trabalho prestado com subordinação, pessoalidade, onerosidade, habitualidade é garantidor de vínculo de emprego. Apesar disso, foram encontrados na pesquisa 35% de trabalhadores que, apesar de prestarem serviços em condições semelhantes aos seus colegas, não possuíam contrato de trabalho regularizado.

Ao não possuir contrato de trabalho regularizado, ser-lhes-á negado o benefício a licenças previdenciárias, FGTS, 13º salários, fruição de férias, pagamento de horas extras, pagamento de rescisão quando da sua dispensa, bem como os direitos previstos nos instrumentos coletivos da categoria. Exclusivamente, sobrou-lhes a obrigação de trabalhar mediante alguma prestação pecuniária.

Noutras palavras, o trabalhador não existe para a legislação fiscal ou previdenciária, pois não aparece na RAIS da empresa ou no CAGED, não possuindo tampouco direito ao seguro-desemprego (subsídio desemprego) quando desempregado.

Outrossim, mesmo com vínculo empregatício, a classe se encontra carente do cumprimento dos seus direitos: 45% dos trabalhadores declararam que seus empregadores não estão em dia com o pagamento dos seus depósitos fundiários e 48% declararam que seus empregadores não estão em dia com os pagamentos da Segurança Social.

É oportuno ressaltar que o FGTS foi idealizado para a proteção do empregado demitido sem justa causa, consistindo na abertura de uma conta vinculada a cada trabalhador, na qual o empregador depositará, mensalmente, o valor correspondente a 8% da verba salarial recebida naquele mês de referência pelo empregado, bem como

depositará, em caso de demissão sem justa causa, 40% do valor contido no saldo daquela conta a título de indenização compensatória. Tais contribuições pertencem aos empregados que, em algumas situações[38], poderão dispor daquela quantia (consoante Lei 8.036/90, reproduzida e resumida pela CEF).

O não pagamento desse direito prejudica demasiadamente o trabalhador, em especial seu futuro, bem como denota que esse não terá qualquer garantia quando quiser comprar uma moradia ou padecer de uma doença grave.

Já o INSS é o órgão federal público responsável pelo pagamento das pensões por aposentadoria e outros benefícios (como auxílio doença, auxílio acidente, auxílio reclusão, dentre outros), mantido majoritariamente pelas contribuições de trabalhadores e empregadores.

Para recebimento da maior parte dos benefícios, os trabalhadores deverão cumprir um período de carência, bem como os valores pagos serão calculados de acordo com as contribuições pagas. O não pagamento destas contribuições implicará numa diminuição dos salários, contribuição para o cálculo da aposentadoria daquele trabalhador, bem como para a diminuição de valores a serem pagos pela previdência oficial em caso de licenças.

Além disso, do trabalhador é descontado uma quota parte relativa ao INSS, pelo que o não pagamento poderia ser considerado uma apropriação indevida do empregador, configurando verdadeira apropriação indébita[39].

Relativamente às férias, a legislação brasileira determina que o trabalhador deve trabalhar por um ano para poder usufruir desse direito. É o chamado período aquisitivo. Após, o empregador tem um ano para conceder o direito às férias ao trabalhador que o adquiriu. Esse período é o chamado período concessivo ou de fruição. A pesquisa realizada demonstrou que 67% dos trabalhadores não tiveram qualquer problema ao tirar suas férias ou ainda não as tiraram. Todavia, aqueles que relataram problemas para usufruir do seu descanso anual disseram as seguintes falas:

---

[38] O artigo 20 da Lei 8.036/90 disponibiliza as situações em que o FGTS poderá ser sacado pelo trabalhador: a) Aposentadoria pela Previdência Social; b) Compra da casa própria; c) Doenças graves do trabalhador e de seus dependentes (terminal, Sida e câncer); d) Compra de ações (desde que disponibilizadas com este fim); e) 70 anos ou mais; f) Calamidades públicas—recuperar os bens perdidos; g) Término do contrato de trabalho, exceto se ocorrer por justa causa ou pedido de demissão; h) Conta inativa, após 3 anos ininterruptos; i) Falecimento do trabalhador; j) Suspensão totaldo trabalhador avulso por período igual ou superior a 90 dias, comprovada por declaração do sindicato. (Brasil, 1990, n.p.)

[39] O crime de apropriação indébita previdenciária se encontra tipificado no artigo 168-A do Código Penal Brasileiro (CPB), sendo prevista pena de reclusão de dois a cinco anos e multa. (Brasil, 2000).

> *"Como não tenho CTPS assinada, não posso tirar férias".*
> *"Disseram que a gente só pode tirar férias quando o serviço diminuir".*
> *"Estou há três anos sem férias e, toda vez que digo que preciso, o meu gerente diz que é melhor vender os dias, pois não há datas disponíveis".*
> *"Sempre alegam falta de pessoal para me substituir".*
> *"Não tiro férias pois o supervisor alegou que se tiverem que por outro no lugar, me mandam embora".* (Moreira, 2022, n.p.)

Outros constrangimentos foram narrados pelos trabalhadores, como não possuírem qualquer auxílio saúde (28%) apesar do contido nas Convenções da categoria, o direito ao recebimento da jornada extraordinária e o direito à fruição do intervalo de uma hora para refeição e descanso. São jornadas extensas, normalmente acima de dez horas diárias com a alegação de pagamento de jornada suplementar deficiente. Enquanto 77% laboram acima de dez horas por dia, somente 19% confirmaram receber corretamente a jornada extraordinária realizada.

Quanto ao intervalo intrajornada, sua não fruição foi uma queixa comum: 90% dos entrevistados não usufruem na totalidade do intervalo a que tem direito! Embora não tenham sido questionados em pergunta aberta sobre o tema, é de se registrar que os motoristas se referiram à não fruição do intervalo na sua totalidade por diversas razões, como a falta de lugar para parar o veículo (sobretudo os de maior extensão), a pressão para cumprimento das metas e a proibição por parte dos superiores em pararem o caminhão. Alguns se referiram ao travamento dos caminhões por parte das seguradoras e empresas de rastreio quando ele permanece parado por algum tempo (o que eles não souberam contabilizar, pois é acionado manualmente pelo operador do rastreio).

2.3 As condições de trabalho

As perguntas mais importantes realizadas versaram sobre as condições de trabalho. Também foram essas as indagações que os deixaram mais constrangidos em suas respostas.

Como o local de trabalho desses indivíduos é, predominantemente, o interior do veículo, foi questionado qual o estado das viaturas que trabalhavam. A resposta surpreendeu, uma vez que 45% dos entrevistados relataram que os veículos que trabalhavam estavam em condições preocupantes e até mesmo representavam risco de vida.

Alguns relataram questões inacreditáveis, como a perda de um membro por conta de um maquinário com defeito, acidentes de trânsito ou veículos parados em rodovias de grande movimento em razão do seu estado de conservação. As fotos do anexo III foram facultadas por esses motoristas e podem ser analisadas pelo leitor.

Outro ponto que merece destaque é a ausência de EPI. Além de ilegal, a não concessão de EPI imputa um grave risco à saúde do trabalhador. Apenas 13% dos entrevistados recebem EPI na totalidade e 56% não recebem qualquer tipo de EPI ou os recebem de forma deficitária.

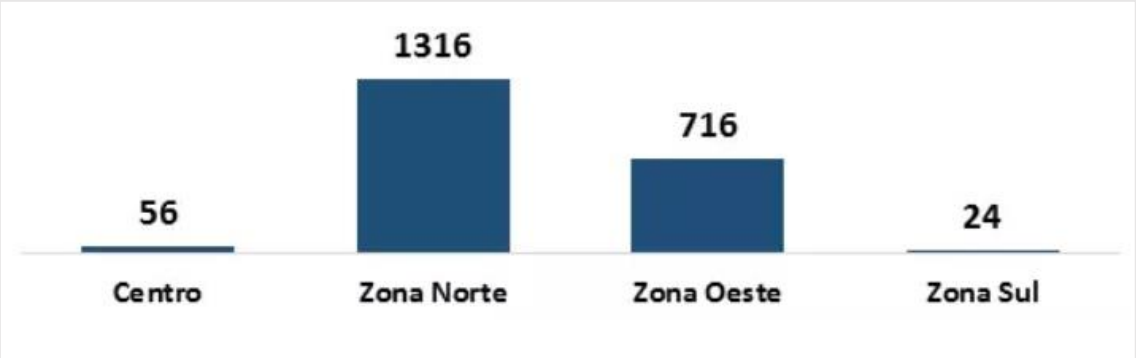
Sobre o assunto, a regulamentação se encontra especificamente na Norma Regulamentadora nº 6, do MTE, e na Norma Brasileira nº 9735/2016 da ABNT. Por ambos os regulamentos, temos que o motorista, dependendo do local e carga que transporte, pode vir a precisar de protetores auriculares, luvas, colete luminoso ou refletivo[40], óculos protetores, capacete, respirador para pó e máscara semifacial. São equipamentos simples, mas de fundamental importância para prevenir riscos e doenças ocupacionais.

Muitos empregados ressaltaram a crescente ocorrência de roubos de carga. De fato, 41% dos entrevistados narraram já ter sido vítimas de ao menos um roubo de carga enquanto trabalhavam.

Este tipo de crime é um dos mais recorrentes da cidade, segundo a Secretaria de Segurança Pública do Rio de Janeiro (Instituto Rio 21, 2020). Todavia, apesar dos números ainda serem muito altos, os casos diminuíram progressivamente entre 2018 e 2020. Em 2020, houve 2112 roubos de carga na capital. Pouco mais da metade foram realizados na Zona Norte da cidade (62,3%). Pouquíssimos foram os registros na Zona Sul (24) e no Centro (56). Já a Zona Oeste, por sua vez, respondeu por 1/3 das ocorrências.

[40] Um exemplo concreto da ausência deste EPI se encontra narrado no Anexo I desta dissertação.

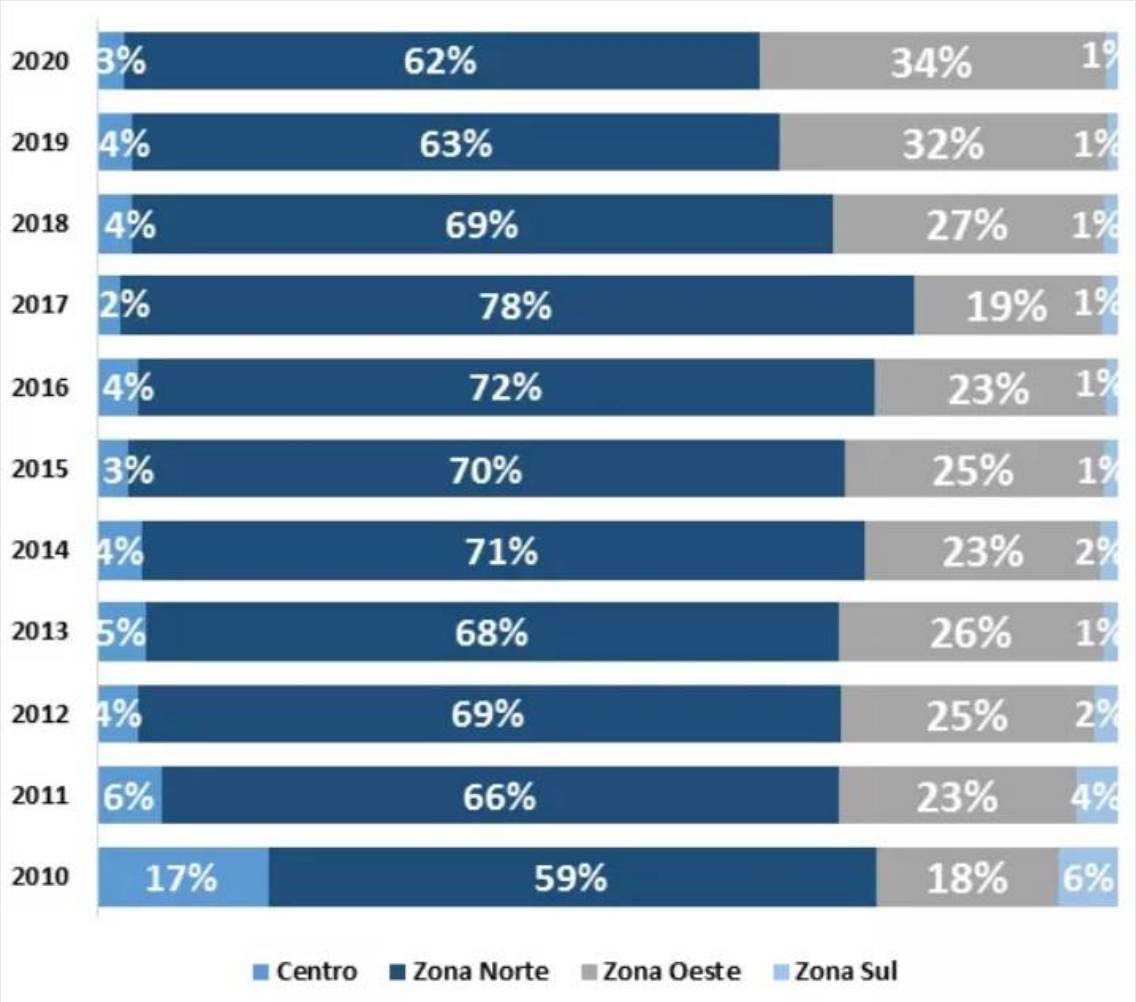
Figura 4 - Número de casos de roubo de cargas por região da cidade em 2020.



Fonte: Instituto RIO21, 2020.

É de se observar, pela figura abaixo, que mesmo após 10 anos, o padrão dos locais de roubo permanece inalterado. A Zona Norte da cidade continua sendo a que possui maior ocorrência, seguido pela Zona Oeste. A Zona Sul e o Centro não acumulam mais que ¼ dos casos anualmente.

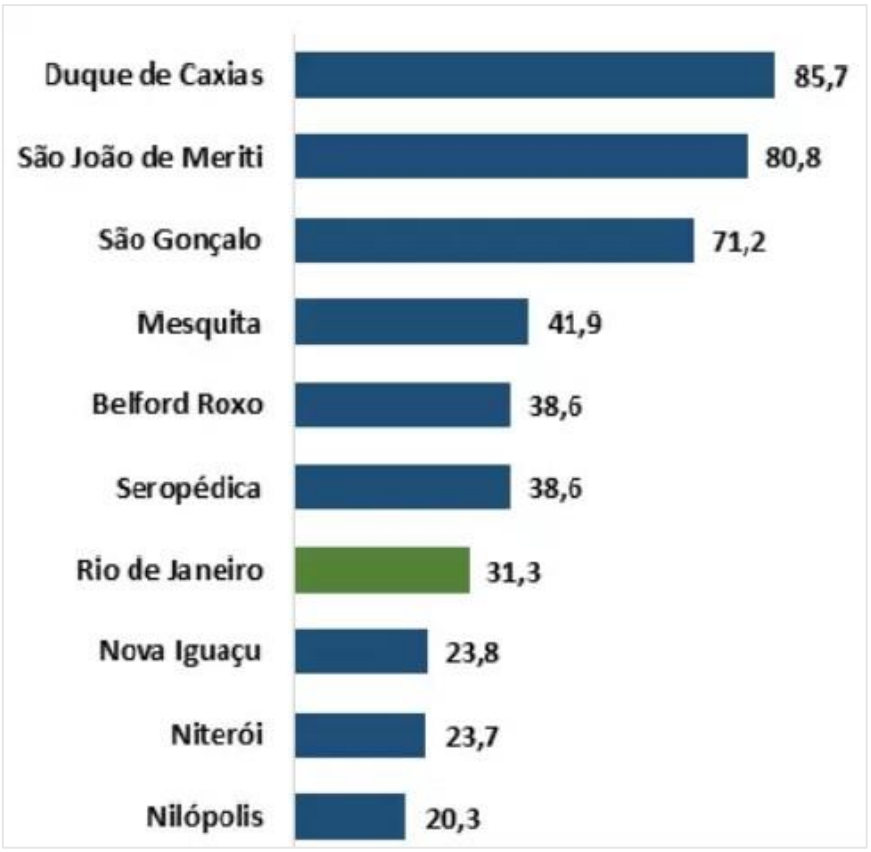
Figura 5 - Frequência dos casos de roubo de carga por ano e região desde 2010.



