

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

CARLOS MONTEIRO DA SILVA

O DIA A DIA DO CAMINHONEIRO

CURITIBA

2016

CARLOS MONTEIRO DA SILVA

O DIA A DIA DO CAMINHONEIRO

Projeto Técnico apresentado ao Centro de Pesquisa e Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em MBA Gerenciamento e Sistemas Logísticos.

Orientador: Prof. Dr. José Eduardo Pécora Junior

CURITIBA

2016

AGRADECIMENTO

Dedico essa obra a todas as pessoas envolvidas nesse projeto que resolveram dedicar parte do seu tempo para me instruir, mostrar, aprimorar e indicar obras literárias em que enriqueceria ainda mais esse projeto. Também uma dedicação especial ao professor orientador Prof. Dr. José Eduardo Pécora, que aceitou prontamente dividir esse desafio.

RESUMO

Desde o início de sua viagem até o seu destino final, armazenagem, classificação, distribuição, viagens longas, infinitas esperas para carga, descarga, pesagem nas estradas, esperas nas alfândegas, postos policiais, e além de tudo a imensa burocracia, fazem do caminhoneiro não só um profissional calejado mas também um profissional da espera. Graças a esses profissionais do volante a cadeia de suprimentos brasileira é abastecida diariamente com o seu funcionamento de 24 horas por dia. Mas nem tudo é espera. A falta de estrutura nas estradas brasileiras faz com que esse profissional deixe seus familiares sempre com a esperança de que possa voltar são e salvo. O governo tenta criar leis em benefício aos caminhoneiros, mas a falta de fiscalização faz com que as empresas abusem dos caminhoneiros fazendo com que as viagens sejam além de prolongadas, a quantidade de horas em que eles permaneçam nas estradas na direção do seu caminhão seja superior ao estipulado. Tecnologias são criadas com aplicativos inteligentes por intermédio das empresas que zelam pelo bem estar dos seus motoristas. Apesar da insatisfação desses profissionais, nota-se que muitos deles vêm de geração a geração e também deixarão na estradas sua prole.

Palavras chaves: Caminhoneiro. Profissão. Bem estar.

ABSTRACT

From the beginning of your journey to your final destination, warehousing, sorting, distribution, long journeys, endless waiting for loading, unloading, weighing the roads, waiting at customs, police stations, and beyond all the huge bureaucracy make the trucker Not only a professional hired but also a professional of the wait. Thanks to these professionals of the steering wheel the Brazilian supply chain is supplied daily with its operation of 24 hours a day. But everything is not waiting. The lack of structure on Brazilian roads causes this professional to leave his family always with the hope that he can return safely. The government is trying to create laws for the benefit of truck drivers, but lack of enforcement causes companies to abuse truck drivers by making travel longer, the number of hours they stay on the roads to their truck is higher Stipulated. Technologies are created with intelligent applications through the companies that care for the well-being of their drivers. Despite the dissatisfaction of these professionals, it is noted that many of them come from generation to generation and will also leave their offspring on the road.

Key words: Truck driver. Profession. Welfare.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Experiência na função	8
Gráfico 2 - Alguém da família exerce essa função?	9
Gráfico 3 - Tempo na estrada por semana.....	10
Gráfico 4 - Horas que você passa dirigindo ao dia.....	11
Gráfico 5 - A quem pertence o caminhão que você trabalha	12
Gráfico 6 - Como você realiza as suas refeições	13
Gráfico 7 - Tempo na fila de espera de carga/descarga	15
Gráfico 8 - Jornada satisfatória	16
Gráfico 9 - Região do Brasil mais complicada.....	17
Gráfico 10 - Problema maior de levar uma carga nessa região	18
Gráfico 11 - Uso de algum tipo de estimulante para cumprir o horário de entrega	19
Gráfico 12 - A companhia na viagem	20
Gráfico 13 - Em casa.....	21
Gráfico 14 - Faixa Salarial	22
Gráfico 15 - Moradia.....	23
Gráfico 16 - Grau de escolaridade	24
Gráfico 17 - Afastamento por tratamento de saúde nos últimos seis meses....	25
Gráfico 18 - Tratamento de saúde ou algum acompanhamento médico	26
Gráfico 19 - Automedicação	27

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	1
2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	3
3 METODOLOGIA	7
3.3.1 Tempo de experiência na função:	8
3.3.2 Alguém da família exerce essa função?	9
3.3.3 Tempo na estrada por semana	9
3.3.4 Horas que você passa dirigindo ao dia.....	11
3.3.5 A quem pertence o caminhão que você trabalha	12
3.3.6 Como você realiza as suas refeições	13
3.3.7 Tempo na fila de espera de carga/descarga	13
3.3.8 Jornada satisfatória	15
3.3.9 Região do Brasil mais complicada para viagem	16
3.3.10 Problema maior de levar uma carga nessa região	17
3.3.11 Uso de algum tipo de estimulante para cumprir o horário de entrega ...	18
3.3.12 A companhia na viagem	19
3.3.13 Em casa	20
3.3.14 Faixa salarial	21
3.3.15 Moradia	22
3.3.16 Grau de escolaridade	23
3.3.17 Afastamento por tratamento de saúde nos últimos seis meses	24
3.3.18 Tratamento de saúde ou algum acompanhamento médico.....	25
3.3.19 Automedicação.....	26
REFERÊNCIAS	29
ANEXO	30

1 INTRODUÇÃO

O transporte de cargas sempre foi um desafio para toda a humanidade. Desde as rotas comerciais, grandes ou pequenas, a exploração marítima, as ferrovias, intrinsecamente a esta questão está o desenvolvimento do transporte. Cavalos, carroças, navios, trens, carros, caminhões, aviões.

De acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), “a matriz de transporte no Brasil é predominantemente rodoviária, representando aproximadamente 96,2% da matriz de transporte de passageiros e 61,8% da matriz de transporte de cargas.” O transporte rodoviário de cargas opera em regime de livre mercado, sem exigência de autorização, permissão ou concessão dos serviços.

No período de 1950 a 1970, o sistema rodoviário teve um papel fundamental no crescimento econômico. Não só o crescimento da indústria automobilística contribui para isso, mas também a fundação de Petrobrás e a criação de impostos destinados à construção de estradas deram origem ao surgimento de rodovias pavimentadas. (ROCHA, 2015)

As estradas no Brasil começaram a surgir no século XIX. A necessidade escoamento dos produtos e o crescimento das trocas comerciais começaram a fazer cada vez mais conexões. Por isso, em 1928 foi inaugurada no Brasil a primeira rodovia pavimentada, conhecida como Washington Luís, ligando a cidade do Rio de Janeiro a Petrópolis.

Mas mesmo com os impostos destinados a construção de rodovias, o sucateamento do sistema rodoviário apresentou um ritmo de modernização bastante lento, mesmo com os investimentos recebidos. De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT):

o Brasil possui uma malha rodoviária de 1.584.402 quilômetros, sendo apenas 220.378 deles pavimentados. O fluxo de caminhões é de 2.414.721 veículos, sendo 507.646 cavalos mecânicos, 995.094 reboques e 742.614 semirreboques. Os números deixam claro que nossa malha viária é de baixa qualidade e não vai ao encontro das necessidades logísticas de um país com dimensões continentais.

Já parou para pensar de como foi que o alimento chegou até a mesa da sua família? Como foi que o tecido chegou até a costureira para dar início as suas roupas?

Se parar para analisar tudo o que chega em nossas mãos com certeza passou algumas horas em cima de uma carroceria. Sendo insumos hospitalares, alimentos, vestuários, veículos etc.

Seja qual for o modal utilizado para o transporte de mercadorias ou matéria prima ela sempre se inicia pelo modal rodoviário ou finaliza em cima de um caminhão.

Já diz o ditado popular de que “O Brasil sem caminhão pára”. E essa tese se concretiza a cada vez que existe uma greve dos caminhoneiros.

No Brasil existe cerca de 1,2 milhões de caminhões rodando pelas estradas brasileiras. Com isso o principal modal de transporte é o rodoviário com 38,9% da movimentação das cargas.

De longe, o modal rodoviário é de longe o que oferece o melhor custo-benefício, sendo um pouco mais caro que o marítimo e o ferroviário. O problema maior está na falta de estrutura das estradas que também é levada devido ao peso superior nas cargas e é aonde os asfaltos acabam não suportando o peso excessivo.

O modal rodoviário é ideal para que as cargas chegam ao destino de no máximo 400 km e infelizmente no Brasil esse trecho chega a ultrapassar 1.000 km.

Engana-se quem acha que essa profissão é a melhor do mundo. Viagens, bons restaurantes e a grande amizade conquistada nos trechos são apenas alguns fatores para que o caminhoneiro esqueça um pouco da sua solidão, longas filas de espera, sono, cansaço e o que mais machuca com certeza é a saudade gigantesca dos familiares que ficam a sua espera a cada partida. A falta de estrutura é um caso à parte que infelizmente a convivência o acompanha dia a dia.

O objetivo geral desta pesquisa é esclarecer e alertar governantes, empresas e entidades de classe da necessidade de uma fiscalização eficiente, mudanças legislativas além da integração no entre município, estado e união perante a importância do lazer e bem-estar do motorista caminhoneiro.

É necessário fazer um esclarecimento mais aprofundado com relação a esses profissionais que enfrentam grandes dificuldades nas estradas, não só pelas condições de transporte, muitos desafiam o tempo e o sono, ultrapassam barreiras psicológicas e não têm muitas vezes acesso um profissional de saúde que os acompanhe ao longo de sua jornada.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 TIPOS DE CAMINHÃO

O que é um caminhão? Caminhão pode ser definido como um veículo terrestre de transporte de carga fabricado com vários pesos e dimensões.

Existem diferentes tipos de caminhões, com diferentes especificações e capacidades, começando desde pelos pequenos veículos, usados em um contexto urbano de carga, que têm permissão para circular dentro das cidades, até os grandes caminhões articulados que encontramos em rodovias, utilizados para transporte de grandes quantidades de carga por longas distâncias.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) limita o peso máximo por eixo que pode ser carregado pelos veículos. Este limite deve-se ao fato que quanto maior a força que os pneus aplicam sobre a camada de asfalto, maior será a degradação deste asfalto. Assim, os caminhões podem levar muito peso, desde que ele esteja distribuído por vários eixos (maior número de rodas para distribuir o peso da carga).

