

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA - UFJF
FACULDADE DE SERVIÇO SOCIAL
GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL

Camila de Assis Santos

A vida na estrada sob a lógica do capital: precarização das relações de trabalho
e impactos na saúde dos caminhoneiros no Brasil

Juiz de Fora
2026

CAMILA DE ASSIS SANTOS

A vida na estrada sob a lógica do capital: precarização das relações de trabalho
e impactos na saúde dos caminhoneiros no Brasil

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Faculdade de Serviço
Social da Universidade de Juiz de Fora
como requisito para obtenção de grau
Bacharel em Serviço Social.

Orientador: Luciana Gonçalves Pereira de Paula

Juiz de Fora
2026

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Assis Santos, Camila.

A vida na estrada sob a lógica do capital : precarização das relações de trabalho e impactos na saúde dos caminhoneiros no Brasil / Camila Assis Santos. -- 2026.

57 p.

Orientadora: Luciana Gonçalves Pereira de Paula

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Faculdade de Serviço Social, 2026.

1. Caminhoneiros . 2. Trabalho. 3. Precarização . 4. Saúde do Trabalhador . I. Gonçalves Pereira de Paula , Luciana , orient. II. Título.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA

FORMULÁRIO DE APROVAÇÃO DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DO CURSO

Discente	Camila de Assis Santos
Matrícula Discente	202219013
Título do TCC	A vida na estrada sob a lógica do capital: precarização das relações de trabalho e impactos na saúde dos caminhoneiros no Brasil
Natureza do trabalho	Monografia - Trabalho de Conclusão de Curso
Curso	Serviço Social
Orientador(a)	Luciana Gonçalves Pereira de Paula
Coorientador (se houver)	
Data da aprovação	30/01/2026
Nome, titulação dos(as) componentes da banca	M ^a . Jéssica Ribeiro Duboc Dr ^a . Nicole Cristina Oliveira Silva

Aprovo a versão final do Trabalho de Conclusão de Curso do(a) discente acima designado(a).

Juiz de Fora, 20 de janeiro de 2026.

Assinatura digital do Orientador(a)



Documento assinado eletronicamente por **Luciana Gonçalves Pereira de Paula, Chefe de Departamento**, em 02/02/2026, às 20:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no Portal do SEI-Ufjf (www2.ufjf.br/SEI) através do ícone Conferência de Documentos, informando o código verificador **2833348** e o código CRC **18464BB4**.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA

ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DE GRADUAÇÃO

GRADUAÇÃO EM Serviço Social

Formato da Defesa: (X) presencial () virtual () híbrido

Ata da sessão (X) pública () privada referente à defesa do Trabalho de Conclusão de Curso intitulado A vida na estrada sob a lógica do capital: precarização das relações de trabalho e impactos na saúde dos caminhoneiros no Brasil, para fins de obtenção do grau de Bacharel em Serviço Social, pelo(a) discente Camila de Assis Santos (matrícula 202219013), sob orientação da Prof. (a) Dr(a) Luciana Gonçalves Pereira de Paula, na Faculdade de Serviço Social da Universidade Federal de Juiz de Fora.

Aos 30 dia do mês de janeiro do ano de 2026 , às 14:30 horas, na Faculdade de Serviço Social da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), reuniu-se a Banca examinadora, composta pelos seguintes membros:

Titulação	Nome	Na qualidade de:
Dra	Luciana Gonçalves Pereira de Paula	Orientadora
Ma	Jéssica Ribeiro Duboc	Membro da banca
Dra	Nicole Cristina Oliveira Silva	Membro da banca

*Na qualidade de (opções a serem escolhidas):

- Orientador (a)
- Coorientador
- Membro da banca

AVALIAÇÃO DA BANCA EXAMINADORA

Tendo o(a) senhor(a) Presidente declarado aberta a sessão, mediante o prévio exame do referido trabalho por parte de cada membro da Banca, o(a) discente procedeu à apresentação de seu Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação e foi submetido(a) à arguição pela Banca Examinadora que, em seguida, deliberou sobre o seguinte resultado:

(X) APROVADO

() REPROVADO, conforme parecer circunstanciado, registrado no campo Observações desta Ata e/ou em documento anexo, elaborado pela Banca Examinadora

Nota: 100

Observações da Banca Examinadora caso haja necessidade de anotações gerais sobre o Trabalho de Conclusão de Curso e sobre a defesa, as quais a banca julgue pertinentes

A banca fez a indicação de publicação do trabalho aprovado.

Nada mais havendo a tratar, o(a) senhor(a) Presidente declarou encerrada a sessão de Defesa, sendo a presente Ata lavrada e assinada pelos(as) senhores(as) membros da Banca Examinadora e pelo(a) discente, atestando ciência do que nela consta.

INFORMAÇÕES

Para fazer jus ao título de bacharel, a versão final do Trabalho de Conclusão de curso, considerado Aprovado, devidamente conferida pela Secretaria do Curso de (colocar o nome do curso), deverá ser tramitada para o Repositório Institucional, dentro do prazo de 72 horas da realização da banca.

Juiz de Fora, 20 de janeiro de 2026.

Assinatura digital dos membros da Banca Examinadora



Documento assinado eletronicamente por **Luciana Goncalves Pereira de Paula, Chefe de Departamento**, em 02/02/2026, às 11:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jéssica Ribeiro Duboc, Professor(a)**, em 02/02/2026, às 13:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Nicole Cristina Oliveira Silva, Professor(a)**, em 02/02/2026, às 13:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Camila de Assis Santos, Usuário Externo**, em 03/02/2026, às 19:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no Portal do SEI-Ufjf (www2.ufjf.br/SEI) através do ícone Conferência de Documentos, informando o código verificador **2833344** e o código CRC **CF44AECF**.

AGRADECIMENTOS

O ingresso ao ensino superior no Brasil não é simples e a permanência em uma universidade federal é ainda mais complexa. Entretanto, estar cercada das pessoas corretas torna esse caminho, muitas vezes árduo, em algo repleto de alegrias. Assim, faz-se necessário agradecer a todos aqueles que, de alguma maneira, contribuíram para essa graduação.

Agradeço, primeiramente e de maneira geral, à minha família que é a minha base, mas, principalmente, agradeço aos meus pais. À meu pai, por me ensinar o valor da educação e sempre prioriza-la em minha vida e à minha mãe por cada tarefa de casa, cada maquete, e cada livro que lemos juntas. Vocês construíram, com muito amor, quem sou hoje.

Agradeço a minha irmã, Carolina, por ser a minha maior força. Obrigada por cada risada da madrugada, pela companhia quase onipresente em toda a minha vida, por seus elogios, por cada brincadeira e por me ensinar a ter coragem.

Agradeço à Alice, minha noiva, por, nos dias de maiores correntezas ser sempre minha âncora. Por acompanhar cada segundo do desenvolvimento deste trabalho, apoiando-me como ninguém. Obrigada por acreditar em mim, mesmo quando eu não consigo.

Agradeço a minha avó Marlene, por ser parte basal do meu dia a dia e alguém que eu sempre posso contar. À minha bisavó “Tida” por cada momento de descontração juntas. Eu sou, porque vocês foram.

Agradeço aos meus padrinhos Luciana e André, por sempre acreditarem no meu potencial e me incentivarem como ninguém. Às minhas tias Luciana, Lidiane e Flaviane, por serem parte estrutural de quem sou hoje. É graças à vocês que não existe nenhum medo de solidão em mim.

Agradeço aos meus primos. À Nathália por me mostrar que o acesso ao ensino superior era possível e que junto à Lara, Artur e Larissa dividiram os melhores momentos comigo. Obrigada por me permitirem aprender tanto com vocês.

Agradeço à minha avó Iolanda e meu avô Inácio, às minhas tias Ângela e Gisele e aos meus primos Elen, Gustavo, Maria Clara, Cleber, Heitor e Benício pelos encontros repletos de alegria e apoio.

Agradeço às minhas amigas Laís, Luma, Lara, Olga e Rebeca, por cada conversa, presencial ou “à distância”, que tornaram esse processo o mais leve possível. Eu tenho muita sorte por ter a companhia de vocês.

Aos que já partiram, porque sei que, de onde estiverem, estão olhando por mim.

Agradeço a toda equipe do CRAS Norte Benfica que me acolheu e me ensinou durante um ano e meio. Especialmente à minha supervisora de estágio, Michele, que foi parte essencial dos meus aprendizados práticos na profissão. Sempre me lembrarei com carinho de todos os seus ensinamentos.

Por fim, agradeço aos meus orientadores de TCC: Michelle Capuchinho que deu início à esse desafio, me ensinando a não abrir mão dos meus desejos; Juliano Rezende, que me deu base teórica para aprofundar minha discussão da maneira necessária; e, Luciana de Paula, que durante toda minha graduação se fez presente da maneira mais positiva possível e finalizamos, juntas, a construção dessa monografia, e lembrando-me que essa pesquisa é parte constitutiva de quem eu sou.

RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso analisa as condições de trabalho dos caminhoneiros no Brasil e seus impactos sobre a saúde desses trabalhadores, no contexto das transformações do capitalismo contemporâneo, marcado pela reestruturação produtiva do capital, pela acumulação flexível e pelo avanço das políticas neoliberais, especialmente a partir da década de 1990. A pesquisa parte do reconhecimento da centralidade do transporte rodoviário de cargas na economia brasileira e da condição historicamente precarizada dessa categoria profissional. Fundamentado no método materialista histórico-dialético, o estudo possui caráter teórico-analítico e utiliza como procedimentos metodológicos a revisão bibliográfica e a análise documental, dialogando com autores da tradição marxista e do Serviço Social crítico, como Marx, Antunes, Galeano, Kapron e Silva, além de dados institucionais da Confederação Nacional do Transporte e do Observatório SmartLab. Os resultados indicam que a fragmentação dos vínculos laborais, a intensificação das jornadas, a instabilidade contratual e a fragilização das políticas de proteção social produzem impactos significativos sobre a saúde física e mental dos caminhoneiros, evidenciando processos de adoecimento socialmente determinados. Conclui-se que tais condições não decorrem de fatores individuais, mas de um modelo de desenvolvimento capitalista dependente, que subordina o trabalho e a vida às exigências da acumulação e da circulação do capital, reafirmando a relevância da temática para o Serviço Social e para a análise crítica da questão social.

Palavras-chave: Trabalho; Caminhoneiros; Precarização; Saúde do Trabalhador; Capitalismo.

ABSTRACT

This Undergraduate Thesis analyzes the working conditions of truck drivers in Brazil and their impacts on workers' health, within the context of transformations in contemporary capitalism, marked by the productive restructuring of capital, flexible accumulation, and the advance of neoliberal policies, especially since the 1990s. The research is based on the recognition of the centrality of road freight transport in the Brazilian economy and the historically precarious condition of this professional category. Grounded in the historical-dialectical materialist method, the study has a theoretical-analytical character and uses bibliographic review and documentary analysis as methodological procedures, engaging with authors from the Marxist tradition and critical Social Work, such as Marx, Antunes, Galeano, Kapron, and Silva, as well as institutional data from the National Confederation of Transport and the SmartLab Observatory. The results indicate that the fragmentation of labor relations, the intensification of working hours, contractual instability, and the weakening of social protection policies produce significant impacts on the physical and mental health of truck drivers, revealing socially determined processes of illness. It is concluded that these conditions do not result from individual factors, but from a dependent capitalist development model that subordinates work and life to the demands of capital accumulation and circulation, reaffirming the relevance of this topic for Social Work and for the critical analysis of the social question.

Keywords: Labor; Truck drivers; Precarization; Workers' health; Capitalism.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	8
2. TRABALHO, CAPITALISMO E REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS E DETERMINAÇÕES CONTEMPORÂNEAS.....	13
2.1 Trabalho em Marx e trabalho na sociedade capitalista.....	13
2.2 A categoria trabalho diante da reestruturação produtiva e do avanço neoliberal.....	18
3. A CONSOLIDAÇÃO HISTÓRICO-ECONÔMICA DA PROFISSÃO DE CAMINHONEIRO NO BRASIL.....	24
3.1 A expansão da malha rodoviária brasileira e a constituição histórica do transporte rodoviário de cargas.....	27
3.2 Rodoviarismo, dependência e a inserção do caminhoneiro na lógica da acumulação capitalista.....	30
3.3 A institucionalização tardia da profissão e os marcos legais do trabalho dos caminhoneiros.....	33
4. OS REBATIMENTOS SÓCIO-HISTÓRICOS DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NAS RELAÇÕES E CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS.....	35
4.1 Reestruturação produtiva, neoliberalismo e a reorganização do trabalho no transporte rodoviário.....	38
4.2 Flexibilização, intensificação do trabalho e precarização das condições laborais.....	41
5. RELAÇÕES E CONDIÇÕES DE TRABALHO E OS IMPACTOS NA SAÚDE DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS.....	44
5.1 Rebatimentos sócio-históricos e fragmentação da classe trabalhadora.....	45
5.2 Condições de trabalho, intensificação laboral e impactos na saúde dos caminhoneiros.....	49
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	52
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	55

1. INTRODUÇÃO

O trabalho constitui categoria fundante da vida social e elemento central na organização da sociedade capitalista, sendo simultaneamente condição de produção da existência humana. No capitalismo contemporâneo, marcado pela reestruturação produtiva, pela acumulação flexível e pelo avanço das políticas neoliberais, as relações e condições de trabalho têm sido profundamente reconfiguradas, produzindo processos intensificados de precarização, flexibilização dos vínculos, instabilidade ocupacional, intensificação das jornadas e ampliação dos riscos à saúde da classe trabalhadora. Tais transformações não incidem de forma homogênea, mas assumem expressões particulares conforme os setores produtivos e as posições ocupadas no interior da divisão social do trabalho.

No Brasil, essas dinâmicas se articulam a um padrão histórico de desenvolvimento capitalista dependente, marcado por profundas desigualdades sociais, fragilidade das políticas de proteção ao trabalho e centralidade das atividades vinculadas à circulação de mercadorias. Nesse contexto, determinadas categorias profissionais tornam-se estratégicas para a reprodução ampliada do capital, ao mesmo tempo em que permanecem submetidas a relações laborais precarizadas e a condições de trabalho adversas. Entre essas categorias, destacam-se os caminhoneiros, trabalhadores fundamentais para o funcionamento da economia nacional, mas historicamente invisibilizados do ponto de vista institucional, político e acadêmico.

