Universidade São Paulo
Faculdade de Saúde Pública

**MULHERES MOTORISTAS DE CAMINHÃO:
REALIDADES, ESTEREÓTIPOS E DESAFIOS**

Luna Gonçalves da Silva

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Saúde
Pública para a obtenção do título de Doutor em Ciências.

Área de Concentração: Saúde Ambiental

Orientadora: Profa. Dra. Claudia Roberta de Castro Moreno

São Paulo

2016

MULHERES MOTORISTAS DE CAMINHÃO: REALIDADES, ESTEREÓTIPOS E DESAFIOS

Luna Gonçalves da Silva

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Saúde

Pública para a obtenção do título de Doutor em Ciências.

Área de Concentração: Saúde Ambiental

Orientadora: Profa. Dra. Claudia Roberta de Castro Moreno

São Paulo

2016

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto na sua forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida **exclusivamente** para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano da tese/dissertação.

*Àquelas (es) que lutam, cotidianamente, por espaços compartilhados de trabalho e vida
com respeito, dignidade e ética. Em especial, às mulheres motoristas de caminhão.*

À(s) minha(s) família(s), com amor.

AGRADECIMENTOS

Realizar este trabalho foi como fazer uma viagem, na qual durante quatro anos, tive a oportunidade de conhecer lugares, pessoas e contextos diferentes. Definitivamente não se restringiu à uma experiência enriquecedora do ponto de vista profissional somente, mas também uma vivência baseada em descobertas, construções e desconstruções, aprendizados, trocas, momentos solitários e coletivos, conflitos, humor, empatia, cumplicidade, maturidade, integridade e amizade.

Esta pesquisa foi realizada por muitas mãos, cabeças e corações, dentre elas (es) estão:

Minha orientadora, Profa. Claudia Roberta de Castro Moreno, obrigada pela oportunidade de conhecer o mundo acadêmico e fazer parte da construção da minha maturidade profissional desde o mestrado.

Minha orientadora no estágio de doutorado-sanduíche, Profa. Helena Hirata, meus mais profundos agradecimentos por sua acessibilidade, disponibilidade, generosidade e carinho durante minha experiência em Paris.

Aos membros da banca examinadora Profa. Cristiane da Silva Cabral, Profa. Claudia Maria Bógus, Profa. Lúcia Rotenberg e Prof. Fábio de Oliveira. Os conhecimentos de todos vocês permitiram que esta tese ficasse mais rica, muito obrigada pelas contribuições.

À equipe de trabalho de campo composta por pesquisadoras, amigas (os) e companheiras (os): Andréa Aparecida da Luz; Andressa Juliane Martins, Suleima Pedrosa Vasconcelos, Leonardo Costa Dela Coleta e Elisabete Cristina Kosse. Meu muito obrigado pela participação, troca de ideias, carregamento de sacolas pesadas, longas caminhadas e construção conjunta dessa pesquisa.

À empresa estudada por abrir suas portas e a todos (as) motoristas de caminhão que se dispuseram a nos ajudar e confiaram em nosso trabalho, compartilhando suas histórias, nos ensinando e tornando acessível à ciência exercer seu papel, bem como contribuir para a categoria profissional e sociedade em geral.

À equipe de funcionários administrativos da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo que sempre nos ajudam e nos salvam nos momentos de maior aflição, em especial para a equipe da Pós-Graduação e secretaria (Renilda M. F. Shimono, Maria Aparecida Mendes, Ângela Maria Pereira, Vânia dos Santos, Marilene Rosa da Silva e Ulisses Danton), Renata Andrade Baptista Eufrázio (COEP), Daniel Marucci (Informática), Pedro Daniel (Secretaria de Pós-Graduação no Departamento de Saúde Ambiental). Além desses (as) trabalhadores (as), agradeço também à equipe da segurança e portaria, particularmente, do turno noturno, pela compreensão e paciência com nossos “mais 5 minutos e eu já vou embora”; ao Reginaldo, nosso “médico do sono”, com seu café providencial nos momentos de sono e as colegas do serviço de limpeza pelos risos e piadas no corredor e aos funcionários da Segurança do Trabalho Mauro e Isaque, pelos ouvidos e paciência com o mundo “feminino”.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão da bolsa de doutorado no Brasil e na França (estágio sanduíche).

É impossível escrever essa parte do trabalho sem me emocionar, principalmente, porque esta pesquisa representou, sobretudo, muito custo e investimento afetivo.