Malinovski e Perdoncini (1990) descrevem alguns tipos de veículos utilizados no transporte de cargas:

CAMINHÃO: É um veículo automotor destinado ao transporte de cargas com peso superior a 1500 Kg, possui uma limitação de carga por eixo.

CAMINHÃO TRATOR: Veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outros;

REBOQUE: Veículo de dois ou mais eixos que é puxado por um veículo automotor

SEMI-REBOQUE: É um veículo de um ou mais eixos localizados na parte traseira, que se move articulado e apoiado em uma unidade tratora;

TRATOR - Veículo automotor, construído para tracionar outros veículos ou equipamentos

VEÍCULO ARTICULADO: é um veículo composto por duas unidades, sendo a primeira uma unidade um caminhão-trator e a segunda um semi-reboque

VEÍCULO CONJUGADO: é um veículo composto de duas ou mais unidades, sendo a primeira unidade um veículo automotor e a segunda, um reboque ou equipamento de trabalho agrícola, de construção ou de pavimentação

BI-MINHÃO: é a combinação de um caminhão trator e um reboque, mais conhecido como - Romeu e Julieta

TREMINHÃO: é a combinação de um caminhão trator simples, geralmente 6 x 4 com dois reboques acoplados;

CONJUGADO COMPOSTO: Veículo especializado para tora longa, conjugado composto de caminhão trator, mais dolly¹ com cambão extensível;

BI-TREM: é a combinação de uma unidade tratora (cavalo mecânico) geralmente com tração 4 x 2 ou 6 x 4 e dois semi-reboques

2.2 RODOVIAS DO BRASIL: PANORAMA GERAL

O transporte rodoviário no Brasil é o principal sistema logístico do país. De norte a sua, leste a oeste, somando as rodovias nacionais e estradas estaduais pontua-se 1.751.868 quilômetros, o que torna o Brasil com a quarta maior malha rodoviárias do mundo, por onde passam 56% de todas as cargas movimentadas, segundo dados do CNT.

A decisão de implantação de uma rodovia se dá a partir de 3 polos, empresas, comércio e população envolvida. De acordo com Migliorini (2012, p.79):

O processo de localização das atividades econômicas é organizado num sistema complexo com múltiplas conexões entre suas entidades. Esse sistema não é estático, ele evolui no tempo.

¹Dolly é o nome dado a uma pequena base de metal com pneus e quinta roda, normalmente do tamanho de somente um ou dois eixos de uma carreta comum. Esse equipamento pode ser engatado a um cavalo ou em outra carreta.

É assim que a implantação de uma rodovia gera a evolução dele uma vez que, quando muda a acessibilidade do território, os atores locais elaboram novas políticas de ordenamento territorial a fim de valorizar a nova infraestrutura e as empresas são sensíveis às mudanças na oferta de transporte.

Na concepção de Faivre apud Migliorini (2012), durante a fase do projeto da rodovia a ação do sistema sobre a sua implantação é mais intenso, já que as características do território influenciam seu traçado e sua localização. Por sua vez, os atores locais podem adotar medidas de pressão junto às autoridades políticas a fim de propor alternativas para o seu traçado.

Esse sistema de rodovias é o principal meio de transporte de cargas e passageiros no tráfego do país. O crescimento exclusivamente deste modo de transporte se deu no início do Brasil República (em 1889), quando os governos começaram a priorizar o transporte rodoviário, em detrimento ao transporte ferroviário e fluvial.

Outro fator que contribuiu para o estabelecimento desta modalidade de transporte, foi o fato do Brasil ser o quinto maior mercado da indústria automobilística mundial.

No entanto, segundo dados do CNT, cerca de 30% de toda a extensão da malha viária brasileira está muito danificada pela falta de manutenção e apenas 96.353 dos 1.751.868 quilômetros estão pavimentados. Ou seja, em porcentagem, 80% das estradas não contam com pavimentação adequada.

A falta de infra estrutura adequada sacrifica não só a carga a ser transportada, como é o caso de perecíveis (frutas e verduras) e animais vivos, mas também e principalmente, expõem os caminhoneiros a riscos desnecessários.

A situação é ainda pior no Norte e Nordeste do país. A grande maioria das estradas é de barro, e em péssimas condições de conservação. É comum acidentes e atrasos no transporte.

As rodovias do país que se encontram em boas condições, geralmente, foram concedidas à iniciativa privada, assim, embora apresentem extrema qualidade, estão sujeitas a pedágios.

2.3 TIPOS DE CARGA TRANSPORTADA

Em todo o território nacional encontra-se nesse momento alguma carga em trânsito. O modal de transporte rodoviário é o mais utilizado no Brasil, fazendo com que os motorista caminhoneiro seja a peça principal para a chegada ao destino final. O modal rodoviário chega ao índice de 38,9% de utilização no Brasil, sendo o mais utilizado no ranking dos modais. Não importa qual seja outros modais utilizados para o transporte, mas a finalização dessa logística sempre acontece por rodovias.

Seja qual for a etapa dos produtos acabados transportados ou até mesmo a matéria prima, o modal rodoviário se inicia ou finaliza esse processo. Sendo assim, a importância de um motorista descansado, satisfeito e experiente é totalmente indispensável para a realização dessa jornada.

Cada dia mais a formação desse profissional vem sendo extinto. Conforme resultado da pesquisa realizada, grande parte dos profissionais de hoje são influenciados por alguém da família que já exerce essa função.

De acordo com o Departamento de Pesquisas e Estudos Econômicos (DEPEC, 2016), o transporte rodoviário de cargas se divide nas seguintes categorias:

Carga comum; Carga líquida; Carga de produtos perecíveis; Carga sob temperatura controlada; Carga aquecida; Carga de concreto em execução (betoneira); Carga de veículos automotores (cegonheira); Carga de valores (unidades blindadas); Carga de produtos perigosos e inflamáveis (produtos químicos, combustíveis).

3 METODOLOGIA

3.1 COLETA DE DADOS

Por meio de uma pesquisa quantitativa, desenvolvida através de um questionário com 21 questões, nas quais revelam algumas curiosidades e um pouco da sua rotina, seus hábitos, costumes, temores, sua vida social, sua vida familiar quanto tempo passa em uma estrada, quantas horas passa dirigindo, qual a sua remuneração, quanto tempo de espera ele leva para carregar e descarregar, qual a região mais perigosa para se dirigir, já subornou algum oficial, já utilizou de algum estimulante e etc.

Iniciaremos com os dados estatísticos da pesquisa realizada nos restaurantes e postos de gasolinas encontrados nas rodovias federais que cortam o estado do Paraná. Com uma abordagem sutil, uma vez que nota-se pelos semblantes de alguns, o cansaço que a estrada deixou.

Primeiro uma conversa agradável sobre as estradas e caminhões, em seguida era entregue o formulário de pesquisa onde prontamente era preenchido.

3.2 RESULTADOS DA PESQUISA

O presente estudo caracterizou-se pelo método quantitativo da pesquisa. Seu propósito foi formular um questionário com perguntas pertinentes ao universo pesquisado para posterior análise das respostas através do comparação com estatísticas já apresentadas no trabalho.

O questionário completo pode ser verificado em Anexos, página

3.3 APRESENTAÇÃO DAS RESPOSTAS DO QUESTIONÁRIO

3.3.1 Tempo de experiência na função:

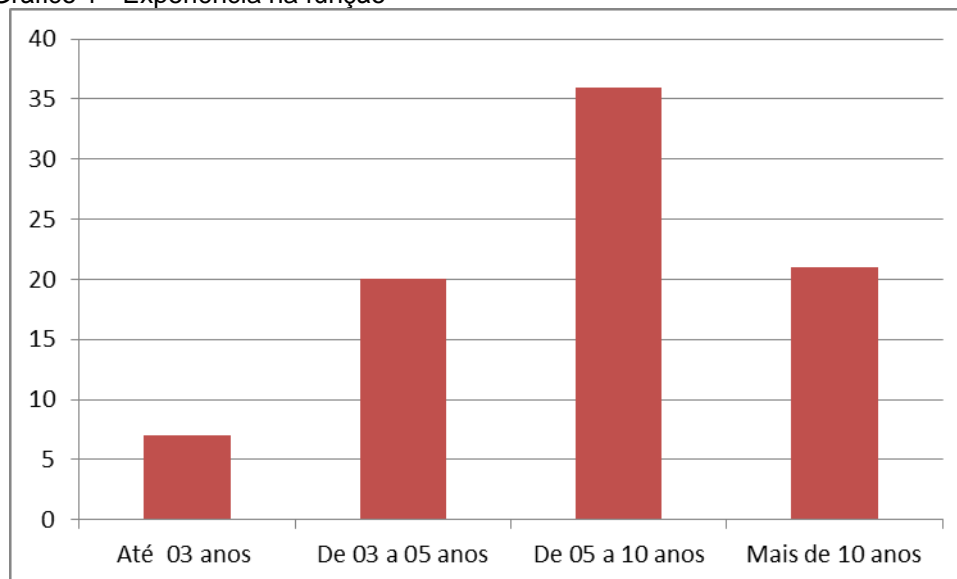
Seguindo a ordem das perguntas, a primeira das vinte e uma é:

Quanto tempo você exerce essa função?

Baseado nas respostas preenchidas, o equivalente a 11% dos entrevistados exercem essa função até três anos. Em seguida 32,% responderam que estão na estrada de três a cinco anos. Na faixa dos cinco há dez anos encontra-se 22% e finalmente os veteranos das estradas encontra-se com a média de 35% dos entrevistados.

Com esses dados podemos analisar que existe um número considerável de novatos pelas estradas brasileiras. Também nota-se que o número de motoristas com faixa de três a cinco anos de profissão é superior aos próximos colocados com tempo entre cinco há dez anos ficando atrás somente dos veteranos que possui 35% da média dos entrevistados.

