

Impacto da Pandemia nos Caminhoneiros Brasileiros

Ana Carolina Lopes de Oliveira¹
annacoliveira333@gmail.com

Impact of the Pandemic on Brazilian Truck Drivers

Renan Rodrigues Simplício¹
renan199720@hotmail.com

Impacto de la pandemia en los camioneros brasileños

Lea Silva¹
lea.silva3@fatec.sp.gov.br

Palavras-chave:

*Caminhoneiro.
Pandemia.
Mudanças.*

KeyWords:

*Truck driver.
Pandemic.
Changes.*

Palabras clave:

*Camionero.
pandemia.
Cambios.*

Enviado em:

19 setembro, 2023

Apresentado em:

05 dezembro, 2023

Publicado em:

29 junho, 2024

Evento:

6º EnGeTec

Local do evento:

Fatec Zona Leste



Resumo:

O presente artigo responde à seguinte pergunta norteadora: Qual o impacto da pandemia do coronavírus nos caminhoneiros brasileiros? Com o objetivo de identificar e analisar as mudanças geradas durante o período de 2020 a 2021, a metodologia adotada foi a pesquisa bibliográfica e a exploratória. Como resposta à questão, é possível afirmar que os caminhoneiros são os profissionais que apresentaram o maior índice de desligamentos e mortes no ranking das profissões, durante o período da pandemia de COVID-19. O perfil desse profissional é majoritariamente masculino, têm em média de 45 anos, possuem ensino médio completo, trabalham de forma autônoma ou celetistas com tempo médio de experiência de 18 anos, mulheres e jovens são minoria. Foram percebidas situações negativas como, por exemplo, a precariedade das estruturas nos pontos de descanso e o distanciamento do contato com as pessoas e a redução no salário desta categoria. Por outro lado, notou-se o uso de equipamentos que não se utilizavam antes (máscaras e álcool em gel) ao serem expostos ao contato com pessoas, mercadorias, bem como maior limpeza dos veículos, o aumento da utilização redes sociais para fins de trabalho e entretenimento e, por parte do governo, foi liberado utilizar a carteira nacional de habilitação vencida desde 2020 e houve a suspensão da fiscalização do peso dos caminhões.

Abstract:

This article answers the following guiding question: What is the impact of the coronavirus pandemic on Brazilian truck drivers? In order to identify and analyze the changes generated during the period from 2020 to 2021, the methodology adopted was bibliographic and exploratory research. As an answer to the question, it is possible to state that truck drivers are the professionals who had the highest rate of dismissals and deaths in the ranking of professions during the period of the COVID-19 pandemic. The profile of this professional is mostly male, they are on average 45 years old, have completed high school, work autonomously or CLT workers with an average experience of 18 years, women and young people are a minority. Negative situations were perceived, such as, for example, the precariousness of the structures at the rest points and the distancing of contact with people and the reduction in the salary of this category. On the other hand, it was noted the use of equipment that was not used before (masks and hand sanitizer) when exposed to contact with people, goods, as well as greater cleaning of vehicles, the increase in the use of social networks for work and entertainment purposes and, on the part of the government, it was allowed to use the national driver's license expired since 2020 and there was a suspension of the inspection of the weight of the trucks.

Resumen:

Este artículo responde a la siguiente pregunta orientadora: ¿Cuál es el impacto de la pandemia de coronavirus en los camioneros brasileños? Con el fin de identificar y analizar los cambios generados durante el periodo 2020-2021, la metodología adoptada fue la investigación bibliográfica y exploratoria. Como respuesta a la pregunta, es posible afirmar que los camioneros son los profesionales que tuvieron la mayor tasa de despidos y muertes en el ranking de profesiones durante el período de la pandemia de COVID-19. El perfil de este profesional es mayoritariamente masculino, tienen una edad media de 45 años, han concluido el bachillerato, trabajan de forma autónoma o trabajadores de CLT con una experiencia media de 18 años, las mujeres y los jóvenes son minoría. Se percibieron situaciones negativas, como, por ejemplo, la precariedad de las estructuras en los puntos de descanso y el distanciamiento del contacto con las personas y la reducción del salario de esta categoría. Por otro lado, se señaló el uso de equipos que antes no se usaban (mascarillas y gel hidroalcohólico) al exponerse al contacto con personas, así como una mayor limpieza de vehículos, el aumento del uso de las redes sociales con fines laborales y de entretenimiento y, por parte del gobierno, se permitió el uso de la licencia de conducir nacional vencida desde 2020 y hubo una suspensión de la inspección del peso de los camiones.