O presente Trabalho de Conclusão de Curso tem como tema o trabalho, com ênfase na precarização das relações e condições laborais, e como objeto de estudo as condições de trabalho e seus reflexos na saúde dos caminhoneiros no Brasil. A pesquisa se insere no debate crítico sobre o mundo do trabalho e adota como delimitação analítica o contexto histórico de desenvolvimento da reestruturação produtiva do capital, da acumulação flexível e do neoliberalismo no país, com ênfase a partir da década de 1990, período marcado por aprofundamento da flexibilização das legislações trabalhistas e agravamento da precarização.

A escolha desse objeto de pesquisa articula motivações pessoais, acadêmicas e profissionais. Ao longo de sua trajetória de vida, a pesquisadora acompanhou de forma empírica o desgaste cotidiano vivenciado por seu pai,

caminhoneiro, marcado por longas viagens, saídas ainda na madrugada e pela dificuldade recorrente de acessar cuidados em saúde, mesmo em situações de desconforto ou adoecimento. Além dessa experiência familiar, outras pessoas próximas também vivenciaram rotinas semelhantes, caracterizadas por jornadas extensas, instabilidade e condições de trabalho extremamente precarizadas. Essa convivência possibilitou, desde cedo, a observação dos efeitos de um trabalho marcado pelo desgaste físico e mental, pela ausência de proteção social e pela dificuldade de conciliação entre trabalho, saúde e vida familiar. Tais vivências, articuladas ao percurso formativo no Serviço Social, contribuíram para a construção de inquietações que encontraram respaldo teórico nas discussões sobre o trabalho enquanto fundamento ontológico do ser social, a exploração da força de trabalho no capitalismo, as classes sociais e a concepção ampliada de saúde, compreendida como um processo que envolve dimensões físicas, mentais e sociais. Dessa forma, os questionamentos anteriores à graduação foram sendo aprofundados teoricamente, e a possibilidade de problematizar essa temática no âmbito do Trabalho de Conclusão de Curso apresentou-se como uma oportunidade que a pesquisadora optou por assumir, ainda que reconhecendo os limites de uma análise realizada nesse nível de formação.

Do ponto de vista acadêmico e profissional, a relevância desta pesquisa se ancora no próprio projeto ético-político do Serviço Social, que tem como um de seus pilares a análise crítica das expressões da questão social e das mediações entre trabalho, Estado e políticas sociais. As condições e relações de trabalho configuram-se como objeto legítimo e necessário de investigação da área, especialmente quando produzem processos sistemáticos de adoecimento, exclusão e violação de direitos. No entanto, apesar da centralidade do transporte rodoviário de cargas na economia brasileira e da recorrência de mobilizações dessa categoria, observa-se uma lacuna significativa na produção de conhecimento do Serviço Social sobre os caminhoneiros, o que reforça o caráter necessário e socialmente relevante deste estudo.

A profissão de caminhoneiro, embora presente no Brasil desde a primeira metade do século XX, consolidou-se de forma mais expressiva a partir das políticas desenvolvimentistas e da expansão da malha rodoviária nacional, sobretudo a partir da década de 1970. Ainda assim, permaneceu por décadas sem regulamentação

específica, situação parcialmente alterada apenas em 2012, com a promulgação da Lei nº 12.619, e posteriormente em 2015, com a Lei nº 13.103. Conforme apontam estudos como os de Kapron (2022), esses marcos legais, embora representem avanços formais, não foram capazes de reverter a precarização estrutural da categoria, especialmente no caso dos caminhoneiros autônomos, cuja inserção laboral se dá majoritariamente fora das garantias da Consolidação das Leis do Trabalho.

Pesquisas da Confederação Nacional do Transporte indicam jornadas extensas, baixos índices de descanso e limitações ao cuidado com a saúde. Informações do Observatório de Saúde e Segurança no Trabalho (SmartLab/INSS) revelam que o transporte rodoviário de cargas figura entre as atividades com maiores índices de afastamento por adoecimento e acidentes de trabalho, evidenciando a relação direta entre condições laborais precarizadas e impactos negativos sobre a saúde desses trabalhadores. Tais elementos reforçam a necessidade de uma análise que ultrapasse leituras individualizantes ou moralizantes, situando o adoecimento no interior das determinações estruturais do modo de produção capitalista.

Diante desse cenário, o objetivo geral desta pesquisa é analisar as condições de trabalho dos caminhoneiros no Brasil a partir dos impactos da reestruturação produtiva do capital, investigando de que modo essas transformações incidem sobre as relações de trabalho e sobre a saúde desses trabalhadores. Para tanto, o estudo se organiza a partir dos seguintes objetivos específicos: contextualizar historicamente o padrão de acumulação flexível e o avanço neoliberal no Brasil; evidenciar os marcos históricos, econômicos e políticos que possibilitaram a consolidação da profissão de caminhoneiro no contexto da expansão da malha rodoviária nacional; investigar os rebatimentos sócio-históricos da reestruturação produtiva sobre as relações e condições de trabalho dos caminhoneiros a partir da década de 1990; e compreender os impactos das atuais formas de contratação e organização do trabalho sobre a saúde desses profissionais.

Trata-se de uma pesquisa de caráter teórico-analítico, fundamentada no método materialista histórico-dialético, que se apoia em revisão bibliográfica e análise documental, dialogando com autores da tradição marxista e do Serviço Social crítico. O trabalho está estruturado em quatro capítulos, que buscam

apreender o fenômeno investigado em sua totalidade, articulando determinações estruturais, mediações históricas e expressões concretas das condições de trabalho e de saúde dos caminhoneiros no Brasil.

No que se refere aos procedimentos metodológicos, a pesquisa orienta-se pelo método materialista histórico-dialético, de matriz marxiana, cuja centralidade reside na compreensão da realidade social como uma totalidade histórica, contraditória e em permanente transformação. Tal método possibilita apreender o objeto de estudo para além de suas manifestações imediatas, buscando compreender as determinações estruturais, as mediações históricas e as contradições que conformam as condições de trabalho e de saúde dos caminhoneiros no interior do modo de produção capitalista. A análise parte, portanto, das expressões da questão Social, entendidas como resultantes das relações sociais de produção e da exploração da força de trabalho.

A pesquisa possui natureza qualitativa, assumindo caráter exploratório e descritivo. Conforme Gil (2008), a pesquisa exploratória visa proporcionar maior familiaridade com o problema investigado, sendo especialmente adequada em campos nos quais a produção de conhecimento ainda é limitada, como ocorre no Serviço Social em relação à categoria dos caminhoneiros. Simultaneamente, a dimensão descritiva permite identificar e analisar as relações entre as condições de trabalho no transporte rodoviário de cargas e os impactos produzidos sobre a saúde desses trabalhadores.

Os procedimentos técnicos utilizados organizaram-se em dois momentos complementares. O primeiro consistiu na realização de uma revisão bibliográfica, compreendida como atividade analítica e interpretativa, fundamental para a construção do referencial teórico e para a delimitação do problema de pesquisa. Conforme Flick (2009), a revisão de literatura não se restringe à sistematização de produções existentes, mas contribui ativamente para a compreensão crítica do objeto, permitindo apreender as transformações do mundo do trabalho, a formação social brasileira e os processos históricos de precarização que incidem sobre os caminhoneiros.

O segundo momento correspondeu à análise documental, procedimento metodológico que possibilita a apreensão de significados sociais expressos em legislações, relatórios institucionais e bases estatísticas. Foram analisados dados do

Observatório de Saúde e Segurança no Trabalho (SmartLab), especialmente aqueles referentes aos afastamentos por adoecimento registrados pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Esse documento foi compreendido como expressões de relações sociais historicamente construídas, atravessadas por disputas de interesses e relações de poder, permitindo articular os dados empíricos institucionais com a análise teórica desenvolvida ao longo do trabalho.

Dessa forma, a articulação entre revisão bibliográfica e análise documental possibilitou apreender o objeto de estudo em sua totalidade, evidenciando a relação estrutural entre as transformações do mundo do trabalho, a precarização das relações laborais e os impactos sobre a saúde dos caminhoneiros brasileiros, em consonância com o projeto ético-político do Serviço Social e com uma perspectiva crítica de análise da realidade social.

2. TRABALHO, CAPITALISMO E REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS E DETERMINAÇÕES CONTEMPORÂNEAS

O presente capítulo tem como objetivo analisar a categoria trabalho a partir de uma perspectiva histórico-crítica, situando-a tanto no pensamento marxiano quanto nas transformações estruturais que marcaram o capitalismo contemporâneo. Inicialmente, discute-se a concepção de trabalho em Marx, compreendido como fundamento ontológico da vida social, ao mesmo tempo em que se examinam as formas específicas que essa categoria assume na sociedade capitalista, marcada pela exploração, pela propriedade privada dos meios de produção e pela alienação dos trabalhadores.

Em seguida, o capítulo aborda as mudanças ocorridas no mundo do trabalho a partir da crise do padrão fordista-taylorista e do advento da reestruturação produtiva, destacando o papel central da acumulação flexível, das inovações tecnológicas e da expansão de modelos organizacionais como o toyotismo. Analisa-se, ainda, como tais transformações são aprofundadas no contexto do neoliberalismo, especialmente no Brasil, onde processos de privatização, flexibilização e financeirização reconfiguraram profundamente as relações laborais, ampliando a precarização, a informalidade e a fragmentação da classe trabalhadora.

Ao articular esses elementos, o capítulo busca evidenciar a centralidade do trabalho na produção da vida social e, ao mesmo tempo, os desafios contemporâneos decorrentes das mudanças no padrão de acumulação capitalista. Nesse sentido, pretende-se oferecer uma leitura crítica que permita compreender tanto a permanência quanto as metamorfoses do trabalho na sociedade atual, situando seus impactos nas condições de existência, organização e resistência dos trabalhadores.

2.1 Trabalho em Marx e trabalho na sociedade capitalista

O trabalho, para Marx (2013), não é apenas uma atividade econômica, mas a própria atividade fundamental que define o ser humano enquanto ser social. É através do trabalho que os homens e mulheres interagem com a natureza, transformando-a para produzir os meios materiais que garantem a reprodução da

vida social. Essa atividade humana, antes de qualquer coisa, é um processo coletivo, social, que implica a apropriação das objetivações existentes na sociedade, que constituem o patrimônio comum da humanidade e permitem o desenvolvimento da subjetividade individual. Por isso, o trabalho é simultaneamente uma manifestação das condições sociais e uma prática que constrói a própria sociedade e a personalidade de seus membros.

Desse modo, o trabalho é apresentado como a categoria central e fundacional para a compreensão da existência humana e social. Ele é o processo pelo qual os grupos de primatas se transformaram em grupos humanos, permitindo que os seres se autoproduzissem como seres sociais, desenvolvendo características que os distinguem da natureza.

Essa atividade não é individual, mas intrinsecamente coletiva, exigindo a organização, distribuição de tarefas, e comunicação propiciada pela linguagem articulada. O caráter coletivo do trabalho não se deve a determinações biológicas, na verdade expressa uma forma específica de vinculação entre os membros da espécie que transcende os determinismos orgânico-naturais. Assim, o trabalho não apenas transforma a matéria natural, mas, crucialmente, afeta os seus sujeitos e a sua organização, moldando a sociedade e seus membros (Braz; Netto, 2006).

É a partir do trabalho que o ser social se constituiu na história, e a história mesma é vista como o processo de desenvolvimento desse ser social, ou seja, o processo de humanização.

O ser social, assim estruturado e caracterizado, não tem nenhuma similaridade com o ser natural (inorgânico e /ou orgânico); ele só pode ser identificado como o ser homem, que só existe como homem em sociedade. E, assim, compreendido, o ser social se revela não como uma forma eterna e atemporal, a-histórica, mas como uma estrutura que resulta da auto-atividade dos homens e permanece aberta a novas possibilidades – é uma estrutura histórica inconclusa, apta a reconfigurar-se e a enriquecer-se no curso da história presente e futura. Erguendo-se a partir do ponto de diferenciação com a natureza assinalado pelo surgimento do trabalho, o ser social constitui-se na história pela ação dos homens e constitui historicamente o ser dos homens – e só pode pensar em um ponto terminal da história, hipótese que contraria todos os conhecimentos científicos e teóricos disponíveis. (Braz; Netto, 2006, p. 42)

Desse modo, “estamos afirmando que foi através do trabalho que a humanidade se constitui como tal” (Braz; Netto, 2006, 34), porque é ele o ponto de

partida para a constituição do ser social na história e sua diferenciação do ser natural.

Na sociedade capitalista, a exploração do trabalho é central e assume uma configuração específica. Ela se manifesta na apropriação do produto do trabalho por aqueles que detêm os meios de produção – os capitalistas – em detrimento dos trabalhadores. Os trabalhadores, despossuídos dos meios necessários para produzir por conta própria, são obrigados a vender sua força de trabalho como uma mercadoria para sobreviver .

Essa relação é a base da exploração do homem pelo homem, onde os trabalhadores não se apropriam integralmente do valor gerado por seu esforço no processo de produção. Eles são expropriados de parte dos novos valores criados através da relação de exploração a que estão submetidos pelo capital . A essência da produção capitalista reside no trabalho assalariado e nas condições que o possibilitam, onde sujeitos compram a força de trabalho e outros são obrigados a vendê-la .

O processo de produção capitalista produz não apenas mercadorias e mais-valia, mas também reproduz a própria relação capital, com o capitalista de um lado e o trabalhador assalariado do outro . Durante a produção, os trabalhadores assalariados operam os meios de produção e criam novos valores, incluindo valores excedentes, ou seja, a mais-valia . A mais-valia é o excedente produzido pelo trabalhador que não é remunerado, constituindo-se na fonte da acumulação capitalista e da desigualdade social . A acumulação de capital depende diretamente da exploração da força de trabalho; quanto maior a exploração, maior a mais-valia e, conseqüentemente, a acumulação.

Essa exploração se dá porque o capitalista paga ao trabalhador o valor de troca de sua força de trabalho – o salário –, mas o valor de uso (utilidade de uma mercadoria; sua capacidade de satisfazer uma necessidade ou desejo humano) dessa força de trabalho no processo produtivo é maior do que seu valor de troca (proporção em que uma mercadoria pode ser trocada por outras, sendo determinado pela quantidade de trabalho socialmente necessário para produzi-la), gerando o excedente. Para aumentar a produção de mais-valia, os capitalista comumente prolongam a jornada de trabalho, intensificam o ritmo, introduzem

inovações, que aumentam a produção, mas não diminuem o tempo de trabalho e pressionam os salários abaixo do valor da força de trabalho .

Desse modo, a acumulação capitalista ocasiona uma acumulação de miséria correspondente à acumulação de capital. “A acumulação de riqueza num polo é, portanto, ao mesmo tempo, acumulação de miséria, tormento do trabalho, escravidão, ignorância, brutalização e degradação moral no polo oposto” (Marx, 2017, p. 877). À medida que o capital se acumula, a situação do trabalhador, independentemente do seu pagamento, tende a piorar . A lei geral da acumulação capitalista demonstra que, quanto maior a riqueza social e o capital em funcionamento, maior o exército industrial de reserva e, conseqüentemente, maior o pauperismo oficial.