Gráfico 1 - Experiência na função



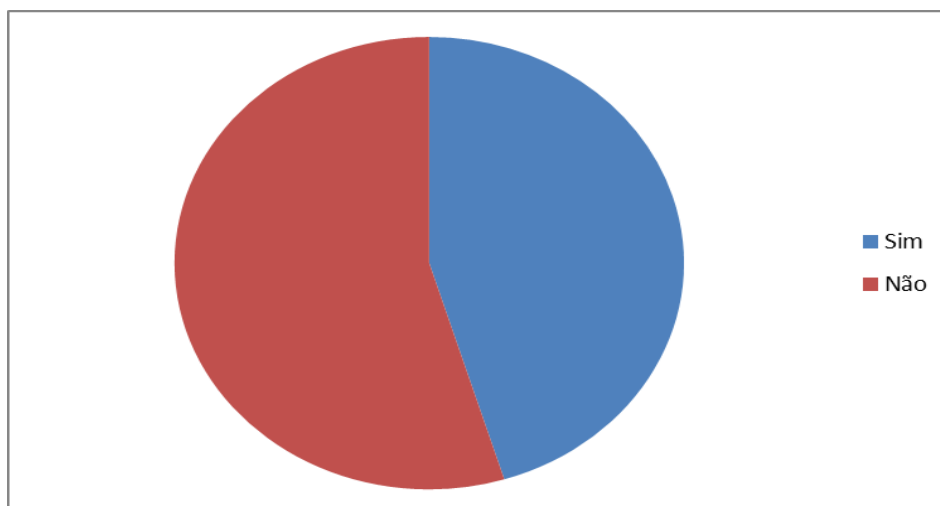
Fonte: o autor, 2016.

3.3.2 Alguém da família exerce essa função?

Também foi perguntado se existe alguém da família que exerce essa função. As respostas foram acirradas com a finalização de 46% respondendo que sim; ou o pai, o tio, ou avô exercem ou exerceram essa função e grande parte dos entrevistados 81% que responderam sim, se sentiram influenciados por seguir a profissão do seu familiar. E 54% que responderam não, estão nessa profissão por vontade própria.

Nota-se também que pelos dados, cria-se um certo nepotismo nas estradas, uma vez que geração pós geração, é transferido para o seu parente a responsabilidade de seguir o destino estradeiro.

Gráfico 2 - Alguém da família exerce essa função?



Fonte: o autor, 2016

3.3.3 Tempo na estrada por semana

O cansaço e a fadiga são um dos responsáveis dos acidentes nas estradas. A dura jornada e a correria para que seja cumprida a janela, faz com que o motorista coloca em risco a sua vida e também a do próximo.

A segurança e à saúde dos caminhoneiros, são abordados nos tópicos da Lei nº 13.103, publicada em 02 de março de 2015, que revogou a Lei nº 12.619/2012 e, com a nova redação, regulamentou a profissão de motorista de transporte de cargas e de passageiros. Esta lei trata, entre outros temas: da

descrição dos direitos e dos deveres dos motoristas profissionais; do “tempo de direção”; da jornada diária de trabalho com pausas; entre outros assuntos. A cada 24 horas, haverá intervalo de descanso mínimo de 11 horas, que pode ser fracionado em nove horas e mais duas – o descanso semanal total deve ser de 35 horas.

O motorista também só poderá dar início a uma jornada com duração superior a 24 horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso exigido pela lei.” (12.619/2012).

Apesar das leis existirem, dificilmente ela é aplicada. A falta de fiscalização faz com que os empresários exigem que os caminhoneiros cumpram uma jornada no volante superior que 12 horas ininterruptas.

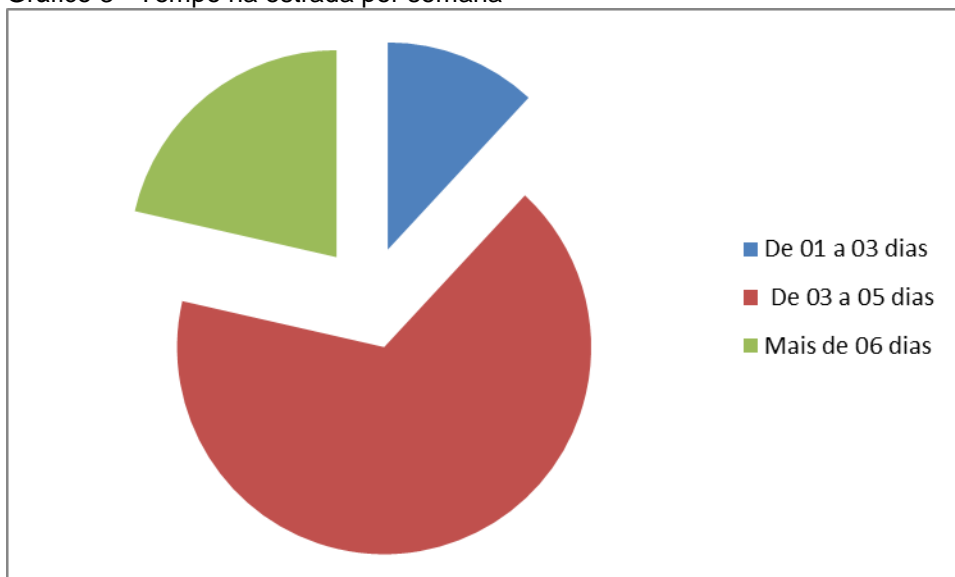
Podemos observar através das respostas das próximas perguntas.

Foi perguntado: Quanto tempo você passa nas estradas por semana?

No período de um há três dias, responderam positivamente o percentual de 06%. No período três há cinco dias 73% responderam que sim; e 21% responderam que passam mais de seis dias por semana nas estradas.

A princípio parece quase normal a jornada de trabalho dos caminhoneiros, mas nota-se um grande detalhe na próxima pergunta que é sobre as horas trabalhadas.

Gráfico 3 - Tempo na estrada por semana



Fonte: o autor, 2016.

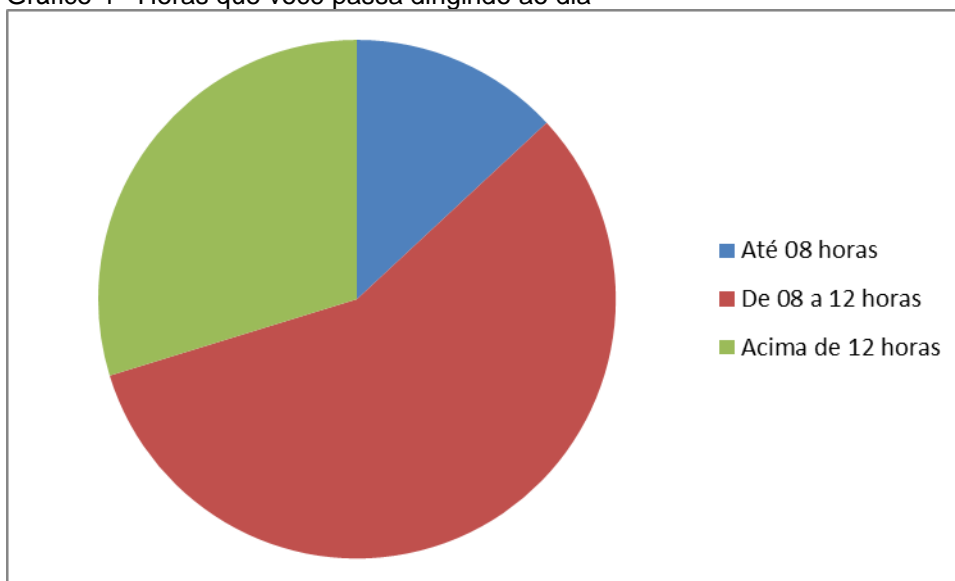
3.3.4 Horas que você passa dirigindo ao dia

É proibido trabalhar por mais de quatro horas ininterruptas sem intervalo mínimo de 30 minutos de descanso em cada período. O trabalho poderá ser prolongado por mais uma hora ou até que o motorista encontre um local seguro e com infraestrutura adequada para repousar. O intervalo de uma hora para refeições é outra garantia prevista na lei. A cada 24 horas, haverá intervalo de descanso mínimo de 11 horas, que pode ser fracionado em nove horas e mais duas – o descanso semanal total deve ser de 35 horas.

Perguntado quantas horas você passa dirigindo por dia, com o índice de 54%, a resposta foi de que eles passam de oito há doze horas por dia na direção do caminhão. Acima de doze horas, 38% é o índice apontado e apenas 08% dos entrevistados dirigem até oito horas diárias o seu caminhão.

Mesmo sabendo do perigo eminente envolvendo o cansaço, o sono e a fadiga, o caminhoneiro se arrisca pelas estradas para poder cumprir com a sua jornada a tempo, colocando também em risco a vida de outros motoristas. Devido a essa situação, muitos acabam procurando meios ilícitos para manter-se acordado, prejudicando ainda mais a sua saúde.

Gráfico 4 - Horas que você passa dirigindo ao dia



Fonte: o autor, 2016.

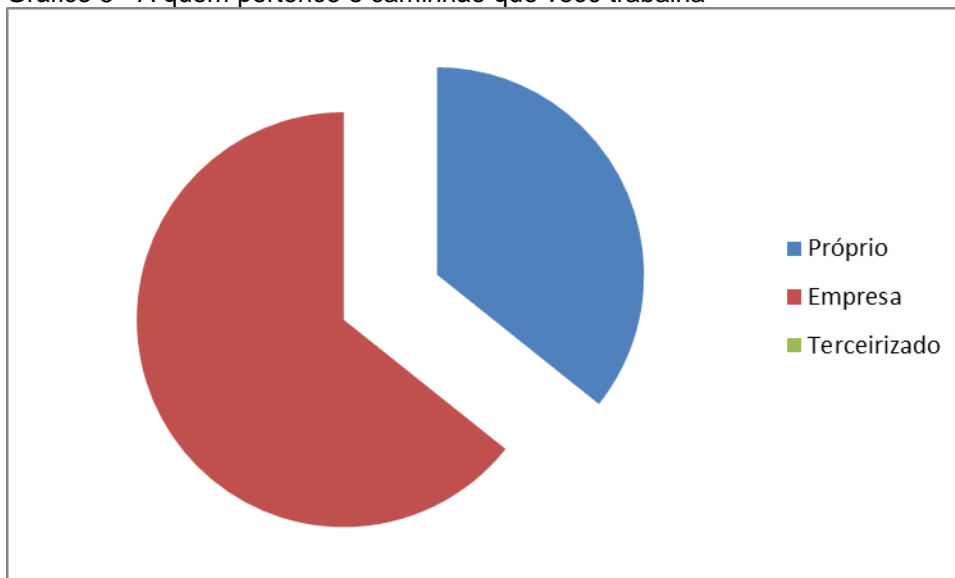
3.3.5 A quem pertence o caminhão que você trabalha

O grande sonho dos caminhoneiros é ser proprietário do seu caminhão. Procurando saber um pouco mais da vida dos caminhoneiros, foi perguntado a eles: a quem pertence o caminhão que você trabalha? Como resposta obtivemos um resultado de 31% dos entrevistados são proprietários do seu próprio caminhão e 69% fazem parte do quadro de funcionários de uma empresa de transporte. Esse resultado mostra que muitos caminhoneiros também são empreendedores, aumentando assim as estatísticas de que o empreendedorismo está sendo a saída para aqueles que preferem ser o seu próprio patrão.