Elaboração: Instituto RIO21, 2020.

Embora o Rio de Janeiro possua o maior número absoluto de roubos no Estado, em termos relativos, ao analisarmos a taxa de roubo por 100 mil habitantes, a cidade que lidera este *ranking* será Duque de Caxias (Instituto RIO21, 2020). O índice da cidade do Rio de Janeiro será de 31,3 roubos de carga para cada 100 mil habitantes.

Figura 6 - Taxa de roubo de carga entre os 10 municípios com mais casos registrados, por 100 mil habitantes, considerando o ano de 2020



Fonte: Instituto RIO21, 2020.

O assédio moral também foi mencionado por 37% dos entrevistados, que relataram xingamentos, humilhações, ameaças de demissão, agressões físicas e até ter-lhes sido imputados crimes. No entanto, apesar de todas as situações narradas, 69% apresentaram-se satisfeitos com sua carreira profissional na empresa e 73% jamais apresentaram qualquer reclamação ou insatisfação de seu trabalho aos superiores.

Essa aparente satisfação do trabalhador com as condições do trabalho representa, pelo que vimos, uma certa conformidade com o sistema e, por conseguinte, com as condições de trabalho. As respostas mais ouvidas quando questionamos do motivo pelo qual jamais apresentaram quaisquer reclamações foram as seguintes:

> *"Não adianta nada".*
> *"Eles nunca escutam".*
> *"Colegas que reclamavam eram vistos como problemas e foram demitidos".*
> *"Tenho família para criar e preciso do trabalho".*
> *"Não encontro nada melhor".*
> *"Estou quase me aposentando. Quem vai contratar alguém na minha idade?"*
> *"O departamento pessoal jogava nossas reclamações no lixo".*
> *"Nosso gerente dizia que éramos maricas e nos chamavam de fracos".*
> *"Quando um colega reclamou, o coordenador disse que há muitos que gostariam de trabalhar no nosso lugar".*
> *"Eu quero receber meu salário e pagar minhas contas, não vou ficar esquentando minha cabeça pois sei que eles não estão nem aí para nós".*
> *"Minha mulher está grávida, preciso desse emprego".*
> *"Reclamei no sindicato, mas eles disseram que eu era só um e não ia fazer diferença. A partir daí, deixei pra lá".* (Moreira, 2022, n.p.)

Com tudo isso, encontramos uma classe trabalhadora doente[41], apática, pouco organizada (seja por não acreditar no sindicato, seja por não entender o sentido de organização coletiva), com baixa escolaridade, pouco especializada, sem acesso à cultura e sem consciência da importância do seu papel e dos setores que abastece. Ou seja, uma classe trabalhadora alienada.

Essa constatação não é nossa isoladamente. A CNT (2019a) observou que o motorista do transporte de mercadorias pratica uma profissão insegura, desgastante e com alto comprometimento de seu convívio familiar, sendo que o único ponto positivo destacado por esses profissionais foi a possibilidade de conhecer lugares e pessoas.

[41] No sentido literal, por apenas 24% dos entrevistados relataram não ter conhecimento de qualquer problema de saúde.

Capítulo IV – Alienação dos Trabalhadores: análise das respostas ao questionário aplicado sob a ótica marxista

O capítulo anterior nos trouxe as respostas do questionário aplicado, pelo que percebemos as condições de trabalho da classe operária escolhida. Mas como um setor movimenta um montante gigantesco de valores, sendo responsável sozinho por uma imensa fatia do PIB, possui obreiros que trabalham à exaustão, sem intervalos para refeição, muitas vezes doentes, num veículo repleto de problemas, desprovido de qualquer segurança, por valores tão reduzidos e sem quaisquer cumprimentos dos direitos mínimos estabelecidos por lei? Essa resposta iremos buscas nos Manuscritos Econômico-Filosóficos:

> *Principiamos com os pressupostos da economia política. Aceitamos a sua terminologia e as suas leis. Pressupusemos a propriedade privada, a separação do trabalho, capital e terra, como também dos salários, lucro de capital e renda, e ainda a divisão do trabalho, a concorrência, o conceito de valor de troca etc. A partir da própria economia política, com as suas próprias palavras, mostramos que o trabalhador desce até ao nível de mercadoria, e de miserabilíssima mercadoria; que a miséria do trabalhador aumenta com o poder e o volume da sua produção*. (Marx, 1964, p. 157)

Frise-se que a maioria dos trabalhadores informaram que não percebem horas extraordinárias corretamente e não conseguem usufruir de uma hora de intervalo para refeição e descanso, direitos seus pela legislação trabalhista em vigor. O não pagamento do trabalho realizado na sua totalidade de horas prestadas leva a uma mais valia absoluta e o valor trabalho despendido passa a ser inferior ao contratado e legalmente previsto.

Outra questão que muito nos causa preocupação é o fato destes trabalhadores serem invisíveis à legislação e fiscalização trabalhista, porque muitos sequer possuem seu contrato de trabalho legalizado. São pessoas que, por não possuírem qualquer vínculo formal, não possuirão quaisquer direitos trabalhistas. Ou, quando os possuem, no caso dos trabalhadores formalmente contratados, com o vínculo anotado na CTPS, têm seus direitos "relativizados" em nome da produção.

Foi o caso de alguns entrevistados que, mesmo sabendo que seus empregadores não cumpriam com todas as obrigações trabalhistas, para nosso espanto, não se incomodavam com isso. Como não sofrem descontos de INSS ou IRPF (ou os sofrem

em porcentagens menores), sendo os ganhos recebidos totalmente voltados para si, muitos trabalhadores optam por não se submetrem a nenhuma figura de trabalho legal que, por exemplo, limitem a jornada de trabalho ou determinem descontos à Previdência Social, para poderem ganhar mais.

Outros trabalhadores entrevistados que não trabalham mediante contrato de trabalho e sim de forma autônoma (ou mediante a chamada "pejotização") acabam por trabalhar desta forma e perder direitos como férias, gratificação natalícia, FGTS ou seguro-desemprego em troca de uma suposta liberdade e maior remuneração. Percebemos ainda que a maior parte dos trabalhadores praticam jornada acima do permitido por lei e 90% não usufruem de intervalo para refeição e descanso.

Assim, denota-se que o trabalhador é refém do seu empregador e do próprio capital. Ele possui um bem fundamental para o sistema, que é sua força de trabalho, mas o preço que a vende é ditado pelas regras do mercado, que ditarão também a sua sobrevivência. A todo momento, o capitalista irá lembrá-lo que outros trabalhadores concorrentes estão dispostos a vender sua mercadoria por valores ainda menores, fazendo com que este acabe por se sujeitar às condições que lhe são impostas.

O trabalho virou algo que esses trabalhadores recorrem para sua sobrevivência, recebendo o suficiente para, parafraseando Marx, manter-se a reprodução do exército de mão de obra. Inclusive, em 86% dos casos, o entrevistado possui ao menos uma pessoa que dependa dele financeiramente e sua condição financeira lhe permite pouco além do básico para existir.

Todavia, não é por trabalhar (e produzir) mais que estariam se desenvolvendo positivamente. Ao invés de se aprimorar, torna-se servo de seu trabalho e com ele não se identifica. O trabalho o oprime em todos os sentidos da palavra: 37% dos trabalhadores já sofreram assédio moral, 81% não recebem ou não sabem se recebem as jornadas de trabalho extraordinárias de forma correta, 45% possuem seu FGTS irregular e de 48% terão algum constrangimento quando se aposentarem ou necessitarem algum auxílio previdenciário.

Sobre o excesso de trabalho alienado e a relação daquele operário com o produto de sua força de trabalho enquanto objeto estranho, é conveniente ressaltar:

> *A realização do trabalho surge de tal modo como desrealização que o trabalhador se invalida até a morte pela fome. A objetivação revela-se de tal maneira como perda do objeto, que o trabalhador fica privado dos objetos mais necessários, não só à vida, mas também ao trabalho. Sim, o*

> *trabalho transforma-se em objeto, que ele só consegue adquirir com o máximo esforço e com interrupções imprevisíveis. A apropriação do objeto manifesta-se a tal ponto como alienação que quanto mais objetos o trabalhador produzir tanto menos ele pode possuir e mais se submete ao domínio do seu produto, do capital.* (Marx, 1964, p. 159)

Outra guinada da obra de Marx que faz-nos pensar na edificação do nosso caráter humano através do trabalho é a passagem das aranhas e das abelhas, no capítulo 07 de "O Capital":

> *A aranha conduz as suas operações que lembram aquelas de um tecelão e as abelhas envergonham muitos arquitetos ao construírem suas colmeias. Mas o que distingue o pior dos arquitetos da melhor das abelhas nisso é o fato de que o arquiteto edifica uma estrutura primeiro na imaginação antes de erguê-la na realidade*. (Marx, 2004, p. 169)

Na verdade, os seres humanos têm o poder de imaginar seus trabalhos antes de os executar. E é por isso que o caráter da alienação do trabalhador é muito humilhante para o marxismo: a ideia que alguém possa tomar o seu trabalho, a sua produção, a sua energia, o seu intelecto ou a sua engenhosidade é chocante. Alienar o trabalhador de sua produção não é somente lhe tirar a matéria, como também retirar seu poder de imaginar o todo da produção da matéria e, com isso, a sua humanidade.

A alienação ocorre também quanto à produção, uma vez que o trabalho é encarado como algo alheio ao trabalhador, algo que lhe oprime e que é exterior a si. O trabalhador não é satisfeito, pleno ou realizado, pois não desenvolve suas habilidades e arruína suas energias físicas e mentais. Vimos que, de fato, o trabalhador da categoria está doente e, graças ao capital, pouco tempo lhe sobra para lazer e família. O trabalhador mora longe de seu trabalho, passa horas no trajeto casa-trabalho-casa, recebe salário incondizente com as horas que trabalha e insuficiente para tudo que a CRFB determina como necessário:

> *Primeiramente, o trabalho é exterior ao trabalhador, quer dizer, não pertence à sua natureza; portanto, ele não se afirma no trabalho, mas nega-se a si mesmo, não se sente bem, mas infeliz, não desenvolve livremente as energias físicas e mentais, esgota-se fisicamente e arruína o espírito. Por conseguinte, o trabalhador só se sente em si fora do trabalho, enquanto no trabalho se sente fora de si. Assim, o seu trabalho não é voluntário, mas imposto, é trabalho forçado. Não constitui a satisfação de uma necessidade, mas apenas um meio de satisfazer outras necessidades. O seu caráter estranho ressalta claramente do fato de se fugir do trabalho como da peste,*

> *logo que não exista nenhuma compulsão física ou de qualquer outro tipo. O trabalho externo, o trabalho em que o homem se aliena, é um trabalho de sacrifício de si mesmo, de mortificação. Finalmente, a exterioridade do trabalho para o trabalhador transparece no fato de que ele não é o seu trabalho, mas o de outro, no fato de que não lhe pertence, de que no trabalho ele não pertence a si mesmo, mas a outro. Pertencer a outro é a perda de si mesmo.* (Marx, 1964, p. 162)

De igual sorte, transpondo a reflexão ao público alvo da nossa pesquisa, os motoristas "apenas" entregam a mercadoria que ou não sabem o que é ou não tem condição de a possuir. Caso queiram um serviço de entrega semelhante ao que prestam, terão que pagar por aquilo, já que não possuem os meios próprios para a realizar por conta própria – somente 5% afirmaram trabalhar realizando entregas em viatura própria.

A propriedade privada é também a forma utilizada para justificar a alienação. Trabalho alienado e propriedade privada são intrínsecos entre si, sendo certo que, para Marx, "a propriedade privada é a expressão material do trabalho alienado" (Marx, 1964, p. 171).

Pelas citações até aqui trazidas, podemos dizer que Marx nos apresentou dois âmbitos de alienação: a alienação do trabalho em relação ao produto confeccionado e a alienação em relação ao ato da produção. Ao se alienar do produto de seu trabalho, o operário passa a ter uma relação de oposição com o que produziu, com sua criação. Já no decorrer da atividade produtiva, o trabalhador se aliena em sua própria posição de criador, como se seu trabalho lhe fosse independente, alheio e superior, que o castiga, oprime e fatiga.

Numa terceira forma de alienação, teremos a alienação do trabalhador em relação a seus semelhantes: o que ocorre quando o trabalhador deixa de se reconhecer enquanto ser social. Isso porque o ser humano deixa de existir de forma livre, universal e criativa, passando somente a existir enquanto garantidor de suas necessidades vitais e produtor de objetos que não satisfazem sua atividade vital.

> *É precisamente na ação sobre o mundo objetivo que o homem se manifesta como verdadeiro ser genérico. Tal produção é a sua vida genérica ativa. Através dela, a natureza surge como a sua obra e a sua realidade. Por conseguinte, o objeto do trabalho é a objetivação da vida genérica do homem: ao não se reproduzir apenas intelectualmente, como na consciência, mas ativamente, ele duplica-se de modo real e intui o seu próprio reflexo num mundo por ele criado. Pelo que, na medida em que o trabalho alienado subtrai ao homem o objeto da sua produção, furta-lhe igualmente a sua vida genérica, a sua objetividade real como ser genérico,*

> *e transforma em desvantagem a sua vantagem sobre o animal, porquanto lhe é arrebatada a natureza, o seu corpo inorgânico.* (Marx, 1964, p. 165-166)

Assim, quando o trabalhador não se reconhece enquanto ser humano em toda a sua plenitude, como ser livre, universal e criativo, estará ele alienado em si mesmo, além de não ver humanidade nos demais homens. Como disse Marx, "na relação do trabalho alienado, cada homem olha os outros homens segundo o padrão e a relação em que ele próprio, enquanto trabalhador, se encontra" (Marx, 1964, p. 166).

Conforme exalta o autor, pelas regras do capitalismo, para que alguém se constitua enquanto ser humano, primeiro deverá se tornar um trabalhador:

> *Quanto menos se comer, beber, comprar livros, for ao teatro ou a bailes, ou ao botequim, e quanto menos se pensar, amar, doutrinar, cantar, pintar, esgrimir etc., tanto mais se poderá economizar e* maior *se tornará o tesouro imune à ferrugem e às traças* - o capital. *Quanto menos se* for, *quanto menos se exprimir nossa vida, tanto mais se* terá, *tanto maior será nossa vida* alienada *e maior será a economia de nosso ser alienado. Tudo o que o economista tira da gente sob a forma de vida e humanidade, devolve sob a de* dinheiro e riqueza. *E tudo que não se pode fazer, o dinheiro pode fazer para a gente; pode-se comer, beber, ir ao baile e ao teatro. Ele pode adquirir arte, saber, tesouros históricos, poder político; e pode-se viajar. Ele* pode *apropriar todas essas coisas para a gente, pode comprar tudo; ele é a verdadeira* opulência. *Mas, apesar de poder fazer tudo isso, ele só quer* criar *a si mesmo, e comprar a. si mesmo, pois tudo mais se lhe submete. Quando se possui o dono, também se possui o servo, e ninguém precisa do servo do dono. Dessa maneira, todas as paixões e atividades têm de ser submersas na* avareza. *O trabalhador deve ter apenas o que lhe é necessário para desejar viver, e deve desejar viver para ter isso*. (Marx, 1964, p. 115)

Basicamente, Marx quis dizer que, para o trabalhador se configurar como ser humano e ter um papel social com outras pessoas ou amigos, inclusive consumindo lazer, primeiro ele precisará ter acesso à subsistência, o que só virá por meio da exploração da mão de obra e da venda da força de trabalho.