Essa dinâmica está inscrita na divisão social do trabalho¹ e na propriedade privada dos meios de produção, que constituem os pilares estruturais do capitalismo. Como consequência, a condição dos trabalhadores é marcada pela alienação, compreendida não como um fenômeno subjetivo ou psicológico, mas como uma relação social historicamente determinada. No capitalismo, o trabalhador encontra-se alienado porque o produto de sua atividade não lhe pertence, o processo de trabalho é organizado e controlado por forças externas a ele, e sua própria atividade vital assume a forma de uma imposição necessária à sobrevivência, e não de uma realização humana consciente.

A alienação se expressa, portanto, no fato de que o trabalho, que deveria constituir a mediação fundamental entre o ser humano e a natureza, converte-se em uma atividade estranha ao trabalhador, subordinada à lógica da valorização do capital. O trabalhador não reconhece no produto de seu trabalho a expressão de sua criatividade ou de sua humanidade, pois este lhe aparece como uma força

¹ Refere-se à forma historicamente determinada pela qual o trabalho social é organizado e repartido entre diferentes atividades, funções e posições no interior do processo produtivo. Na crítica marxiana, a divisão social do trabalho não constitui apenas uma diferenciação técnica das tarefas, mas uma relação social diretamente vinculada à propriedade privada dos meios de produção e à separação entre os trabalhadores e as condições objetivas de trabalho. Como afirma Marx, “na produção social da própria existência, os homens entram em relações determinadas, necessárias, independentes de sua vontade; essas relações de produção correspondem a um grau determinado de desenvolvimento de suas forças produtivas materiais.” (Marx, 2008, p. 47). No capitalismo, essa forma de organização do trabalho aprofunda a fragmentação das atividades produtivas, a hierarquização das funções e a subordinação do trabalho ao capital, contribuindo para a alienação dos trabalhadores em relação ao produto, ao processo de trabalho e à totalidade da produção social.

autônoma, apropriada por outrem e voltada contra ele. Alienado do produto, o trabalhador também se encontra alienado do próprio ato de trabalhar, uma vez que o processo produtivo lhe é imposto externamente, regulado pelo tempo, pela disciplina e pelas exigências da acumulação capitalista.

Essa forma de alienação atinge, ainda, a dimensão do ser social, pois, ao ser reduzido a mero portador de força de trabalho, o trabalhador vê sua atividade vital transformada em simples meio de sobrevivência, e não em afirmação de sua condição humana. Como afirma Marx, trata-se do “estranhamento do homem pelo [próprio] homem” (Marx, 2004, p. 85), uma vez que as relações sociais passam a se apresentar sob a forma de relações entre coisas, encobrendo seu caráter histórico e social. Nesse sentido, a alienação não se restringe ao âmbito da produção imediata, mas permeia a totalidade da sociabilidade capitalista, reorganizando as relações entre os indivíduos e destes com a própria atividade humana.

Ao aprofundar essa análise, Mészáros destaca que a alienação não constitui uma condição natural ou eterna da existência humana, mas é “resultado de um tipo determinado de desenvolvimento histórico” (Mészáros, 2006, p. 14), vinculado à separação entre produtores diretos e meios de produção e à dinâmica da propriedade privada capitalista. Assim, a reprodução da alienação encontra-se intrinsecamente articulada ao movimento expansivo do capital, de modo que sua superação não pode ocorrer no interior da ordem capitalista, mas exige a transformação consciente das relações sociais que sustentam essa forma específica de sociabilidade.

Além disso, Marx (2013) aponta que o desenvolvimento da sociedade capitalista aumenta a complexidade das objetivações sociais (os produtos materiais e imateriais criados pela humanidade) e, paradoxalmente, cria condições cada vez mais difíceis para que todos os indivíduos consigam se sociabilizar plenamente e se humanizar na sua totalidade. Devido à propriedade privada dos meios de produção e à exploração, a maioria da população está excluída dos circuitos plenos de trabalho e produção, o que implica que a realização humana ocorre historicamente de forma desigual e custosa para a maioria dos trabalhadores, os despossuídos.

Por isso, ainda que algumas correntes acadêmicas discutam a possibilidade do “fim do trabalho²” ou a crise do modelo tradicional de emprego diante do desemprego e da automação tecnológica, para Antunes (2009) o trabalho mantém-se como a base da organização social capitalista. A produtividade crescente, fruto do desenvolvimento das forças produtivas, reduz o número de trabalhadores necessários na produção direta, mas não elimina a centralidade do trabalho enquanto categoria social e econômica. A questão chave é o controle e a apropriação do trabalho: no capitalismo, o processo produtivo é estruturado para beneficiar uma classe dominante e perpetuar a condição dos trabalhadores como explorados e alienados.

Em suma, para Marx (2013), o trabalho é o motor da história humana, um processo de produção social através do qual os seres humanos produzem sua existência e sua humanidade. No entanto, na sociedade capitalista, esse processo é marcado pela desigualdade e exploração, que só poderão ser superadas com a transformação radical das relações sociais e do modo de produção.

2.2 A categoria trabalho diante da reestruturação produtiva e do avanço neoliberal

O trabalho constitui a base material sobre a qual se funda a organização social e a produção de riqueza nas sociedades capitalistas. No Brasil, contudo, essa centralidade do trabalho se constrói historicamente sob determinações particulares, resultantes de uma formação social marcada pela colonização, pela escravização dos povos indígenas e africanos e pela inserção dependente no capitalismo mundial. A transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado não significou a superação das formas extremas de exploração, mas sua reorganização sob novas mediações, que preservaram a marginalização social, a desigualdade racial e a precarização estrutural da força de trabalho.

² O debate acerca do chamado “fim do trabalho” emerge no contexto das transformações produtivas do capitalismo contemporâneo e do avanço tecnológico, sendo frequentemente utilizado para indicar a suposta perda da centralidade do trabalho na sociedade. Offe (1989) foi um dos primeiros a anunciar o fim da “centralidade do trabalho”. Ricardo Antunes (2009) critica diretamente essa perspectiva ao afirmar que a ideia do fim do trabalho revela-se equivocada, pois o que se verifica é uma profunda transformação em suas formas de manifestação, e não a sua eliminação.

Nesse sentido, a categoria da superexploração da força de trabalho, formulada por Ruy Mauro Marini (2000), é central para compreender a especificidade do capitalismo brasileiro. Para o autor, as economias dependentes não se sustentam apenas pela exploração do trabalho, tal como ocorre nos países centrais, mas pela violação sistemática do valor da força de trabalho, o que implica formas agravadas de extração de mais-valor.

A superexploração pode ocorrer pela combinação de a) intensificação do trabalho; b) prolongamento da jornada de trabalho e; c) expropriação de parte do trabalho necessário ao/à trabalhador/a para repor sua força de trabalho.

É necessário observar além disso que, nos três mecanismos considerados, a característica essencial está dada pelo fato de que se nega ao trabalhador as condições necessárias para repor o desgaste de sua força de trabalho: nos dois primeiros casos; porque ele é obrigado a um dispêndio de força de trabalho superior ao que deveria proporcionar normalmente, provocando-se assim seu esgotamento prematuro; no último, porque se retira dele inclusive a possibilidade de consumir o estritamente indispensável para conservar sua força de trabalho em estado normal. Em termos capitalistas, estes mecanismos (que além disso se podem dar e normalmente se dão, de forma combinada) significam que o trabalho se remunera por baixo de seu valor e correspondem, então, a uma superexploração do trabalho. (Marini, 2000, p. 126)

A superexploração, portanto, não é um fenômeno conjuntural nem resultado de atrasos ocasionais, mas um mecanismo estrutural da dependência, que permite compensar, internamente, as transferências de valor realizadas em favor dos países centrais do capitalismo. No Brasil, a superexploração constitui a base material sobre a qual se organiza o mercado de trabalho, afetando de forma permanente amplos contingentes da classe trabalhadora, inclusive em períodos de crescimento econômico.

Entretanto, como evidencia Clóvis Moura (1983), essa dinâmica de exploração não se realiza de forma abstrata ou homogênea, mas é profundamente constituída pelo racismo, que desempenha papel central na conformação da sociabilidade capitalista brasileira. Para o autor, o racismo não pode ser compreendido como herança cultural do passado escravista ou como desvio moral, mas como elemento funcional à reprodução do capitalismo no Brasil. O autor demonstra que a população negra, após a abolição, foi deliberadamente excluída

dos mecanismos de integração social e produtiva, constituindo um contingente estruturalmente marginalizado e superexplorado.

Em determinada fase de nossa história econômica, houve uma coincidência entre a divisão social do trabalho e a divisão racial do trabalho. Mas, através de mecanismos repressivos ou simplesmente reguladores dessas relações, ficou estabelecido que, em certos ramos, os brancos predominassem, e, em outros, os negros e os seus descendentes diretos predominassem (Moura, 2019, p. 102-103).

Desse modo, o racismo opera como uma “contradição suplementar” (Rezende, 2025) à exploração de classe, aprofundando-a e naturalizando desigualdades extremas. A população negra passa a ocupar, majoritariamente, os setores mais precarizados do mercado de trabalho, compondo o exército industrial de reserva, sendo submetida a salários mais baixos, maiores taxas de desemprego e condições mais instáveis de inserção laboral. Essa marginalização não é acidental, mas estrutural, pois contribui para rebaixar o valor geral da força de trabalho e ampliar os mecanismos de superexploração.

A articulação entre superexploração e racismo revela que a sociabilidade capitalista brasileira se organiza a partir da combinação entre dependência econômica, exploração intensificada do trabalho e hierarquização racial. O racismo atua como mediação ideológica e material que legitima a desigualdade social, fragmenta a classe trabalhadora e reforça a dominação de classe, ao mesmo tempo em que viabiliza a reprodução ampliada do capital em um contexto periférico.

Essas categorias são fundamentais para compreender o Brasil contemporâneo, pois explicam por que a precarização do trabalho, o desemprego estrutural e a informalidade incidem de forma desigual sobre a classe trabalhadora, atingindo de maneira mais intensa a população negra. No contexto da reestruturação produtiva e do avanço neoliberal, tais determinações não apenas persistem, como se aprofundam, atualizando antigas formas de exploração sob novas roupagens, mas preservando o núcleo estrutural da superexploração e da desigualdade racial.

Na contemporaneidade, o trabalho precisa ser compreendido sob o impacto das profundas transformações econômicas advindas da crise do padrão fordista-taylorista de acumulação, que vigorou durante grande parte do século XX.

Esse padrão assentava-se na produção em massa, na rígida divisão social e técnica do trabalho, na separação entre concepção e execução das tarefas e na intensificação do controle sobre o tempo e os movimentos dos trabalhadores. Como demonstra Geraldo Augusto Pinto (2013), tanto o taylorismo quanto o fordismo constituíram formas históricas de organização do trabalho voltadas à maximização da produtividade e da extração de mais-valia, por meio da racionalização científica do processo produtivo e da submissão do trabalhador à lógica da fábrica.

Dessa forma, o taylorismo, ao fragmentar o trabalho em operações simples e cronometradas, retirou do trabalhador o domínio sobre o processo produtivo, convertendo-o em executor de tarefas previamente definidas pela gerência. O fordismo, por sua vez, aprofundou esse processo ao articular a produção em série à linha de montagem, ampliando a produtividade e viabilizando a produção em larga escala, ao mesmo tempo em que consolidou um padrão de emprego relativamente estável nos países centrais, mediado por políticas de bem-estar social. Contudo, como destaca Pinto (2013), esse modelo carregava contradições internas, pois a rigidez produtiva e o alto custo de manutenção do padrão fordista tornaram-se obstáculos à acumulação capitalista a partir da crise dos anos 1970.

É nesse contexto que se consolida a reestruturação produtiva do capital, marcada pela transição para a acumulação flexível. Esse novo padrão busca responder às crises do fordismo por meio da flexibilização dos processos produtivos, da descentralização das unidades de produção, da intensificação do uso de tecnologias informacionais e da reorganização da força de trabalho. O toyotismo emerge, nesse cenário, como um modelo paradigmático, ao introduzir práticas como o *just-in-time*, a produção enxuta, o trabalho em equipes multifuncionais e a polivalência dos trabalhadores. Todavia, essas transformações não podem ser compreendidas apenas como inovações técnicas ou gerenciais, pois expressam uma reconfiguração estrutural do capitalismo em resposta à sua crise.

Nesse sentido, conforme apontam Ribeiro e Aragão (2017), as transformações no mundo do trabalho devem ser analisadas como parte de um movimento mais amplo de recomposição das condições de acumulação do capital. Isso porque as crises do capitalismo não são episódicas ou acidentais, mas cíclicas, isto é, inerentes à própria dinâmica do capital, que periodicamente enfrenta limites à sua expansão, à valorização e à realização da mais-valia. Essas crises expressam

as contradições internas do modo de produção capitalista, especialmente a tendência à queda da taxa de lucro, e impulsionam o capital a buscar novas estratégias para restaurar suas condições de acumulação.

Nessa circunstância, a reestruturação produtiva opera como uma resposta histórica do capital à crise, funcionando como estratégia para intensificar a exploração da força de trabalho, reduzir custos e recompor as taxas de lucro. Segundo os autores, longe de significar a superação das contradições do capitalismo, essas transformações aprofundam a subsunção do trabalho ao capital, redefinindo e sofisticando as formas de controle, disciplinamento e dominação no interior do processo produtivo.

A nova organização do trabalho, o toyotismo, advinda desse processo de reestruturação produtiva – ao contrário do taylorismo-fordismo, que exercia um controle externo e visível – promove a internalização da disciplina produtiva, transferindo para os próprios trabalhadores a responsabilidade pelo cumprimento das metas, pela qualidade da produção e pela intensificação dos ritmos de trabalho. Dessa forma, a aparente autonomia e participação encobrem novas formas de subordinação e intensificação da exploração.

No Brasil, essas transformações foram aceleradas sobretudo na década de 1990, quando o avanço neoliberal instituiu mudanças estruturais sob a égide da abertura econômica e da financeirização. Os governos de Collor e Fernando Henrique Cardoso impulsionaram privatizações em setores estratégicos – siderurgia, telecomunicações, energia elétrica, bancos – que até então possuíam forte presença estatal. Essa mudança não só promoveu a internacionalização do capital no país, como também alterou profundamente a organização da classe trabalhadora, redistribuindo as forças de trabalho e fragmentando a solidariedade operária. Além disso, como já apontado por Marini (2000), esse movimento aprofunda a violação do valor da força de trabalho, intensificando os mecanismos de superexploração.