Para aguentar o repuxo do dia-a-dia, com sol, chuva, calor ou frio, é necessário que o motorista caminhoneiro esteja gozando de saúde e muito bem alimentado. Pra quem está nas estradas, é quase impossível resistir a uma parada em um bom restaurante para saborear uma succulenta carne assada, uma bom prato de massas e até mesmo um ótimo prato de saladas.

Diante disso fora perguntado aos caminhoneiros aonde eles costumam fazer suas refeições.

Gráfico 5 - A quem pertence o caminhão que você trabalha



Fonte: o autor, 2016

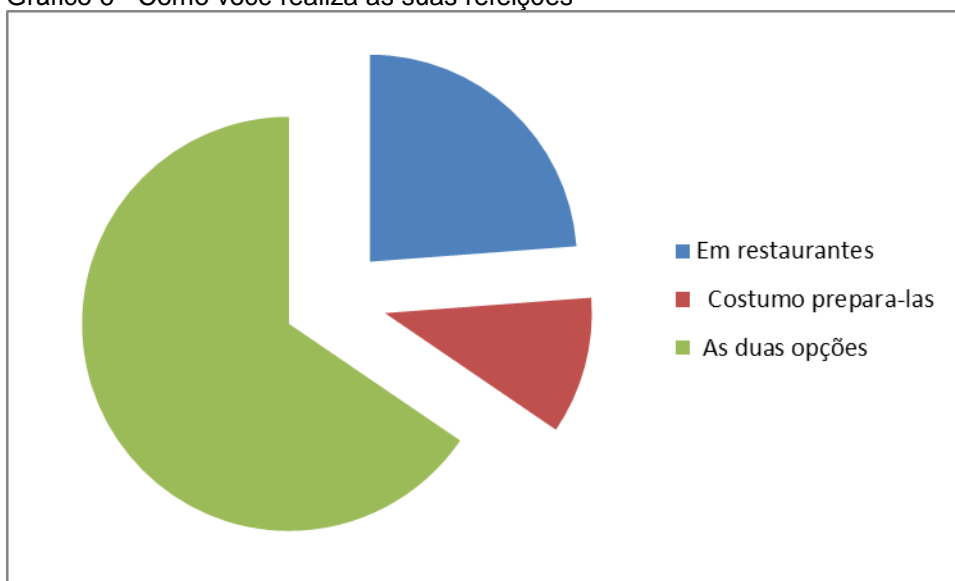
3.3.6 Como você realiza as suas refeições

Para aguentar o repuxo do dia a dia, com sol, chuva, calor ou frio, é necessário que o motorista caminhoneiro esteja gozando de saúde e muito bem alimentado. Pra quem está nas estradas, é quase impossível resistir a uma parada em um bom restaurante para saborear uma succulenta carne assada, um bom prato de massas e até mesmo um ótimo prato com saladas.

Diante disso foi perguntado aos caminhoneiros: onde eles costumam fazer suas refeições?

25% das respostas obtidas afirmam que eles realizam suas refeições em restaurantes; 10% afirmam que eles mesmos preparam a sua própria comida no caminhão; e 65% confirmaram que fazem suas refeições em restaurantes e também preparam a sua alimentação.

Gráfico 6 - Como você realiza as suas refeições



Fonte: o autor, 2016.

3.3.7 Tempo na fila de espera de carga/descarga

Um dos grandes problemas que o caminhoneiro encontra em sua trajetória é a espera para carga e descarga. Além dos problemas enfrentados na viagem ele precisa enfrentar também o problema da famosa janela.

Muitos levam muito mais tempo na fila espera para carga e descarga do que a trajetória enfrentada nas estradas. Cargas perecíveis, inflamáveis e medicações são casos á parte fazendo da fila de espera uma exceção.

Ao perguntar quanto tempo o entrevistado fica na fila de espera de carga/descarga, obtivemos as seguintes respostas:

Na fila de espera de até 02 horas a resposta foi com 8% dos entrevistados. No período de 02 há 04 horas foi o total de 29 %. De 04 a 06 horas foram 51 % e acima de 12 horas foram registrados 12 %.

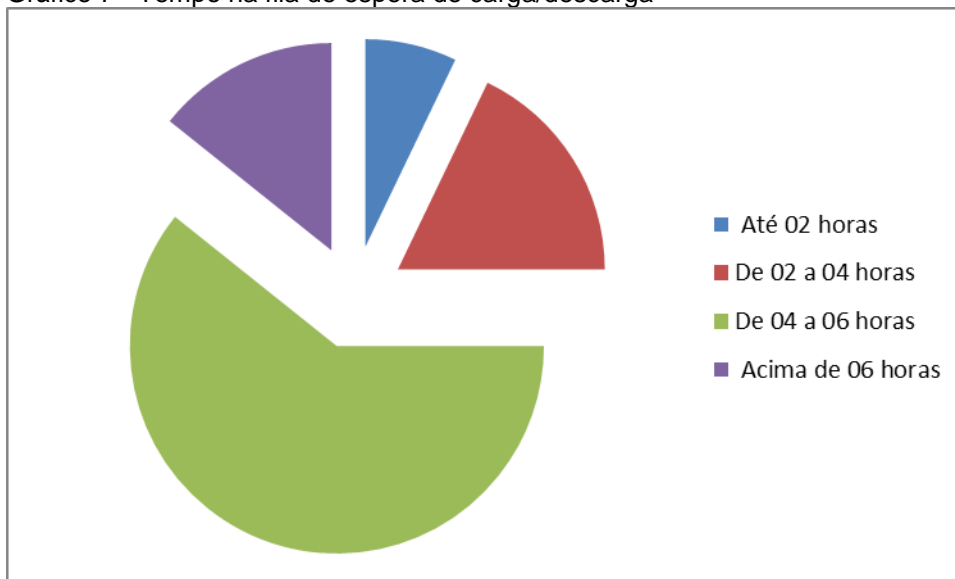
Com esses resultados obtidos, paira uma dúvida e um grande desafio. De quem é a responsabilidade para tanto tempo ocioso que o caminhão enfrenta perante a essa operação? O gargalo que o profissional do volante precisa enfrentar é uma realidade que precisa ser condicionada ao planejamento de viagem?

Segundo o Centro de Estudos em Logística do Coppead, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), se todos os caminhões da frota brasileira passassem duas horas presos num engarrafamento em cada rota de 400 a 500 km, o custo seria de R\$ 12,9 bilhões. Ele utilizou o meado que considera o custo do diesel e a velocidade média do veículo. Esse foi um estudo realizado em cima do congestionamento, não entrando no mérito de parada para carga e descarga.

Estima-se que um caminhão parado, chega a custar em média r\$ 31,00 por hora. Levando em conta o salário do caminhoneiro e também o frete não arrecadado pela ociosidade daquele período.

Visivelmente esse é o retrato da utilização desse modal totalmente descontrolado pelas empresas que visam o baixo custo do frete contratado. Cerca de 61% das cargas no País são transportadas por estradas, sendo apenas 25,8% por ferrovias. Comparando aos Estados Unidos, a diferença é grande, 29,6% em rodovias e 38,5% em ferrovias.

Gráfico 7 - Tempo na fila de espera de carga/descarga



Fonte: o autor, 2016

3.3.8 Jornada satisfatória

Diante das responsabilidades enfrentadas para fiscalizar a manutenção do seu caminhão, cumprir sua janela, enfrentar congestionamentos, burocracias alfandegárias, legislações e etc., o profissional da estrada precisa encarar um problema ainda maior. A insegurança.

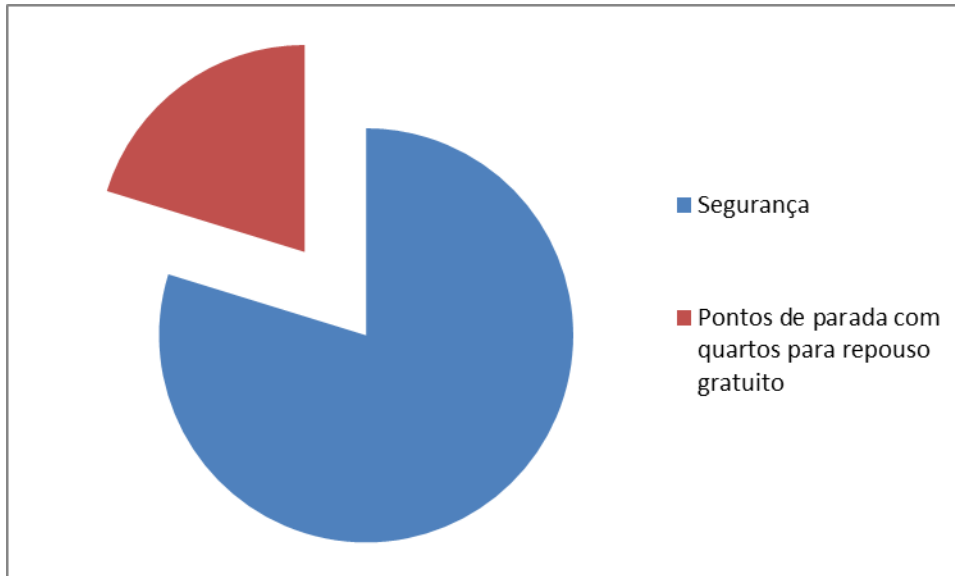
Conforme dados mostrados pela Assessoria de Segurança/NTC & Logística, do ano de 2009 até 2014, os casos de roubo de cargas nas rodovias e áreas urbanas obteve um crescimento de 26%. Resultando em um total médio de 5,5% ao ano. Em 2009 foram registradas 13.350 ocorrências e 2014 fechou o ano com 17.500 ocorrências.