Geralmente as pessoas tem uma família, mas poucas tem a oportunidade de construir *famílias* por onde passa. Eu sou uma das afortunadas. Sem esses importantes laços afetivos, definitivamente, eu não teria chegado até aqui. Por essa razão, sou profundamente grata a todos (as) que caminharam ao meu lado durante toda essa jornada e àqueles (as) que ainda caminham e caminharão. Cada pessoa exerceu um papel

importante, em um dado momento, em um dado lugar. Vocês também são parte deste trabalho e da minha história. Dedico este trabalho a cada um (a) de vocês:

Família Gonçalves da Silva: minha mãe Alice Ramos Gonçalves; meu pai Paulo Cesar da Silva; meus irmãos Diogo Gonçalves Ornaghi e Moreno Gonçalves da Silva; meus amores André Ornaghi e Júlia Ornaghi e também minha cunhada Joene Knaus. Vocês são minha base. Obrigada pelo amor e compreensão nos meus momentos de mudança, conflitos e felicidade. Saber que estão ao meu lado torna meu caminho bem mais fácil. Reconheço com gratidão todo o investimento feito para minha educação. Se cheguei até aqui é devido à doação de cada um de vocês, cada um à sua maneira. Espero que este trabalho represente uma retribuição à altura do que me foi investido. Em memória de Ubaldino Augusto Carneiro da Silva, meu avô que, de alguma forma ou outra, acreditou que um dia eu pudesse me tornar uma doutora.

Família Dazamigas: Andréa Aparecida da Luz; Andressa Juliane Martins; Amanda Aparecida da Silva; Carol Abílio. Amizade, amor, confiança, parceria, profissionalismo, ética, passado, presente e futuro. Companheiras fiéis... amo vocês.

Leonardo Costa Dela Coleta, boa parte desta trajetória foi ao seu lado, você foi minha família e foi meu lar. Sou muito grata por tudo que vivemos e aprendemos, juntos e separados... carrego a música comigo e em meu coração, sempre.

Elisabete Cristina Kosse, parte dessa “viagem” você acompanhou. Obrigada pela amizade, lealdade, cumplicidade e companheirismo construídos, paciência; por me ensinar a rever conceitos, lugares e papéis sociais de gênero; por me ensinar a falar “junto”; por estar ao meu lado neste momento e também fazer parte da minha família.

Família Costa Dela Coleta: Seu Antônio Tito Costa (“o vô”), Luciana e Fernando, Luciano e Érika Gasparello. Toda equipe de funcionários da família: Gelson, Paul, Valquíria, Adriana e Magno. À todos (as) da cidade de Torrinha/SP que conheci e me acolheram com tanto carinho. Obrigada por tudo e por fazerem parte da minha história.

Cecília Zylberstajn, parte fundamental, sem você eu não teria conseguido. Minha gratidão por ajudar no meu processo de (re) (des) construção.

Às antigas e novas amizades construídas ao longo da pós-graduação na Faculdade de Saúde Pública/USP. À Suleima Pedrosa Vasconcelos que conheci, que compartilhei minha vida, minha intimidade e meu lar. Guardo na memória as boas lembranças dessa época. Às divertidas Ana Paula Francisco, Rosario Avellaneda e Ana Sanches. Nossos risos trocados não se limitaram aos muros dos departamentos, aprendi com cada uma de vocês, obrigada.

Família Troisième de la Maison du Brésil, à toda rede de amizades que construí durante meu estágio-sanduíche em Paris. Vocês foram muito importantes, em especial Daiane Moura de Aguiar e Jaqueline Conrado. Obrigada pelo suporte, cuidados, risos, aventuras e descobertas que ultrapassaram o Sena.

Dedico este trabalho à cada um de vocês com carinho, obrigada!

“Lugar de mulher é onde ela quiser, inclusive no caminhão. ”

(domínio público e adaptado)

SILVA LG da. Trabalho e saúde: a perspectiva de homens e mulheres motoristas de caminhão [tese de doutorado]. São Paulo: Faculdade de Saúde Pública da USP; 2015.