A lógica neoliberal³ demonstrava que o Estado não deveria intervir diretamente na economia, apartando-se das funções regulatórias e das políticas públicas de proteção social. Passou a atuar como gestor dos interesses do capital financeiro, conforme destacado, subjugando o âmbito produtivo e social a uma “lógica financeira” que privilegia o curto prazo, a volatilidade e a descartabilidade. Assim, historicamente priorizados como produtores e consumidores pela sociedade, os trabalhadores tornaram-se sujeitos à informalidade, à redução de direitos e à perda de estabilidade – o que dificultou sobremaneira o exercício pleno da cidadania e da participação política.

Concomitantemente, a crise do fordismo e as práticas da acumulação flexível ampliaram a disparidade interna do mundo do trabalho. Enquanto uma minoria do proletariado encontra-se empregada em setores de alta tecnologia, submetida a regimes rígidos de produtividade e multifuncionalidade, outra parcela expressiva enfrenta condições de emprego precárias, jornadas prolongadas, ambientes inseguros e baixos salários. Isso tem impactos palpáveis na vida social e na saúde dos trabalhadores, evidenciados pela crescente taxa de acidentes de trabalho e adoecimentos laborais associados à informalidade e à terceirização.

Importante ressaltar que, mesmo com esses avanços tecnológicos e novas formas organizacionais, o capitalismo brasileiro configurou um padrão híbrido, em que os elementos tradicionais do fordismo convivem com a acumulação flexível e a precarização. Essa mescla revela a complexidade das adaptações e resistências no processo produtivo e a dificuldade em superar antigas estruturas de exploração.

Além disso, a reorganização produtiva e o avanço neoliberal não só atingiram os padrões de emprego e produção, mas também impactaram o protagonismo dos trabalhadores. A desorganização e desmobilização sindical, resultado dos anos de ditadura civil-militar e do contexto adverso neoliberal, fragilizaram a capacidade

³ Neoliberalismo refere-se a um conjunto de ideias e práticas políticas e econômicas que, a partir das últimas décadas do século XX, passaram a orientar a reorganização do capitalismo, defendendo a redução do papel do Estado na economia, a liberalização dos mercados, a privatização de empresas e serviços públicos, a desregulamentação das relações de trabalho e a flexibilização dos direitos sociais. Longe de significar a retirada do Estado, o neoliberalismo redefine sua atuação, colocando-o a serviço da garantia das condições de valorização do capital, especialmente do capital financeiro, ao mesmo tempo em que intensifica a precarização do trabalho e a mercantilização da vida social (Antunes, 2009).

coletiva da classe trabalhadora de avançar frente às transformações que reduzem direitos e precarizam as condições de vida.

Frente a esse cenário, torna-se imprescindível compreender o trabalho como categoria dialética: elemento central da produção social e fonte de transformação, mas também espaço de reprodução das desigualdades e das relações de dominação. A reestruturação produtiva e o avanço neoliberal, ao redefinirem o trabalho, suscitam não apenas retrocessos e precarização, mas também desafios para a organização social e política dos trabalhadores, que necessitam reconstruir novas formas de resistência e participação para garantir direitos e cidadania plena.

Isso posto, as determinações gerais do trabalho no capitalismo, articuladas à reestruturação produtiva e ao avanço neoliberal, assumem expressões concretas e específicas em distintos ramos de atividade. No Brasil, tais transformações incidem de modo particular sobre o setor de transportes, especialmente sobre o trabalho dos caminhoneiros, cuja inserção no processo de circulação de mercadorias se intensifica à medida que o país consolida um padrão de desenvolvimento assentado na expansão da malha rodoviária e na centralidade do transporte rodoviário de cargas.

Assim, a combinação entre dependência econômica, superexploração da força de trabalho, flexibilização das relações laborais e enfraquecimento das formas coletivas de organização cria as condições históricas para a precarização desse segmento, que ocupa posição estratégica na dinâmica de acumulação capitalista, mas vivencia formas agudas de insegurança, intensificação do trabalho e perda de direitos. Desse modo, compreender os fundamentos ontológicos do trabalho e suas metamorfoses no capitalismo contemporâneo constitui passo indispensável para, no capítulo seguinte, analisar os marcos históricos, econômicos e políticos que possibilitaram a consolidação da profissão de caminhoneiro no Brasil e suas atuais condições de trabalho.

3. A CONSOLIDAÇÃO HISTÓRICO-ECONÔMICA DA PROFISSÃO DE CAMINHONEIRO NO BRASIL

Após a análise das determinações gerais do trabalho no capitalismo contemporâneo, bem como das transformações impostas pela reestruturação produtiva e pelo avanço neoliberal, realizada no capítulo anterior, torna-se necessário deslocar o olhar para as mediações históricas e concretas que conformam essas dinâmicas no contexto brasileiro. Compreender o trabalho enquanto categoria central exige apreender como tais transformações se materializam em setores específicos da economia e em determinadas profissões, sobretudo naquelas cuja existência e centralidade estão diretamente vinculadas às mudanças nos modelos de produção capitalista.

Não é fortuito que os principais marcos históricos da organização do trabalho no capitalismo estejam profundamente associados à indústria de veículos automotores. O taylorismo e o fordismo, modelos paradigmáticos da produção capitalista no século XX, não apenas se desenvolveram no interior das fábricas automobilísticas, como tomaram o automóvel como mercadoria-síntese da racionalização produtiva. A própria linha de montagem, a fragmentação extrema das tarefas e a intensificação do controle sobre o tempo de trabalho emergem vinculadas à produção de automóveis, evidenciando o papel estruturante desse setor na conformação do capitalismo industrial. O automóvel, portanto, não é apenas um produto, mas um marco material e simbólico das formas históricas de exploração do trabalho.

Nessa direção, analisar o transporte rodoviário de cargas e a profissão de caminhoneiro significa apreender uma das expressões mais concretas da centralidade que o complexo automobilístico assume no desenvolvimento capitalista, especialmente em países de capitalismo dependente como o Brasil. A consolidação dessa profissão não pode ser dissociada do avanço da produção de veículos, da expansão da indústria automobilística e da opção estatal por um modelo de circulação baseado nas rodovias, articulado às exigências de fluidez, velocidade e flexibilidade impostas pela acumulação capitalista contemporânea.

É nesse movimento de particularização — do automóvel enquanto eixo histórico dos modelos de produção ao caminhoneiro enquanto trabalhador que garante a circulação das mercadorias — que se insere a análise desta pesquisa. A profissão de caminhoneiro emerge como mediação fundamental entre produção e circulação, ocupando lugar estratégico na realização do valor, ao mesmo tempo em que permanece submetida a relações de trabalho profundamente precarizadas. Desse modo, compreender a consolidação dessa categoria permite evidenciar como as transformações estruturais do capitalismo se materializam de forma desigual, transferindo os custos da eficiência produtiva e da circulação ampliada para o corpo e a vida dos trabalhadores.

Diante disso, este capítulo tem como objetivo analisar os principais marcos históricos, econômicos e políticos que possibilitaram a consolidação da profissão de caminhoneiro no Brasil, situando-a no contexto da expansão da malha rodoviária nacional e das opções estratégicas adotadas pelo Estado brasileiro ao longo do século XX. Busca-se compreender de que modo a centralidade do transporte rodoviário de cargas se constituiu como eixo estruturante do desenvolvimento capitalista no país e como, nesse processo, o caminhoneiro emerge como figura estratégica para a circulação de mercadorias e para a integração territorial em um país de dimensões continentais.

Ao contrário de abordagens que naturalizam a predominância do modal rodoviário como resultado de uma suposta superioridade técnica ou eficiência econômica, parte-se do pressuposto de que essa escolha esteve profundamente vinculada a interesses políticos, econômicos e geopolíticos. Tais interesses se articulam à condição dependente do capitalismo brasileiro, à industrialização tardia e subordinada e ao alinhamento do país aos projetos das potências centrais, especialmente dos Estados Unidos, cujos capitais, tecnologias e mercadorias encontraram no rodoviarismo⁴ um campo privilegiado de expansão.

Nesse sentido, a profissão de caminhoneiro não pode ser compreendida de forma isolada ou meramente funcional, mas como produto histórico de um projeto de desenvolvimento que privilegiou determinados modais de transporte em detrimento de outros, reorganizou o território nacional e redefiniu as formas de

⁴ Entendendo o rodoviarismo como a opção histórica e política do Estado brasileiro pela centralidade do transporte rodoviário no processo de desenvolvimento econômico, articulada à industrialização dependente, a expansão da indústria automobilística e à lógica da circulação do capital.

circulação de mercadorias. A consolidação dessa atividade profissional acompanha, portanto, o avanço do rodoviarismo, a instalação da indústria automobilística, as políticas desenvolvimentistas do Estado e os projetos de integração nacional, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, conformando as bases materiais e simbólicas que sustentam a centralidade do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

3.1 A expansão da malha rodoviária brasileira e a constituição histórica do transporte rodoviário de cargas

Historicamente, os sistemas de transporte no Brasil sempre estiveram subordinados ao padrão de inserção do país na economia mundial, o que significa que sua conformação respondeu prioritariamente às exigências externas de circulação de mercadorias e não às necessidades internas de integração territorial ou desenvolvimento social. Durante o período colonial, o transporte marítimo desempenhou papel central, pois atendia diretamente à lógica da economia exportadora, viabilizando o escoamento de produtos primários como o açúcar, o ouro e, posteriormente, o café (Furtado, 1959). As formas terrestres de circulação eram precárias, descontínuas e subordinadas aos circuitos exportadores, realizadas por meio de trilhas, caminhos rudimentares e tropas de animais, como destacam os estudos de Silva (2015).

Nesse contexto, na circulação interna, os tropeiros desempenharam um papel relevante na circulação de mercadorias e pessoas, especialmente entre áreas produtoras e centros de consumo regionais. Contudo, segundo Silva (2015), essa forma de transporte não resultou na constituição de um sistema nacional integrado, mas operou de maneira fragmentada, refletindo a própria fragmentação do território brasileiro e as desigualdades regionais produzidas pelo modelo colonial e escravista. A circulação interna existia, mas não como política estruturante do Estado, e sim como necessidade acessória de uma economia voltada prioritariamente para fora.

Com a consolidação da economia cafeeira ao longo do século XIX, o transporte ferroviário passou a ocupar posição de maior destaque, sobretudo nas regiões Sudeste e Sul. No entanto, como demonstra Castro (2005), a expansão

ferroviária no Brasil ocorreu de forma seletiva e funcional à lógica exportadora, conectando áreas produtoras diretamente aos portos, sem promover a articulação entre diferentes regiões do país. As ferrovias não foram pensadas como instrumento de integração nacional, mas como infraestrutura voltada à redução dos custos de transporte das mercadorias destinadas ao mercado externo. Esse padrão reforça a compreensão de que a infraestrutura brasileira se constituiu historicamente como suporte da acumulação capitalista dependente.

A ausência de um projeto nacional integrado de transportes contribuiu para que, já no início do século XX, o modal rodoviário começasse a ganhar espaço como alternativa considerada mais “flexível” e de implantação mais rápida. Assim, a difusão do automóvel e do caminhão, associada ao discurso da modernização e do progresso, criou as bases materiais e ideológicas para a valorização das estradas de rodagem. A famosa afirmação de Washington Luís, “governar é abrir estradas” (Silva, 2015, p. 19 apud Garcez, 1970, p.673), sintetiza essa inflexão política e simbólica, na qual a abertura de rodovias passou a ser entendida como sinônimo de desenvolvimento.

Entretanto, como bem problematiza Silva (2015, p. 21 apud Azevedo, 1964), essa opção não se fundamentou em critérios técnicos ou de eficiência logística, mas esteve profundamente articulada a interesses econômicos específicos, sobretudo os da indústria automobilística do capital internacional. A valorização do transporte rodoviário atendia à necessidade de expansão de mercados consumidores de veículos, combustíveis, pneus e asfaltos, setores fortemente controlados por empresas estrangeiras. Assim, desde sua origem, o rodoviarismo brasileiro se inscreve em uma lógica de dependência tecnológica e econômica.

As ideias desenvolvidas por Azevedo (1964) parecem indicar que a escolha pelo modal rodoviário não ocorreu por esse ser o meio mais eficiente de transporte (por motivos técnicos), mas, sobretudo, devido a diversos interesses políticos e econômicos, como os da indústria automobilística, já que o Brasil estava subordinado à estrutura capitalista mundial. (Silva, 2015, p. 21).

Esse processo se intensifica de forma decisiva a partir da década de 1950, especialmente durante o governo Juscelino Kubitschek. O Plano de Metas⁵, ao

⁵ “O Plano de Metas foi um plano de desenvolvimento da economia brasileira implementado por Juscelino Kubitschek, consistindo em trinta metas destinadas a promover mudanças na organização

priorizar os setores de energia, transporte e indústria de base, consolidou o transporte rodoviário como eixo central do projeto desenvolvimentista. A instalação da indústria automobilística no país, com forte participação de empresas multinacionais, reforçou essa escolha e produziu uma reconfiguração estrutural da matriz de transportes (Gordinho, 2003).

É nesse contexto que o transporte rodoviário de cargas se consolida como atividade estratégica e o caminhoneiro emerge como trabalhador fundamental para a circulação de mercadorias. O caminhão passa a ser visto como símbolo de modernização, progresso e integração nacional, ao mesmo tempo em que se amplia de forma acelerada a malha rodoviária federal. O crescimento das estradas, a ampliação das distâncias percorridas e a intensificação do fluxo de produtos exigiram uma força de trabalho capaz de garantir a continuidade da circulação. (Goulart, 1959). O caminhoneiro passa, então, a ocupar lugar central na logística nacional, conectando regiões produtoras, centros industriais, portos e mercados consumidores.

Durante a ditadura civil-militar⁶, esse modelo foi aprofundado de maneira ainda mais intensa e autoritária. Os governos militares investiram pesadamente na expansão da malha rodoviária, articulando-a a projetos de integração nacional, ocupação territorial e expansão das fronteiras agrícolas. Conforme analisa Kapron (2022), grandes obras rodoviárias, como a Transamazônica, foram apresentadas como símbolos de soberania e desenvolvimento, mas, na prática, estiveram profundamente vinculadas aos interesses do grande capital, à expansão do agronegócio e à exploração intensiva dos recursos naturais.