Devido a isso, os caminhoneiros apontam como primordial o fator segurança para a sua jornada. Ao ser perguntado Qual o fator mais importante para que sua jornada seja satisfatória? O fator segurança ocupa o primeiro lugar seguido e pontos de parada com quartos para repouso gratuito.

80,2 % dos caminhoneiros apontaram o fator segurança como mais importante para a sua jornada e 19,2% optaram por escolher pontos de parada com quartos para repouso gratuito. Pouquíssimas são as estruturas montadas para oferecer a segunda opção aos caminhoneiros, uma vez que o incentivo para esse tipo de serviço não atrai nenhum tipo de incentivo para a visão

governamental e para manter essa estrutura não tem atraído também investidores.

Gráfico 8 - Jornada satisfatória



Fonte: o autor, 2016

3.3.9 Região do Brasil mais complicada para viagem

Segundo relatos dos caminhoneiros, alguns chegam até a recusar algumas cargas, dependendo da região pra onde ele iria seguir viagem. Quem tem o seu próprio caminhão, pode se dar o luxo de recusar o frete conforme a região, mas o caminhoneiro que cumpre a sua jornada como empregado não tem escolha. É pedir proteção aos santos em que acredita e seguir viagem. Diante disso, foi fácil mapear as regiões mais perigosas para cumprir sua tarefa, segundo os entrevistados.

Com a pergunta: Qual a região do Brasil mais complicada para seguir viagem? Foram geradas as seguintes respostas:

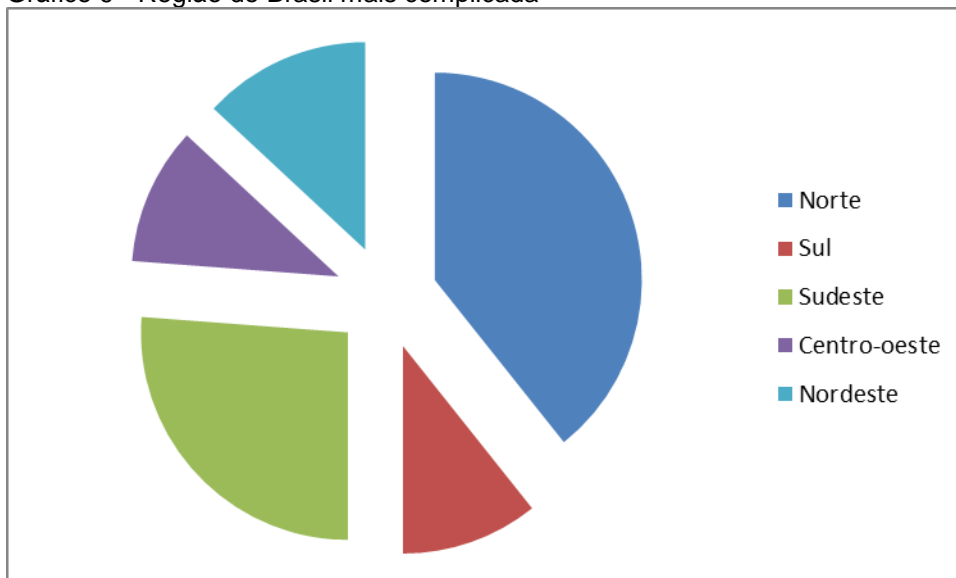
Região Sul ocupado pelos estados do Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina ficou com 9,54% das respostas, seguido com um empate técnico com o mesmo número de votos, a região centro-oeste formados pelos estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e o Distrito Federal, onde está situada a capital do país, Brasília com os mesmos 9,54% indicados.

A região Nordeste é a terceira maior região do Brasil e a maior em número de estados, possui nove: Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Sergipe. Mas nem por isso ela ocupa o pódio dessa pesquisa. Segundo os entrevistados, essa região atingiu quase 15% dos de votos, ficando a frente apenas da região Sul e Centro-Oeste e com menos de 20% das diferenças apontadas.

A região Sudeste acaba ocupando a vice-liderança nas pesquisas. Ocupada pelos estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, acaba ocupando essa posição devido ao polo industrial que é fortemente dominado por essas regiões, inclusive o estado de São Paulo e suas estradas adjacentes.

E ocupando o pódio da primeira posição, a Região Norte ocupada pelos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins, receberam 33 % dos votos acrescentados com algumas peculiaridades.

Gráfico 9 - Região do Brasil mais complicada



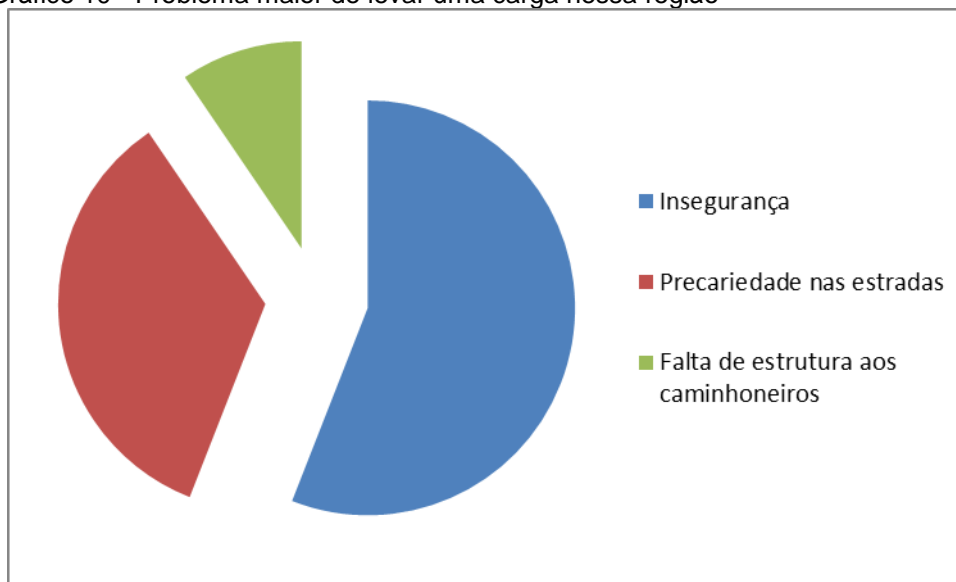
Fonte: o autor, 2016

3.3.10 Problema maior de levar uma carga nessa região

Além de descobrir qual região mais temerosa pelos caminhoneiros, também é preciso saber o porquê dessas regiões serem tão temidas.

A falta de estrutura aos caminhoneiros recebeu 9,60% dos votos. Ao que aponta a pesquisa a falta de estrutura está pouco relacionada aos problemas maiores que as estradas possam oferecer. Logo em seguida 35% dos votos foram direcionados à precariedade das estradas. E 54,40% dos votantes apontaram a insegurança como o fator principal que ele pensaria muitas vezes antes de fechar o seu frete para a referida região. Não só com a insegurança e sim, cobranças de pedágios por piratas das estradas e também pelo povo indígena, deixa o caminhoneiro refém dessas situações que é difícil de acreditar que em pleno século 21 existem esse tipo de abordagem.

Gráfico 10 - Problema maior de levar uma carga nessa região



Fonte: o autor, 2016.

3.3.11 Uso de algum tipo de estimulante para cumprir o horário de entrega

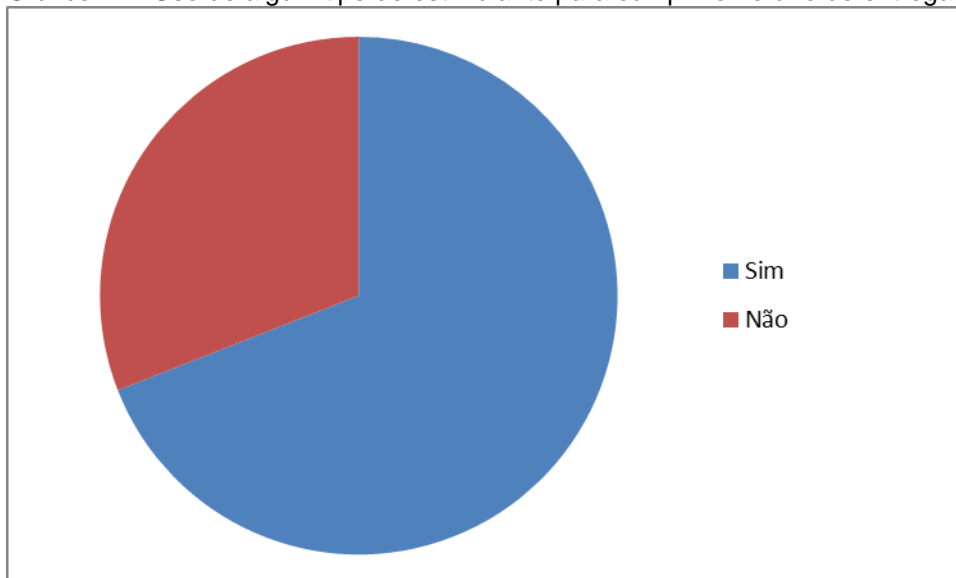
Um fato vem chamado muita a atenção para as autoridades e profissionais da estrada. O uso de entorpecente pelos caminhoneiros. A sua longa jornada, a solidão e a monotonia da sua profissão faz com que o caminhoneiro venha a utilizar dessas substâncias ilícitas.

Isso faz com que os acidentes tenham alavancados os números de acidentes. É importante ressaltar que não é somente o caminhoneiro que fazem parte dessas estatísticas. Todo o profissional do volante está envolvido nesse índice cruel.

Foi colocado a seguinte pergunta ao caminhoneiro:

Você já utilizou algum tipo de estimulante para cumprir o horário de entrega? Em resposta, foram assinaladas 62% como positiva. Isto é, em algum momento, foi utilizado algum tipo de estimulante para que o mesmo ficasse acordado para cumprir a sua jornada a tempo. E 38% que responderam as questões assinalaram que nunca utilizaram algum tipo de estimulante para realizar a sua viagem.

Gráfico 11 - Uso de algum tipo de estimulante para cumprir o horário de entrega



Fonte: o autor, 2016

3.3.12 A companhia na viagem

Para alguns caminhoneiros o maior desafio dessa profissão é a solidão. Inúmeras horas e uma incansável jornada de quilômetros e quilômetros sem a presença de alguém para compartilhar uma boa conversa, as pesquisas mostram que o seu único parceiro de viagem é o seu aparelho de rádio automotivo. Ouvir músicas é a maneira mais sensata para passar o seu tempo e espantar a solidão.