Podemos concluir que existe uma cisão entre o operário e o produto gerado pelo trabalho. Quando o trabalhador e o seu produto, o criador e a criatura se separam, estamos diante de uma ruptura do que antes era o fluxo social normal do trabalho (era o trabalho que humanizava o homem e o fazia desenvolver suas habilidades ao transformar a natureza). Assim, ocorre um processo de desumanização: aquele produto, que outrora era visto como fruto e recompensa de uma atividade, passa a existir sem seu

criador. Tendo "vida" própria, a mercadoria se torna um fetiche.

Em suma, a classe trabalhadora é quem produz mercadoria e o fruto de seu trabalho lhe é "tomado". O trabalhador então é alienado da sua produção que é vendida, produzindo lucro e mais valia para outro. Neste processo, o trabalhador recebe uma fração do que produz por via de uma remuneração – e, querendo ter acesso ao que produziu, ele deverá pagar. Com isso, o trabalhador não está se beneficiando da riqueza que produz, visto que outro está usufruindo por ele:

> *Se o produto do trabalho não pertence ao trabalhador, se a ele se contrapõe como poder estranho, isto só é possível porque o produto do trabalho pertence a outro homem distinto do trabalhador. Se a sua atividade constitui para ele um tormento, tem de ser fonte de gozo e de prazer para outro. Só o homem, e não os deuses ou a natureza, é que pode ser este poder estranho sobre os homens*. (Marx, 1964, p. 167)

No capitalismo, aquele operário irá laborar para aumentar a riqueza, mas não irá participar dos benefícios, pois essa fruição cabe ao capitalista. Já que a divisão do trabalho o torna especializado em uma etapa da produção, gera um excedente que apenas aumenta as riquezas do capitalista ao invés de retornar ao real produtor da mercadoria. Por sua vez, o profissional recebe um salário que o mantém vivo a si e a sua família.

Esse salário que o mantém vivo é hoje fruto de negociações coletivas, leis e orçamentos. Cingindo-se à categoria estudada, o mínimo devido pelo trabalho consta de uma negociação coletiva entre os sindicatos das categorias envolvidas. Mormente tenha a legislação trabalhista evoluído ao ponto de se tutelar uma carga horária diária de trabalho máxima e uma contraprestação pecuniária por aquele trabalho prestado em excesso, normalmente não é cumprida na sua totalidade.

Mesmo que houvesse seu cumprimento em plenitude, não é exagero dizer que o valor da carga que cada um daqueles trabalhadores transporta diariamente é inúmeras vezes superior ao seu salário mensal. Por isso, podemos dizer que mesmo o trabalhador que tenha seus direitos trabalhistas cumpridos à risca está alienado de seu trabalho e não usufrui da riqueza que produz.

Aliás, enquanto empresários fazem crescer seus impérios[42] de transporte,

[42] Para curiosidade do leitor, o Econômica Telemetria (2021) listou as dez maiores empresas de transporte de mercadorias do Brasil e suas frotas: https://economicatelemetria.com.br/blog/gestao-de-frotas/as-10-maiores-transportadoras-do-brasil/2021/.

enquanto o PIB brasileiro cresce alavancado por este setor, o motorista de caminhão, que pouco percebe seu fundamental papel nessa engrenagem sofisticada chamada mercado, vende sua força de trabalho e não participa da distribuição da riqueza que produz.

Visto na condição de trabalhador, ele é uma ferramenta que será integrada à produção, descartada e substituída por outra tão logo se torne cara, inadequada ou exista outra com melhor benefício no mercado de mão de obra. A propósito, Fromm demonstra com exatidão o "ciclo de vida" deste trabalhador:

> *Necessita de seu trabalho para viver, porém seu papel é essencialmente passivo. Desempenha uma pequena função isolada em um processo de produção muito complicado e organizado, e não se confronta nunca com 'seu' produto como um todo, pelo menos não como produtor, mas apenas como consumidor, sempre que disponha de dinheiro para comprar o 'seu' produto em uma loja. Não lhe concernem nem o produto acabado em seus aspectos materiais nem seus aspectos sociais e econômicos, muito mais amplos. É colocado em determinado lugar e tem de realizar determinada tarefa, porém não participa da organização nem da direção do trabalho. Não sabe nem lhe interessa saber por que produz essa e não outra mercadoria, nem que relação tem o que produz com as necessidades sociais em geral. Os sapatos, os automóveis, as lâmpadas elétricas são produzidos 'pela empresa' empregando máquinas. Ele é mais parte da máquina do que seu senhor como agente ativo. A máquina, em vez de estar a seu serviço e fazer para ele o trabalho que antes ele tinha de fazer com pura energia física, converteu-se em sua senhora. Em vez de ser a máquina um substituto de energia humana, o homem é que se converteu em substituto da máquina. Pode definir-se seu trabalho como a execução de atos que as máquinas ainda não podem executar.* (Fromm, 1970, p. 178-179)

Pensando em termos estatísticos, o IBGE (2021c), segundo levantamento do 3º trimestre de 2021, apontou que o Brasil possui 13,5 milhões de desempregados, representando 12,6% da população brasileira. Entretanto, este número não representa as pessoas que não estão trabalhando, somente as que estão em busca de trabalho. Não retrata as pessoas que estão em idade de trabalho e, por qualquer razão, não estão procurando trabalho: o que totalizaria 65,4 milhões de pessoas.

Seja entre os 13,5 milhões ou entre os 65,4 milhões, existem pessoas que estariam dispostas a trabalhar na função de motoristas no transporte de carga, por exemplo? Isso não permitiria que os trabalhadores do setor não trabalhassem acima das 8 horas de trabalho, chegando a trabalhar mais de 12 horas, sem intervalo para refeição, sem repouso semanal em todas as semanas e sem perceber corretamente a jornada

extraordinária?

Acreditamos que sim, mas isso significa que existe um verdadeiro exército de reserva o que, por consequência, gera o que muitos dos entrevistados chamaram de assédio moral. Eis alguns trechos do que ouvimos nas entrevistas[43]:

> *"Se não quer trabalhar aqui, há vários que querem."*
> *"Aqui só tem idiota e preguiçoso."*
> *"O que eu lhe pago, pagaria para dois ou três no seu lugar."*
> *"Não gosta daqui? A porta da rua é a serventia da casa."*
> *"Vocês são burros? São animais de carga."*
> *"Pede demissão ou aguenta".*
> *"Não reclama. Se não coloco outro em seu lugar".*
> *"Não quer? Tem quem queira."* (Moreira, 2021, n.p.)

Numa sociedade sem exército de reserva, sem mão de obra sobressalente, esse tipo de "chantagem" não existiria. Para Marx, portanto, o desemprego é, na verdade, um projeto.

O trabalhador, tal qual as máquinas, é apenas mais uma ferramenta para produzir riquezas. A mecanização, entretanto, que deveria auxiliar, facilitar e até mesmo reduzir o trabalho do obreiro, torna-se uma forma de oprimi-lo:

> *A maquinaria, como instrumental que é, encurta o tempo de trabalho; facilita o trabalho; é uma vitória do homem sobre as forças naturais; aumenta a riqueza dos que realmente produzem; mas, com sua aplicação capitalista, gera resultados opostos: prolonga o tempo de trabalho, aumenta sua intensidade, escraviza o homem por meio das forças naturais, pauperiza os verdadeiros produtores.* (Marx, 2004, p. 503)

Mais que isso, o avanço tecnológico pode estar destinado a suprir boa parte da mão de obra operária. O trabalho de transporte e entrega de mercadorias é um dos setores que a indústria tecnológica designa que pode ser realizado por uma máquina. Uma pesquisa encomendada pelo Valor Econômico ao Instituto de Consultoria IDados revelou que mais da metade das profissões irá desaparecer (58,1%) em breve. Em julho de 2020, a *startup* americana TuSimple anunciou a primeira frota de caminhões autônoma – sem motoristas – no mundo (UOL, 2020).

Ademais, muitas das respostas dadas pelos trabalhadores demonstram que os desrespeitos às legislações vigentes são decisões empresariais que visaram o aumento

[43] Por respeito ao leitor, não foram transcritas as palavras de baixo calão citadas pelos trabalhadores. Isso porque foram relatadas ofensas e xingamentos, além daquelas que se encontram descritas.

do lucro e a acumulação do capital. Também podemos aplicar o conceito de mais valia absoluta, uma vez que a produção será sempre alta considerando que aqueles trabalhadores irão ganhar apenas por produção ou um valor fixo. Seja por participarem somente daquela parte da produção (transporte de mercadorias), seja por não possuírem meios ou recursos para serem eles mesmos os "donos" da própria força de trabalho, não conseguirão dominar todas essas etapas, permanecendo sempre na mesma facção do negócio.

Outra grande contradição aqui será que esses mesmos trabalhadores, que transportam centenas, quiçá milhares, de mercadorias por ano, não terão condições de as adquirir enquanto consumidor final. De igual sorte, boa parte dos trabalhadores no transporte urbano de cargas não tem qualquer condição financeira de adquirir sua própria viatura e fazer o transporte de forma independente. Em outras palavras, caso queiram consumir o produto de seu trabalho, deverão fazê-lo via mercado.

Sobre o tema, não é inútil recordar que, em "A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra", de forma investigativa, Engels (2008) percorreu as cidades e territórios fabris da Inglaterra na tentativa de entender quem era a classe trabalhadora, como vivia e em que condições estava relegada. Críticas a parte[44], ao trazer dados da população penintenciária do Reino Unido, Engels (2010, p. 155) afirmou que o alto grau de necessidade traz ao proletariado a escolha entre morrer lentamente de fome, cometer suicídio ou recorrer ao crime.

Naquela obra, Engels faz um levantamento que, em 1805, havia 4605 (2010, p. 165) pessoas presas por cometerem um crime da classe trabalhadora. Em 1842, contudo, a população carcerária passou para 31.309 pessoas (2010, p. 165). Logo aí, para Engels, o crescimento desenfreado do capitalismo e uma ineficiente legislação trabalhista (acompanhadas de jornadas de trabalho extensas, trabalho infantil, entre outros), fizeram com que a população carcerária inglesa multiplicasse exacerbadamente.

Percebemos que não muito distante estão as condições de trabalho do nosso público-alvo. Engels afirma que, dos 419.590 operários fabris do Império Britânico em 1839, 192.887 indivíduos (quase a metade) eram menores de 18 anos (Engels, 2010, p. 181). Na nossa pesquisa, por exemplo, 87% dos entrevistados (um número muito superior em termos percentuais ao de Engels) começaram a trabalhar antes dos 18 anos

[44] Dentre muitas críticas à obra, a mais contundente é sobre as suas previsões quanto ao fim do capitalismo. Todavia, é importante lembrar que o autor possuía 24 anos, e o catastrofismo que reverberou em sua publicação foi um equívoco que ele reconheceu naturalmente anos depois. Este tema é estreitado por José Paulo Netto no prefácio da obra traduzida por Schumman (2010).

e 91% dos trabalhadores em geral não foram contratados em condições de trabalho enquanto aprendiz.

Outro fator que muito nos custou acreditar até vermos fotografias (e os próprios caminhões) é o estado de conservação que muitos se encontram. Deparamo-nos com caminhões e viaturas quebrados, peças presas com arames ou fita cola, sem espelho retrovisor ou espelhos laterais, luzes de pisca queimadas, sem degraus, bancos soltos e rotos, insetos e problemas de limpeza, problemas no sistema de frenagem e embreagem, pneus desgastados. Ficou evidente que muitos estavam sem qualquer condição de saírem às ruas, quiçá transportarem seres humanos.

A força de trabalho dessas pessoas é vendida ao empregador em troca não somente de uma reles prestação pecuniária, mas de condições aviltantes de trabalho. Dificilmente aceitaríamos a entrega de um produto ou contrataríamos uma empresa de transporte se soubéssemos, por exemplo, a falta de segurança do trabalhador, o tempo que ele não possui com sua família, a baixa remuneração que recebe, o assédio moral que sofre, a extensa jornada de trabalho sem a correta remuneração, o não cumprimento das legislações trabalhistas etc. Está aqui, mais uma vez, o fenômeno do fetichismo da mercadoria, vez que o serviço de entrega será vendido ao cliente sem que ele tenha noção do valor do trabalho de quem o prestou.

Podemos ainda dizer que as condições de alguns dos entrevistados são análogas à escravidão. Ou, ao menos, uma escravidão moderna. Segundo o site do MTE e do Código Penal Brasileiro (CPB), em seu artigo 149, considera-se trabalho análogo à escravidão aquele que resulte das seguintes situações, seja em conjunto ou isoladamente:

> *Submissão do trabalhador a trabalhos forçados;*
> *Submissão do trabalhador a jornada exaustiva;*
> *Sujeição do trabalhador a condições degradantes de trabalho;*
> *Restrição da locomoção do trabalhador ou retenção deste no local de trabalho;*
> *Vigilância ostensiva no local de trabalho, com o fim de reter o trabalhador no local de trabalho;*
> *Posse de documentos ou objetos pessoais do trabalhador, com o fim de retê-lo no local de trabalho.* (MTE, n.p., s.d.)

Para Figueira *et al.* (2017), a condição análoga à escrava é uma potencialidade do assalariamento sob a égide do capital. No caso brasileiro, essa forma de trabalho é vinculada ao padrão específico de desenvolvimento do capitalismo tido como

retardatário, à tradição do escravismo típico e à personalização das relações sociais[45].

Aliás, o próprio sistema perpetua isso: 91% dos trabalhadores do setor tiveram que começar a trabalhar antes dos 18 anos e 37% não concluíram os estudos que começaram. Portanto, não possuem grandes qualificações profissionais, tendo que se submeter a trabalhos que pagam pouco e em péssimas condições. Esse binômio (falta de qualificação e necessidade de trabalhar cada vez mais cedo) faz com que gerações de trabalhadores fiquem "presas" a esses tipos de trabalho. E, na mesma lógica capitalista de vários séculos, para produzir mais e ganhar mais, empregam seus descendentes nessa lógica da produção. Com isso, o exército de trabalhadores alienados se perpetua.

Alie-se a isso o acesso quase exclusivo da elite às universidades brasileiras e ao ensino superior, bem como às taxas de evasão escolar e ao sucateamento do ensino público, pelo que temos um fosso cada vez maior entre os trabalhadores braçais, com labor menos qualificado e mais alienado, e a elite dona dos meios de produção. Essas condições fazem com que os trabalhadores, apesar de terem o papel mais importante na produção de qualquer mercadoria, perpetuar-se-ão na base da pirâmide social.