Silva (2015) destaca que, apesar do volume expressivo de investimentos, a política rodoviária do período militar aprofundou o desequilíbrio da matriz de transportes brasileira. O abandono relativo das ferrovias e hidrovias consolidou a

produtiva do Brasil no final dos anos 1950, com o objetivo de aumentar a participação relativa da indústria na economia e encadear o desenvolvimento industrial para setores mais complexos e intensivos em tecnologia.” (Marson, 2018, p.2)

⁶ Para José Paulo Netto (2017), a autocracia burguesa (1964) foi um processo “dinâmico e contraditório”, emergindo da crise da dominação burguesa e do pacto antidemocrático com o capital monopolista internacional. Seu Estado, incompatível com a democratização, buscou controlar a cultura e a sociedade para uma “modernização conservadora”, mas sua crise, a partir de 1973, foi impulsionada pela resistência democrática. A ditadura civil-militar teve como base não só a repressão física, através de tortura e exílio, mas também, subjetiva, controlando o acesso e distribuição de cultura e ideais. Além disso, a subordinação ao capital externo foi amplamente difundida. (Netto, 2017)

dependência do modal rodoviário, elevando os custos logísticos e transferindo para os trabalhadores, especialmente os caminhoneiros, os ônus dessa escolha. A precariedade da infraestrutura, a insuficiência da pavimentação e a ausência de políticas de proteção ao trabalho revelam que o fortalecimento do rodoviarismo não esteve acompanhado de uma preocupação com as condições sociais dessa atividade.

Nesse contexto histórico, a profissão de caminhoneiro se consolida como elemento indispensável à dinâmica econômica brasileira, mas em condições marcadas pela instabilidade, pela intensificação do trabalho e pela ausência de direitos historicamente garantidos. A centralidade funcional do caminhoneiro contrasta com sua fragilidade social, evidenciando que a expansão da malha rodoviária e a constituição do transporte rodoviário de cargas ocorreram sob a lógica da acumulação capitalista, e não da valorização do trabalho.

Assim, a expansão da malha rodoviária e a consolidação da profissão de caminhoneiro caminham juntas como expressões de um mesmo projeto histórico de desenvolvimento dependente. Ambas se estruturam a partir das escolhas estratégicas do Estado brasileiro, subordinadas às exigências do capital internacional e às necessidades da circulação ampliada de mercadorias. Essa trajetória histórica é fundamental para compreender, nos capítulos seguintes, como a reestruturação produtiva e o neoliberalismo aprofundaram as formas de precarização das relações e condições de trabalho dos caminhoneiros no Brasil.

3.2 Rodoviarismo, dependência e a inserção do caminhoneiro na lógica da acumulação capitalista

A compreensão da consolidação da profissão de caminhoneiro exige um deslocamento analítico que ultrapasse a descrição cronológica da expansão rodoviária e incorpore uma leitura crítica sobre o padrão dependente de desenvolvimento do capitalismo brasileiro. Nesse sentido, a contribuição de Galeano (2010) é central ao evidenciar que, na América Latina, os processos de modernização e expansão da infraestrutura raramente se traduziram em autonomia econômica ou superação das desigualdades estruturais. Ao contrário, tais processos, em grande medida, reforçaram a subordinação das economias

periféricas aos centros hegemônicos do capital mundial. As rodovias brasileiras, portanto, não podem ser compreendidas apenas como instrumentos de integração territorial, mas como parte de uma engrenagem que conecta a produção nacional aos circuitos internacionais de valorização do capital.

O rodoviarismo, enquanto opção estratégica do Estado brasileiro, deve ser entendido como expressão concreta de um projeto de modernização subordinada. Conforme demonstram Silva (2015) e Kapron (2022), a priorização do transporte rodoviário esteve profundamente articulada à internacionalização do capital, à instalação de empresas transnacionais e à necessidade de acelerar a circulação de mercadorias em um território extenso e desigual. Essa aceleração da circulação não é um elemento secundário, mas uma condição fundamental para a realização do valor no capitalismo, uma vez que a mercadoria só se converte efetivamente em capital valorizado quando circula e é vendida no mercado.

Nesse sentido, o transporte rodoviário de cargas assume papel estratégico no processo de acumulação, pois viabiliza a conexão entre produção, distribuição e consumo. O caminhoneiro, enquanto trabalhador responsável por operar esse elo da circulação, ocupa uma posição funcionalmente central, ainda que socialmente desvalorizada. Sua atividade garante a fluidez dos fluxos logísticos, conectando regiões produtoras, centros industriais, portos, áreas de exportação e mercados internos. Trata-se, portanto, de um trabalho indispensável à dinâmica capitalista contemporânea, especialmente em um país cuja matriz de transportes é fortemente dependente do modal rodoviário.

Todavia, como enfatiza Kapron (2022), essa centralidade funcional não se traduz em melhores condições de trabalho ou em maior poder de barganha para os caminhoneiros. Ao contrário, a lógica do rodoviarismo brasileiro se estruturou historicamente a partir da transferência sistemática de custos e riscos para os trabalhadores. A figura do caminhoneiro autônomo⁷, frequentemente apresentada como símbolo de liberdade e empreendedorismo, revela-se, na prática, como uma das formas mais sofisticadas de subordinação do trabalho ao capital, pois desloca para o próprio trabalhador a responsabilidade pela aquisição e manutenção do principal meio de produção: o caminhão.

⁷ “Caminhoneiros autônomos, somente aqueles constituídos como os próprios trabalhadores que trabalham em seus caminhões” (Kapron, 2022, p.79).

Essa forma de inserção expressa uma tendência mais ampla do capitalismo dependente, no qual a redução dos custos de circulação e a maximização da taxa de lucro ocorrem por meio da intensificação da exploração do trabalho. A posse do veículo não representa autonomia real, mas aprofunda a dependência do caminhoneiro em relação às empresas contratantes, aos preços dos fretes, às oscilações do mercado de combustíveis e às condições precárias da infraestrutura rodoviária. Assim, o caminhoneiro assume simultaneamente o papel de trabalhador e de gestor dos custos da circulação, absorvendo as contradições do sistema em seu próprio corpo e em sua saúde.

O autônomo com a compreensão de ter tido liberdade no exercício profissional enquanto rotina diária distinguiu-se dos motoristas empregados, pressupondo nestes últimos a maior probabilidade de submissões hierárquicas aos interesses de sua empresa ou patrão quanto a horários, destinos das viagens ou dos valores monetários definidos a partir do frete. Também o reverso de ser autônomo no livre mercado tendo que arcar com possíveis custos adicionais em manutenção veicular e alimentação, que por ser trabalhador por conta própria seriam fatores diretos de um rebaixamento dos seus rendimentos (Kapron, 2012, p.81).

A dependência do modal rodoviário reforça, ainda, a dependência energética e tecnológica do país, historicamente marcada pela importação de derivados de petróleo e pela vulnerabilidade às flutuações do mercado internacional. Como aponta Galeano (2010), as economias latino-americanas foram estruturadas para servir às necessidades externas, e essa lógica se reproduz na organização da infraestrutura e dos sistemas de transporte. O aumento dos custos com combustível, pedágios e manutenção não é absorvido pelo capital, mas repassado aos trabalhadores, intensificando jornadas, reduzindo tempos de descanso e ampliando os riscos à saúde.

Alguns países latino-americanos vivem uma nova etapa de industrialização, em grande medida induzida e orientada pelas necessidades estrangeiras e pelos donos estrangeiros dos meios de produção. Não será este outro capítulo de nossa história do “desenvolvimento para fora”? Nos mercados internacionais, os preços em constante elevação em regra não correspondem aos “produtos manufaturados”, mas às mercadorias mais sofisticadas e de maior componente tecnológico, que são privativas das economias de maior desenvolvimento. O principal produto de exportação da América Latina, venda o que vender, matéria-prima ou manufaturas, são os braços baratos. (Galeano, p. 437, 2010)

Nesse sentido, o rodoviarismo brasileiro não pode ser analisado apenas como uma escolha técnica ou administrativa, mas como parte de uma racionalidade econômica que subordina o trabalho às exigências da acumulação. A centralidade da circulação no capitalismo contemporâneo exige rapidez, flexibilidade e redução de custos, e essas exigências recaem diretamente sobre os caminhoneiros. A intensificação do trabalho, as longas jornadas e a instabilidade contratual não são desvios do sistema, mas elementos constitutivos de uma forma de organização da logística voltada à maximização do lucro.

Dessa forma, a consolidação da profissão de caminhoneiro deve ser compreendida como parte integrante da dinâmica do capitalismo brasileiro, marcado pela dependência, pela desigualdade estrutural e pela centralidade da circulação de mercadorias. A história da expansão rodoviária revela que a precarização contemporânea do trabalho dos caminhoneiros não constitui um fenômeno recente ou conjuntural, mas o desdobramento histórico de um modelo de desenvolvimento que, desde suas origens, subordinou o trabalho às necessidades do capital. Essa perspectiva permite superar análises moralizantes ou individualizantes, que atribuem as condições precárias à escolha pessoal ou à falta de qualificação dos trabalhadores.

3.3 A institucionalização tardia da profissão e os marcos legais do trabalho dos caminhoneiros

Apesar de sua presença histórica e de sua centralidade crescente na dinâmica econômica nacional desde meados do século XX, a profissão de caminhoneiro permaneceu, por décadas, à margem de um reconhecimento jurídico específico. Conforme Kapron (2012), o transporte rodoviário de cargas se expandiu no Brasil sem que houvesse uma regulamentação própria capaz de estabelecer parâmetros claros para a jornada de trabalho, os períodos de descanso, as condições de segurança e a proteção social desses trabalhadores. Tal ausência normativa não constitui um descompasso ocasional, mas expressa a forma como o Estado brasileiro historicamente tratou as categorias vinculadas à circulação de mercadorias: como forças de trabalho funcionais à acumulação, porém secundarizadas enquanto sujeitos de direitos.

Durante grande parte do século XX, os caminhoneiros estiveram submetidos a um arcabouço legal genérico, especialmente à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que não contemplava as especificidades da atividade, como as longas jornadas em deslocamento contínuo, os tempos de espera para carga e descarga, o trabalho noturno e os riscos permanentes associados à circulação rodoviária. No caso dos trabalhadores autônomos — parcela expressiva da categoria — a situação era ainda mais crítica, uma vez que estes sequer se enquadravam formalmente nas relações clássicas de emprego, permanecendo à margem da proteção trabalhista e previdenciária (Silva, 2015).

Essa invisibilidade institucional começou a ser tensionada de forma mais incisiva apenas no início do século XXI, quando a intensificação da logística, a ampliação das cadeias produtivas e o aumento dos conflitos no setor tornaram insustentável a ausência de uma regulação específica. A promulgação da Lei nº 12.619/2012, conhecida como “Lei dos Caminhoneiros”, representou o primeiro marco legal voltado diretamente à regulamentação da profissão, estabelecendo normas relativas à jornada de trabalho, aos períodos mínimos de descanso e às condições de segurança. Conforme destaca Kapron (2012), tal legislação emerge não como concessão espontânea do Estado, mas como resposta às pressões econômicas, às mobilizações da categoria e à necessidade de organizar juridicamente um setor estratégico para a circulação de mercadorias.

Todavia, a Lei nº 12.619/2012 mostrou-se insuficiente para abarcar a complexidade das relações de trabalho no transporte rodoviário de cargas, sobretudo no que se refere aos caminhoneiros autônomos. Essa limitação impulsionou novas mobilizações nacionais, culminando na aprovação da Lei nº 13.103/2015, que buscou ampliar e detalhar dispositivos relacionados à jornada, ao descanso e à responsabilidade dos contratantes. Ainda assim, como argumenta Kapron (2012), essas alterações legais não alteraram substantivamente a posição estrutural dos caminhoneiros na divisão social do trabalho, tampouco romperam com a lógica de transferência dos custos e riscos da circulação para os próprios trabalhadores.

A regulamentação tardia da profissão, portanto, deve ser compreendida como parte das estratégias estatais de gestão do trabalho no capitalismo dependente. Ao reconhecer juridicamente a atividade apenas quando sua centralidade econômica já

estava consolidada, o Estado não promoveu uma transformação estrutural das condições de trabalho, mas buscou administrar conflitos e garantir a continuidade dos fluxos logísticos. A forma jurídica da regulação aparece, assim, como mediação contraditória: ao mesmo tempo em que reconhece a existência da profissão, preserva os fundamentos da exploração que a sustentam.

Assim, ao evidenciar os marcos históricos, econômicos e políticos da consolidação da profissão de caminhoneiro, este capítulo demonstra que essa categoria emerge e se desenvolve no interior de um projeto de desenvolvimento dependente, no qual Estado, capital e infraestrutura logística se articulam para garantir a reprodução ampliada do capital, frequentemente à custa da intensificação da exploração do trabalho. Compreender esse percurso histórico é condição indispensável para, no capítulo seguinte, analisar como a reestruturação produtiva e o avanço do neoliberalismo, a partir da década de 1990, aprofundam essas tendências, reconfigurando as relações e condições de trabalho dos caminhoneiros brasileiros.

4. OS REBATIMENTOS SÓCIO-HISTÓRICOS DA REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NAS RELAÇÕES E CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS

A análise desenvolvida nos capítulos anteriores evidenciou que a consolidação da profissão de caminhoneiro no Brasil não pode ser compreendida de forma isolada, tampouco dissociada das determinações estruturais do capitalismo dependente e das escolhas históricas do Estado brasileiro no que se refere à organização da infraestrutura e da circulação de mercadorias. Se, no primeiro capítulo, foram discutidas as transformações gerais do trabalho no capitalismo contemporâneo, marcadas pela reestruturação produtiva e pelo avanço do neoliberalismo, e, no segundo, analisados os marcos históricos, econômicos e políticos que estruturaram o transporte rodoviário de cargas e a própria constituição da categoria dos caminhoneiros, neste capítulo o foco se desloca para os rebatimentos sócio-históricos desses processos sobre as relações e condições concretas de trabalho desses trabalhadores.

A partir da década de 1990, o Brasil passa a vivenciar de forma mais intensa as transformações impostas pela reestruturação produtiva do capital, em consonância com o avanço das políticas neoliberais. Privatizações, flexibilização das relações de trabalho, desregulamentação de direitos sociais e redefinição do papel do Estado passam a compor o cenário de reorganização do capitalismo brasileiro, aprofundando tendências históricas de precarização do trabalho. Conforme destaca Antunes (2018), tais transformações não representam uma ruptura com a lógica do capital, mas a intensificação de seus mecanismos de exploração, agora mediados por novas formas de gestão, contratação e controle do trabalho.