¹ Faculdade de Tecnologia da Zona Leste | Fatec Zona Leste

1. Introdução

O Brasil possui uma grande dimensão territorial e o transporte terrestre exerce uma função essencial na distribuição de mercadorias do Norte ao Sul do país, e, 61% desta movimentação de cargas se dá pelo modal rodoviário, por meio de caminhões de diferentes categorias e tamanhos e que geram emprego a milhões de caminhoneiros sejam autônomos ou por contrato CLT (Consolidação das Leis do Trabalho). O setor é tão importante que a greve vivenciada no ano de 2018, ocasionou um déficit de 0,2% no PIB (Produto Interno Bruto), SOLIANI E SILVA (2023).

Durante o período pandêmico, os caminhoneiros tiveram um grande destaque e relevância, principalmente quando as pessoas estavam reclusas em suas casas e realizavam compras on-line. Tal serviço impacta diretamente no suprimento de materiais vitais para o sustento, bem-estar e segurança da sociedade, por conta disso, a categoria não pode suspender parcialmente suas atividades parciais ou efetuar-las por meio do home office — visto que a atividade é considerada um serviço fundamental para a economia. Em consequência a esta exposição, no ano de 2020 houve 3.110 mortes de motoristas de caminhão por conta da Covid-19, IPEA (2022).

Pouco se discute a respeito da pandemia na perspectiva dos caminhoneiros e como ela afetou a rotina destes profissionais. Desta forma, o presente estudo apresenta a pergunta norteadora: Quais os impactos da pandemia de coronavírus para os caminhoneiros? Com o objetivo de identificar e analisar as mudanças geradas durante o período de 2020 a 2021 e com o objetivo específico de contribuir para que os gestores de transportes possam melhor planejar as tomadas de decisões em momentos adversos, com enfoque nos operadores que lidam na linha de frente como é o caso motoristas de caminhão. Um estudo da Fundação Dom Cabral prognosticou que em 2035, o transporte de mercadoria por meio de caminhões representará 67,9%, o que representa uma parte significativa para o desenvolvimento nacional, que adota o modal rodoviário para exportações e importações e distribuição de mercadorias no mercado doméstico, ANTT (2019). Perante este cenário, se dá a relevância do tema.

2. Fundamentação Teórica

O modal rodoviário começou a ter sua relevância no cenário brasileiro nos anos 50, a partir das gestões dos presidentes Washington Luiz e Juscelino Kubitschek, e na década de 70 foi solidificada a integração do país por meio das rodovias, tendo como cerne os Estados industrializados - São Paulo e Rio de Janeiro. No entanto, somente em 2001 é reorganizado o Sistema de Viação, com a criação da ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestres), DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) e ANTAQ (Agência Nacional de Transporte Aquaviário), fazendo com que houvesse um olhar ao setor de transporte, gerando leis e deliberações (LIMA, 2018).

2.1. Leis Regulamentadoras da Profissão

Dentre as leis iniciais que tentaram regulamentar os caminhoneiros, a Lei nº 11.442, criada em 5 de janeiro de 2007, instituiu em duas categorias o mercado de transportes, o ETC (Empresa de Transporte Rodoviário de cargas) destinado a toda espécie de pessoa jurídica que tenha como atividade-fim o transporte rodoviário de cargas e a TAC (Transportador Autônomo de Cargas) voltado à pessoa física que exerça, profissionalmente, o transporte de cargas. Todavia, os caminhoneiros eram contratados de maneira informal, tendo seus direitos pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) não garantidos, como horas extras remuneradas e tempo de repouso e, desta forma, levando a um acréscimo nas indenizações trabalhistas, acidentes nas rodovias, problemas de saúde e uso de substâncias ilícitas, contexto que gerou diversos debates e, assim, foi aprovada em 2012 a “Lei do descanso” (Lei nº 12.619) que assegura os direitos e os deveres dos profissionais, (LIMA, 2018).