Mormente tudo que foi constatado na pesquisa nos pareça aviltante, a remuneração percebida pelos trabalhadores foi ajustada pelos Sindicatos da categoria. Apesar de, em dezembro de 2021, a cesta básica no Rio de Janeiro custar R$ 665,60[46] segundo dados do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos – DIEESE (2021), o piso salarial mais baixo para o motorista era de R$ 1.667,54. Numa aplicação análoga ao disposto na CRFB, o salário mínimo da categoria deverá ser suficiente para atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família, considerando moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social – art. 7º, IV da CRFB (Brasil, 1988).

1. Mensurando o poder da classe: o exemplo da greve de 2018

A palavra greve se originou do francês *grève*, que, por sua vez, advém da *Place de Grève*, situada em Paris, às margens do Rio Sena, local onde, historicamente,

[45] Sérgio Buarque de Holanda (1996) exemplifica como sendo as falsas promessas de um bom emprego, as boas intenções do empregador, que o salário será pago um dia, que aquilo é transitório e será regularizado, que o trabalho é ruim, mas é pior não o ter.

[46] O cálculo é utilizado observando-se uma cesta básica para uma família com dois adultos e duas crianças e a metodologia utilizada pelo instituto se encontra no link: https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/analiseCestaBasica202101.html.

trabalhadores operários e desempregados se reuniam para protestos e reivindicações de melhores condições de trabalho (Williams, 1983).

O movimento de greve é garantido pela CRFB, em seu artigo 9º que dispõe:

> *Art. 9º É assegurado o direito de greve, competindo aos trabalhadores decidir sobre a oportunidade de exercê-lo e sobre os interesses que devam por meio dele defender.*
> *§ 1º - A lei definirá os serviços ou atividades essenciais e disporá sobre o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade.*
> *§ 2º - Os abusos cometidos sujeitam os responsáveis às penas da lei*. (Brasil, 1988, n.p.)

Marx considerava o movimento de greve uma potente arma da classe proletária, seja pelo viés político, seja pelo viés econômico:

> *O movimento político da classe trabalhadora tem como objetivo último, é claro, a conquista do poder político para a classe trabalhadora e para atingi-lo é necessário, naturalmente, que a organização prévia da classe trabalhadora, elaborada na prática da luta econômica, haja alcançado certo grau de desenvolvimento. Por outro lado, entretanto, todo movimento em que a classe trabalhadora atua como classe contra as classes dominantes e trata de forçá-las pressionando do exterior, é um movimento político. Por exemplo, a tentativa de obrigar os capitalistas, através das greves, à redução da jornada de trabalho em determinada fábrica ou ramo da indústria, é um movimento puramente econômico. Por outro lado, o movimento que force o decreto de uma lei da jornada de trabalho de oito horas etc., é um movimento político. Assim, então, dos movimentos dos trabalhadores separados por motivos econômicos, nasce em todas as partes um movimento político, ou seja, um movimento de classe, cujo objetivo é que se dê satisfação a seus interesses em forma geral, isto é, em forma que seja compulsória para toda a sociedade. Se bem que é certo que estes movimentos pressupõem certa organização prévia, não é menos certo que representam um meio para desenvolver esta organização.* (Marx, 1871, p. 35)

A organização dos trabalhadores poderá então conceber duas frentes: a) uma política, quando os trabalhadores se utilizam dessa organização para pressionar uma mudança estrutural do sistema a partir de uma legislação mais justa; b) uma busca por mudanças mais imediatas, como dentro de determinadas empresas ou em situações ocorridas em grupos de trabalhadores específicos (um movimento de cariz econômico).

Na prática, podemos dizer que a greve de 2018 começou com este cariz econômico e tomou proporções de caráter político, ante a adesão nacional da classe e a

afetação de diferentes áreas da economia. Isso culminou na aprovação da MP 832/18, que permitiu à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) fixar um valor mínimo para o frete no transporte rodoviário de mercadorias.

Com início em 21 de maio de 2018 e duração de onze dias, a greve dos caminhoneiros atingiu todo o território nacional. Segundo Moura *et al.* (2018), estes trabalhadores protestavam pelo alto preço do diesel, a exclusão do pagamento de pedágio e a aprovação do Projeto Lei 528/2015 (que buscava padronizar um valor mínimo para os serviços de frete).

Observamos que tais vindicações são fruto da terceirização de trabalhadores do setor, através da pejotização e do trabalho autônomo dos profissionais desta classe. Não houve greve por parte dos empregados das empresas transportadoras.

De acordo com Antunes (*apud* Mota, 2018) o movimento foi, na verdade, uma mistura de greve com locaute[47]. Isto porque a crise que assolava o país afetava tanto o faturamento das empresas transportadoras de mercadorias quanto a renda dos trabalhadores autônomos[48].

Ainda para Antunes (*apud* Mota, 2018), a categoria não possui uma solidariedade de classe sólida, pois caminhoneiros donos do próprio caminhão competem tanto com as empresas quanto com os próprios colegas de profissão, empregados ou autônomos. Por ser muito heterogênea e não possuir uma representação central, constroem greves pelas redes sociais ou pela comunicação nas estradas.

Sendo ou não locaute, as análises relativas a maio de 2018 denotam que tanto a greve quanto as providências tomadas para a suspensão do bloqueio das estradas abalaram a credibilidade da economia perante investidores e empresários, ante a interrupção ou retardo na provisão de insumos e produtos, afetando linhas de produção e fluxos de distribuição de bens e serviços (Lourenço, 2018).

Ainda segundo Lourenço (2018), em cotejo com maio de 2017, o faturamento recuou em vastas áreas da economia, como os bens de consumo duráveis (-11,9%) e semiduráveis (-9,1%), produtos alimentícios (-14,3%) e veículos automotores (-12,8%). Mesmo assim, para o autor, os prejuízos são também da categoria, pois a MP aprovada não resolveu o baixo preço dos fretes praticado pelo mercado (Lourenço, 2018, p. 2)

[47] O artigo 197, inciso II, Código Penal constituiu ilícito penal o ato de "constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, a abrir ou fechar o seu estabelecimento de trabalho ou a participar de parede ou paralisação de atividade econômica" (locaute). Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa, além da pena correspondente à violência (Brasil, 1940).

[48] Até a conclusão desta dissertação, entretanto, não houve qualquer condenação transitada em julgado quanto ao suposto crime, embora haja diversos arguidos constituídos réus.

A conclusão acima reflete a preocupação transmitida pela CNI[49], que considerou como um retrocesso a fixação de valores mínimos de frete ao transporte rodoviário de mercadorias. Para a Confederação, a medida fere a livre iniciativa e não "corrige" a larga quantidade de caminhões no mercado[50]. O órgão considerou ainda "inadmissível" que a paralisação dos caminhoneiros tenha mantido o país refém (CNI, 2018). Podemos, entretanto, analisar a "nota de repúdio" veiculada como oportunista, já que fez com que, em última instância, a classe trabalhadora ficasse contra seus iguais.

Neste sentido, Marx e Engels (1987, p. 55) argumentam que os membros da classe dominante controlarão a produção e a disseminação do conhecimento, fazendo com que suas ideias sejam apresentadas como lógicas e universais. Isso fica claro tanto pela disseminação de notícias que denegriram o movimento da greve dos caminhoneiros de 2018 quanto pela exaltação da Reforma Trabalhista no ano anterior que, como vimos, não operou os efeitos prometidos na melhora de vida dos trabalhadores. Sobre isso, Marx argumenta:

> *Será preciso grande perspicácia para compreender que as ideias, as noções e as concepções, numa palavra, a consciência do homem se modifica com cada mudança em suas condições de vida, em suas relações sociais, em sua existência social? O que demonstra a história das ideias senão que a produção intelectual se transforma com a produção material? As ideias dominantes de uma época sempre foram as ideias da classe dominante*. (Marx; Engels, 1987, p. 04)

É de se ressaltar que tal movimento molda as relações sociais do proletariado na medida em que a consciência social que os trabalhadores acreditam ser sua, nada mais é que uma convicção imposta, produzida e moldada pela burguesia.

2. Irresignação e luta

A partir das propostas formuladas por Marx e Engels nos idos de 1840, temos que o conceito de classe surgiu como um dos elementos centrais na sua análise social. Ao lançarem "Ideologia Alemã" (Marx; Engels, 1987), os autores visitam o conceito de

[49] Para ler a nota completa, acesse a reportagem da Agência CNI de Notícias (2018) disponível em: https://noticias.portaldaindustria.com.br/posicionamentos/tabelamento-dos-precos-de-frete-e-um-retrocesso-para-o-brasil-afirma-cni/.
[50] A CNI ingressou com a ADI 5964/2018 requerendo que fosse declarada a inconstitucionalidade da MP 832/18. Todavia, ainda não houve julgamento pelo STF sobre o tema.

classe da seguinte forma:

> *Os indivíduos isolados só formam uma classe na medida em que têm que manter uma luta comum contra outra classe; no restante, eles mesmos defrontam-se uns com os outros, em concorrência. A classe autonomiza-se em face dos indivíduos, de sorte que estes últimos encontram suas condições de vida preestabelecidas e têm, assim, sua posição na vida e seu desenvolvimento pessoal determinados pela classe, tornam-se subsumidos a ela. Trata-se do mesmo fenômeno que o da subordinação dos indivíduos isolados à divisão do trabalho, e tal fenômeno não pode ser suprimido se não se superam a propriedade privada e o próprio trabalho.* (Marx; Engels, 1987, p. 89)

Desta forma, ao analisarem que a classe enquanto fenômeno social irá existir em oposição a outra classe, porquanto "a História de toda a sociedade até hoje é a História de luta de classes" (Marx; Engels, 1987, p. 111). Assim, Marx acreditava que a tomada de consciência do proletariado era algo necessário, mas um processo de difícil alcance:

> *As condições econômicas transformam primeiro a massa da população do país em trabalhadores. A dominação do capital criou para essa massa uma situação comum, interesses comuns. Essa massa é, portanto, já uma classe no que se opõe ao capital, mas não é ainda uma classe para si. Na luta, da qual nós destacamos apenas umas poucas fases, essa massa se unifica, e se constitui como uma classe para si. Os interesses que defende se tornam interesses de classe. Mas a luta de classe contra classe é uma luta política.* (Marx, 1847 *apud* Mattos, 2007, p. 36).

Na obra "O 18 Brumário de Luis Bonaparte" (Marx, 1982), o sociólogo retoma o estudo das classes através da análise do papel da burguesia e do proletariado na ascensão de Napoleão III.

Considerando a Revolução ocorrida na França em 1848, Marx analisa a tomada de consciência desenvolvida pelas classes e conclui que a "consciência de classe tradicional" acaba por se tornar predominante. Isso porque, como bem analisa Mattos (2007, p. 37), os camponeses franceses, isolados em sua forma de produção, não desenvolveram relações entre si, contribuindo para uma não constituição enquanto classe.

Aqui temos o exemplo claro dos motoristas de caminhão, analisados no item anterior, quando Antunes (*apud* Mota 2018), observou que a categoria não possui uma solidariedade de classe, pois, além de competirem entre si, os caminhoneiros não

possuem uma representação central, construindo greves pelas redes sociais ou pela comunicação nas estradas. Sobre isso, Marx deixou passagens significativas:

> *Na medida em que milhões de famílias vivem em condições econômicas de existência, que as separam pelo seu modo de viver, pelos seus interesses e pela sua cultura das outras classes e as opõem a estas de modo hostil, aquelas formam uma classe. Na medida em que subsiste entre os camponeses detentores de parcelas uma conexão apenas local e a identidade dos seus interesses não gera entre eles nenhuma comunidade, nenhuma união nacional e nenhuma organização política, não formam uma classe*. (Marx, 1982, p. 503)

Apesar da análise acima, acreditamos que os motoristas comungam interesses e anseios, tanto que se organizaram em Sindicatos e conseguem articular greves locais.

Bensaid (1999), por sua vez, entende que jamais se deve restringir o estudo das classes numa mera relação de oposição de poderes, como a oposição de capital e força de trabalho, pelo que considera:

> *Tratando da produção e da reprodução global, as classes já não são determinadas unicamente pela extorsão da mais-valia ou pelas categorias de trabalho produtivo e improdutivo, mas pela combinação da relação de exploração na produção, da relação salarial e da produtividade/não-produtividade do trabalho na circulação, da distribuição da renda na reprodução global.* (Bensaid, 1999, p. 158)

Muitos pensadores acreditam[51] que o conceito de classe perdeu seu protagonismo na medida que a conjuntura econômica social passou a relativizar o emprego, ante a aparente perda de centralidade do trabalho. Mesmo assim, entendemos que o trabalho, além de não ter perdido a centralidade, pois ainda é peça fulcral do maquinário capitalista, passou a existir sob formas mais perversas e condições multifacetadas que aquelas previstas e analisadas por Marx.

Isso porque, com o avanço do neoliberalismo, o consequente papel cada vez menor do Estado na produção e aniquilamento paulatino da legislação trabalhista nos últimos anos permitiram o aumento direto da exploração dos trabalhadores pelo capital sem as garantias até então conquistadas com muito esforço pelo proletariado.

Nas marcas visíveis da precarização encontradas no decorrer desta pesquisa, tivemos: os contratos a prazo ou por jornada intermitente, as contratações sem qualquer

[51] Neste sentido, Claus Offe, André Gorz, Patrick Joyce dentre outros.

formalidade e direitos, os baixos salários, o curioso direcionamento dos funcionários aos atendimentos de "teleconsulta" avulsas ao invés de planos de saúde, as jornadas de trabalho sem qualquer remuneração ou descanso intrajornada, dentre outras tantas questões já abordadas. Mais ainda, o total desemparelhamento dos sindicatos pela Reforma Trabalhista – não somente da categoria como vimos, mas de toda a classe proletária.

3. O mito salvacionista das eleições de 2018

A última pergunta do nosso questionário se referiu aos votos nas eleições de 2º turno para Presidente da República e revelou que 65% dos entrevistados afirmaram voto no presidente eleito, num percentual similar aos índices eleitorais da sociedade carioca[52].

As eleições de 2018 de Jair Bolsonaro e as declarações de voto demonstradas pela classe trabalhadora estudada em muito se assemelham com a obra de Marx (2006) intitulada "O 18 Brumário de Luís Napoleão Bonaparte".

Podemos dizer que a obra é célebre por analisar a situação política na França em 1848 e o golpe dado por Napoleão III em 1851. O autor clama atenção ao fato que os trabalhadores, mesmo quando se rebelam, o fazem dentro de limites já previamente impostos pela história. É por isso que compara a coroação de Napoleão Bonaparte com a tomada de poder de seu sobrinho Louis: enquanto o primeiro é consagrado como tragédia, o segundo é tido como farsa[53].

A ficção narrada por Marx demonstra os devaneios do suposto salvador, com poderes sobrenaturais e extraterrenos, possuindo o destino de apontar um caminho e liderar um povo a segui-lo em prol de uma salvação. Apesar disso, fica claro que é apenas uma forma pedagógica que o autor utilizou para explicar a luta de classes e sua opressão pela burguesia ao longo da História. Para ele, foi a luta de classes quem criou as condições ideais para a ascensão de um personagem medíocre e grotesco enquanto

[52] O resultado no município do Rio de Janeiro foi de 60,17% dos votos para o candidato eleito, Jair Bolsonaro; 28,38% para o candidato Fernando Haddad; 2,33% de votos brancos; 9,12%, votos nulos e 24,06% do total de votantes da cidade abstiveram-se de votar. Em termos estaduais, houve 67,95% do total de votos válidos a favor do candidato eleito e 32,05% a favor do 2º lugar, com uma abstenção de 24,06% dos eleitores do Estado (TSE, 2018).