O rebaixamento crescente dos salários dos trabalhadores possibilitou níveis de acumulação que atraíram fortemente o capital monopolista. Desse modo, a expansão capitalista industrial sustentou-se (e ainda se sustenta) num processo de superexploração do trabalho, dado pela articulação de baixos salários, uma jornada de trabalho prolongada (nos períodos de ciclo expansionista) e de fortíssima intensidade, dentro de um padrão industrial significativo para um país subordinado.[...] A partir de 1990, com a ascensão de Fernando Collor e depois com Fernando Henrique Cardoso, esse processo intensificou-se sobremaneira, com a implementação de inúmeros elementos que reproduzem, nos seus traços essenciais, o

receituário neoliberal. Por isso, no estágio atual a reestruturação produtiva do capital no Brasil é mais expressiva e seus impactos recentes são mais significativos. Combinam-se processos de downsizing das empresas, um enorme enxugamento e aumento das formas de superexploração da força de trabalho, verificando-se também mutações no processo tecnológico e informacional. A flexibilização, a desregulamentação e as novas formas de gestão produtiva estão presentes em grande intensidade, indicando que o fordismo, ainda dominante, também vem se mesclando com novos processos produtivos, com as formas de acumulação flexível e vários elementos oriundos do chamado toyotismo, do modelo japonês, que configuram as tendências do capitalismo contemporâneo. (Antunes, 2009, p. 231; 232)

Nesse contexto, o setor de transporte rodoviário de cargas assume centralidade ainda maior na dinâmica econômica, uma vez que a aceleração da circulação de mercadorias se torna condição indispensável para a reprodução ampliada do capital. A intensificação da concorrência, a fragmentação das cadeias produtivas e a ampliação dos fluxos logísticos nacionais e internacionais ampliam a demanda por serviços de transporte, ao mesmo tempo em que aprofundam a pressão sobre os trabalhadores responsáveis por garantir essa circulação. Os caminhoneiros, inseridos em uma matriz de transportes historicamente dependente do modal rodoviário, passam a vivenciar de forma aguda os efeitos dessas transformações.

Os rebatimentos sócio-históricos da reestruturação produtiva sobre o trabalho dos caminhoneiros se expressam na intensificação das jornadas, na ampliação da informalidade, na difusão de formas de contratação precárias, no endividamento dos trabalhadores e na transferência sistemática dos custos e riscos da atividade para o próprio trabalhador. Conforme analisam Kapron (2022) e Silva (2015), tais processos aprofundam a vulnerabilidade social da categoria, ao mesmo tempo em que reforçam a centralidade funcional do caminhoneiro na dinâmica da circulação capitalista.

Dessa forma, este capítulo tem como objetivo investigar os rebatimentos sócio-históricos da reestruturação produtiva e do neoliberalismo sobre as relações e condições de trabalho dos caminhoneiros brasileiros a partir da década de 1990, buscando evidenciar como essas transformações se articulam às particularidades do capitalismo dependente e à histórica opção pelo rodoviarismo no país. Parte-se do pressuposto de que a precarização contemporânea do trabalho dos caminhoneiros não constitui um fenômeno conjuntural ou resultado de escolhas

individuais, mas expressão de determinações estruturais que se reproduzem e se intensificam ao longo do tempo.

Ao analisar essas transformações, busca-se compreender de que maneira as novas formas de organização do trabalho, de contratação e de gestão da circulação impactam diretamente a vida e a saúde dos caminhoneiros, preparando o terreno analítico para o capítulo seguinte, no qual serão discutidos de forma mais específica os impactos das atuais relações e condições de trabalho sobre a saúde desses trabalhadores.

4.1 Reestruturação produtiva, neoliberalismo e a reorganização do trabalho no transporte rodoviário

A década de 1990 inaugura, no Brasil, um período de profundas transformações nas relações sociais de produção, diretamente articuladas à consolidação da reestruturação produtiva do capital e à adoção sistemática de políticas neoliberais. Esse movimento, longe de representar uma ruptura com o passado, aprofunda tendências históricas já presentes na formação social brasileira, particularmente no que se refere à subordinação do trabalho às exigências da acumulação capitalista em um país de capitalismo dependente. No setor de transporte rodoviário de cargas, essas transformações assumem contornos específicos, produzindo rebatimentos diretos sobre as formas de contratação, a organização do trabalho, a intensificação das jornadas e a deterioração das condições de vida e saúde dos caminhoneiros.

A reestruturação produtiva, conforme analisada por Antunes (2009), deve ser compreendida como uma resposta do capital à crise estrutural iniciada nos anos 1970, marcada pela queda da taxa de lucro, pela crise do fordismo-keynesianismo e pela intensificação da concorrência intercapitalista em escala global. Como o autor destaca, "as mutações em curso são expressão da reorganização do capital com vistas à retomada do seu patamar de acumulação e ao seu projeto global de dominação" (Antunes, 2009, p. 52). No Brasil, esse processo se materializa de forma tardia e subordinada, articulando modernização tecnológica seletiva, flexibilização das relações de trabalho e desregulamentação de direitos sociais historicamente conquistados. No transporte rodoviário, a lógica da acumulação

flexível se expressa na busca incessante por redução de custos logísticos, aceleração da circulação de mercadorias e transferência sistemática dos riscos da atividade para os trabalhadores.

O caminhoneiro, inserido nesse contexto, passa a ocupar uma posição paradoxal: ao mesmo tempo em que seu trabalho se torna ainda mais central para a reprodução do capital — dada a hegemonia do modal rodoviário e a expansão dos fluxos logísticos just-in-time — suas condições de trabalho se tornam progressivamente mais precarizadas. Afinal, “o transporte desloca ou transfere e é o trabalho dos trabalhadores motoristas que, produzindo trabalho excedente, cria valor” (Kapron, 2022, p.65). A circulação adquire papel estratégico na fase contemporânea do capitalismo, uma vez que a redução do tempo de giro do capital se converte em elemento fundamental para a ampliação da extração de mais-valia. Nesse sentido, o controle do tempo passa a incidir diretamente sobre o corpo e a subjetividade do caminhoneiro, pressionado a cumprir prazos cada vez mais exíguos e a prolongar suas jornadas de trabalho.

A partir dos anos 1990, intensificam-se processos como a terceirização, a quarteirização e a expansão do trabalho por conta própria no setor de transporte rodoviário de cargas. Essas formas de contratação, frequentemente apresentadas como alternativas modernas e flexíveis, devem ser compreendidas como mecanismos centrais da reestruturação produtiva, que operam no sentido de fragmentar a classe trabalhadora, enfraquecer formas coletivas de organização e externalizar custos. Conforme aponta Kapron (2022), a disseminação da figura do caminhoneiro autônomo cumpre papel estratégico na reorganização do setor, ao deslocar para o trabalhador a responsabilidade pela aquisição e manutenção do veículo, pelo custeio de combustível, pedágios, seguros e pela gestão do próprio tempo de trabalho.

Essa suposta autonomia, contudo, revela-se profundamente contraditória. Embora formalmente desvinculado de um contrato de trabalho tradicional, o caminhoneiro proprietário de seu veículo permanece economicamente subordinado às grandes transportadoras, aos embarcadores e às cadeias logísticas controladas por grupos econômicos concentrados. A definição dos valores dos fretes, a imposição de prazos rígidos, a instabilidade da demanda e a assimetria de poder na negociação configuram uma relação de subordinação estrutural que reproduz

formas intensificadas de exploração do trabalho, ainda que juridicamente invisibilizadas.

A reorganização produtiva do setor também se expressa na intensificação do ritmo de trabalho e na ampliação das jornadas. A pressão por produtividade, associada à remuneração baseada no frete realizado, induz os caminhoneiros a permanecerem longos períodos em atividade, muitas vezes ultrapassando os limites legais de jornada e descanso. Esse processo não decorre apenas de escolhas individuais, mas de uma racionalidade produtiva que subordina o tempo de vida ao tempo da circulação, convertendo o descanso em obstáculo à rentabilidade.

A lógica neoliberal, ao promover a flexibilização das normas trabalhistas e a desregulamentação do mercado, cria as condições institucionais para que tais práticas se naturalizem. A retração do Estado no papel de regulador das relações de trabalho, combinada à priorização do mercado como instância organizadora da vida social, contribui para a fragilização das redes de proteção social e para o enfraquecimento da fiscalização das condições de trabalho. Como destacam Abramides e Cabral (2003), o Estado neoliberal não se ausenta, mas atua ativamente na criação de um ambiente favorável à acumulação capitalista, ao mesmo tempo em que se distancia da garantia efetiva de direitos sociais. A desregulamentação de direitos sociais e trabalhistas é favorecida, conduzindo a um "Estado mínimo para os trabalhadores e o Estado ampliado para o capital, [...] em que os interesses privados sobrepõem-se aos interesses públicos, de caráter universal" (Abramides e Cabral, 2003, p. 5;7)

Nesse contexto, a reorganização do trabalho no transporte rodoviário de cargas produz impactos que extrapolam a dimensão estritamente econômica, incidindo diretamente sobre as condições de vida e saúde dos caminhoneiros. A intensificação das jornadas, a instabilidade da renda, o isolamento social, a exposição contínua a riscos nas estradas e a pressão permanente por produtividade configuram um cenário de desgaste físico e psíquico que se aprofunda ao longo do tempo. Esses elementos não podem ser compreendidos de forma fragmentada, mas como expressão de um modelo de organização do trabalho que subordina a saúde do trabalhador às exigências da circulação e da acumulação.

Considerou-se que as principais dificuldades da atividade dos caminhoneiros devem-se, principalmente, à forte influência que a lógica capitalista exerce sobre o setor rodoviário de cargas, especialmente no que diz respeito à exploração da mais-valia que obriga os motoristas a cumprir uma extensa jornada de trabalho. (Silva, 2015, p.7)

Assim, a reestruturação produtiva e o neoliberalismo não apenas reorganizam o setor de transporte rodoviário de cargas, mas redefinem de maneira profunda as relações e condições de trabalho dos caminhoneiros brasileiros. Ao deslocar riscos, custos e responsabilidades para os trabalhadores, esses processos contribuem para a consolidação de um padrão de precarização estrutural, cujos rebatimentos sobre a saúde serão analisados de forma mais sistemática no capítulo seguinte.

4.2 Flexibilização, intensificação do trabalho e precarização das condições laborais

A flexibilidade ou flexibilização constitui hoje uma espécie de síntese ordenadora dos múltiplos fatores que fundamentam as alterações na sociabilidade do capitalismo contemporâneo. Do ponto de vista de seu impacto nas relações de trabalho, a flexibilização se expressa na diminuição drástica das fronteiras entre atividade laboral e espaço da vida privada, no desmonte da legislação trabalhista, nas diferentes formas de contratação da força de trabalho e em sua expressão negada, o desemprego estrutural. (Antunes, 2018, p. 159)

A flexibilização das relações de trabalho, elemento central da acumulação flexível, assume no transporte rodoviário de cargas uma forma particularmente perversa. A ausência de controle efetivo da jornada, a naturalização de jornadas extenuantes e a pressão constante por produtividade transformam o cotidiano do caminhoneiro em um espaço de desgaste físico e psíquico permanente. Longas horas ao volante, frequentemente ultrapassando os limites legais, são justificadas pela necessidade de cumprir prazos impostos pelas empresas e pelos mercados, revelando a subordinação do tempo de vida do trabalhador ao tempo de circulação do capital.

Essa intensificação do trabalho deve ser analisada à luz das categorias marxianas de mais-valia absoluta e relativa⁸. No caso dos caminhoneiros, a

⁸ “O mais-valor obtido pelo prolongamento da jornada de trabalho chamo de mais-valor absoluto; o mais-valor que, ao contrário, deriva da redução do tempo de trabalho necessário e da

ampliação da jornada e a redução dos tempos de descanso configuram mecanismos clássicos de extração de mais-valia absoluta, enquanto a incorporação de tecnologias de rastreamento, controle logístico e gestão digital do transporte contribui para o aumento da mais-valia relativa, ao elevar a produtividade e o controle sobre o trabalho. O resultado é um processo de exploração que combina formas tradicionais e contemporâneas de dominação do trabalho pelo capital.

A pressão por cumprimento de prazos rígidos, associada à remuneração vinculada ao frete realizado, cria incentivos permanentes à extensão da jornada e à supressão dos períodos de descanso. O tempo que deveria ser destinado à recuperação física e mental do trabalhador é convertido em tempo produtivo ou em tempo de espera improdutivo, no qual o caminhoneiro permanece disponível para o trabalho, ainda que sem remuneração. Esse tempo “morto”, comum nas filas de carga e descarga, nos pátios logísticos e nos postos de parada, revela uma forma específica de apropriação do tempo de vida pelo capital, frequentemente invisibilizada nas análises tradicionais sobre jornada de trabalho.

[...] pensar sobre as categorias dos tempos de trabalho, os tempos de direção, carga/descarga, espera em burocracia, filas, fiscalização, interrupção da rodovia etc. Para os caminhoneiros, representam as horas de trabalho. Além disso, considerar a permanência junto aos caminhões/cargas implicando nas atribuídas responsabilidades sobre questões funcionais dos veículos e segurança/vigilância, além dos tempos para as refeições, nos próprios veículos ou em refeitórios/restaurantes, e descanso/repouso. Para as empresas do TRC,⁹ o não reconhecimento da permanente dependência dos motoristas aos caminhões representa menos tempo relativo de trabalho pago, sendo que, menores os salários, maiores são a extração do trabalho excedente e da mais-valia. (Kapron, 2022, p. 316)

Silva (2015) destaca que, no setor de transportes, a introdução de novas tecnologias não se traduz necessariamente em melhoria das condições de trabalho. Ao contrário, sistemas de monitoramento por satélite, rastreamento em tempo real,

correspondente alteração na proporção entre as duas partes da jornada de trabalho chamo de mais-valor relativo. (Marx, 2013, p. 482). Isto é, o mais-valor absoluto refere-se por meio do prolongamento absoluto da jornada de trabalho. A classe capitalista busca aumentar a duração do tempo de trabalho diário para extrair o máximo de lucro e intensificar a exploração da força de trabalho. Já o mais-valor relativo é o mais-valor que resulta da redução do tempo de trabalho necessário para o trabalhador se manter e da correspondente alteração na proporção entre as duas partes da jornada de trabalho. Isso é conseguido através do desenvolvimento da produtividade e da revolução das condições técnicas e sociais do processo de trabalho, tornando a exploração mais sutil e menos perceptível que o simples aumento da jornada.

⁹ Transporte Rodoviário de Carga.

aplicativos de gestão de frete e metas de desempenho intensificam a pressão sobre os trabalhadores, reduzindo sua autonomia real e ampliando o ritmo de trabalho. A tecnologia, nesse contexto, opera como instrumento de controle e disciplinamento, reforçando a subsunção real do trabalho ao capital e aprofundando a assimetria de poder entre trabalhadores e empresas.