RESUMO

Introdução – A presença de mulheres no transporte rodoviário de cargas tem sido cada vez mais crescente e as repercussões do trabalho na vida das motoristas de caminhão ainda são desconhecidas pela comunidade científica. **Objetivo** - Caracterizar e analisar o trabalho de mulheres motoristas de caminhão e suas repercussões sobre sua saúde, a partir do relato de homens e mulheres motoristas de caminhão. **Metodologia** - O estudo com abordagem qualitativa utilizou a técnica do grupo focal, entrevistas individuais e observação não participante. Os grupos focais foram realizados em uma empresa transportadora localizada no estado de São Paulo e as entrevistas individuais em evento realizado na cidade de Itupeva/SP. Em oito encontros, grupos de motoristas de caminhão, discutiram a temática “trabalho e saúde” conduzida por meio de questões semiabertas. As mesmas questões foram utilizadas para as entrevistas individuais. Os relatos foram gravados, sendo o conteúdo das gravações transcrito e analisado por meio da metodologia Análise de Conteúdo de Bardin. A partir dos dados obtidos, construíram-se as seguintes categorias: “A trajetória profissional de motoristas de caminhão”; “As mulheres no Transporte Rodoviário de Cargas”; “O trabalho”; “Um momento inesquecível na profissão” e “A saúde das mulheres motoristas na estrada”. **Resultados** – Tornar-se motorista de caminhão, para a maioria das mulheres, ocorreu “por acaso”, ou devido à uma necessidade financeira, ou a falta de perspectiva de emprego. Para as mulheres no Transporte Rodoviário de Cargas, o cotidiano de trabalho das profissionais está atravessado por aspectos como: a força física; dúvidas e preconceitos quanto à sua orientação sexual; o desafio em conciliar a vida dentro e fora do caminhão; conflitos na vida conjugal decorrentes da vida profissional; a discriminação sexual e a necessidade

do reconhecimento no trabalho, bem como a falta de infraestrutura dedicada às trabalhadoras nas empresas e postos de parada nas rodovias brasileiras. O momento inesquecível nesta profissão, considerado por homens e mulheres, foi a primeira viagem. Os impactos do trabalho sobre a saúde das trabalhadoras recaíram sobre dores lombares e na coluna; problemas relacionados ao sono; necessidade de recorrer ao uso de drogas como anfetaminas e cocaína para manterem-se acordadas durante o trabalho; estresse; infecção urinária e uso ininterrupto de anticoncepcionais. **Conclusões** - A inserção das mulheres no transporte rodoviário de cargas desafia empresas e a infraestrutura existente nas rodovias do país a acompanharem as transformações sociais no mundo do trabalho, incluindo as demandas de um novo perfil de trabalhadoras. **Descritores:** trabalho, gênero, saúde, motoristas de caminhão.

SILVA LG da. [Work and health: perspectives of male and female truck drivers]
[thesis]. São Paulo: Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo; 2015.
Portuguese.

ABSTRACT

Background - Women in the trucking freight has been increasingly growing and the implications of work on her lives are still unknown by the scientific community. **Aim** - To characterize and analyze the nature of work among truck drivers' women and its impact on their health, based on the report of men and women truck drivers. **Methods** - The qualitative approach of this study has used the technique of focus groups, individual interviews and non-participant observation. The focus groups and the individual interviews were conducted at a transportation company, and in an event, respectively, at an event, both in São Paulo state. In eight meetings, truck drivers groups, discussed the theme "Work and Health" conducted through a semi-structured questions. The same questions was used for individual interviews. The reports were recorded, and their contents analyzed using Bardin's methodology. From the data obtained, we constructed the following categories: "The professional career of truck drivers"; "Women in load road transport"; "The work"; "An unforgettable moment in the profession" and "Women's drivers health on the roads" **Results** - Become a truck driver, for most women, happened "by chance", or because of financial need, or lack of employment perspective. For women in load road transport, the daily work is crossed by aspects such as physical strength; doubts and prejudices about their sexual orientation; the challenge of reconciling the life on and off the truck; conflicts in married life arising from professional life; sex discrimination and the need to recognize the work and the lack of infrastructure dedicated to working in companies and stop stations on Brazilian highways. The unforgettable moment in this profession, considered by men and women, was the first. The workers reported back pain and spine; sleep-related problems; need to use drugs such as amphetamines and cocaine to keep themselves awake at work; stress; urinary tract infection and uninterrupted use of contraceptives. **Conclusions** - The participation of women in the trucking loads challenges carriers and the entire existing infrastructure in the country's highways to monitor social changes in the world of work, including the demands of a new job profile. **Keywords:** work, gender, health, truck drivers.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
1.1 MOTORISTAS DE CAMINHÃO: O TRABALHO E SUAS IMPLICAÇÕES PARA A SAÚDE	11
1.2 MULHERES AO VOLANTE?	15
2. OBJETIVOS	21
2.1 OBJETIVO GERAL	21
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	21
3. PERCURSO METODOLÓGICO	22
3.1 TIPO DE ESTUDO	22
3.2 PRODUÇÃO DOS DADOS	23
3.2.1 Grupo focal	23
3.2.2 Entrevista individual	27
3.2.3 Observação não participante	28
3.3 PARTICIPANTES	30
3.3.1 Motoristas de caminhão da empresa transportadora	30
3.3.2 Motoristas de caminhão do evento em homenagem ao dia do (a) motorista de caminhão	33
3.4. O TRABALHO DE CAMPO	34
3.4.1 A empresa transportadora	35
3.4.2 Dia do (a) motorista de caminhão	39