Com essa lei, os direitos que se destacaram foram: jornada de 8 horas trabalhadas, até 2 horas extras, adicional noturno com acréscimo de 30%, intervalo mínimo de uma hora para refeição, repouso diário de 11 horas a cada 24 horas e descanso semanal de 35 horas, para percurso de 4 horas, descanso de 30 minutos. Quanto aos deveres dos motoristas, estes se dão a submeter a testes de álcool e drogas previamente acordados com o empregador, precisam respeitar as legislações de trânsito, zelar pela mercadoria, dirigir com prudência, manter o veículo vistoriado e seguro e estar à disposição aos agentes públicos de fiscalização nas vias (BRASIL, 2012).

No ano de 2015, houve greves por parte dos caminhoneiros. Nela, uma das pautas reivindicadas era as condições de trabalho; dessa forma, foi aprovada a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, conhecida como “Lei do caminhoneiro”, que diz respeito a regulamentações importantes sobre o horário máximo de trabalho diário dos profissionais, incluindo pausas durante o dia. Como já mencionado, por lei, o caminhoneiro deve ter 11 horas de descanso em um período de 24 horas. Essas 11 horas de descanso devem ser de, no mínimo, 8 horas ininterruptas; as demais horas de descanso podem ser fracionadas.

No caso do transporte de mercadorias, a lei prevê, ainda, um intervalo de 30 minutos durante as 6 horas de condução. Um ponto importante é que longos períodos de estacionamento para carga ou descarga do veículo não são contabilizados como jornada de trabalho ou como horas extras. Além disso, se o tempo de espera ultrapassar duas horas, esse período passa a ser considerado uma pausa. A lei dos caminhoneiros também aborda questões relacionadas aos pontos de parada, estrutura essencial no dia a dia e à qualidade de vida do profissional, à obrigatoriedade do empregador de controlar a jornada do motorista e a garantia de salário base. Um aspecto a considerar é que a regra diz respeito à situação dos profissionais CLT e não se aplica aos motoristas autônomos (CHILDHOOD, 2021).

3. Materiais e Métodos

Para este artigo foi adotada a pesquisa bibliográfica, utilizando a coleta de dados por meio de teses, artigos científicos, jornais e sites governamentais, e a exploratória. Compreende-se como pesquisa exploratória aquela que “busca apenas levantar informações sobre um determinado objeto, delimitando assim um campo de trabalho, mapeando as condições de manifestação desse objeto” (SEERINO, 2013, p. 107).

4. Resultados e Discussões

Em 2020 a pandemia do Coronavírus evidenciou a vulnerabilidade dos motoristas de caminhão. Segundo dados do CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados), em um comparativo entre março de 2020 e 2021, percebe-se um aumento de 200% no desligamento por mortes de COVID-19 entre os motoristas de caminhão, neste período, 4.789 motoristas faleceram pelo vírus, tornando-se o trabalho com maior número de mortes no país. Tais números excluem profissionais autônomos, portanto, pode ser ainda maior a quantidade de óbitos visto a falta de levantamentos de informações para essa categoria, (TEIXEIRA, 2021).

4.1. Perfil Dos Caminhoneiros

Segundo estudos da Childhood Brasil (2021), uma pesquisa foi promovida pela Universidade Federal de Sergipe na qual coletaram-se dados de motoristas vinculados ao regime CLT, a amostra teve um montante de 258 caminhoneiros, dos quais 215 foram selecionados aleatoriamente e os demais com base nas empresas cadastradas na fundação. Constatou-se que o perfil predominante de gênero na profissão é masculino, os indivíduos têm, em média, 45 anos e tempo médio de experiência de trabalho de 18 anos, percebe-se neste perfil um aumento na conduta machista e conservadora. Em contrapartida, nos últimos anos, a participação de mulheres nesta profissão tem aumentado

justamente por conta da regularização da categoria; a maior concentração de profissionais mulheres está na região Sudeste devido a melhores condições de trabalho e cumprimento das horas laborais, embora as profissionais que são mães encontram dificuldades em conciliar trabalho, família e casa. Todas as entrevistadas optaram por essa profissão e não encontraram barreiras entre os colegas homens.