A precarização das condições de trabalho também se expressa de maneira contundente na infraestrutura disponível aos caminhoneiros. A precariedade das rodovias, a insuficiência de pontos de parada e descanso adequados, a ausência de condições mínimas de higiene, alimentação e repouso, bem como a dificuldade de acesso a serviços de saúde ao longo das rotas, compõem um cenário de vulnerabilidade estrutural. Esses elementos incidem diretamente sobre a saúde física e mental dos trabalhadores, potencializando o desgaste provocado pela intensificação do trabalho.

Além disso, a exposição constante à violência, aos acidentes de trânsito e às condições climáticas adversas amplia os riscos associados à atividade. O caminhoneiro realiza seu trabalho em um ambiente marcado pela insegurança, no qual o corpo é permanentemente colocado em risco. A precarização, nesse sentido, não se limita às formas contratuais ou à jornada, mas envolve um conjunto de condições materiais que afetam diretamente a reprodução da força de trabalho.

A dependência histórica do modal rodoviário, conforme discutido no capítulo anterior, intensifica esses problemas ao concentrar sobre os caminhoneiros a responsabilidade pela sustentação da logística nacional. Em um país marcado por profundas desigualdades regionais e por uma malha rodoviária heterogênea, o trabalho do caminhoneiro se realiza, frequentemente, em condições adversas, que variam conforme o território, mas compartilham a lógica da negligência estrutural em relação às necessidades do trabalhador.

A lógica da acumulação flexível, ao exigir rapidez, eficiência e disponibilidade permanente, ignora sistematicamente os limites físicos e psíquicos dos trabalhadores. A intensificação do ritmo de trabalho, a extensão da jornada e a precariedade das condições laborais produzem um quadro de desgaste contínuo, que se expressa em adoecimentos físicos, sofrimento psíquico e aumento da incidência de acidentes. Esses rebatimentos não são efeitos colaterais indesejados,

mas resultados estruturais de um modelo de organização do trabalho que subordina a vida do trabalhador às exigências da circulação e da valorização do capital.

Dessa forma, a flexibilização e a intensificação do trabalho no transporte rodoviário de cargas configuram elementos centrais para a compreensão da precarização das condições laborais dos caminhoneiros brasileiros. Ao articular extensão da jornada, controle tecnológico e precariedade da infraestrutura, esse modelo produz impactos profundos sobre a saúde desses trabalhadores, tema que será aprofundado no capítulo seguinte.

5. RELAÇÕES E CONDIÇÕES DE TRABALHO E OS IMPACTOS NA SAÚDE DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS

Após a análise do processo histórico de consolidação da profissão de caminhoneiro no Brasil e de sua inserção na lógica da acumulação capitalista dependente, torna-se necessário examinar de forma mais detida como as atuais relações e condições de trabalho incidem diretamente sobre a vida e a saúde desses trabalhadores. Este capítulo tem como objetivo compreender os impactos concretos da organização contemporânea do trabalho no transporte rodoviário de cargas, considerando tanto as formas de contratação quanto as condições efetivas de operacionalização da atividade.

Parte-se do entendimento de que as relações e condições de trabalho não constituem elementos neutros ou meramente técnicos, mas expressões históricas e sociais do modo de produção capitalista, particularmente em sua fase de reestruturação produtiva e avanço neoliberal. Nesse contexto, a intensificação do trabalho, a fragmentação dos vínculos, a instabilidade da renda e a fragilização da proteção social produzem efeitos que ultrapassam o âmbito econômico, atingindo o corpo, a subjetividade, a organização coletiva e o processo saúde-doença dos caminhoneiros.

A análise aqui desenvolvida dialoga com a perspectiva crítica do Serviço Social, que compreende a saúde do trabalhador como resultado das condições concretas em que o trabalho se realiza e das determinações estruturais da sociedade capitalista. Assim, busca-se superar interpretações moralizantes ou individualizantes, evidenciando que o adoecimento dos caminhoneiros brasileiros é socialmente produzido, constituindo uma expressão das formas contemporâneas de exploração do trabalho e da centralidade da circulação de mercadorias na dinâmica da acumulação capitalista.

5.1 Rebatimentos sócio-históricos e fragmentação da classe trabalhadora

Os rebatimentos sócio-históricos da reestruturação produtiva no trabalho dos caminhoneiros não se limitam às condições objetivas de trabalho, alcançando também a dimensão subjetiva, relacional e organizativa da classe trabalhadora. A

fragmentação das formas de contratação, a dispersão geográfica da atividade e a difusão da ideologia da autonomia individual dificultam a construção de identidades coletivas e fragilizam os mecanismos de organização e resistência. Conforme analisa Antunes (2009), a fragmentação da classe-que-vive-do-trabalho constitui uma das estratégias centrais do capital contemporâneo para enfraquecer a ação coletiva e ampliar a capacidade de controle sobre o trabalho.

No caso dos caminhoneiros, essa fragmentação se expressa de forma particularmente intensa na coexistência de trabalhadores empregados, autônomos e agregados, frequentemente colocados em concorrência direta entre si. Essa concorrência, longe de ser um resultado espontâneo das dinâmicas de mercado, é produzida e estimulada pelas políticas neoliberais e pelas estratégias empresariais, que se valem da heterogeneidade contratual para reduzir custos, diluir responsabilidades e enfraquecer vínculos coletivos.

Segundo Silva (2015), podem ser identificadas ao menos três formas centrais de inserção dos caminhoneiros nas relações de trabalho do transporte rodoviário de cargas: o motorista empregado sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), o motorista autônomo proprietário do caminhão e o motorista agregado, que trabalha com veículo de terceiros ou vinculado a um autônomo. Embora distintas do ponto de vista jurídico, essas formas de vínculo compartilham elementos comuns de precarização e intensificação do trabalho, ainda que se expressem de maneira desigual.

O caminhoneiro empregado, formalmente contratado por empresas de transporte ou por empresas com frota própria, possui acesso aos direitos trabalhistas previstos em lei, como salário fixo, férias, descanso semanal remunerado e contribuição previdenciária. No entanto, conforme Silva (2015), mesmo nesse vínculo considerado mais “protegido”, a lógica da produtividade e da remuneração variável — baseada em comissões, metas ou quilometragem rodada — induz jornadas extensas, redução dos tempos de descanso e intensificação do ritmo de trabalho, o que fragiliza a efetividade dos direitos formalmente garantidos.

Já o caminhoneiro autônomo, frequentemente apresentado pelo discurso empresarial e estatal como trabalhador independente, assume integralmente os custos e os riscos da atividade. Segundo Kapron (2022), embora não possua vínculo empregatício formal, o autônomo está profundamente subordinado às

empresas contratantes, aos atravessadores e às oscilações do mercado de fretes. A posse do caminhão, longe de significar autonomia real, converte-se em mecanismo de aprofundamento da exploração, uma vez que o trabalhador arca com despesas de combustível, manutenção, pedágios, financiamento do veículo e alimentação, restando-lhe uma renda frequentemente insuficiente para garantir sua reprodução social.

O vínculo do caminhoneiro agregado expressa de forma ainda mais aguda essa precarização. Trata-se do trabalhador que presta serviços a um autônomo ou a uma empresa sem possuir o caminhão ou vínculo empregatício, recebendo pagamento por viagem ou por produção. Para Kapron (2022), essa forma de inserção combina elementos da subordinação típica do assalariamento com a ausência de direitos trabalhistas, resultando em uma situação de extrema vulnerabilidade. O agregado depende diretamente da disponibilidade de trabalho ofertada por terceiros, não possui garantias de renda mínima e encontra-se exposto a jornadas irregulares e imprevisíveis.

Essa heterogeneidade de vínculos produz experiências de trabalho fragmentadas e contribui para o enfraquecimento da consciência de classe. Trabalhadores que compartilham condições objetivas semelhantes passam a se perceber como pertencentes a posições distintas e, por vezes, antagônicas, internalizando a lógica da concorrência. A ideologia da autonomia, amplamente difundida no setor, atua como elemento central nesse processo, ao apresentar o caminhoneiro autônomo como empreendedor de si mesmo, ocultando as relações de subordinação econômica que estruturam sua atividade.

Quando se analisa o plano da subjetividade dos trabalhadores, especialmente entre os terceirizados, percebe-se uma condição de isolamento, de falta de vínculos ou de inserção, em que a perspectiva de identidade coletiva se enfraquece, resultante da descartabilidade, da desvalorização e da discriminação a que estão submetidos, o que dificulta a solidariedade de classe. Outra dimensão é o enfraquecimento da organização sindical e das formas de luta e representação dos trabalhadores, decorrente da violenta concorrência entre eles, da sua heterogeneidade e divisão, implicando uma pulverização dos sindicatos, criada principalmente pela terceirização (Antunes, 2018, p. 182)

Galeano (2007) também contribui para essa análise ao evidenciar que, nas economias dependentes, o desenvolvimento capitalista tende a reproduzir

desigualdades e aprofundar a exploração do trabalho, mesmo quando revestido do discurso da modernização. No caso brasileiro, a modernização do setor de transportes e da logística não se traduz em melhoria das condições de trabalho dos caminhoneiros, mas em intensificação da exploração e ampliação das assimetrias de poder entre capital e trabalho. A precarização, portanto, não constitui um efeito colateral indesejado, mas um elemento constitutivo de um modelo de desenvolvimento voltado à integração subordinada do país aos circuitos internacionais do capital.

A ausência de políticas públicas consistentes voltadas à proteção do trabalho no transporte rodoviário de cargas reforça esse quadro. As iniciativas regulatórias existentes, quando implementadas, mostram-se frequentemente insuficientes, fragmentadas ou contraditórias, incapazes de enfrentar as determinações estruturais que produzem a precarização. A lógica neoliberal, ao privilegiar soluções de mercado e reduzir a intervenção estatal, limita a capacidade do Estado de atuar na garantia de condições dignas de trabalho, na promoção da saúde do trabalhador e no fortalecimento de formas coletivas de organização.

Os rebatimentos dessas transformações nas relações e condições de trabalho dos caminhoneiros se manifestam de forma particularmente aguda no campo da saúde. A intensificação do trabalho, as jornadas prolongadas, o isolamento social, o estresse permanente e as condições precárias de descanso e alimentação produzem um conjunto de agravos físicos e psíquicos que comprometem a reprodução social desses trabalhadores. Conforme destacam Abramides e Cabral (2003), ao definir como objeto “o processo de saúde e doença dos homens em sua relação com o trabalho”, compreendem que a saúde do trabalhador deve ser analisada como expressão das condições históricas e sociais em que o trabalho se realiza, e não como resultado de escolhas individuais ou comportamentos isolados.

No caso dos caminhoneiros, problemas como distúrbios osteomusculares, doenças cardiovasculares, transtornos do sono, uso abusivo de substâncias estimulantes, sofrimento psíquico e adoecimentos relacionados ao estresse não podem ser dissociados da organização do trabalho e da lógica da acumulação capitalista. A pressão por produtividade, a instabilidade da renda e a ausência de redes de apoio institucional aprofundam a vulnerabilidade desses trabalhadores,

enquanto a mercantilização da saúde e a fragilização das políticas públicas restringem o acesso a ações de prevenção, cuidado e promoção da saúde.

A compreensão desses rebatimentos sócio-históricos permite superar análises moralizantes ou individualizantes sobre o trabalho dos caminhoneiros, frequentemente associadas a narrativas de imprudência, escolha pessoal ou falta de responsabilidade individual. Ao contrário, evidencia-se que as condições de trabalho e saúde dessa categoria são socialmente produzidas, no interior de um modelo de organização do trabalho e de desenvolvimento que subordina a vida do trabalhador às exigências da circulação e da valorização do capital.

Dessa forma, o capítulo evidencia que a fragmentação da classe trabalhadora, longe de ser um fenômeno secundário, constitui um elemento central para a compreensão da precarização do trabalho dos caminhoneiros e de seus impactos sobre a saúde. Esses elementos fornecem a base analítica necessária para o capítulo seguinte, no qual serão discutidos de forma mais sistemática os rebatimentos das atuais relações e condições de trabalho sobre a saúde dos caminhoneiros brasileiros.

5.2 Condições de trabalho, intensificação laboral e impactos na saúde dos caminhoneiros

As formas de inserção dos caminhoneiros nas relações de trabalho, analisadas anteriormente, materializam-se em condições concretas de operacionalização da atividade marcadas pela intensificação do trabalho, pela irregularidade do tempo laboral e pela precariedade dos meios de reprodução da vida. Independentemente do vínculo jurídico estabelecido, a organização do transporte rodoviário de cargas no Brasil impõe aos trabalhadores jornadas extensas, ritmos extenuantes e condições adversas de descanso, configurando um cenário estruturalmente produtor de adoecimento.

Um dos elementos centrais dessas condições é a longa jornada de trabalho, frequentemente associada a horários irregulares e à supressão dos tempos de descanso. Conforme analisa Kapron (2022), a formação histórica da profissão já incorpora jornadas elevadas, com variações imprevisíveis entre início e término do trabalho, atravessando madrugadas, finais de semana e feriados. Essa

desorganização do tempo de trabalho compromete os ritmos biológicos, interfere nos ciclos de sono e vigília e dificulta qualquer forma de planejamento da vida pessoal e familiar, produzindo desgaste físico e mental contínuo.

Além disso, outro elemento peculiar do trabalho dos caminhoneiros, tanto para os autônomos como aos empregados, em relação à formação histórica profissional, são as longas jornadas, manifestadas em elevadas horas trabalho, geralmente ocorrendo em situações de irregularidades de horários entre início e fim de jornadas. Somam-se a isso, o contexto das viagens, numa recorrência da formação profissional, abrangendo diferentes regiões, interestaduais ou internacionais, além da questão da constante permanência junto ao caminhão, geralmente concentrando o local de trabalho, de repouso e do preparo das refeições, a qual envolve um tempo quase que permanente, dias e por vezes semanas e meses, para cumprir a jornada no elemento carga/descarga no que tange ao início e ao fim da viagem/frete. (Kapron, 2022, p. 87)

Além da duração da jornada, a própria dinâmica das viagens impõe condições singulares de trabalho. O caminhoneiro permanece por dias, semanas e, em alguns casos, meses em deslocamento, percorrendo longas distâncias e diferentes regiões do país. O caminhão, nesse contexto, converte-se simultaneamente em local de trabalho, de repouso e, muitas vezes, de preparo das refeições. Essa permanência quase contínua junto ao veículo, associada à pressão por cumprimento de prazos e à instabilidade dos tempos de carga e descarga, amplia o desgaste e restringe as possibilidades de descanso efetivo.