3.5 ANÁLISE DE DADOS	40
3.6 QUESTÕES ÉTICAS	41
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO	41
4.1 CATEGORIAS TEMÁTICAS	46
4.1.1 <i>Categoria temática A: A trajetória profissional de motoristas de Caminhão</i>	46
4.1.2 <i>Categoria temática B: A caracterização do trabalho</i>	56
4.1.3 <i>Categoria temática C: A saúde das mulheres motoristas nas estradas</i>	61
4.1.4 <i>Categoria temática D: As mulheres no Transporte Rodoviário de Cargas</i>	87
5. CONCLUSÕES	127
5.1 REALIDADES DE TRABALHO, DE VIDA E DE SAÚDE	127
5.2 ESTEREÓTIPOS DA MULHER MOTORISTA DE CAMINHÃO	128
5.3 DESAFIOS (A SEREM) ENFRENTADOS PELAS MOTORISTAS DE CAMINHÃO	131
6. REFERÊNCIAS	134
ANEXOS	

LISTA DE TABELAS, QUADROS E FIGURAS

Tabela 1. Características sociodemográficas de motoristas de caminhão (n=42). São Paulo, 2016.	31
Quadro 1. Categorias temáticas e subcategorias	44
Cont. Quadro 1. Categorias temáticas e subcategorias	45
Figura 1. Escala mensal de dias de trabalho e de folga de motoristas urbano, segundo horários e dias da semana.	56
Figura 2. Escala de dias de trabalho e de folga de motoristas urbano, segundo horários e dias da semana, com horas extras.	57
Figura 3. Escala mensal de dias de trabalho e de folga de motoristas da transferência, segundo horários e dias da semana.	58

APRESENTAÇÃO

O interesse pela área da Saúde do Trabalhador tem sido um crescente em minha trajetória profissional, iniciando-se na Faculdade de Psicologia (PUC-SP) e percorrendo às Pós-Graduações (*latu e stricto sensu*) que venho realizando até os dias de hoje.

No mestrado (2009-2011), tive a oportunidade de fazer parte do grupo de pesquisa coordenado pela Professora Claudia Roberta de Castro Moreno, a qual tem grande experiência em pesquisas acerca da relação trabalho e saúde em motoristas de caminhão. A partir disso, pude conhecer um pouco mais sobre o trabalho e o mundo dos motoristas de caminhão, categoria profissional de grande representatividade no cenário político e econômico do país.

A pesquisa realizada no mestrado trouxe como contribuição, a realidade vivida pelos profissionais e a discussão sobre os vínculos de trabalho e os impactos sobre a saúde desses motoristas.

Com o intuito de dar continuidade aos estudos e aprofundar o conhecimento acerca dessa categoria profissional, meu projeto de pesquisa do doutorado pretendeu abordar as relações entre trabalho e saúde, tendo como perspectiva o relato de homens e mulheres motoristas de caminhão.

O interesse por estudar a dimensão sexuada do trabalho nessa população deu-se na primeira reunião realizada com a transportadora na qual já estávamos realizando um estudo. Quando mencionado pela empresa estudada a contratação de mulheres para dirigir caminhão, algumas perguntas instigaram-me: Quem são as mulheres motoristas de caminhão? Há diferenças e semelhanças no trabalho realizado por homens e mulheres motoristas de caminhão? Quais seriam elas? Como os motoristas homens falam sobre o

trabalho realizado pelas motoristas de caminhão mulheres? Quais os reflexos da atividade para a saúde das profissionais?