Os jovens são minoria, porque devido a qualificação de mão de obra e melhores ofertas de remuneração, escolhem outras carreiras. Também se constata um envelhecimento desse grupo e uma grande preocupação quanto aos autônomos que muitas vezes não contribuem para a aposentadoria e quanto aos jovens que são contratados sob outros regimes, estas situações geraram o aumento médio do tempo de trabalho. Uma autopercepção desses trabalhadores mostrou que quase 85% dos entrevistados acreditam que a sociedade os vê de forma negativa, mas é uma melhora se comparado às pesquisas realizadas em 2015 (CHILDHOOD BRASIL, 2021).

O estudo de Barbosa (2021), com 253 caminhoneiros registrados e autônomos no município de Marabá, no Pará, confirma a predominância de homens nesta profissão, sendo 87% dos entrevistados. O levantamento da escolaridade aponta que 53,4% dos entrevistados possuem Ensino Médio, 29,6% ensino fundamental, 8,7% não possui escolaridade e 8,3% possuem ensino superior. Vale ressaltar que a informalidade é característica no setor, neste contexto os caminhoneiros são autônomos, possuem caminhões próprios ou trabalham como motoristas para terceiros. Dados da ANTT em 2020 registraram 695.593 transportadores autônomos e 695.320 celetistas (TEIXEIRA, 2021).

4.2. Mudanças


Para conter os avanços da contaminação e da propagação do Coronavírus, instaurou-se o uso obrigatório de máscaras e a utilização de álcool em gel, pensando nessas normas a ABCAM (Associação Brasileira de Caminhoneiros) divulgou uma cartilha em abril de 2020 com as medidas preventivas pessoais, veiculadas em postos de paradas contendo informações sobre comportamentos durante o trabalho e viagens, bem como explicações sobre sintomas e grupo de risco apresentados na Figura 1.

Esse recorte das informações sobre as mudanças na rotina dos caminhoneiros apresenta orientações e normas que os motoristas devem seguir para diminuir o risco de disseminação. Uma das formas de contágio da Covid-19 é por meio oral, ainda assim, estudos realizados em maio de 2020, em Curitiba, revelam que 5% dos entrevistados não viam a necessidade de adotar as medidas de higiene das mãos e o uso de máscaras. A falta de informação ou a divulgação de falsas informações, evidenciam que esta parcela dos caminhoneiros vê a pandemia como uma 'mentira' e/ou 'politicagem' (PINTO et.al., 2021).

De acordo com Barbosa (2021), entre outubro de 2020 e março de 2021, percebe-se que, mesmo com as orientações governamentais e de outras entidades, sobre a lavagem de mãos dos motoristas por dia, apresentam-se os seguintes dados: 44% lavam as mãos de 3 a 5 vezes por dia, 40,7% lavam as mãos mais de 6 vezes ao dia, 5,5% raramente e 9,5% somente após a utilização do banheiro. Ainda sobre os hábitos de higiene, 58,9% dos motoristas informaram não roer as unhas, visto que estão em contato com produtos que possam estar contaminados. A percepção dos motoristas quanto a preocupação da pandemia é: 54,1% estão muito preocupados, 45,9% não estão preocupados; entretanto 55,3% não realizaram os testes de covid-19 e 47% dos entrevistados não sabiam dizer se estiveram em contato com alguém que testou positivo.

Durante o ano de 2020, problemas considerados de fácil resolução, nos pontos de parada, permaneciam sem desfecho, tais como: sujeira nos banheiros, dificuldade em encontrar alimentação acessível e de qualidade, falta de atendimento médico e de local para atividades físicas. No Gráfico 1, a seguir, apresenta-se o que os motoristas gostariam de encontrar nas paradas.