[53] Note-se que Marx utiliza tragédia e farsa enquanto gêneros narrativos: a primeira apresentará um conflito entre paixões e o destino, sendo este último responsável por delimitar a vontade humana, com um viés poético; a farsa é um gênero teatral caricato e crítico à sociedade, com um cariz cômico (Carvalho, 2016).

herói.

Aqui, parece-nos que a História revisitou este personagem e nos trouxe o então presidente eleito em 2018 (de uma forma repaginada, mas igualmente medíocre). Como um deputado inexpressivo, sem grandes aspirações políticas ou leis aprovadas, machista, misógino, preconceituoso e a favor de interesses contrários à classe trabalhadora foi eleito presidente de uma das maiores democracias do mundo?

Longe estamos de fazer deste capítulo um tratado sobre as eleições de 2018[54]. Queremos apenas refletir sobre questões análogas à obra marxiana que corroboraram com a expressiva votação observada pelos trabalhadores da categoria. A análise marxiana é que, nestes momentos peculiares, qualquer pessoa poderia assumir o papel de liderança de um governo ante o desgaste das classes dominantes e dominadas: a personagem principal, tal qual Napoleão III e o presidente eleito, apresentam-se como homens do povo - pessoas simples, ordinárias ou do lumpemproletariado. Sobre o termo, Marx e Engels (1998) afirmam em Manifesto do Partido Comunista[55]:

> *As classes médias, pequenos comerciantes, pequenos fabricantes, artesãos, camponeses - combatem a burguesia porque esta compromete sua existência como classes médias. Não são, pois, revolucionárias, mas conservadoras; mais ainda, reacionárias, pois pretendem fazer girar para trás a roda da história. Quando são revolucionárias, é em consequência de sua iminente passagem para o proletariado; não defendem então seus interesses atuais, mas seus interesses futuros; abandonam seu próprio ponto de vista para adotar o do proletariado. O lumpemproletariado, esse produto passivo da putrefação das camadas mais baixas da velha sociedade pode, às vezes, ser arrastado ao movimento por uma revolução proletária; todavia, suas condições de vida o predispõem mais a vender-se à reação para servir às suas manobras.* (Marx; Engels, 1998, p. 76)

Para Marx, "os homens fazem sua própria história, mas não as fazem segundo sua livre vontade em circunstâncias escolhidas por eles próprios, mas em circunstâncias imediatamente encontradas, dadas e transmitidas" (Marx, 1982, p. 21).

Já narramos isso anteriormente. Vimos que a classe dominante transmite e impõe suas ideias ao operariado, que a consome e compra como se sua fosse. Ademais,

[54] Para tanto, teríamos que expor, por exemplo: toda a epopéia que originou o sentimento antipetista, a insegurança pública das grandes cidades brasileiras, uma narrativa de ineficiência de governos democráticas e os "anos dourados" do suposto desenvolvimento econômico do período de ditadura militar, o massivo trabalho da disseminação e manipulação pelas redes sociais das *fake news* etc.

[55] Em nota de rodapé, a editora descreve que, quando editada em 1888, o termo era descrito como *dangerous class* (classe perigoa) e *social scum* (escória social), representando os indivíduos que não trabalham, vagabundos, criminosos etc. (Marx, Engels, 1998, p. 76).

em “O 18 Brumário”, Marx (2006) analisa a sincronicidade de pensamentos entre a alta burguesia e a classe operária, uma vez que os trabalhadores estavam em luta armada instigados pela burguesia. Luta que derrubou a monarquia em 1848 e instaurou a Segunda República Francesa. Entretanto, insatisfeitos com a Constituinte que se seguiu, eminentemente aprovada pela burguesia, socialistas e operários promoveram nova luta armada. Em novembro daquele ano, é promulgada a Constituição e, já em dezembro, feitas eleições. O eleito foi Louis Napoleão Bonaparte, cumprindo o mandato e se auto proclamando imperador em 1851.

Para Marx, a vitória de Bonaparte III resultou do temor burguês ante a luta do proletariado e o sentimento de obliteração do campesinato ante os interesses burgueses e proletários. Todo esse processo de luta entre classes fez com que a sociedade francesa quedasse dividida, com interesses dissonantes e desgastada, buscando um governo que tivesse força e pulso para fortalecer a identidade nacional.

A analogia pode ser feita ao povo brasileiro, inclusive quanto à categoria aqui estudada. Assim como Bolsonaro, Bonaparte representou não apenas os camponeses conservadores, mas também o povo francês. Representou toda a crença imediatista e inocente que um único homem poderia ser a salvação para um país e para os sentimentos de insatisfação que várias parcelas diferentes da população sentiam.

O ressurgimento de Napoleão (na pessoa de seu sobrinho) e o surgimento de Bolsonaro, ambos grotescos e vulgares, são a prova que as sociedades enfraquecidas e desgastadas buscam, de tempos em tempos, o fortalecimento da memória do sentimento de nação. Ou seja, procuram por uma força que vem da unidade nacional, comprando discursos de fortalecimento e reunificação do país.

Entretanto, tal qual Napoleão III demonstrou-se inadequado, tanto que foi deposto em 1870, Bolsonaro, aos poucos, vem demonstrando, através de decretos, falas e ideias, suas contradições e despreparo para o cargo:

> *Essa tarefa contraditória do homem explica as contradições do seu governo, esse confuso tatear que ora procura conquistar, ora humilhar, primeiro uma classe depois outra e alinha todas elas uniformemente contra ele, essa insegurança prática constitui um contraste altamente cômico com o estilo imperioso e categórico de seus decretos governamentais, estilo copiado fielmente do tio.* (Marx, 1982, p. 134)

Ademais, a condução desastrosa do país durante a pandemia do COVID-19, pautada por falas negacionistas, antivacinas e anticientificismo, minaram boa parte do

apoio popular ao atual governo. Bolsonaro, entretanto, continua governando, apesar dos pedidos de *impeachment* já protocolados na Câmara dos Deputados.

Conclusão

Neste trabalho, buscamos conjugar a realidade de uma classe específica de trabalhadores (motoristas de transporte de mercadorias da cidade do Rio de Janeiro) com o conceito de trabalho alienado, buscando utilizar definições presentes em diversas obras marxistas para uma abordagem o mais completa possível.

Assim, começamos a dissertação revisitando preceitos marxistas e seus significados específicos. Durante a História, percebemos que o ser humano foi desenvolvendo novas necessidades que eram satisfeitas com o seu próprio trabalho na transformação da natureza. Na medida em que as necessidades se tornaram mais complexas, mais complexos se tornaram os trabalhos aplicados. Podemos assim dizer que o trabalho não apenas permeia como também conduz a própria evolução humana.

Entretanto, com a Revolução Industrial e a ascensão do capitalismo, a riqueza passa a ser mensurada pela quantidade de mercadorias que se acumula. Com isso, o fruto do trabalho do trabalhador, que até então era produzido para suprir as necessidades constantes daqueles indivíduos, tornou-se forma de mensuração de riqueza. A mercadoria passa a ter um valor estipulado pelo mercado e pela necessidade de quem o consome.

Por conseguinte, também a força de trabalho começa a ser tratada como mercadoria. O operário vende sua força de trabalho no "mercado" de trabalho e o "seu preço" é o salário, pago de forma minimamente suficiente para se manter uma classe de pessoas sempre dispostas a vender sua força de trabalho.

A condição para essa troca simples existir depende justamente da manutenção de uma classe disposta a se vender. Essa condição é imposta ao trabalhador que, por uma questão de sobrevivência, submete-se a esta relação, já que não possui acesso aos meios de produção, monopólio das classes dominantes.

Por sua vez, o produto do trabalho do trabalhador, a mercadoria finalizada, adquire um valor místico como se não houvesse o trabalho de seres humanos por detrás, como se tivesse sido produzida por qualquer outro meio, apagando-se o trabalhador que passa a existir como se fosse somente mais um meio de produção.

Nasceu então o conceito de trabalho alienado, seguindo o raciocínio de exploração do trabalhador pelo capitalismo, na qual uma classe é desprovida da noção que tudo que produziu é o que está disponível para consumo, pois tudo que existe para

consumo é fruto do seu trabalho. A classe trabalhadora não percebe a importância do que produz e não se enxerga como parte da produção – pelo contrário, enxerga-se como potencial consumidora.

Analisando a categoria da forma como propomos, encontramos uma classe trabalhadora doente, empobrecida, mal remunerada, a laborar em longas jornadas, sem segurança de trabalho, sofrendo assédio moral, em contratações precárias ou prestando trabalho em condições precárias, passando horas em trânsito, sem qualidade de vida e com pouca qualificação. Uma classe trabalhadora perpetuada e condenada à condição de explorada, pois nunca terá o suficiente para fazer frente ao capital.

No decorrer da pesquisa, apontamos especificamente onde a legislação brasileira não é cumprida e quais direitos estão sendo suprimidos da classe. Além disso, denunciamos o trabalho infantil ocorrido no passado e as condições de trabalho análogas à escravidão no presente, ante excessivas horas de trabalho sem vínculo empregatício ou, mesmo com, sem o correto pagamento, sem descanso ou intervalo, sem condições de segurança e quiçá salubridade.

Vimos que, embora haja alguma consciência de classe, aquelas dominantes agem para que sua voz do trabalhador permaneça enfraquecida, sobretudo após a Reforma Trabalhista, esvaziando financeiramente os sindicatos e o alcance de sua representação. Por sua vez, analisamos e comparamos a vitória do presidente eleito em 2018 no Brasil e a ascenção de Napoleão III, partindo da premissa que ambos são representantes do lumpemproletariado, numa busca de entender a escolha da classe.

Concluímos, com o que vimos até aqui, que a legislação brasileira, apesar de suficientemente abrangente, não protege a categoria dos desmandos do capital. Ela tampouco permite que essas pessoas tenham uma remuneração justa, apesar do tamanho e da lucratividade do setor de transportes no Brasil.

Podemos assim dizer que o assalariamento se institui a partir dos dois vieses de liberdade do trabalhador: são livres (ou quase) da dependência enquanto escravos, mas também são “livres” do controle dos meios de produção.

Aliás, sobre isso, vimos que o trabalhador do setor, embora tenha um grande poder em mãos, pois estagnou a economia brasileira com 11 dias de greve em 2018, fê-lo por razões relacionadas ao mercado em uma aparente parceria com os interesses do poder privado. Não há notícias de que a classe trabalhadora empregada tenha aderido à greve.

Urge ressaltar ainda que, apesar do imenso poder que essa categoria detém em

mãos, não parece que o empresariado tenha se interessado em ouvi-los. Ao menos foi o que vislumbramos das respostas na pesquisa de campo: apesar de peça fulcral no setor de transportes, o motorista empregado não tem voz.

Ante essa posição de invisibilidade e mudez do trabalhador na sociedade capitalista, acaba por ocorrer, mais e mais vezes, a ruptura entre o trabalhador e o produto do seu trabalho. O trabalhador laborar de forma mecânica, apenas para ganhar seu salário e se ver fora daquele ambiente. Isso explica por que muitos trabalhadores entrevistados não se sentiam incomodados com as irregularidades que eles próprios relataram. Aquele motorista não percebeu que alguém está se apropriando do seu trabalho. Ao contrário, sente-se grato por ter um trabalho que lhe paga mensalmente o valor de uma mercadoria que ele mesmo entrega.

O trabalho alienado será, portanto, a principal forma de subjugação para o capitalista extrair a mais-valia. O produtor está separado de seu produto já transformado em mercadoria que, por sua vez, é produzida pelos homens, mas existe apesar deles.

Por isso, entendemos que "a mercadoria assume vida por si mesma, vida em que extingue sua origem social pelo trabalho humano" (Holloway, 2003, s.p.). A mercadoria passa então a ser o sujeito, e o trabalhador, o objeto. Essa inversão de papéis traz a cisão que tanto enfocamos: os trabalhadores não se reconhecem como deveriam, não enxergam sua força, a importância que possuem.

Quando os entrevistados se preocuparam, a todo momento, em não terem suas identidades reveladas, sabiam que responder e se queixar do cotidiano laboral provavelmente ia lhes custar aquele trabalho. Na verdade, não deveriam ser eles os primeiros a exigir mudanças e querer denunciar o que passam para o mundo?

A preocupação é compreensível, por tudo que falamos aqui. Ainda, queremos lembrar que nenhum deles questionou se a pesquisa seria realizada também, por exemplo, com os clientes que recebem aquelas mercadorias que transportam, com os trabalhadores que as vendem, ou com os que as fabricam. Poucos deles têm consciência que o "fazer" de cada um é a consequência do "fazer" de outrem e o precursor do "fazer" de mais alguém.

O que enxergam ali naquele trabalho de entrega de porta em porta resumem num cotidiano mecânico de conduzir o veículo e entregar o pedido. Questionados se estavam satisfeitos com o trabalho, a maioria disse que sim, embora seus corpos tenham dito o contrário ante a quantidade de doenças relatadas na pesquisa. É a compulsão do capital ameaçando a saúde dos trabalhadores, a segurança e a dignidade, ignorando, por

vezes, o limite físico do próprio elemento que lhe sustenta.

Por conseguinte, a consciência de classe é de extrema relevância, pois trará ao trabalhador o reconhecimento da venda de sua própria força de trabalho enquanto mercadoria, a fim de se perceber finalmente enquanto ferramenta do capital na produção e reprodução do sistema capitalista, sustentado pela exploração do trabalho alienado.

Com essa percepção, espera-se alimentar a luta contra a alienação do trabalho e a objetificação do trabalhador. A tomada de consciência pelas classes viabilizará suas organizações políticas na luta por mudanças, ensejando o fim da exploração do homem pelo capital.

Revolucionar-se contra o que existe e tentar uma mudança não tem a ver necessariamente com se manifestar na política ou ser um político para propor uma nova legislação. O espírito revolucionário existe, sim, na política, mas também na arte, na religião, na filosofia e (por que não?) no dia a dia. Buda, Jesus, Einstein, Galileu Galilei, Thomas Jefferson, Santos Dumont, Nietzsche, Russel: todos tiveram algo revolucionário, questionando o sistema, o modo em que se faziam as coisas ou a própria existência.

O desejo de mudança, a vontade de inovar, o despertar para uma realidade também está no homem comum e em cada um de nós. O caráter revolucionário está em todos que são capazes de enxergar a realidade, tal qual o menino na história de Andersen em “A Roupa do Imperador” – viu que o imperador estava nu e o que disse correspondia ao que via (Fromm, 1986, p. 211).

Referências Bibliográficas

Livros, capítulos de livros, artigos publicados em periódicos, dissertações, teses e trabalhos de conclusão de curso

BARAT, J. (1978). A Evolução dos Transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE – IPEA. ISBN: 2408077000.

BENSAID, D. (1999). Marx o intempestivo: grandezas e misérias de uma aventura crítica (séculos XIX e XX). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. ISBN: 9788520004814.

BENSAID, D. (2017). Os despossuídos: Karl Marx, os ladrões de madeira e os direitos dos pobres. In MARX, K. Os despossuídos. São Paulo: Boitempo. ISBN: 9788575595329.

CAMPENHOUDT, L. V.; MARQUER, J.; QUIVY, R. (2017). Manuel de recherche em sciences sociales, 5ª ed. Paris: Editora Dunod. ISBN-13: 978-2100563012.

COSTA, V. H. F. da. (2015). Estranho, alienação e inquietante em Dialética do Esclarecimento: uma antropologia entre Freud e Marx. Revista Sapere Aude [Em linha]. Vol. 6, n.º 11, p. 149-165. [Consultado em 09 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://periodicos.pucminas.br/index.php/SapereAude/article/view/10022. ISSN: 2177-6342.