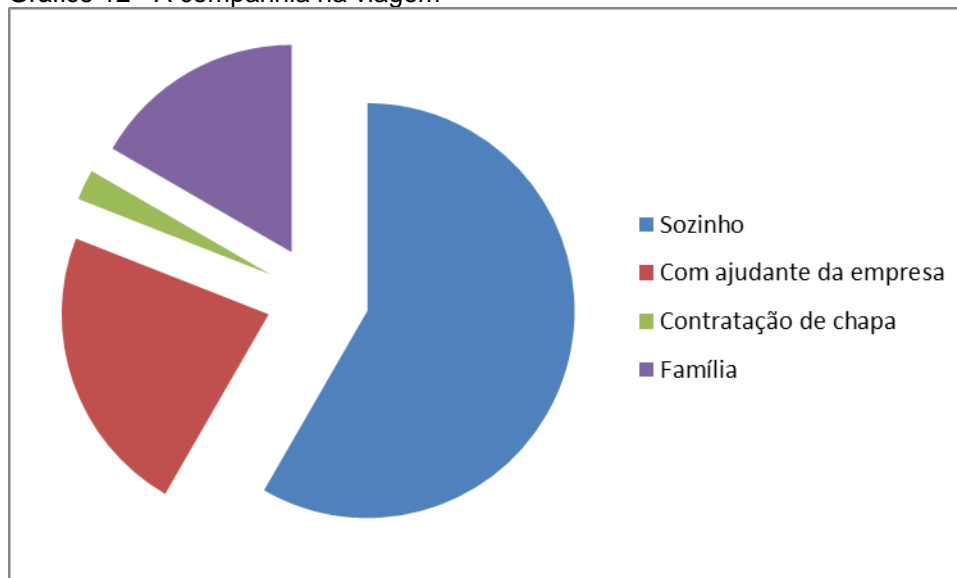
Com a pergunta seguinte, Como você costuma viajar? Os resultados da pergunta vão de encontro ao que esses profissionais costumam relatar em uma roda de conversa ou até mesmo para a própria mídia.

O resultado foi que 53% desses caminhoneiros fazem suas viagens sozinhos, sem nenhuma companhia. 22% responderam que viajam juntamente com o ajudante da própria empresa. 18% responderam que viajam com a sua família e apenas 2% admitem que contratam os chamados chapas para acompanhá-lo nas viagens.

Levando em conta do número considerável de caminhoneiros autônomos, que é proprietário do seu caminhão, é justificável e número apresentável de caminhoneiros que transportam seus familiares para suas viagens. Uma vez que as empresas possuem uma norma de que não é aceitável o transporte de caroneiro ou familiares.

Outro fator importante que se pode perceber é que os autônomos chamados de chapas estão praticamente extintos na classe dos caminhoneiros.

Gráfico 12 - A companhia na viagem



Fonte: o autor, 2016

3.3.13 Em casa

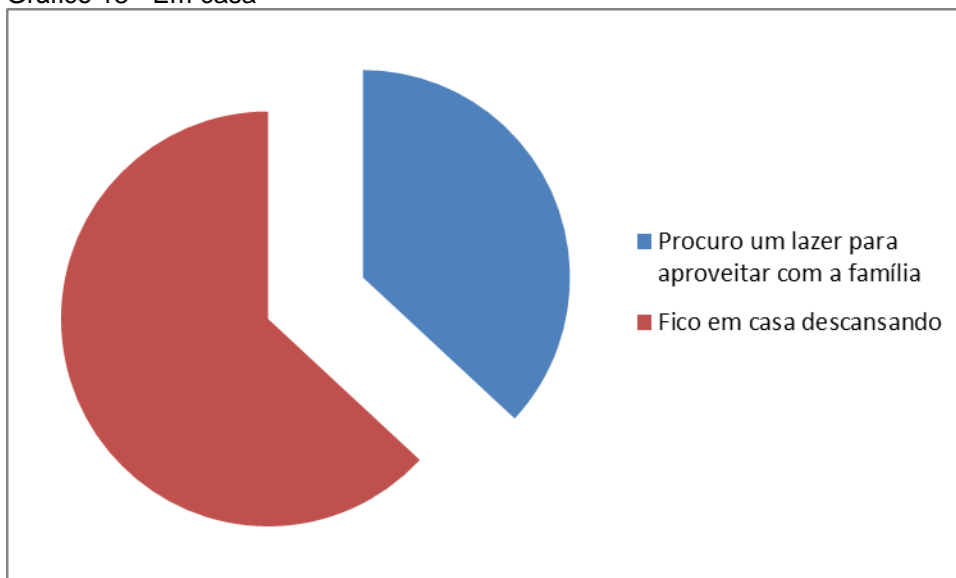
Após longo período na estrada, chega o momento em que o caminhoneiro precisa relaxar, curtir a família e procurar também o seu momento de lazer e social.

Apesar da teoria de que a viagem é um descanso, não é exatamente dessa maneira que o caminhoneiro encara o seu trabalho. Procurando analisar um pouco mais a sua vida familiar e o seu lazer, foi colocada a seguinte pergunta: Como passa o seu tempo quando está em casa?

Nas respostas apresentadas, 28% dos caminhoneiros responderam que procura um lazer para aproveitar com a família. Enquanto que 72% responderam que fica em casa descansando.

Mas isso não quer dizer que a sua vida social seja nula. Pois essa maioria deixa bem claro que visitas, festas sociais e viagens de férias estejam fora dos seus planos. O título descanso cabe geralmente para o primeiro e segundo dia que se encontra em casa.

Gráfico 13 - Em casa



Fonte: o autor, 2016

3.3.14 Faixa salarial

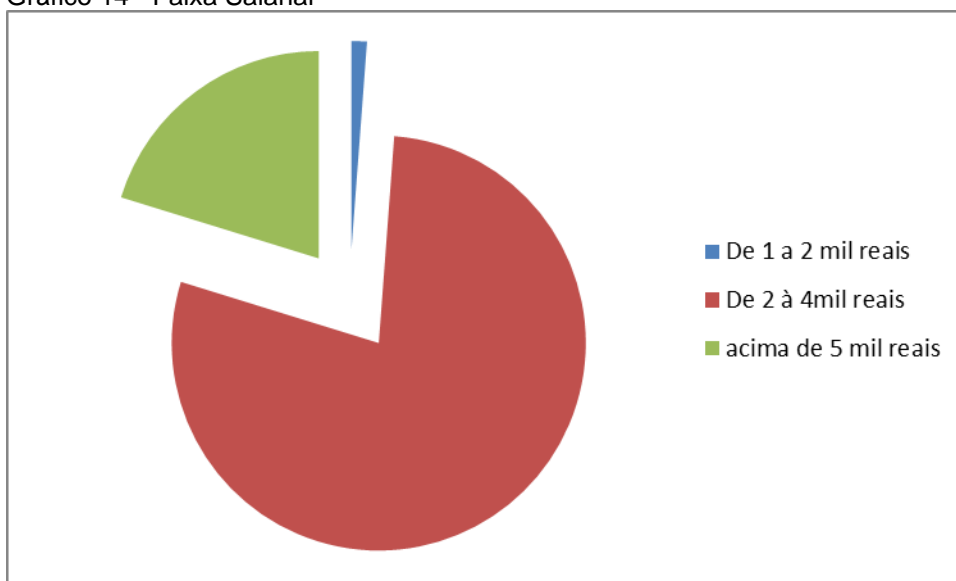
Um ramo em que não enfrenta crise em questão salarial é o dos caminhoneiros. Sempre ouvimos falar em greve dos caminhoneiros por melhores condições e estrutura nas estradas, pedágios e etc. Mas por questão salarial dificilmente ficamos sabendo da paralisação da classe. Diante disso, mapeamos a faixa salarial dos caminhoneiros. A pergunta foi:

Qual a sua faixa salarial? Encontramos junto a classe, 1% das respostas

apontando que recebe de R\$ 1.000,00 a R\$ 2.000,00. Já recebendo a importância de R\$ 2.000,00 a R\$ 4.000,00, o resultado chegou a 81%. E com o índice de 18% apontaram o seu salário equivalente a R\$ 5.000,00.

Com esse resultado percebe-se que o salário médio do caminhoneiro é entre R\$ 2.000,00 e R\$ 4.000,00. Com esse resultado a média salarial do caminhoneiro brasileiro fica entre R\$ 2.000,00 e R\$ 4.000,00 reais.

Gráfico 14 - Faixa Salarial



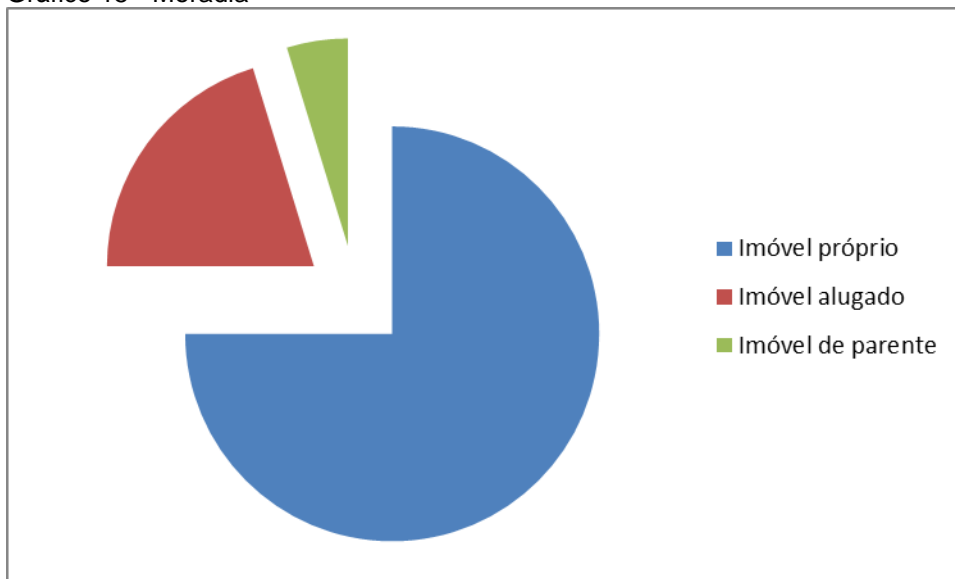
Fonte: o autor, 2016

3.3.15 Moradia

Sabemos que a primeira casa do caminhoneiro é a cabine do seu caminhão. Seja ele próprio, alugado ou de empresa, é dentro dela que ele passa a maior parte do seu tempo. E a sua segunda casa, qual a sua realidade? A sua família está bem guardada? Perguntamos ao caminhoneiro: Você reside em Imóvel próprio, Imóvel alugado ou Imóvel de parente?