Figura 1 – Parte da cartilha de orientações da ABCAM



Atitudes preventivas no trabalho antes e durante as viagens:

- Se apresentar os sintomas acima descritos, fique em casa. Não viaje.
- Se apresentar os sintomas acima descritos, fique em casa. Não viaje!
- Cubra a boca e o nariz ao tossir ou espirrar, com lenço de papel ou dobra do cotovelo. Quando possível, use máscaras ou improvise uma.
- Cumpra rigorosamente o tempo de descanso previsto em lei.
- Toque nos olhos, nariz e boca somente com as mãos bem lavadas.
- Limpe seu veículo e desinfete com álcool gel. Para chaves do veículo, celular e equipamentos eletrônicos use álcool isopropílico.
- Se possível, tenha sempre por perto papel toalha e álcool gel ou líquido a 70%.
- Lave as frutas antes de consumir e desinfete embalagens dos produtos industrializados.
- Se possível, pague todas as suas despesas com cartão de crédito que só você manipula.
- Mesmo usando ar refrigerado, abra regularmente a janela para renovar o ar interno.
- Não utilize nenhuma substância para ficar acordado. Quando sentir sono, descanse!

Atitudes nas Paradas e no relacionamento interpessoal:

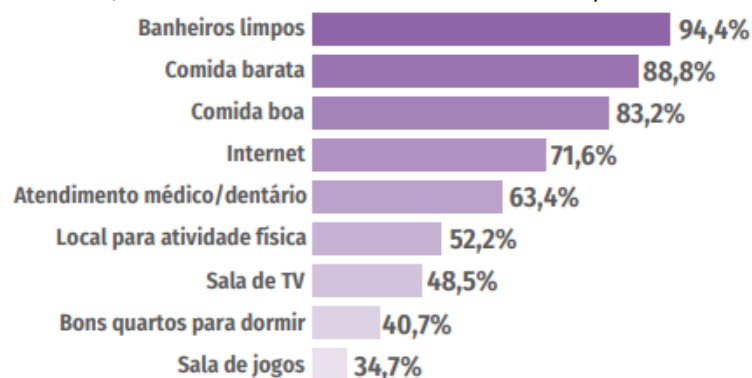
- Dê preferência às Paradas de Apoio que ofereçam banho e alimentação saudável.
- Evite aglomerações. Mantenha a distância de 1,5 metro de qualquer pessoa.
- Jamais compartilhe seus utensílios pessoais. Principalmente, talheres e copos.
- Observe se as mesas do refeitório ou restaurante estão com distância segura (1 metro, no mínimo).
- Evite alimentos crus, cuja origem desconhece, e sistemas de self-service.

Procedimentos na higiene pessoal:

- Lave as mãos com água e sabão sempre que possível e por, pelo menos, 1 minuto. Na impossibilidade de lavá-las, use álcool gel ou líquido a 70%.
- Evite levar as mãos aos olhos, boca e nariz.
- De preferência, use barba aparada, cabelos curtos e lavados com shampoo, detergente ou sabão.
- Se possível, use uma roupa exclusiva para a viagem. Nas Paradas de Apoio ou chegando no destino, procure tomar banho e usar roupas limpas.
- Roupas sujas devem ser guardadas em sacos plásticos e separadas das limpas.
- Procure usar um calçado dentro do veículo e outro ao sair dele.
- Nos sanitários, verifique a limpeza dos mesmos e evite o contato direto com o assento.

Fonte: ABCAM (2020)

GÁFICO 1- O QUE DEVERIA HAVER NOS LOCAIS DE PARADA/PONTOS DE APOIO



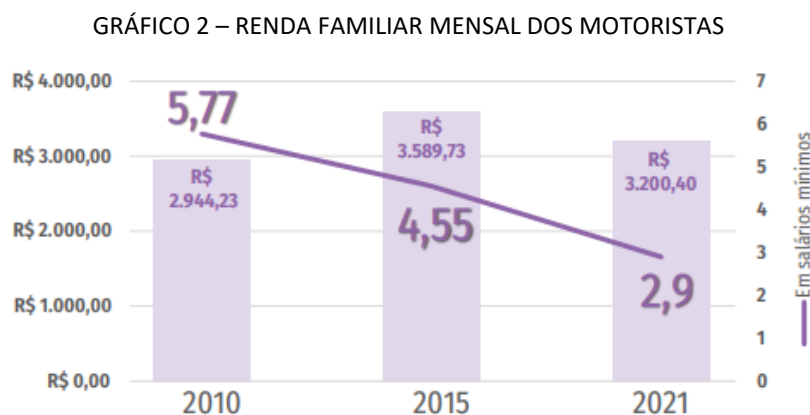
Fonte: (Childhood Brasil, 2021, p. 14)