DELGADO, M. G. (2020). Curso de Direito do Trabalho. 19ª ed. São Paulo: Editora do Direito. ISBN-13: 978-8536199733.

EGGER, M. (1992). Diretrizes Para Uma Discussão sobre a Participação do Brasil no Programa Internacional para a Eliminação do Trabalho Infantil. São Paulo: Imprensa Nacional.

ENGELS, Friedrich. A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. São Paulo: Boitempo Editorial, 2010. ISBN: 9788575591048.

FEUERBACH, L. (2013). A Essência do Cristianismo. Petrópolis: Editora Vozes.

ISBN-13: 978-8532634887.

FIGUEIRA, R. R.; PRADO, A. A.; GALVÃO, E. M. (2017). A Universidade discute a escravidão contemporânea: práticas e reflexões. 1ª ed. Rio de Janeiro: Editora Maud X. ISBN-13: 978-8574787596.

FROMM, E. (1970). Psicanálise da Sociedade Contemporânea. 6. ed. Rio de Janeiro: Zahar. ISBN: 8524500980.

FROMM, E. (1986). O Dogma de Cristo. 5a edição, Rio de Janeiro: Zahar. ISBN-13: 978-8527700153.

GRACINDO, C.; VICTORINO, S. V.; CARVALHO, M. D. (2019). Condição de Saúde de Caminhoneiros em Rodovias do Paraná. XI EPCC - Encontro Internacional de Produção Científica (29 à 30 de Outubro de 2019) [Em Linha]. [Consultado em 09 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://rdu.unicesumar.edu.br/handle/123456789/3393.

GRELL, P. (1986). Les Récits de vie. Théorie, méthode et trajectories types. Montréal: Edições Saint Martin. ISBN: 2-89035-127-0.

GRESPAN, J. (2019). Marx, uma introdução. São Paulo: Boitempo. ISBN: 9786557170694.

HOLANDA, S. B. (1996). Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras. ISBN-13: 978-8535925487.

JUNIOR, H. S. (2013). Transporte Ferroviário no Desenvolvimento do Brasil: os corredores ferroviários bioceânicos. Artigo final para obtenção de título de especialista em Relações Internacionais – Universidade de Brasília [Em Linha]. [Consultado em 09 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://bdm.unb.br/bitstream/10483/8198/1/2013_HumbertoSantanaJunior.pdf

LOURENÇO, G. (2018). Os Efeitos da Greve dos Caminhoneiros. FAE Centro Universitário. Revista Vitrine da Conjuntura [Em Linha], vol. 11, n.º 6. [Consultado em 09 de março de 2022] Disponível em WWW: https://img.fae.edu/galeria/getImage/351/13224112528955730.pdf.

LUKÁCS, G. (2007). O jovem Marx e outros escritos de filosofia. Rio de Janeiro: UFRJ. ISBN-13: 978-8571083189.

MARX, K. (1871). Marx to Friedrich Bolte In New York. Nova York: International Publishers [Em Linha]. [Consultado em 20 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: http://www.marxists.org/archive/marx/works/1871/letters/71_11_23.htm.

MARX, K. (1964). Manuscritos Econômico-Filosóficos. Lisboa: Edições 70. ISBN-13: 978-8575590027.

MARX, K. (1978). Capítulo Sexto Inédito de O Capital: resultados do processo de produção imediata. São Paulo: Editora Ciências Humanas Ltda. ISBN-13: 978-8588208568.

MARX, K. (2006). O Dezoito Brumário de Louis Bonaparte. São Paulo: Centauro. ISBN-13: 978-8552100126.

MARX, K. (2004). O Capital [Livro I]: crítica da economia política. O processo de produção do capital. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. ISBN-13: 978-8575595480.

MARX, K. (2017). Os despossuídos: debate sobre a lei referente ao uso da madeira. São Paulo: Boitempo. ISBN: 9788575595329.

MARX, K.; ENGELS, F. (1987). A Ideologia Alemã. 6. ed. São Paulo: Hucitec. ISBN: 9788575590737.

MARX, K.; ENGELS, F. (1998). Manifesto do Partido Comunista. Trad. Marco Aurélio Nogueira e Leandro Konder. 8ª edição. Ed. Vozes. Petrópolis/RJ. ISBN: 9780140444780.

MATTOS, M. B. (2007). Classes sociais e luta de classes: a atualidade de um debate conceitual. Revista Em Pauta [Em Linha], n.º 20, p. 33-55. Disponível em WWW: https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaempauta/article/view/158. e-ISSN: 2238-3786.

MOURA, H. N.; NETO, J. B. L.; SANTOS, V. E. S.; TAVARES, F. B. R. (2018). Resultantes de la greve de los camioneros (2018): um hibridismo de estadística biolionaria y el aceite diesl em cara a macroeconomia. Research, Society and

Development [Em Linha], vol. 8, n.º 7. [Consultado em 04 de fevereiro de 2022]. Disponível em WWW: https://doi.org/10.33448/rsd-v8i7.1164. ISSN: 2525-3409.

OLIVEIRA, I. S. (2019). Escassez de Oferta de Trabalho: um estudo sobre os motoristas de transportes rodoviários de mercadorias. Universidade do Porto – Dissertação de Mestrado [Em Linha]. [Consultado em 09 de março de 2022]. Disponível em WWW: https://hdl.handle.net/10216/124104.

PEIXOTO, M A. (1996). Trabalho Alienado ou Trabalho Autônomo? Revista Ruptura, n.º 03. ISSN: 2737-6346.

PEIXOTO, M. A. (2001). O Conceito de Alienação: Marcuse e Fromm. Revista Teoria Crítica da Sociedade, num. 02.

PINTO, Álvaro V. (1985). Ciência e Existência: problemas filosóficos da pesquisa científica. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

RANIERI, Jesus. (2004). Apresentação. In: MARX, Karl. Manuscritos Econômico Filosóficos. São Paulo, Boitempo. ISBN-13: 978-8575590027

SORENSEN, J. (2021). L'écoute active: Améliorez vos compétences em matiere de conversation, apprenez des techniques de communication efficaces et entretenez des relations fructueuses grâce à six conseils essentiels. ISBN: 9781393172154.

SOUSA, A. M. (2022). Os aspectos da negociação coletiva no atual direito sindical brasileiro. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa, Brasília [Em Linha]. [Consultado em 13 de fevereiro de 2022]. Disponível em WWW: https://repositorio.idp.edu.br//handle/123456789/3530.

TEXTO EDITORES LDA. (2009). Dicionário Integral da Língua Portuguesa. Lisboa: Texto. ISBN: 978-972-47-3957-1.

WILLIAMS, R. (1983). Keywords: A vocabular of culture and society. Revised Edition. New York: Oxford University. ISBN-13: 978-0195204698.

Documentação jurídica e legislativa

ABNT. Norma Brasileira nº 9735/2016 da ABNT. [Em Linha]. [Consultado em 9 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://www.abtlp.org.br/wp-content/uploads/2016/07/CIRCULAR-ABNT-NBR-9735_ABNT_CB_16.pdf.

BRASIL. (1940). Código Penal Brasileiro [Em Linha]. [Consultado em 01 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm.

BRASIL. (1943). Consolidação das Leis do Trabalho [Em Linha]. [Consultado em 11 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm.

BRASIL. (1961). Lei nº 4.024, de 20 de dezembro de 1961 [Em Linha]. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4024.htm.

BRASIL. (1971). Lei n.º 5.692, de 11 de agosto de 1971. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5692.htm.

BRASIL. (1987). Lei 95.247/87 [Em Linha]. [Consultado em 08 de setembro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato1985-1990/1987/lei/95247.htm.

BRASIL. (1988). Constituição da República Federativa do Brasil [Em Linha]. [Consultado em 9 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.

BRASIL. (1990). Lei 8.036, de 11 de maio de 1990 [Em Linha]. [Consultado em 08 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato1990-1995/1990/lei/8036.htm.

BRASIL. (1990). Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências [Em Linha]. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm.

BRASIL. (2000). Lei n.º 9.983, de 14 de julho de 2000. Altera o Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal e dá outras providências [Em Linha]. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9983.htm.

BRASIL. (2005). Lei nº 11.114/2005 [Em Linha]. [Consultado em 06 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2005-2010/2005/lei/l1114.htm.

BRASIL. (2009). Emenda Constitucional nº 59 de 11 de novembro de 2009 [Em Linha]. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc59.htm.

BRASIL. (2015). Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 [Em Linha]. [Consultado em 06 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l3103.htm.

BRASIL. (2017). Lei 13.467/2017 [Em Linha]. [Consultado em 11 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm.

BRASIL. (2018). Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018. Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas [Em Linha]. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Mpv/mpv832.htm.

DIREÇÃO GERAL DA EDUCAÇÃO – DGE. (2006). Portaria 699/2006, de 12 de julho [Em Linha]. [Consultado em 16 de setembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.dge.mec.pt/sites/default/files/Equivalencias/2006_portaria_699.pdf.

MINISTÉRIO DA SAÚDE – MS. (2006). Portaria nº 699, de 30 de março de 2006. Regulamenta as Diretrizes Operacionais dos Pactos Pela Vida e de Gestão [Em Linha]. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2006/prt0699_30_03_2006.html.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA – MTE. (2022a). Convenção Coletiva de Trabalho de 2021/2022. Número de Registro RJ 001591/2021 [Em Linha].

[Consultado em 15 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/ConsultarInstColetivo.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA – MTE. (2022b). Convenção Coletiva de Trabalho 2021/2022. Número de Registro RJ001706/2021 [Em Linha]. [Consultado em 15 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/ConsultarInstColetivo.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA – MTE. (2022c). Convenção Coletiva de Trabalho 2021/2022. Número de Registro RJ 000092/2022 [Em Linha]. [Consultado em 15 de fevereiro de 2022]. Disponível em WWW: http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/ConsultarInstColetivo.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA – MTE. (2022d). Convenção Coletiva de Trabalho 2021/2022. Número de Registro RJ 000328/2022 [Em Linha]. [Consultado em 10 de Março de 2022]. Disponível em WWW: http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/ConsultarInstColetivo.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA – MTE. (s.d.). Classificação Brasileira de Ocupações [Em Linha]. [Consultado em 13 de setembro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/pesquisas/BuscaPorTitulo.jsf;jsessionid=TpQVn80dEPQSgP0f5VnajVJj.slave18:mte-cbo.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA – MTE. (s.d.). Norma Regulamentadora nº 6, do MTE [Em Linha]. [Consultado em 24 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/composicao/orgaos-especificos/secretaria-de-trabalho/inspecao/seguranca-e-saude-no-trabalho/normas-regulamentadoras/nr-06.pdf.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO – OIT. (2020). Trabalho decente [Em Linha]. [Consultado em 16 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.ilo.org/brasilia/temas/trabalho-decente/lang--pt/index.htm.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO – OIT. (2021). Trabalho Infantil. Disponível em https://www.ilo.org/brasilia/temas/trabalho-infantil/lang--pt/index.htm. Acesso em 15.11.2021.

SENADO FEDERAL DO BRASIL. (2015). Projeto de Lei do Senado n° 528, de 2015. Altera a Lei nº 9.504, de 30 de setembro de 1997, para dispor sobre o uso de panfletos em sistema Braille nas campanhas eleitorais dos candidatos aos cargos majoritários [Em Linha]. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/122665.

SINDICATO DOS RODOVIÁRIOS (2021). Circular Carga [Em Linha]. [Consultado em 05 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: https://sindicatodosrodoviariosrio.com.br/wp-content/uploads/2021/07/CIRCULAR-CARGA-JULHO-2021_0001-07.07.2021.pdf.

UNICEF (2021). Trabalho infantil aumenta pela primeira vez em duas décadas [Em Linha]. [Consultado em 18 de dez de 2021]. Disponível em WWW: https://www.unicef.org/brazil/comunicados-de-imprensa/trabalho-infantil-aumenta-pela-primeira-vez-em-duas-decadas-e-atinge-um-total-de-160-milhoes-de-criancas-e-adolescentes-no-mundo.

Pesquisas de institutos e órgãos oficiais

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. (2019a). Perfil dos caminhoneiros [Em Linha]. [Consultado em 22 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.cnt.org.br/perfil-dos-caminhoneiros.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT (2019b). Transporte em Números [Em Linha]. [Consultado em 07 de dezembro de 2021]. Disponível em https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/transporte-numeros-setor-contribui-geracao-empregos.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT (2020a). Transporte em números [Em Linha]. [Consultado em 28 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.cnt.org.br/analises-transporte.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT (2020b). Anuário do Transporte [Em Linha]. [Consultado em 07 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2020/File/PrincipaisDados.pdf.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT (2021). Pesquisa CNT de Rodovias 2021 [Em Linha]. [Consultado em 07 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://pesquisarodovias.cnt.org.br/apresentacao.

DATARIO. (s.d). Cidade do Rio de Janeiro [Em Linha]. [Consultado em 19 de novembro de 2021]. Disponível em https://www.data.rio/.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS – DIEESE. (2021). Pesquisa Nacional da Cesta Básica de Alimentos [Em Linha]. [Consultado em 30 de dezembro de 2021]. Disponível em https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/analiseCestaBasica202101.html.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FIRJAN (2017). Transporte urbano de cargas na cidade do Rio de Janeiro. Pesquisas e Estudos Socioeconômicos [Em Linha]. [Consultado em 27 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/transporte-urbano-de-cargas-na-cidade-do-rio-de-janeiro.htm.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. (2010). Índice de Desenvolvimento Humano [Em Linha]. [Consultado em 15 de novembro de 2021]. Disponível em WWW: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/panorama.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. (2011). Atlas Geográfico das Zonas Costeiras e Oceânicas do Brasil [Em Linha]. [Consultado em 13 de setembro de 2021]. Disponível em WWW: https://biblioteca.ibge.gov.br/livros/liv55263.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. (2013). Recomendações Sobre Estatísticas do Trabalho [Em Linha]. [Consultado em 16 de setembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.ibge.gov.br/arquivo/projetos/sipd/decimo_terceiro_forum/13_forum_sipd%20_%2019_CIET.pdf.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. (2019). Conheça o Brasil – População e Educação [Em Linha]. [Consultado em 15 de novembro de 2021]. Disponível em WWW: https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/18317-educacao.html.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. (2020). Relatório Trabalho e Rendimento [Em Linha]. [Consultado em 15 de novembro de 2021]. Disponível em WWW: https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/18314-trabalho-e-rendimento.html.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. (2021a) Panorama Cidade do Rio de Janeiro [Em Linha]. [Consultado em 15 de novembro de 2021]. Disponível em WWW: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. (2021b). Síntese de indicadores sociais [Em Linha]. [Consultado em 16 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/45/62590.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. (2021c). Desemprego [Em Linha]. [Consultado em 05 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php.

INSTITUTO RIO 21 (2020). Roubos de carga caíram 33% na cidade do Rio de Janeiro [Em Linha]. [Consultado em 14 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://rio21.org/roubos-de-cargas-cairam-33-na-cidade-do-rio-de-janeiro-em-2020/.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. (2009). Transporte Rodoviário [Em Linha]. [Consultado em 10 de outubro de 2021]. Disponível em https://www.ipea.gov.br/presenca/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=19.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. (2006). Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro [Em Linha]. [Consultado em 11 de outubro de 2021]. Disponível em WWW: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6165511/4172819/COMPUR_PMUS.pdf.