Os resultados obtidos foram: 5% das respostas indicam que moram em casa de parentes. 19% das respostas apontaram que moram em imóvel alugado e 76% dos entrevistados moram em imóvel próprio.

Gráfico 15 - Moradia



Fonte: o autor, 2016

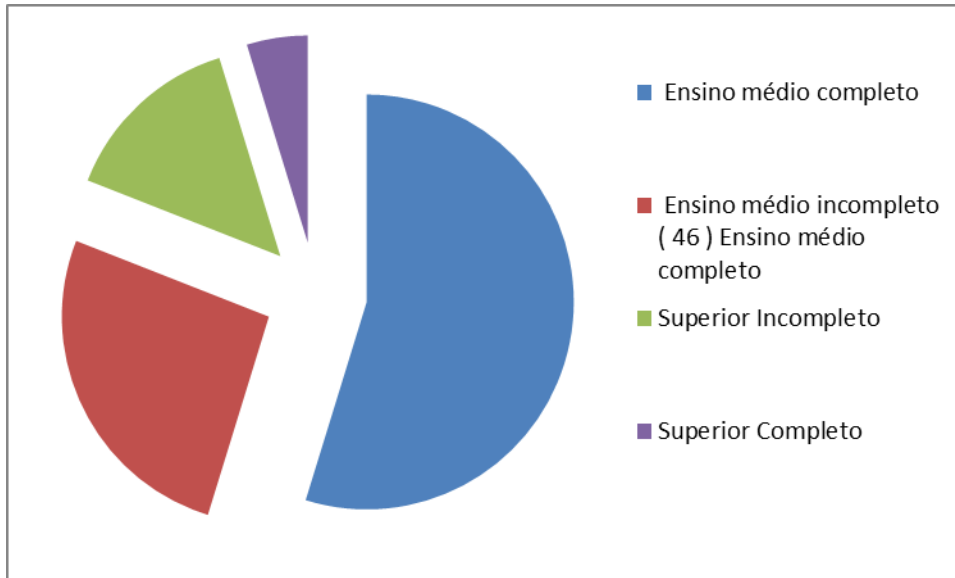
3.3.16 Grau de escolaridade

Um dos grandes entraves no momento de uma entrevista de emprego geralmente é o nível de escolaridade. Dependendo da qualificação pretendida, grandes empresas optam por selecionar candidatos com nível superior no mínimo completa. Mas não é o caso dos nossos profissionais do volante, segundo nos mostram as respostas assinaladas pelos mesmos.

Nessa situação, a experiência adquirida ao longo dos anos conta bem mais do que o tão sonhado diploma universitário. Conforme resultados obtidos na pesquisa, dos caminhoneiros, em média, 32% dos entrevistados possuem o ensino médio incompleto. Logo em seguida é apresentado o ensino médio completo com o percentual de 55%. Com o ensino superior incompleto o índice percentual chegou a 13%. E completando os dados levantados, com o índice de 5%, foram os caminhoneiros que possuem o ensino superior completo.

Gráfico 16 –

Gráfico 16 - Grau de escolaridade



Fonte: o autor, 2016

3.3.17 Afastamento por tratamento de saúde nos últimos seis meses

Sempre que procuramos um profissional da área de medicina para que possamos realizar um checkup ou mesmo para uma consulta de rotina, ele acaba nos direcionando a realizar a prática de algum exercício físico, dependendo do possível problema e também para que seja prevenido um problema maior.

Colesterol alto, diabetes, pressão arterial alterada pra mais ou pra menos, dores lombares e a doença do século XXI a famosa depressão.

O caminhoneiro, por sua vez, não é diferente. Passa horas e horas sentado, alimentando assim uma vida sedentária e aumentando o risco em adquirir um problema cardiológico, problemas na coluna etc.

Também acaba envolvendo um risco maior devido a sua alimentação. Nas estradas brasileiras é grande a variedade de restaurantes em que acabam servindo alimentações com alto grau de calorias, gorduras, etc. E a tentação em resistir uma boa refeição calórica é imensa.

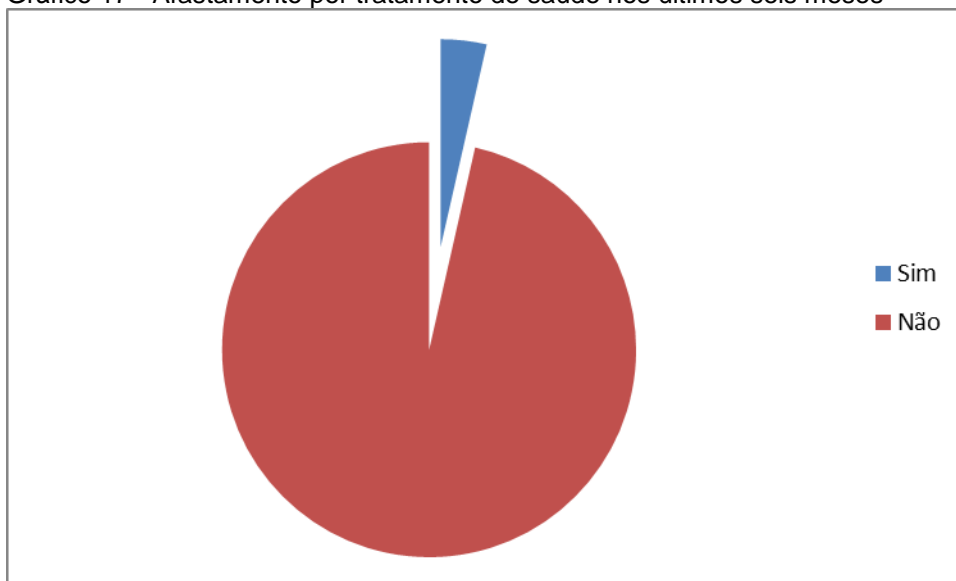
A segurança e a saúde dos caminhoneiros, são abordados nos tópicos da Lei nº 13.103, publicada em 02 de março de 2015. Apesar da existência da lei em que se trata da saúde e segurança do caminhoneiro, o cumprimento fica anulado perante a falta de estrutura imposta pelo governo. As leis são criadas,

mas a falta de fiscalização e estruturas fornecidas mas muito mal administrada, faz com que o caminhoneiro adoença pela sua invisibilidade.

Foi perguntado ao caminhoneiro: Você esteve afastado por tratamento de saúde nos últimos seis meses? Obtivemos um espantoso resultado que apontou 96% dos entrevistados respondendo que não. Eles não se afastaram da sua função para tratamento de saúde nos últimos seis meses. E apenas 04% responderam que se afastaram há seis meses para tratamento de saúde.

Apesar da resposta ser positiva para avaliarmos a saúde dos caminhoneiros, esse dado é muito preocupante, pois aumenta ainda mais a possibilidade de que o caminhoneiro não procura um serviço médico para acompanhar a sua saúde. Após o apontamento de tantos problemas que o caminhoneiro enfrenta, será que sua saúde realmente está 100%?

Gráfico 17 - Afastamento por tratamento de saúde nos últimos seis meses



Fonte: o autor, 2016

3.3.18 Tratamento de saúde ou algum acompanhamento médico

Por muitas vezes os caminhoneiros precisam se auto medicar para aliviar alguma dor ou problema infeccioso. Mas mesmo assim dificilmente o médico é procurado por eles. Nas estradas ele sempre acaba dando aquele jeitinho brasileiro, tomando um chazinho aqui outro chazinho ali e até mesmo acabam apelando pela crença ou misticismo como simpatias etc.

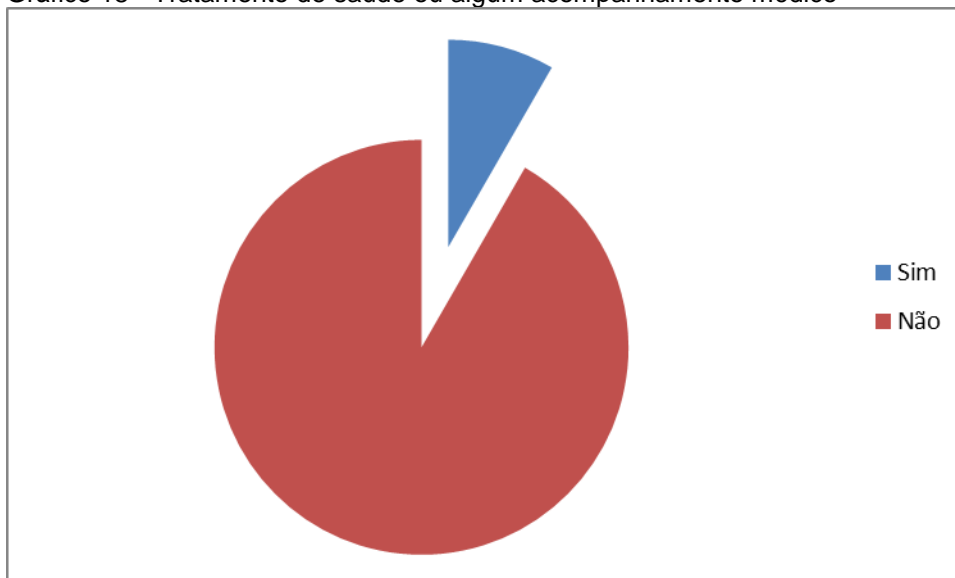
Muitos acabam enfrentando um médico frente a frente somente quando necessita realizar o tão famoso exame periódico imposto pelas empresas. Isso quando não realiza somente o exame admissional ou demissional.

Agora com a nova lei dos caminhoneiros, periodicamente ele será obrigado a realizar o exame periódico acompanhado do exame toxicológico.

Perguntamos aos caminhoneiros: Você faz tratamento de saúde ou algum acompanhamento médico? E novamente a resposta foi surpreendente.