Percebe-se com esse gráfico que os locais de paradas não possuem uma estrutura adequada para que os caminhoneiros possam usufruir, itens como banheiros limpos e comida barata/boa, são básicos para sanar as necessidades destes profissionais. Pensando na saúde dos caminhoneiros autônomos, organizações como a FreteBras — uma das maiores transportadora de mercadorias on-line da América Latina — disponibilizou, no ano de 2021, trezentas mil máscaras, o suficiente para atender a um terço dos caminhoneiros brasileiros, bem como criou uma rede de apoio para divulgar postos abertos, serviços básicos prestados e doação de alimentos nos pontos de paradas para cobrir as faltas nas estradas. De igual maneira, a empresa TruckPad, em parceria com a Associação Nacional Fabricantes de Implementos Rodoviários, ofertou materiais de higiene, tags de cobrança automática de pedágio e

alimentação gratuita (Teixeira, 2021). Tais ações foram de extrema importância já que nas estradas a violência e a insegurança são grandes problemas enfrentados pelos caminhoneiros (CHILDHOOD BRASIL, 2021).

4.2.1. Salário

A remuneração mensal no ano de 2021, segundo Childhood Brasil (2021), foi de R\$3.200,00, o equivalente a 2,9 salários-mínimos, evidenciando uma queda de quase quatrocentos reais, se comparado ao ano de 2015 - que apresentava um aumento desde 2010. Esta queda ocorreu devido à pandemia que fez com que muitas empresas diminuíssem os custos e o número de trabalhadores em circulação, como mostra a Gráfico 2, a seguir:



Fonte: (Childhood Brasil, 2021, p. 13)

Barbosa (2021), traz um panorama quanto ao salário: 54,9% dos caminhoneiros receberam até R\$2.500,00 e 45,1% acima desse valor. Ainda conforme as pesquisas da Childhood Brasil (2021), a queixa quanto ao salário está associada aos altos preços pagos no combustível e aos problemas na infraestrutura das rodovias, revelando também uma queda de motoristas com veículo próprio, de 53% no ano de 2015 para 22,8% em 2021. Segundo Teixeira (2021), em 2021 a Petrobrás anunciou seis reajustes no preço do combustível, aumentando consequentemente o preço diesel.

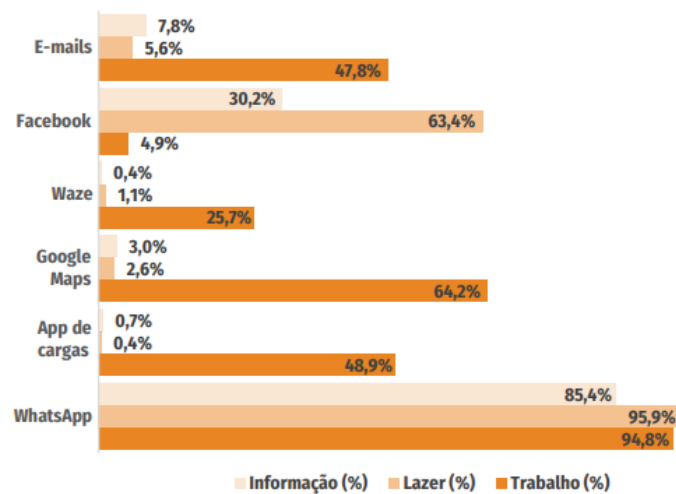
4.2.2. Outras Mudanças Durante a Pandemia

Segundo Alvim (2020), outras mudanças que ocorreram no início da pandemia por parte do governo, foram: a suspensão da fiscalização do peso dos veículos nos postos de rodovias federais, devendo ser feita no momento do embarque da mercadoria; a liberação de condutores com a CNH (Carteira Nacional de Habilitação) vencidas desde 2020 por tempo indeterminado; a suspensão dos prazos para recurso de multa e suspensão do direito de dirigir e o funcionamento de pontos de alimentação, oficinas, borracharias e suporte aos serviços de suporte ao motorista nas estradas.

Conforme Childhood Brasil (2021), devido às restrições, a saudade dos familiares e a falta de interação com outras pessoas, fizeram com que aumentassem tempo de uso de internet para fins de entretenimento nas paradas, o Gráfico 3 apresenta a finalidade de utilização.