A partir da escuta de homens e mulheres motoristas de caminhão, a presente tese propôs-se a trazer contribuições sobre o trabalho das mulheres do transporte rodoviário de cargas, os desafios do cotidiano de trabalho, bem como as repercussões da atividade para a saúde das trabalhadoras. Portanto, convido você leitor (a) a embarcar comigo nessa viagem rumo ao mundo das motoristas de caminhão. Boa viagem!

1. INTRODUÇÃO

1.1 MOTORISTAS DE CAMINHÃO: O TRABALHO E SUAS IMPLICAÇÕES PARA A SAÚDE.

O setor rodoviário é um dos setores que mais cresce no Brasil, sendo básico para a economia e para a sociedade. A participação do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) no país representa 61,1% do Transporte Nacional de Cargas (CNT, 2009).

Embora a atividade dos motoristas de caminhão tenha grande representatividade no cenário político econômico do país, até meados do ano de 2012, esses trabalhadores não tinham sua profissão regulamentada no Brasil (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2009). Com isso, esses profissionais não possuíam nenhum tipo de amparo legal que norteasse e assegurasse condições de trabalho adequadas, bem como regulamentasse a jornada de trabalho (BEEK, 2011).

Esta situação alterou-se em abril de 2012, quando foi regulamentada a profissão, a jornada de trabalho e o tempo de direção dos motoristas profissionais. Uma das determinações da lei 12. 619/2012 foi a proibição dos motoristas para dirigir por mais de quatro horas seguidas, devendo haver, após esse período de trabalho, um intervalo mínimo de, pelo menos, 30 minutos para descanso. Tal ação visava regular e disciplinar a jornada de trabalho, bem como visava diminuir os acidentes envolvendo esses trabalhadores nas rodovias brasileiras (BRASIL, 2012).

Entretanto, a lei supracitada teve seus dispositivos revogados e, impulsionada pela importante mobilização nacional desta categoria profissional em fevereiro do ano de 2015, sofreu alterações quanto à regulamentação da jornada de trabalho e o tempo de descanso dos motoristas do transporte rodoviário de cargas. Diante do movimento social de motoristas de caminhão e dos bloqueios nas principais rodovias do país, somente em

02 de março de 2015 a Lei dos Caminhoneiros (lei 13.103) (ANEXO 1) fora sancionada pela presidente Dilma Rousseff e encontra-se em vigor, desde então (BRASIL, 2015).

As alterações realizadas pela lei 13.103 (BRASIL, 2015) aumentam a jornada de trabalho para até 12 horas, dispõem o tempo máximo ao volante para até 5h e meia, bem como diminuem o tempo de descanso semanal remunerado do motorista empregado de 35h para 24h. Regularizar a profissão e a jornada de trabalho são medidas que representam marcos importantes na história da profissão, pois, legitimam e oficializam a atividade dos motoristas de caminhão, já existente há décadas.

Entretanto, as medidas estabelecidas quanto à jornada de trabalho e tempo de descanso podem permanecer prejudicando a saúde e a qualidade de vida de motoristas de caminhão, bem como expô-los ainda mais aos riscos de acidentes de trabalho/trânsito. As dúvidas quanto aos “avanços” legais que favorecem esta categoria permanecem, ao passo em que o aumento da quantidade de horas trabalhadas e pausas de descanso conflitam com as condições reais de trabalho nas quais motoristas de caminhão estão inseridos (as), incluindo a falta de infraestrutura de pausa e descanso para os (as) profissionais nas estradas brasileiras.

Além disso, observa-se um conflito existente entre políticas que visam um ambiente profissional salutar e com segurança, com condições de trabalho que buscam proteger a vida e saúde de quem trabalha (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2012b) e as pressões do mercado de trabalho inseridas no modelo econômico vigente que, por sua vez, empurra os (as) trabalhadores (as) para atividades em condições de trabalho insalubres, perigosas, contratos de trabalho temporários, flexíveis e com menores garantias dos direitos trabalhistas (ANTUNES, 2007, 2010; KALLEBERG, 2009). Diante da situação de desemprego, potencializada pelo contexto de crise política e econômica atual do país,

homens e mulheres não encontram outra alternativa a não ser se submeter à trabalhos precários que podem trazer sérios comprometimentos para a saúde.

A iniciativa de garantir melhorias nas condições de trabalho depende de um conjunto de ações governamentais que viabilizem tais melhorias, como prover a infraestrutura com a qualidade necessária nas estradas para atender motoristas de caminhão, bem como atuar na fiscalização de empresas transportadoras e das rodovias brasileiras (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2012b).