Das respostas obtidas, 91% delas foram respondidas que o caminhoneiro não faz nenhum tratamento de saúde e 9% responderam que fazem tratamento ou acompanhamento médico. O índice é muito grande para uma categoria que vivem no estresse cotidiano. O governo precisa se alertar um pouco mais para esses dados e tomar alguma iniciativa para que essa categoria receba alguma ajuda sobre essa questão. Os caminhoneiros não precisam somente de leis, precisam também de estrutura para que possa levar uma vida digna e um bem-estar dentro da sua cabine.

Gráfico 18 - Tratamento de saúde ou algum acompanhamento médico



Fonte: o autor, 2016

3.3.19 Automedicação

Após mapear um pouco sobre a vida e saúde dos caminhoneiros, um ponto que afeta não só essa classe mas também toda a sociedade brasileira à

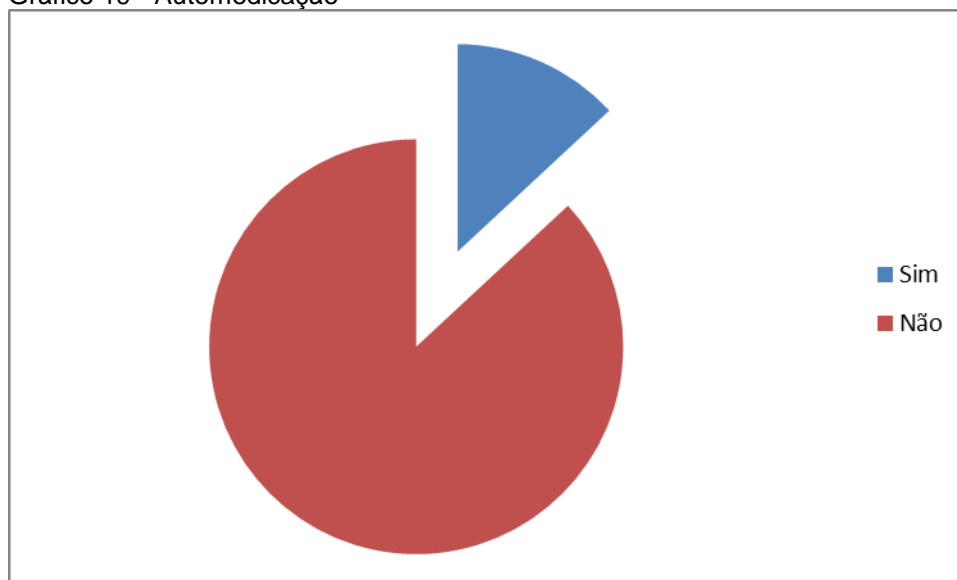
a auto medicação. Quando se fala em automedicação estamos apontando que existem problemas, mas que são solucionados de maneira ilícita. Seja ele dor de cabeça, dor nas costas, mal-estar etc. O problema acaba não sendo solucionado e sim acaba sendo adiado. Quando existe uma dor de cabeça, você não pode combater a dor de cabeça e sim a causa dessa dor.

Perguntamos aos caminhoneiros: Você toma alguma medicação?

A resposta foi que 14% responderam que sim; eles tomam algum tipo de medicação. E 86% responderam que não tomam nenhuma medicação.

Vale ressaltar que as respostas foram baseadas em cima da medicação legalizada e não ilícita.

Gráfico 19 - Automedicação



Fonte: o autor, 2016

Diante das respostas obtidas pelas perguntas elaboradas, essas perguntas foram apresentadas aos caminhoneiros juntamente com uma rápida conversa sobre o seu dia a dia.

Foram entrevistados um total de 84 caminhoneiros, ambos quando fazia uma parada nos postos de combustíveis e restaurante, localizados à beira da rodovia BR 116 sentido São Paulo, BR 101 sentido Santa Catarina e BR 277 sentido Paranaguá. Ambos se encontram nos municípios de Curitiba e Tijucas do Sul.

Ao longo dessa jornada, foram entrevistados e entregues 84 formulários, com perguntas e respostas de múltipla escolha, tendo como resultado uma única resposta para cada pergunta.

Responderam as questões vários caminhoneiros dos seguintes estados brasileiros. São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina, Alagoas, Minas Gerais, Tocantins, Amazonas, Rondônia, Goiás, Sergipe e Mato Grosso.

No geral ficou São Paulo com 23 participantes, Paraná com 19 participantes, Rio Grande do Sul com 06, Rio Grande do Norte com 01, Rio de Janeiro com 13, Mato Grosso do Sul 02, Santa Catarina 07, Alagoas com 01, Minas Gerais com 04, Tocantins com 01, Amazonas com 01, Rondônia com 02, Goiás com 02, Sergipe com 01 e Mato Grosso com 01 participante.

Poucos foram os caminhoneiros que não quiseram participar da pesquisa, mas no geral pode-se dizer que com certeza essa é a categoria mais simpática e organizada já existente. E provam que pra isso não há necessário utilizar de uma boa roupa e um bom calçados. Nota-se pelos semblantes que realmente é uma classe sofrida e que precisam urgentemente de alguém lá dentro do congresso para olhar com um pouco mais de dignidade e carinho para os novos e velhos estradeiros.

REFERÊNCIAS

CANAL RURAL. **7 impactos dos protestos dos caminhoneiros**. Acesso em > <http://www.canalrural.com.br/noticias/sos-logistica/veja-sete-impactos-dos-protestos-dos-caminhoneiros-55137>. Acesso em: 13.nov.2016

CNT. **Pesquisa CNT de Rodovias**. Disponível em > <http://pesquisarodovias.cnt.org.br> Acesso em: 17.nov.2016.

DEPEC. **Transporte Rodoviário de Cargas**. Disponível em > https://www.economiaemdia.com.br/EconomiaEmDia/pdf/infset_transporte_rodoviario_de_cargas.pdf. Acesso em: 16.nov.2016.

MALINOVSKI, J. R.; PERDONCINI, W. C. **Estradas florestais**. Irati: GTZ, 88 p, 1990.

MIGLIORINI, Sonia Mar dos Santos **Efeitos Estruturantes dos Investimentos em Infraestrutura de Transporte Rodoviário no Brasil: O Caso da Br-163 no Estado do Mato Grosso**. 249 f. Tese de Mestrado da Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências da Terra. Curitiba, 2012.

ROCHA, Cristine Fursel. **O Transporte de Cargas no Brasil e sua Importância para a Economia**. 71f. UNIJUI - Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul. Departamento de Ciências Administrativas, Contábeis, Econômicas e da Comunicação. Unijuí, 2015.

ROSA, Edson. **Falta de estrutura para descanso e insegurança afastam caminhoneiros das estradas brasileiras**. Associação Brasileira de Caminhoneiros. Disponível em > <http://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/falta-de-estrutura-para-descanso-e-inseguranca-afastam-caminhoneiros-das-estradas-brasileiras> Acesso em: 16.nov.2016.

ANEXO

Pesquisa realizada pelo aluno da MBA de gerência de Sistemas Logísticos da UFPR, Carlos Monteiro da Silva, visando divulgar sobre a rotina, vida e tempo dos caminhoneiros.

- 1) Quanto tempo você exerce essa função?
 (7) Até 03 anos (20) De 03 a 05 anos (36) De 05 a 10 anos
 (21) Mais de 10 anos
- 2) Existe alguém da família que exerce essa função?
 (38) Sim (46) Não
- 3) Quanto tempo você passa na estrada por semana?
 (10) De 01 a 03 dias (56) De 03 a 05 dias (18) Mais de 06 dias
- 4) A quem pertence o caminhão?
 (30) Próprio (54) Empresa ()Terceirizado
- 5) Como você realiza as suas refeições?
 (20) Em restaurantes (09) Costumo prepara-las (55) As duas opções
- 6) Quantas horas por dia você passa dirigindo?
 (11) Até 08 horas (48) De 08 a 12 horas (25) Acima de 12 horas
- 7) Quanto tempo você leva para espera de carga/descarga?
 (06) Até 02 horas (15) De 02 a 04 horas (51) De 04 a 06 horas (12) Acima de 06 horas
- 8) Qual o fator mais importante para que sua jornada seja satisfatória?
 (67) Segurança (17) Pontos de parada com quartos para repouso gratuito
- 9) Qual a região do Brasil mais complicada para seguir viagem?
 (33) Norte (09) Sul (22) Sudeste (09) Centro -Oeste
 (11) Nordeste
- 10) Qual o problema maior que o impediria de levar uma carga nessa região?
 (47) Insegurança (29) Precariedade nas estradas (08) Falta de estrutura aos caminhoneiros
- 11) Você já utilizou algum tipo de estimulante para cumprir o horário de entrega?
 (58) Sim (26) Não
- 12) Como você costuma viajar?

(49) Sozinho (19) Com ajudante da empresa (02) Contratação de chapa (14) Com família

13) Como passa o seu tempo quando está em casa?

(31) Procuro um lazer para aproveitar com a família (53) Fico em casa descansando

15) Qual a sua faixa salarial?

(1) De 1 a 2 mil reais (66) De 2 à 4mil reais (17) acima de 5 mil reais

16) Você reside em:

(63) Imóvel próprio (17) Imóvel alugado (4) Imóvel de parente

17) Qual o seu grau de escolaridade?

(22) Ensino médio incompleto (46) Ensino médio completo
(12) Superior Incompleto (4) Superior Completo

18) Você esteve afastado por tratamento de saúde nos últimos seis meses?

(3) Sim (81) Não

19) Você faz tratamento de saúde ou algum acompanhamento médico?

(7) Sim (77) Não

20) Você toma alguma medicação?

(11) Sim (73) Não

21) Por gentileza, informe a cidade onde você reside

Essa pesquisa fará parte do TCC (Trabalho de Conclusão de Curso) apresentado pelo aluno do curso MBA em gerência de sistemas Logísticos, Carlos Monteiro da Silva e orientado pelo Prof. Dr. José Eduardo Pécora Jr, pela UFPR .

Seu objetivo será estudar e entender o comportamento dos caminhoneiros no Brasil e quais são as suas maiores necessidades.

Os profissionais aqui citados terão a sua identidade preservada, sendo assim não haverá a necessidade de se identificar.

Se desejar, poderá utilizar esse espaço para escrever sobre um tema livre que não esteja nesse formulário. Desde já, a rede de ensino e pesquisa agradece pela contribuição voluntária praticada por responder esse formulário.