A partir desse gráfico, nota-se que o uso do aplicativo *What'sApp* para fins pessoais, busca de informações e ferramentas de trabalho foram as mais utilizadas, aplicativos de mapas e rotas lideraram para fins trabalhistas e a utilização do *Facebook* para fins de lazer e informação.

GRÁFICO 3 – USO DOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO E DE APLICATIVOS



Fonte: Childhood Brasil (2021, p. 20)

Conforme divulgado por Childhood Brasil (2021), a exploração sexual de crianças e adolescentes também diminuiu. 90% dos entrevistados afirmaram não realizar sexo com menores de idade, apesar de indicarem ser comum a prostituição em postos de descanso e estradas. Todavia, a oferta sexual de menores teve um aumento por meio da internet e pelo intermédio de um adulto aliciador, principalmente com meninos e travestis, porém foi expressivo o número de crianças que se apresentavam sós aos caminhoneiros. Sobre as relações sexuais dos caminhoneiros, o uso de preservativos caiu drasticamente durante a pandemia, principalmente com envolvimento sexual com profissionais do sexo feminino.

A pesquisa de autopercepção sobre a saúde dos caminhoneiros, revela que não houve mudança na higiene bucal dos motoristas, bem como não afetou a saúde mental, mesmo com um cenário inseguro, Barbosa (2021).

5. Conclusão

O caminhoneiro exerce uma função imprescindível para a economia do país, sem essa categoria ativa, as mercadorias não chegariam ao seu destino - seja para o abastecimento do mercado nacional ou internacional. A jornada destes profissionais é marcada por longos percursos nas estradas, más condições nos postos de parada, remuneração conforme demanda de trabalho e estradas perigosas ou com falta de infraestrutura. Tal categoria profissional não é bem-vista nem valorizada pela sociedade, prova disto é que somente nos anos de 2012 e 2015 foram sancionadas leis mais assertivas que asseguram os direitos e deveres mínimos, mesmo essa profissão tendo papel importante ao longo da história.

O perfil dos caminhoneiros entrevistados é composto por homens, que possuem ensino médio completo e remuneração média de dois mil e quinhentos reais. Há uma parcela grande de autônomos, muitos possuem seus próprios caminhões, porém a informalidade é recorrente, o número de profissionais que possuem contrato com carteira assinada também é grande. Neste cenário, as mulheres possuem pouca representatividade, mas possuem espaço. Jovens e idosos também representam uma pequena parcela. Durante o período de pandemia do coronavírus, eles não pararam suas atividades, ficando expostos ao risco de contaminação, desta forma, ficou evidente sua contribuição para a nação, todavia o número de mortos por conta de COVID-19, tornou a profissão 'número um' no ranking de profissionais com maior número de mortes em decorrência do coronavírus.

Respondendo à pergunta norteadora deste estudo, houve redução salarial, precariedade das estruturas nos pontos de descanso, distanciamento do contato com as pessoas. Por outro lado, percebeu-se o uso de equipamentos que não se utilizavam antes (máscaras e álcool em gel) no contato com pessoas e mercadorias e maior limpeza dos veículos, aumento da utilização redes sociais para fins de trabalho e entretenimento e, por parte do governo, foi liberado utilizar a carteira nacional de habilitação vencida desde 2020 e suspensão da fiscalização do peso dos caminhões.

Por meio dessa pesquisa mostrou-se a falta de estudos e pesquisas que apresentem a perspectiva dos motoristas de caminhão durante a pandemia a fim de entender os impactos e mudanças causadas nessa categoria, bem como a demora de ações governamentais na criação e divulgação de medidas preventivas para assegurar a saúde desses profissionais. Para que estes profissionais tenham uma qualidade de vida mais digna, é necessário que empresas e entidades públicas tomem medidas para melhorar a segurança das estradas como o rastreamento dos veículos, melhor remuneração dos profissionais, oferta de alimentação de qualidade, locais de repouso com uma estrutura que seja limpa e que promovam conforto ao caminhoneiro - que enfrenta longas jornadas dirigindo. Também é preciso oportunizar maior tempo de descanso, realizar a divulgação de cuidados com a higiene, alimentação saudável e outros benefícios que são direitos dos celetistas. Para que esta categoria não sofra novamente em outras crises humanitárias, é preciso criar novas medidas de proteção à saúde, pensar em formas de agilizar a divulgação de informações.