Nesse sentido, o Ministério dos Transportes tem realizado o mapeamento dos locais de parada para o descanso dos caminhoneiros em todas as rodovias federais (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2014). A iniciativa prioriza reconhecer as condições gerais dos atuais estabelecimentos; selecionar pontos de parada que possam atender as mudanças na lei 13.103, cujas atribuições destacam-se a regulamentação da jornada de trabalho e o tempo de descanso dos motoristas de caminhão.

Os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresentam o panorama do transporte rodoviário de cargas no Brasil revelando a expressiva presença de motoristas autônomos no mercado de trabalho (83%) e uma tímida proporção de trabalhadores contratados por empresas transportadoras (16%) e por cooperativa (1%) (ANTT, 2014).

A atividade dos motoristas de caminhão ainda é marcada pela terceirização e pela informalidade. No caso dos trabalhadores autônomos, a renda obtida depende, unicamente, da capacidade de o profissional realizar o maior número de entregas (VERONESE e OLIVEIRA, 2006; SILVA et al, 2016).

Na atividade dos motoristas de caminhão há diferentes relações de vínculo empregatício entre os trabalhadores e a empresa na qual atuam. Existem motoristas

contratados formalmente pelas empresas, bem como motoristas autônomos, que prestam serviços à empresa sem vínculo formal com a contratante (SEBRAE, 2008).

Jornadas extensas, cumprimento dos prazos de entrega, ausência de pausas para descanso, horários irregulares de trabalho, trabalhos em turnos e noturno, consumo de alimentos gordurosos entre outros aspectos, fazem parte do cotidiano dos motoristas de caminhão e são fatores que contribuem para o desenvolvimento e agravamento de morbidades nessa população (MORENO et al., 2007; RESENDE et al., 2010).

Diversos estudos revelam as repercussões do trabalho dos motoristas de caminhão na saúde desses profissionais, como a alta prevalência de dores nas costas, problemas musculares e posturais, ocasionando sintomas como tensão, cãimbra, fadiga e dores. Os hábitos de vida desses trabalhadores contribuem para a alta prevalência de sedentarismo, dieta inadequada, obesidade, proporção de hipertensos, fatores de risco para o desenvolvimento da síndrome de apneia obstrutiva do sono entre os profissionais (MORENO et al., 2004; MORENO et al., 2006a; ROBB e MANSFIELD, 2007; PENTEADO et al., 2008; LEMOS, 2009; LEMOS et al., 2009).

A fim de atender as demandas de trabalho os trabalhadores precisam recorrer ao consumo de substâncias químicas, não apenas como o álcool e anfetaminas (VILLARINHO et al., 2002; PASQUA e MORENO, 2003; NASCIMENTO et al., 2007), mas drogas cada vez mais potentes, como a cocaína e o crack para reduzir o cansaço e o sono (SILVA et al., 2016).

Além dos efeitos à saúde, o trabalho dos motoristas pode ter repercussões na vida desses profissionais. Segundo MORENO et al. (2007) os acidentes de trânsito são decorrentes, em parte, da sonolência excessiva, resultante de débitos de sono.

1.2 MULHERES AO VOLANTE?

A atividade de motoristas de caminhão no transporte de cargas é caracterizada por ser uma prática realizada, majoritariamente, por motoristas homens. Ao buscar-se artigos científicos sobre a atividade de motoristas de caminhão sob a perspectiva de gênero, é possível observar a escassez de literatura acerca dessa temática nessa população (BERNARD et al. 2000; REED e CRONIN, 2003; LAYNE et al., 2009).

Estudo realizado por LAYNE et al. (2009) teve como objetivo comparar as diferenças acerca das condições de saúde e acesso aos cuidados de saúde entre motoristas de caminhão homens e mulheres. Os resultados da pesquisa mostraram que, a presença de hipertensão e de sinusite apresentou-se mais comum em homens, enquanto doenças como a bronquite, dores lombares ou artrite foram mais comuns em motoristas mulheres.

Pesquisa realizada por REED e CRONIN (2003) com 284 mulheres motoristas de caminhão revelou que a maioria das participantes relatou experienciar o estresse no trabalho devido à pressão para o cumprimento dos prazos de entrega. Outro dado interessante do estudo identificou que, dentre as entrevistadas, 60,3% relataram sentir-se tratadas com menos dignidade e respeito por serem motoristas de caminhão mulheres.