As condições materiais em que o trabalho se realiza agravam esse quadro. Muitos caminhoneiros não dispõem de infraestrutura adequada para repouso, alimentação e higiene, especialmente nos trajetos rodoviários de longa distância. As paradas ocorrem, com frequência, em postos precários, acostamentos ou no interior do próprio caminhão. O tempo destinado à carga e descarga, longe de configurar um período de recuperação, frequentemente se transforma em tempo adicional de trabalho ou de vigilância, mantendo o trabalhador em estado permanente de alerta.

Essas condições expressam uma forma de organização do trabalho que intensifica o esforço físico e psíquico, reduz os tempos de recuperação e expõe o trabalhador a múltiplos riscos. A literatura sobre saúde do trabalhador aponta que o transporte rodoviário de cargas está associado a uma ampla gama de agravos, incluindo distúrbios osteomusculares, doenças cardiovasculares, transtornos metabólicos, alterações do sono, sofrimento psíquico e maior incidência de

acidentes. Segundo Ulhôa (2010 apud Silva, 2015), a saúde dos motoristas é reflexo direto das condições de trabalho e de vida a que estão submetidos, não podendo ser compreendida de forma dissociada da organização produtiva. Além disso,

Motorista de caminhão é uma das atividades classificadas por Sato (1993) como penosa. A autora enfatiza que a penosidade: “existe quando os esforços exigidos pelo trabalho provoquem incômodos e sofrimento que ultrapassem o limite do suportável. A violação do limite suportável dá-se quando sobre estes esforços, sentidos como demasiados, o trabalhador não tem controle” (Sato, 1991, p.55, apud, Silva, 2015, p.37).

No transporte rodoviário de cargas, essa perda de controle se expressa na rigidez dos prazos, na pressão constante por produtividade, na insegurança das estradas e no isolamento social inerente à atividade. Esses elementos produzem sofrimento contínuo e desgaste progressivo, frequentemente naturalizados como parte constitutiva da profissão.

A compreensão da saúde, portanto, exige uma abordagem ampliada, que considere não apenas a ocorrência de doenças, mas o conjunto de condições sociais, econômicas e organizacionais que afetam o bem-estar físico, mental e social desses trabalhadores.

Nessa perspectiva, a saúde é resultado das possibilidades de satisfação de necessidades básicas materializadas em direitos sociais, o que pressupõe a articulação das diferentes interfaces sociais entre modo de viver e acesso que os indivíduos têm aos bens e serviços, os quais contribuem para redefinir o binômio saúde/doença (Mendes, 2003). Entende-se, dessa maneira, que a saúde representa o acesso a um conjunto de condições básicas necessárias e um mecanismo de enfrentamento das desigualdades sociais. Reconhecidamente de forma materializada no plano legal, pelo conceito contemplado pela Lei n. 8080, que dispõe sobre o Sistema Único de Saúde no SUS (1990), a saúde é “resultante das condições de alimentação, educação, renda, meio ambiente, trabalho, transporte, emprego, lazer e liberdade, acesso à propriedade privada da terra e dos serviços de saúde” (Brasil, 1990). (Mendes; Wünsch, p.471, 2011)

Nesse sentido, os dados do Observatório de Saúde e Segurança no Trabalho (SmartLab), alimentado por informações do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), fornecem importante evidência empírica desse processo. O transporte rodoviário de cargas figura, entre 2014 e 2024, como uma das atividades com maior número de afastamentos por auxílio-doença acidentário (código B91¹⁰), além de

¹⁰ Código é destinado ao trabalhador urbano ou rural incapacitado para suas atividades laborativas devido a acidente ou doença relacionada diretamente ao trabalho, nesse caso, não há carência

ocupar posição de destaque nos afastamentos por auxílio-doença comum (código B31¹¹). Esses dados indicam a magnitude do adoecimento relacionado ao trabalho no setor, ainda que não capturem integralmente a realidade dos trabalhadores que não acessam a Previdência Social.

A fragilidade da proteção social aprofunda esse cenário, uma vez que parcela significativa dos caminhoneiros, especialmente aqueles em vínculos mais precarizados, não conta com retaguarda previdenciária ou acesso regular aos serviços de saúde. Essa condição contribui para a subnotificação das doenças relacionadas ao trabalho e para a invisibilização institucional do sofrimento desses trabalhadores, reforçando a naturalização do adoecimento como elemento inerente à atividade.

Dessa forma, evidencia-se que as condições de trabalho no transporte rodoviário de cargas produzem impactos diretos e estruturais sobre a saúde dos caminhoneiros brasileiros. O adoecimento não constitui um fenômeno acidental ou individual, mas expressão de um modelo de organização do trabalho orientado pela intensificação, pela redução de custos e pela subordinação da vida às exigências da circulação e da valorização do capital. Para o Serviço Social, essa análise é fundamental, pois permite situar a saúde dos caminhoneiros no interior da totalidade social, contribuindo para a formulação de estratégias de intervenção, defesa de direitos e fortalecimento das políticas públicas de saúde do trabalhador.

mínima, garantindo o benefício até mesmo para quem contribuiu por pouco tempo, por exemplo, o desenvolvimento de Distúrbios Osteomusculares Relacionados ao Trabalho (DORT), ou quedas no trabalho.

¹¹ Faz referência aos trabalhadores que ficam incapacitados de exercer suas funções por motivo de doença ou acidente não relacionado ao trabalho, por exemplo, uma queda em casa ou doenças como pneumonia (se não comprovadamente relacionada à atividade laboral).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente Trabalho de Conclusão de Curso teve como objetivo analisar as condições de trabalho dos caminhoneiros no Brasil, à luz dos impactos da reestruturação produtiva do capital, investigando de que modo essas transformações incidem sobre as relações de trabalho e sobre a saúde desses trabalhadores. Partindo da compreensão do trabalho como categoria fundante da vida social, buscou-se apreender o fenômeno investigado em sua totalidade, articulando determinações estruturais do capitalismo contemporâneo, mediações históricas do desenvolvimento brasileiro e expressões concretas do trabalho no transporte rodoviário de cargas.

Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, evidenciou-se que a consolidação da profissão de caminhoneiro no Brasil está intrinsecamente vinculada às escolhas históricas do Estado brasileiro no que se refere ao padrão de desenvolvimento capitalista dependente, especialmente à centralidade atribuída ao modal rodoviário e à indústria automobilística. A expansão da malha rodoviária nacional, longe de resultar de critérios técnicos ou de eficiência logística, constituiu-se como parte de um projeto político e econômico articulado aos interesses do capital internacional, reforçando a subordinação do país aos circuitos globais de valorização do capital, conforme problematizado por autores como Kapron (2022) e Silva (2015).

Nesse contexto, o caminhoneiro emerge como trabalhador estratégico para a circulação de mercadorias e para a realização do valor, ocupando posição central na dinâmica da acumulação capitalista, ao mesmo tempo em que permanece submetido a condições historicamente precarizadas de trabalho. A análise dos diferentes vínculos laborais — empregado, autônomo e agregado — demonstrou que, apesar das distinções jurídicas, essas formas de inserção compartilham elementos comuns de intensificação do trabalho, transferência de custos e riscos para o trabalhador e fragilização da proteção social. A ideologia da autonomia, amplamente difundida no setor, revelou-se como um mecanismo de ocultamento das relações de subordinação econômica, contribuindo para a fragmentação da classe trabalhadora e para o enfraquecimento da consciência coletiva, conforme analisa Antunes (2009; 2018).

A pesquisa também evidenciou que a regulamentação tardia da profissão, materializada nas Leis nº 12.619/2012 e nº 13.103/2015, embora represente um avanço formal, mostrou-se insuficiente para alterar estruturalmente as condições de precarização que caracterizam o transporte rodoviário de cargas. A heterogeneidade dos vínculos de trabalho, aliada à fragilidade da fiscalização estatal e à lógica neoliberal de redução da intervenção pública, limita a efetividade dessas normativas, especialmente no caso dos caminhoneiros autônomos, que permanecem majoritariamente à margem das garantias trabalhistas e previdenciárias.

No que se refere aos impactos sobre a saúde, os resultados da análise bibliográfica e documental indicam uma relação direta e estrutural entre a organização do trabalho no transporte rodoviário de cargas e o adoecimento dos caminhoneiros. Jornadas extensas, ritmos intensificados, irregularidade dos horários, precariedade dos locais de descanso e alimentação, isolamento social e pressão constante por produtividade produzem um conjunto de agravos físicos e psíquicos que comprometem a reprodução social desses trabalhadores. Conforme a concepção ampliada de saúde adotada por Abramides e Cabral (2003), tais adoecimentos não podem ser compreendidos como resultado de escolhas individuais, mas como expressão das condições históricas e sociais em que o trabalho se realiza.

Os dados institucionais analisados, como aqueles provenientes do Observatório de Saúde e Segurança no Trabalho (SmartLab/INSS), reforçam empiricamente essa compreensão, ao evidenciar elevados índices de afastamentos por acidentes e doenças no setor de transporte rodoviário de cargas. Ainda assim, ressalta-se que esses dados não captam integralmente a realidade dos caminhoneiros autônomos que não acessam a Previdência Social, o que contribui para a invisibilização institucional do adoecimento dessa categoria.

Dessa forma, o estudo permitiu superar leituras moralizantes ou individualizantes sobre o trabalho dos caminhoneiros, frequentemente associadas a narrativas de imprudência ou responsabilidade individual, situando as condições de trabalho e saúde no interior das determinações do modo de produção capitalista. Ao evidenciar que a precarização constitui elemento estrutural do modelo de desenvolvimento brasileiro, marcado pela dependência, pela centralidade da

circulação e pela intensificação da exploração do trabalho, a pesquisa contribui para o fortalecimento de uma análise crítica sobre o mundo do trabalho contemporâneo.

Para o Serviço Social, os resultados deste trabalho reafirmam a centralidade da categoria trabalho como mediação fundamental para a compreensão das expressões da questão social. A análise das condições de trabalho e saúde dos caminhoneiros revela um campo relevante de intervenção profissional, especialmente no que se refere à defesa de direitos, ao fortalecimento das políticas públicas de proteção ao trabalho e à saúde do trabalhador e à construção de estratégias coletivas de enfrentamento da precarização. Nesse sentido, o estudo contribui para ampliar o debate no interior da profissão sobre uma categoria historicamente invisibilizada, mas central para a dinâmica econômica e social do país.

Por fim, espera-se que esta pesquisa possa estimular novas investigações, especialmente aquelas que articulem o Serviço Social à saúde do trabalhador e às lutas da classe trabalhadora no setor de transportes. Ao situar o sofrimento e o adoecimento dos caminhoneiros no interior da totalidade social, reafirma-se a necessidade de pensar alternativas que enfrentem não apenas os efeitos, mas as determinações estruturais da precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho**: ensaios sobre a afirmação e a negação do trabalho. 2.ed. São Paulo, Boitempo, 2009.

_____. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho. 5. ed. São Paulo, Cortez, 1998.

_____. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. 1. ed. São Paulo, Boitempo, 2018.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). Pesquisa CNT Perfil dos Caminhoneiros 2019. Brasília, DF: CNT, 2019. 133 p. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/perfil-dos-caminhoneiros>. Acesso em: 06 dez. 2025.

FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 1.ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2007.

GALEANO, Eduardo. **As veias abertas da América Latina**. 1.ed. Porto Alegre, L&PM, 2010.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo, Atlas, 2008.

GORDINHO, Margarida. **Transportes no Brasil**: A opção rodoviária. 1. ed. São Paulo, Marca D' Água, 2003.

GOULART, José. **Transportes nos engenhos de açúcar**. Edição do Instituto do Açúcar e do Alcool, Rio de Janeiro, 1959.

KAPRON, Rafael Antônio. **O processo de trabalho dos caminhoneiros empregados do transporte rodoviário de cargas na formação histórica do Brasil e sua condição de proletariado**. 2021. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, RS, 2021.

_____. **História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil**: profissão, jornada e ações políticas. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS, 2012.

MARINI, Ruy Mauro. **Dialética da dependência**. Petrópolis, Vozes, 2000.

MARSON, Michel Deliberali. O Plano de Metas e a estrutura empresarial e financeira da indústria de máquinas e equipamentos no Brasil: Dedini e Romi, 1955-1961. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 27, n. 2 (63), p. 663-690, maio-ago. 2018.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. 2. ed. São Paulo, Expressão Popular, 2008.

_____. **O capital**: crítica da economia política: livro I: O processo de produção do capital / Karl Marx; tradução Rubens Enderle. 2. ed. São Paulo, Boitempo, 2013.

_____. **Manuscritos econômico-filosóficos**. Tradução de Jesus Ranieri. 1. ed. São Paulo, Boitempo, 2004.

MENEZES, Franciane Cristina. Repensando a funcionalidade do Racismo para o capitalismo no Brasil Contemporâneo. **Libertas**, Juiz de Fora, v. 13, n. 1, p. 9-72, jan./jun. 2013.

MENDES, Jussara; WUNSCH, Dolores. Serviço Social e a Saúde do Trabalhador: uma dispersa demanda. **Serviço Social e Sociedade**, São Paulo, n. 107, p. 461-481, jul./set. 2011.

MESZÁROS, István. **A Teoria da Alienação em Marx**. 4. ed. São Paulo, Boitempo, 2006.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO (Brasil). Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho: ferramenta SmartLab de Trabalho Decente. Desenvolvido em colaboração com pesquisadores da Faculdade de Saúde Pública da USP; iniciativa SmartLab de Trabalho Decente. Brasília, DF: MPT; Universidade de São Paulo, 2025. Disponível em: <https://smartlabbr.org/sst>. Acesso em: 10 dez. 2025.

MOURA, Clóvis. **Sociologia do negro brasileiro**. São Paulo, Perspectiva, 2019.
_____. Escravismo, colonialismo, imperialismo e racismo. *Afro-Ásia*, n. 14, 1983. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/20824>.

NETTO, Paulo; BRAZ, José Marcelo. **Economia política: uma introdução crítica**. São Paulo, Cortez, 2006.

REZENDE, Juliano. **Serviço Social e Movimentos Sociais**: contribuições analíticas para uma história nova da profissão em Juiz de Fora-MG. 2025. Tese (Doutorado em Serviço Social) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2025. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/19640>.

RIBEIRO, Marcelo; ARAGÃO, Thêmis. **Transformações no mundo do trabalho**: Análise de grupos ocupacionais no Brasil Metropolitano e Não Metropolitano em quatro décadas. 1. ed. Rio de Janeiro, Letra Capital, 2020.

PINTO, Geraldo. **A organização do trabalho no século XX**: taylorismo, fordismo e toyotismo. 3.ed. São Paulo, Expressão Popular, 2013.

SILVA, Ramon Araújo. **Vida de caminhoneiro**: sofrimento e paixão. 2015. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2015.