REFERENCIAS

ABCOM— Associação Brasileira dos Caminhoneiros. **Informação importante!** Disponível em: <http://www.abcam.org.br/index.php/pt/noticias/675-saiba-como-evitar-a-contaminacao-pelo-covid-19-nas-estradas>. Acesso em: 22 set. 2023.

ALVIM, M. **Coronavírus: as medidas para proteger caminhoneiros e o medo do impacto econômico da pandemia.** Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52014385>. Acesso em: 02 out. 2023.

ANTT— Agência Nacional de Transportes terrestres. **OUIDORIANTT Relatório Anual 2019.** Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/391148/1138697/Anual+2019.pdf/8b4423e3-ccca-553d-7b90-3bcba24800e6?t=1594837299747>. Acesso em 15 set. 2023.

BARBOSA, S. S. **Autopercepção sobre a saúde bucal e o impacto da COVID-19 entre caminhoneiros em trânsito no Município de Marabá.** 2021. Dissertação (Bacharel em Saúde Coletiva) — Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, Pará. 2021. Disponível em: https://saudecoletiva.unifesspa.edu.br/images/Ano_2022/AUTOPERCEP%C3%87%C3%83O_SOBRE_A_SA%C3%9ADE_BUCAL_E_O_IMPACTO_DA_COVID-19_ENTRE_CAMINHONEIROS_EM_TR%C3%82NSITO_NO_MUNIC%C3%8DPIO_DE_.pdf. Acesso em 20 set. 2023.

BRASIL, **Lei Nº 12.619, de 30 de abril de 2012.** Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12619.htm. Acesso em: 8 de set. 2023.

CHILDHOOD. **O perfil do caminhoneiro brasileiro resumo Executivo.** Disponível em: <http://www.namaoce.rta.org.br/pdf/2021PesquisaPerfilCaminhoneiro.pdf>. Acesso em: 10 ago 2023.
IPEA — Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Impactos fatais da COVID-19 nos trabalhadores brasileiros. Disponível em:

https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11084/2/NT_27_Dirur_Impactos_fatals.pdf. Acesso em 07 set. 2023.

LIMA, L. **O mercado de trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil**: caracterização e avaliação do efeito de leis trabalhistas. 2018. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) — Universidade de São Paulo / Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, Piracicaba, São Paulo. 2018 Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-28062018-125947/publico/Lucas_Lima_versao_revisada.pdf. Acesso em: 05 set. 2023.

PINTO, L. L.; WEINHARDT, P. M.; FAVERO, G. M., DITTERICH, R. G. Percepção dos caminhoneiros sobre a pandemia: um diagnóstico realizado em uma ação de extensão no enfrentamento do COVID-19. **Rev. de Extensão da UNIVASF**, Petrolina, v. suplementar, n. 1, p. 146-56, 2021. Disponível em: <https://www.periodicos.univasf.edu.br/index.php/extramuros/article/view/1950/1188>. Acesso em: 28 set. 2023.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do Trabalho Científico**. 1 ed. São Paulo: Editora Cortez, 2013. Disponível em: https://www.ufrb.edu.br/ccaab/images/AEPE/Divulga%C3%A7%C3%A3o/LIVROS/Metodologia_do_Trabalho_Cient%C3%ADfico_-_1%C2%AA_Edi%C3%A7%C3%A3o_-_Antonio_Joaquim_Severino_-_2014.pdf. Acesso em: 10 out.2023.

SOLIANI, R. D.; SILVA, L. B. Segurança e Saúde Ocupacional dos Motoristas de Caminhão Autônomos: Uma Revisão da Literatura. **Rev. Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 28, p. 200-13, jan/jun. 2023. Disponível em: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/10953/11488>. Acesso em: 07 set. 2023.

TEIXEIRA, P. **Categoria essencial, caminhoneiros estão vulneráveis à Covid-19**. Disponível em: <https://globo.com/Noticias/Infraestrutura-e-Logistica/noticia/2021/05/categoria-essencial-caminhoneiros-esta-o-vulneraveis-covid-19.html>. Acesso em: 16 set. 2023.