BERNARD et al. (2000) em pesquisa realizada com 77 mulheres motoristas de caminhão de longa-distância, demonstraram que a maioria das entrevistadas (66%) dirigia com um companheiro homem, enquanto que 30% das motoristas dirigiam sozinhas. Em relação ao tempo que ficavam na estrada, as entrevistadas relataram ficar fora de casa por mais de quinze dias. Segundo as autoras, o fato de dirigirem acompanhadas, na maioria das vezes por seus maridos, e por não terem filhos, o tempo longe da família e dos amigos não foi considerado um fator estressante no trabalho.

Quanto às questões referentes à discriminação sexual no trabalho, os resultados do estudo supracitado mostraram que as motoristas entrevistadas relataram não se sentirem discriminadas em sua atividade, ainda que tenham relatado ter experienciado algum tipo de discriminação e de assédio.

A presença de mulheres nesse ramo de atividade faz surgir os seguintes questionamentos: quem são as mulheres que trabalham ao volante de um caminhão? Como conciliam o trabalho fora e dentro de casa? Como fazem para atender as demandas de trabalho e cumprir os prazos de entrega de uma atividade? Como lidam com uma realidade de trabalho predominantemente masculina? Como enfrentam as dificuldades de trabalho? O quê e como os motoristas de caminhão homens falam sobre o trabalho das motoristas de caminhão? A vida nas estradas é a mesma para homens e mulheres? Quais as repercussões dessa atividade sobre a saúde física e mental de motoristas de caminhão mulheres e homens?

O entendimento do conceito gênero como meio para a compreensão dos processos de construção e reconstrução das práticas das relações sociais que homens e mulheres vivenciam no espaço histórico-social, busca superar as explicações acerca do feminino e masculino baseadas, unicamente, no determinismo biológico entre os sexos. A tentativa de superar tal lógica traz, portanto, o caráter social para a problematização da organização social entre homens e mulheres (SCOTT; 1995; GUEDES, 1995; FILHO, 2005).

A temática gênero e trabalho tem ganhado cada vez mais espaço na literatura científica (SOUZA-LOBO, 1991; EMSLIE et al., 1999; BRITO, 2000; LUDERMIR, 2000; NEVES, 2000; OLIVEIRA, 2000; ARTAZCOZ et al., 2001; ROTENBERG et al., 2001; ROCHA e DEBERT-RIBEIRO, 2001; KERGOAT, 2002; KON, 2002; MARCONDES et al., 2003; GYLLENSTEN e PALMER, 2005; HIRATA e KERGOAT, 2005; ARAÚJO et al., 2006; HIRATA e KERGOAT, 2007; ROTENBERG et al., 2008;

MESSING, 2009; NORLUND et al., 2010; ROTENBERG et al., 2010; NEVES et al., 2011).

A incorporação da dimensão sexuada no trabalho e a problematização acerca dessa temática na década de 70, até então oculta na elaboração e análise teórica da categoria trabalho, deve-se ao ressurgimento, nos anos 60, do movimento feminista. Esse movimento possibilitou a emergência da categoria sexo em sua acepção social (NEVES et al., 2011).

Na França, a temática trabalho e relações de gênero, apesar dos avanços, ainda encontra dificuldades para a integração dessa perspectiva na área da sociologia do trabalho. A incorporação da categoria gênero parte da tentativa de romper com paradigmas dominantes na sociologia do trabalho, como a concepção tradicional e universalista do trabalho. Em outras palavras, busca-se superar a figura do trabalhador do sexo masculino da grande empresa industrial, como uma figura universal, além de questionar o conceito de trabalho e ampliá-lo para o trabalho da esfera doméstica, até então oculto (HIRATA e KERGOAT, 2005).

No Brasil, entre os anos de 1970 e 1980, configurava-se um cenário de debate político e cultural sobre o trabalho feminino, ainda assim, pouco se ateu à inclusão da categoria gênero nas produções da sociologia do trabalho brasileira. Muitas produções científicas trabalharam o conceito de classe construído na representação do trabalho e na figura masculina (SOUZA-LOBO, 1991).

Nesse contexto, portanto, torna-se imprescindível e indissociável abordar a divisão sexual do trabalho ao discutir e compreender as relações existentes entre homens e mulheres no processo de trabalho (HIRATA e KERGOAT, 2005).