PROGRAMA DE DISSEMINAÇÃO DAS ESTATÍSTICAS DO TRABALHO – PDET. (2015). RAIS 2015 [Em Linha]. [Consultado em 15 de outubro de 2021]. Disponível em WWW: http://pdet.mte.gov.br/rais/rais-2015.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO – PNUD.

(2021). Índice de Desenvolvimento Humano [Em Linha]. [Consultado em 19 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/conceitos/o-que-e-o-idhm.html.

PROGRAMA INTERNACIONAL PARA ELIMINAÇÃO DO TRABALHO INFANTIL – IPEC. (2002). Os 10 anos do IPEC no Brasil [Em Linha]. [Consultado em 16 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.ilo.org/ipec/Informationresources/WCMS_IPEC_PUB_170/lang--en/index.htm.

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL – TSE. (2018). Divulgação de Resultados de Eleições [Em Linha]. [Consultado em 23 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: http://divulga.tse.jus.br/oficial/index.html.

Notícias e internet

ARANSA. (s.d.). Tipos de habitações [Em Linha]. [Consultado em 12 de setembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.aransa.pt/tipo-de-habitacoes/

BÍBLIA ONLINE (s.d.). Genêsis, capítulo 3, versículo 19 [Em Linha]. [Consultado em 12 de setembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.bibliaonline.com.br/acf/gn/3/19.

BLOG DA CARGOBR. (2019). Tipos de Caminhão para Carga Pesada [Em Linha]. [Consultado em 10 de novembro de 2021]. Disponível em WWW: https://blog.cargobr.com/tipos-de-caminhao-para-carga-pesada/.

BLOG DO CAMINHONEIRO. (2021). Setor de transporte busca maior participação feminina nas entidades de classe [Em Linha]. [Consultado em 15 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://blogdocaminhoneiro.com/2021/12/setor-de-transporte-busca-maior-participacao-feminina-nas-entidades-de-classe/.

CARVALHO, F. (2016). A definição de tragédia, farsa e epopéia. Site do Ciberdúvidas ISCTE [Em Linha]. [Consultado em 09 de março de 2022]. Disponível em WWW: https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/consultorio/perguntas/a-definicao-de-tragedia-farsa-auto-epopeia-e-comedia/33941.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL – CEF (s.d.). FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço [Em Linha]. [Consultado em 19 de fevereiro de 2022]. Disponível em WWW: https://www.caixa.gov.br/beneficios-trabalhador/fgts/Paginas/default.aspx.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS INDÚSTRIAS – CNI. (2018). O Brasil não pode parar [Em Linha]. [Consultado em 10 de fevereiro de 2022]. Disponível em WWW: https://noticias.portaldaindustria.com.br/posicionamentos/tabelamento-dos-precos-de-frete-e-um-retrocesso-para-o-brasil-afirma-cni/.

CONJUR. (2021). Decisão do TSE sobre disparos de fake news em 2018 foi destaque [Em Linha]. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: https://www.conjur.com.br/2021-out-30/resumo-semana-decisao-tse-disparos-fake-news-2018-foi-destaque.

DIÁRIO DO RIO. (2021). Rodoviários podem fazer greve geral no Rio de Janeiro [Em Linha]. [Consultado em 15 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://diariodorio.com/rodoviarios-podem-fazer-greve-geral-no-rio-de-janeiro/.

FERRARI, H. (2022). Arrecadação com contribuição sindical caiu 97,5% desde 2017. Poder 360 [Em Linha]. [Consultado em 14 de fevereiro de 2022]. Disponível em WWW: https://www.poder360.com.br/economia/arrecadacao-com-contribuicao-sindical-cai-975-desde-2017/.

IT TALKS CONFERENCE. (2021). O caminho das mulheres no setor de transportes: desafios, evolução e legados [Em Linha]. [Consultado em 15 de dezembro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.youtube.com/watch?v=BA2roOxyBAI. Acesso em 15.12.2021.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA. (2020). Combate ao Trabalho em Condições Análogas às de Escravo [Em Linha]. [Consultado em 12 de outubro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.gov.br/trabalho-e-previdencia/pt-br/composicao/orgaos-especificos/secretaria-de-trabalho/inspecao/areas-de-atuacao/combate-ao-trabalho-escravo-e-analogo-ao-de-escravo.

MOTA, C. (2018). Paralisação de caminhoneiros é um misto de greve e locaute [Em Linha]. [Consultado em 15 de fevereiro de 2022]. Disponível em WWW: https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44256413.

OLIVEIRA, E. (2020). Acesso de negros a escolas cresceu na última década, mas ensino da cultura afrobrasileira ainda é desafio [Em Linha]. [Consultado em 16 de setembro de 2021]. Disponível em WWW: https://g1.globo.com/educacao/noticia/2020/11/20/acesso-de-negros-a-escolas-cresceu-na-ultima-decada-mas-ensino-da-cultura-e-historia-afro-brasileira-ainda-e-desafio.html.

ROCHA, Rosely. (2021). Saiba os direitos que o governo quer tirar com nova reforma Trabalhista. Jornal da Central Única de Trabalhadores – CUT [Em Linha]. [Consultado em 10 de março de 2022]. Disponível em WWW: https://www.cut.org.br/noticias/saiba-os-direitos-que-o-governo-quer-tirar-com-nova-reforma-trabalhista-2340.

SOUZA, F. (2019). Como é a rotina dos trabalhadores que passam quase um terço do dia dentro de ônibus, metrô ou trem. BBC News Brasil, São Paulo [Em Linha]. [Consultado em 08 de outubro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46226332.

TERRA. (2021). Brasil está entre os 3 países que mais usa redes sociais. [Em Linha]. [Consultado em 11 de março de 2022]. Disponível em WWW: https://www.terra.com.br/noticias/brasil-esta-entre-os-3-paises-que-mais-usa-redes-sociais,827f516d40d156264a546242fd4cf983ccm7jzm2.html.

TOKARNIA, M. (2020a). Brasil perde 4,6 milhões de leitores em quatro anos. Agência Brasil, EBC [Em Linha]. [Consultado em 15 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: https://agenciabrasil.ebc.com.br/educacao/noticia/2020-09/brasil-perde-46-milhoes-de-leitores-em-quatro-anos.

TOKARNIA, M. (2020b). Maioria dos brasileiros mora em casa e é dona do imóvel [Em Linha]. [Consultado em 18 de fevereiro de 2022]. Disponível em WWW: https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-05/maioria-dos-brasileiros-mora-em-casa-e-e-dona-do-imovel-mostra-ibge.

UOL. (2020). Caminhões sem motorista: como transporte de cargas já vive na nova realidade [Em Linha]. [Consultado em 14 de janeiro de 2021]. Disponível em WWW: https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2020/07/07/beneficios-e-maleficios-da-tecnologia-autonoma-no-transporte-de-cargas.htm.

VENAGLIA, G. (2020). Brasileiros estão entre os que mais gastam tempo para ir ao trabalho [Em Linha]. [Consultado em 21 de janeiro de 2022]. Disponível em WWW: https://6minutos.uol.com.br/economia/brasileiros-estao-entre-os-que-mais-gastam-tempo-para-chegar-ate-o-trabalho/.

APÊNDICE I – As entrevistas exploratórias

Antes de optarmos pela aplicação de questionário com respostas abertas e fechadas aos integrantes da categoria ora público alvo, realizamos cinco entrevistas exploratórias a fim de conhecer melhor o perfil e a realidade desta categoria, bem como as informações que possuíam relevância para a presente dissertação.

A entrevistadora buscou fazer o menor número de perguntas e interrupções possíveis, a fim de que o entrevistado se sentisse à vontade para responder de acordo com seu pensamento e experiência de vida, seguindo as instruções de Campenhoudt *et al.* (2017).

As intervenções, quando necessárias, foram realizadas com o intuito que o entrevistado retornasse à linha de raciocínio, utilizando a técnica de escuta ativa[56], reformulando as frases de forma a resumi-las.

Durante a entrevista, foi utilizada uma linguagem mais aproximada da realidade, com termos próprios da categoria. Por exemplo: "o barracão de zinco" – caminhões baú; "os bota-pretas" – policiais rodoviários; "estrada de chão" – estrada de terra; "muriçoca" – caminhões menores; "puxar carga" – transportar carga.

Buscou-se não emitir opiniões e tampouco prestar "consulta jurídica", tendo sido o tom da conversa maioritariamente neutro, enaltecendo o entrevistado enquanto expert no assunto[57].

Estas entrevistas foram realizadas em cafés e tascas, em horários combinados com o entrevistado, e tiveram duração aproximada de 60 a 90 minutos e todas foram gravadas para posterior audição, mediante prévio consentimento.

Guião de Entrevista Exploratória:

i) Apresentação e breve exposição acerca dos objetivos da entrevista e do que se esperava da conversa: "Sr. Fulano, estou aqui para saber um pouco da sua vida profissional enquanto motorista no transporte urbano de cargas, como era o trabalho, quais os pontos positivos e negativos, como era o dia a dia... Enfim,

[56] Joseph Sorensen define a técnica da escuta ativa como a capacidade de ouvir com total atenção, mantendo a atenção focada em quem fala, evitando a postura de expert ou julgamentos acerca do que se ouve, levando em conta a origem cultural do interlocutor e demonstrando interesse. Para saber mais sobre a técnica, vide Sorensen, J. (2021).
[57] Conforme técnica proposta por GRELL (1986).

tudo o que o senhor puder me contar sobre o tema e que ache importante que eu saiba. Estou preparando uma pesquisa sobre a categoria para apresentação no Mestrado e acredito que o senhor tenha muito a me contar, pela sua experiência de vida".

ii) "Podemos começar com seu último trabalho na área? Pode me contar como foi trabalhar para seu último empregador?
iii) "E quantas vezes isto acontecia?"
iv) "Qual foi a sua reação perante este fato?"
v) "O senhor disse que teve dois problemas que queria me contar. Um foi este. E o outro?"

Foi utilizada técnica de escuta ativa e reformulação para validação das respostas ou para quando o assunto desviava para caminhos diferentes do intuito da pergunta – exemplo: "Se eu entendi bem, a maior parte dos caminhões da empresa possuíam avarias?"

APÊNDICE II – Resultados das entrevistas

Apresentamos a entrevista administrada a 285 trabalhadores, sendo 250 do nosso público alvo[58], entre os dias 04.10.2021 e 28.12.2021, na cidade do Rio de Janeiro e suas respectivas respostas às questões com respostas fechadas. As perguntas com respostas abertas foram comentadas e reproduzidas no decorrer do texto.

Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista (continua)

Perguntas	Respostas
Q1. Idade do entrevistado?	a) 18 a 24 anos (5 respostas – 2%) b) 25 a 34 anos (32 respostas – 13%) c) 35 a 44 anos (87 respostas – 35%) d) 45 a 54 anos (68 respostas – 27%) e) 55 a 64 anos (48 respostas – 19%) f) 65 anos ou mais (10 respostas – 4%)
Q2. Escolaridade do entrevistado?	a) Nenhuma (0 respostas – 0%) b) Assina o próprio nome (3 respostas – 1%) c) Até o 1º ciclo (24 respostas – 10%) d) Até o 2º ciclo (53 respostas – 21%) e) Até o 3º ciclo (79 respostas – 32%) f) Ensino Secundário (68 respostas – 27%) g) Ensino Técnico (19 respostas – 7,5%) g) Ensino Superior ou acima (4 respostas – 1,5%)
Q3. Completou o nível de escolaridade acima?	a) Cursando (12 respostas – 5%) b) Incompleto (83 respostas – 32%) c) Completo (155 respostas – 63%)
Q4. Considera-se:	a) Branco (80 respostas – 32%) b) Negro (70 respostas – 28%) c) Pardo (97 respostas – 39%) d) Amarelo (2 respostas – 0,75%) e) Indígena (1 resposta – 0,25%)

[58] 285 trabalhadores motoristas, sendo 250 com alguma relação de emprego ou sem qualquer vínculo, porém trabalhando em idênticas condições aos trabalhadores com contrato de emprego, tendo sido estes dois grupos que fixamos a pesquisa

Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista (continua)

Perguntas	Respostas
Q5. Idade em que começou a trabalhar (1º emprego/trabalho):	a) Antes dos 14 anos (53 respostas – 21%) b) Entre os 14 e os 18 anos (162 respostas – 65%) c) Acima dos 18 anos (40 respostas – 14%)
Q6. Relativamente à pergunta acima, foi contratado na condição de aprendiz ou em estágio?	a) Sim (23 respostas – 9%) b) Não (227 respostas – 91%)
Q7. Quantos dependentes financeiros (pessoas que dependam da renda do entrevistado)?	a) 01 (92 respostas – 37%) b) 02 (87 respostas – 35%) c) 03 (28 respostas – 11%) d) 04 ou mais (8 respostas – 3%) e) Nenhum (35 respostas – 14%)
Q8. A moradia do entrevistado é:	a) Alugada (108 respostas – 43%) b) Própria (67 respostas – 27%) c) De terceiros (75 respostas – 30%)
Q9. A tipologia da moradia é:	a) T0 (12 respostas – 5%) b) T1 (80 respostas – 32%) c) T2 (133 respostas – 53%) d) T3 ou superior (25 respostas – 10%)
Q10. Quantos televisores possui?	a) 0 (5 respostas – 2%) b) 1 (110 respostas – 44%) c) 2 (108 respostas – 43%) d) 3 ou mais (27 respostas – 11%)
Q11. A moradia possui acesso constante à coleta de lixo porta a porta[59]?	a) Sim (195 respostas – 78%) b) Não (55 respostas – 22%)

[59] Por acesso constante, entenda-se acesso sem interrupções normais, acesso regular, pois há sítios na periferia da cidade que o acesso aos serviços públicos, embora exista, não é feito de forma regular e habitual. A explicação vale para as perguntas Q11 a Q14.

Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista (continua)

Perguntas	Respostas
Q12. A moradia possui acesso constante à rede pública de esgoto?	a) Sim (225 respostas – 90%) b) Não (25 respostas – 10%)
Q13. A moradia possui acesso constante à rede pública de distribuição de água canalizada?	a) Sim (225 respostas – 90%) b) Não (25 respostas – 10%)
Q14. A moradia possui acesso constante à rede pública de distribuição de energia (exclui ligações irregulares)?	a) Sim (237 respostas – 95%) b) Não (13 respostas – 5%)
Q15. Possui viatura própria (automóveis, motas ou outro veículo motorizado)?	a) Sim (148 respostas – 59%) b) Não (102 respostas – 41%)
Q16. Possui computador em casa?	a) Sim (77 respostas – 31%) b) Não (173 respostas – 69%)
Q17. Possui acesso à internet em casa?	a) Sim (183 respostas – 73%) b) Não (67 respostas – 27%)
Q18. Utiliza rede social (Ex.: Whatsapp, Facebook, Instagram, Linkedin, TikTok, Youtube, Twitter etc)?	a) Não (8 respostas – 3%) b) Sim, uma ou duas redes sociais (47 respostas – 19%); c) Sim, três ou quatro redes socais (136 respostas – 54%); d) Sim, mais que quatro redes sociais (59 respostas 24%).
Q19. Sobre o hábito de leitura, quantos livros leu no espaço de um ano?	a) Não li quaisquer livros (134 respostas – 54%); b) Um livro (69 respostas – 28%); c) Dois livros (29 respostas – 12%); d) Três livros ou mais (18 respostas – 7%).

Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista (continua)

Perguntas	Respostas
Q20. Reside no município de:	a) Rio de Janeiro (54 respostas – 22%) b) Nova Iguaçu (24 respostas – 10%) c) Duque de Caxias (41 respostas – 16%) d) Nilópolis (23 respostas – 9%) e) Niterói (13 respostas – 5%) f) São Gonçalo (15 respostas – 6%) g) Queimados (16 respostas – 6%) h) São João de Meriti (28 respostas – 11%) i) Belford Roxo (30 respostas – 12%) j) Outros (6 respostas – 3%)
Q21. Em média, quanto tempo de deslocação de casa para o trabalho e do trabalho para casa?	a) Até uma hora (72 respostas – 29%) b) Entre uma e duas horas (145 respostas – 58%) c) Mais de duas horas (33 respostas – 13%)
Q22. Caso utilize de meios de transporte públicos para deslocar-se ao trabalho, quantos são, em média, por trecho (ida ou volta) [60]?	a) 01 (95 respostas – 40%) b) 02 (125 respostas – 53%) c) 03 ou mais (20 respostas – 7%)
Q23. Qual(is) meio(s) de transporte utiliza-se para ir e vir do trabalho[61]?	a) Viatura própria (15 respostas – 5%) b) Autocarro (102 respostas – 35%) c) Comboio (43 respostas – 15%) d) Metrô (32 respostas – 11%) e) Vans Cooperativadas (20 respostas – 7%) f) Viaturas de aplicativos ou táxis (2 respostas – 1 %) g) Mototáxis (26 respostas – 9%) h) Vans, kombis ou autocarros não licenciados (22 respostas – 7%) i) Bicicleta ou a pé (8 respostas – 3%) j) Barcas (22 respostas – 7%)

[60] Os entrevistados que utilizassem meios próprios de transporte foram orientados a não responderem esta questão.
[61] Nesta pergunta, o entrevistado poderia marcar quais os meios de transporte usualmente utiliza, não se restringindo, portanto, à uma opção.

Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista (continua)

Perguntas	Respostas
Q24. Possui plano de saúde?	a) Sim, plano de saúde pago pela empresa (129 respostas – 52%); b) Sim, em modalidade teleconsulta, pago pela empresa (25 respostas – 10%); c) Sim, ambas as modalidades, pago pela empresa (6 respostas – 2%); d) Sim, pago por contra própria (21 respostas – 8%); e) Não (69 respostas – 28%).
Q25. Já sofreu algum acidente de trabalho?	a) Sim, acidente típico (99 respostas – 39%) b) Sim, equiparação à doença de trabalho (12 respostas – 5%) c) Não (139 respostas – 56%)
Q26. Trabalha com CTPS anotada no momento[62]?	a) Sim (184 respostas – 65%) b) Não (101 respostas – 35%)
Q27. Caso negativo, foi contratado por algum outro vínculo[63]?	a) Autônomo (21 respostas – 21%) b) Pejotização (9 respostas – 9%) c) Cooperativado (5 respostas – 5%) d) Não possuo qualquer vínculo formal (66 respostas – 65%)
Q28. Qual sua remuneração média mensal?	a) Até R$ 2000,00 (68 respostas – 27%) b) Entre R$ 2000,01 e R$ 4000,00 (147 respostas – 59%) c) Acima de R$ 4000,01 (35 respostas – 14%)
Q29. Percebe remuneração variável (comissões) por serviço prestado (entrega, transporte etc.), atingimento de metas ou prêmios concedidos pela empresa?	a) Sim (49 respostas – 20%) b) Não (201 respostas – 80%)

[62] Esta pergunta foi respondida por 285 pessoas. Vide comentário seguinte sobre a pergunta em questão.
[63] Foram excluídos da contabilização total os questionários (e a totalidade de respostas) cujos indivíduos tenham marcado as opções "a", "b" ou "c", por não se tratar de objeto do estudo original. Todavia, as respostas das perguntas Q26 e Q27 foram contabilizadas na sua totalidade e encontram-se no Anexo III.

Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista (continua)

Perguntas	Respostas
Q30. Quando faz jornadas extraordinárias, recebe-as corretamente?	a) Sim (47 respostas – 19%) b) Não (58 respostas – 23%) c) Não sei dizer (145 respostas – 58%)
Q31.Tem acesso a EPI(s)?	a) Sim (32 respostas – 13%) b) Não (62 respostas – 25%) c) Não sei dizer (49 respostas – 19%) d) Recebo apenas alguns EPI´s (77 respostas – 31%) e) Não preciso de EPI´s (30 respostas – 12%)
Q32. O veículo que trabalha é:	a) Próprio (12 respostas – 5%) b) Do empregador (213 respostas – 85%) c) De terceiros (25 respostas – 10%)
Q33. Qual o estado de conservação do veículo que trabalha?	a) Péssimo ou razoável (113 respostas – 45%) b) Bom ou ótimo (137 respostas – 55%)
Q34. Caso tenha marcado péssimo ou razoável, pode explicar?	*Resposta aberta*
Q35. Usufrui de descanso semanal?	a) Sim, um dia por semana (137 respostas – 55%) b) Sim, dois ou mais dias por semana (25 respostas – 10%) c) Nem todas as semanas (85 respostas – 34%) d) Não usufruo de repouso (3 respostas – 1%)
Q36. Qual a carga horária média diária de trabalho?	a) Até 6 horas de trabalho (3 respostas – 1%) b) Mais de 6 horas e menos de 8 horas (8 respostas – 3% c) Mais de 8 horas e menos de 10 horas (48 respostas – 19%) d) Mais de 10 horas e menos de 12 horas (75 respostas – 30% e) Acima de 12 horas de trabalho (116 respostas – 47%)

Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista (continua)

Perguntas	Respostas
Q37. Usufrui de intervalo de uma hora para refeição e descanso?	a) Sim (24 respostas – 10%) b) Não (226 respostas – 90%)
Q38. Caso negativa a resposta acima, por que não?	*Resposta aberta*
Q39. Já sofreu assédio moral no ambiente de trabalho?	a) Sim (93 respostas – 37%) b) Não (157 respostas – 63%)
Q40. Caso positivo, o que considerou assédio moral?	*Resposta aberta*
Q41. Já foi vítima de roubo de carga?	a) Sim, uma vez (68 respostas – 27%) b) Sim, mais de uma vez (35 respostas – 14%) c) Não (147 respostas – 59%)
Q42. Já foi diagnosticado com alguma das doenças abaixo[64]?	a) Não (59 respostas – 24%) b) Diabetes (37 respostas – 9%) c) Colesterol alto (55 respostas – 14%) d) Hipertensão (26 respostas – 7%) e) Lombalgias (42 respostas – 11%) f) Síndrome do Pânico (6 respostas – 2%) g) Lesões por Esforço Repetitivo (19 respostas – 6%) h) Estresse (31 respostas – 8%) i) Depressão (25 respostas – 6%) j) Obesidade (47 respostas – 12%) k) Transtorno de Estresse Pós-traumático (4 respostas – 1%)
Q43. Seu empregador recolhe regularmente o FGTS?	a) Sim (82 respostas – 33%) b) Não (112 respostas – 45%) c) Não sei (56 respostas – 22%)

[64] Nesta pergunta, o entrevistado poderia marcar opções sem limite de resposta, desde que a respectiva mazela tenha sido identificada mediante acompanhamento médico.

Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista (continua)

Perguntas	Respostas
Q44. Seu empregador contribui regularmente para o INSS?	a) Sim (76 respostas – 30%) b) Não (121 respostas – 48%) c) Não sei (53 respostas – 21%)
Q45. Usufrui regularmente de férias no atual contrato de trabalho?	a) Sim (168 respostas – 67%) b) Não (82 respostas – 33%)
Q46. Caso negativo, por quê?	*Resposta aberta*
Q47. Conhece os instrumentos coletivos da categoria (Acordos ou Convenções Coletivas)?	a) Sim (15 respostas – 6%) b) Não (90 respostas – 36%) c) Em parte (145 respostas – 58%)
Q48. Está satisfeito com seu trabalho atual?	a) Sim (172 respostas – 69%) b) Não (78 respostas – 31%)
Q49. Alguma vez demonstrou descontentamento com alguma ordem, atitude ou posicionamento da empresa, ou apresentou sugestão de melhoria em determinado assunto?	a) Sim (67 respostas – 27%) b) Não (183 respostas – 73%)
Q50. Caso tenha respondido "sim" à pergunta Q49, como foi a experiência? Caso tenha respondido "não" à pergunta Q49, tem alguma razão específica que queira compartilhar?	*Resposta aberta*
Q51. Caso possua contrato de trabalho formalmente assinado, este é, no momento[65]:	a) Contrato a prazo determinado (8 respostas – 4%); b) Contrato a prazo indeterminado (118 respostas – 64%); c) Contrato de experiência (49 respostas – 27%); d) Contrato por jornada intermitente (9 respostas – 5%).

[65] Respondido por 184 pessoas, apenas aquelas que informaram possuir vínculo empregatício.

Tabela 6 - Tabela de perguntas e respostas da entrevista (conclusão)

Perguntas	Respostas
Q52. Seu trabalho atende[66]:	a) Consumidor final - pessoa física ou jurídica (128 respostas – 30%) b) Comércio ou prestadores de serviço (169 respostas – 40%) c) Fábricas ou indústrias (88 respostas – 20%) d) Administração Pública (42 respostas – 10%)
Q53. Qual o seguimento de transporte rodoviário[67]?	a) Transporte de gêneros alimentícios e/ou demais bens não duráveis (89 respostas – 23%) b) Transporte de bens semiduráveis ou duráveis, como eletrodomésticos, electrónicos, roupas e mobília (125 respostas – 31%) c) Transporte de insumos e maquinário para indústria (67 respostas – 17%) d) Transporte de medicamentos e material de uso hospitalar (43 respostas – 11%) e) Transporte de Lixo e recicláveis (47 respostas – 12%) f) Outros - p. ex. cigarros, combustíveis, autopeças etc (31 respostas – 7%)
Q54. No 2º turno eleições de 2022 para Presidente da República, como votou?	a) No atual presidente da República, Sr. Jair Bolsonaro (162 respostas – 65%); b) No candidato Sr. Fernando Haddad (47 respostas – 19%); c) Não votei (19 respostas – 7,5%); d) Voto em branco ou nulo (22 respostas – 8,5%).

Fonte: Elaboração da autora, 2022.

[66] O entrevistado não estava limitado a uma única resposta, podendo marcar todas as opções que se enquadrassem em sua realidade.
[67] Tal qual a pergunta anterior, o entrevistado não estava restrito a uma única resposta.

ANEXO I – A morte de um dos entrevistados

Uma semana após a aplicação da entrevista piloto, um dos entrevistados, o motorista de caminhão M., habilitado para conduzir veículo tipo carreta, morreu em decorrência de um acidente de trânsito ainda sem explicação, na Avenida Brasil.

O M. conduzia um caminhão de carga, nas primeiras horas do dia 12.08.2021, quando precisou, por algum motivo, estacionar à berna da citada rodovia. Não utilizava EPI´s como colete refletor.

Foi, entretanto, atropelado e teve seu corpo arrastado por outro caminhão também de carga por cerca de cinco quilômetros até que o seu condutor percebesse que arrastava um corpo de uma pessoa.

M. não tinha vínculo empregatício reconhecido, laborando sem qualquer contrato de trabalho formal. Sua família não recebeu quaisquer valores, sejam aqueles referentes à rescisão, sejam aqueles constantes do seguro de vida que era devido ao M. se tivesse sido reconhecido empregado.

A família também não recebeu qualquer auxílio para o funeral de M., sendo certo que a empresa para a qual prestava serviços alegou que seu trabalho era eventual e sem qualquer vinculação habitual ou subordinada.

M. conduzia veículo da empresa, repleto de carga, com documentação, fiscalização de rota, caminhão e carga monitorados por satélite. Até o fechamento deste trabalho, a família não conseguira reconhecer judicialmente o vínculo empregatício de M.

ANEXO II – Categorias de CNH brasileiras

Tabela 7 - Categorias de CNH brasileiras segundo a Resolução Contran 789/2020 (continua)

Categoria	Habilita para conduzir
ACC	- Ciclomotores;1 - Bicicletas dotadas originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquelas que tiverem o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, em que se verifique, ao menos, uma das seguintes situações: I - Com potência nominal superior a 350 W; II - Velocidade máxima superior a 25 km/h; III - Funcionamento do motor sem a necessidade de o condutor pedalar; IV - Dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência.
A	- Veículos automotores e elétricos, de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral ou semirreboque especialmente projetado para uso exclusivo deste veículo; - Todos os veículos abrangidos pela ACC. Obs.: Não se aplica a quadriciclos, cuja categoria é a B.
B	- Veículos automotores e elétricos, não abrangidos pela categoria A, cujo Peso Bruto Total (PBT) não exceda a 3.500 kg e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista; - Combinações de veículos automotores e elétricos em que a unidade tratora se enquadre na categoria B, com unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada, desde que a soma das duas unidades não exceda o peso bruto total de 3.500 kg e cuja lotação total não exceda a oito lugares, excluído o do motorista; - Veículos automotores da espécie motor-casa, cujo peso não exceda a 6.000 kg e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista; - Tratores de roda e equipamentos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas; - Quadriciclos de cabine aberta ou fechada.
C	- Veículos automotores e elétricos utilizados em transporte de carga, cujo PBT exceda a 3.500 kg; - Tratores de esteira, tratores mistos ou equipamentos automotores destinados à movimentação de cargas, de terraplanagem, de construção ou de pavimentação; - Veículos automotores da espécie motor-casa, cujo PBT ultrapasse 6.000 kg, e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista; - Combinações de veículos automotores e elétricos não abrangidas pela categoria B, em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B ou C, e desde que o PBT da unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada seja menor que 6.000 kg; - Todos os veículos abrangidos pela categoria B.

Tabela 7 - Categorias de CNH brasileiras segundo a Resolução Contran 789/2020 (conclusão)

Categoria	**Habilita para conduzir**
D	- Veículos automotores e elétricos utilizados no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do condutor; - Veículos destinados ao transporte de escolares independentemente da lotação; - Veículos automotores da espécie motor-casa, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista; - Ônibus articulado; - Todos os veículos abrangidos nas categorias B e C.
E	- Combinações de veículos automotores e elétricos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg ou mais de PBT, ou cuja lotação exceda a oito lugares; - Combinações de veículos automotores e elétricos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade máxima de tração ou PBTC; - Todos os veículos abrangidos nas categorias B, C e D.

Fonte: Elaboração da autora, 2022.

ANEXO III – Fotografias dos veículos

Fotografias dos veículos cedidas por trabalhadores do setor. Estão expostas neste anexo a fim de demonstrar as condições do veículo ditas pelos entrevistados como “Razoável ou Péssima”.

Figura 7 - Caminhão sem degrau

Fonte: Fotografia da autora, 2021.

Figura 8 - Situação dos pedais de um caminhão

Fonte: Fotografia da autora, 2021.

Figura 9 - Situação dos interiores de um caminhão nos pedais

Fonte: Fotografia da autora, 2021.

Figura 10 - Interiores e porta de um caminhão

Fonte: Fotografia da autora, 2021.

Figura 11 - Parte interior de uma porta de caminhão

Fonte: Fotografia da autora, 2021.

Figura 12 - Estado de um pneu

Fonte: Fotografia da autora, 2021.

Figura 13 - Cavidade em um pneu

Fonte: Fotografia da autora, 2021.

Figura 14 - Exterior de caminhão de transporte de material de risco biológico avariado

Fonte: Fotografia da autora, 2021.