De acordo com HIRATA e KERGOAT (2007), “A divisão sexual do trabalho é a forma de divisão do trabalho social decorrente das relações sociais entre os sexos; mais

do que isso, é um fator prioritário para a sobrevivência da relação social entre os sexos. Essa forma é modulada histórica e socialmente” (HIRATA e KERGOAT, 2007, p. 599).

A divisão sexual do trabalho caracteriza-se, portanto, pela designação dos homens à esfera produtiva e das mulheres à esfera reprodutiva. Tal divisão parte de dois princípios organizadores: o de separação (há trabalhos e tarefas de homens e de mulheres) e o hierárquico (o trabalho realizado pelo homem “vale” mais que o trabalho realizado pela mulher). Esta separação, por sua vez, contribui para a manutenção das desigualdades do trabalho entre os sexos (KERGOAT, 2000, MARCONDES et al., 2003, HIRATA e KERGOAT, 2007).

A contribuição da dimensão sexuada do trabalho permite compreender as diferenças existentes nas condições e organização do trabalho, bem como as repercussões deste trabalho na saúde de trabalhadores homens e mulheres (OLIVEIRA, 2000; NEVES, 2000).

NEVES et al. (2011) explicam que a divisão sexual do trabalho permite demonstrar a existência de uma relação social específica entre os grupos de sexo. Os autores demonstram que o conceito das relações sociais de sexo rompe com a perspectiva biológica das práticas sociais masculinas e femininas, como modelos universais e também ressaltam a construção social e o caráter histórico das diferenças entre os sexos. Tais relações baseiam-se nas lógicas de poder entre os sexos e assinalam a divisão desigual e hierárquica existente entre eles.

SOUZA-LOBO (1991) compreende que a divisão sexual do trabalho “(...) produz e reproduz a assimetria entre as práticas masculinas e femininas, constrói e reconstrói mecanismos de sujeição e disciplinamento das mulheres, produz e reproduz a subordinação de gênero da dominação.” (SOUZA-LOBO, 1991, p. 171).

NEVES (2000) destaca que, a incorporação da dimensão sexual do trabalho, permitiu a reflexão e a reconstrução do conceito trabalho, incluindo a articulação do trabalho doméstico e trabalho assalariado, produção e reprodução, espaço público e espaço privado.

De acordo com a autora supracitada, discutir a divisão sexual do trabalho explicita as políticas implementadas nos locais de trabalho que discriminam e hierarquizam as mulheres em situação de desigualdade. As relações entre homens e mulheres são vivenciadas e refletidas enquanto gênero feminino e masculino as quais, por sua vez, expressam não apenas as diferenças, mas assimetrias, hierarquias que denunciam as relações de poder existentes nas diferentes esferas da sociedade.

Com o desenvolvimento da industrialização na segunda metade do século XIX e as mudanças nas condições econômicas resultantes foram criados novos papéis nas economias, tanto para homens quanto para mulheres (MARCONDES et al., 2003). Entretanto, apesar do crescente movimento das mulheres no mercado de trabalho, ainda se observam diferenças referentes ao valor do salário entre gêneros; a atribuição das tarefas de sustento da família ao homem e os cuidados domésticos e reprodução da força de trabalho, atribuídos à mulher; maior rotatividade e piores condições de proteção trabalhista entre as mulheres (KON, 2002).

Pesquisa realizada por ARAÚJO et al. (2006) com 794 professores demonstrou que as relações de gênero, observadas na sociedade, estendiam-se para o interior das escolas. Os resultados apontaram para a existência de diferenciações no que se refere ao gênero, identificaram-se diferenças de atribuições e de valorização social do trabalho, mantendo relações que destinam atividades de menor qualificação às mulheres.

Estudos discutem as relações de gênero associadas ao trabalho noturno problematizando as repercussões do trabalho noturno na vida cotidiana dos trabalhadores,

em especial para a população feminina (MARCONDES et al., 2003; ROTENBERG et al., 2010). Segundo os autores, trabalhar à noite implica em grandes mudanças na organização do dia dessas mulheres, na medida em que devem cumprir as demandas nos ambientes de trabalho e doméstico.

MARCONDES et al. (2003) ressaltam a importância da visibilidade que as relações de gênero, até então ocultas, adquirem no trabalho no momento em que homens e mulheres colocam-se ativos na atividade laboral.

A maioria das pesquisas realizadas com motoristas de caminhão contempla apenas os motoristas homens (MORENO et al., 2001; LEYTON et al., 2002; MORENO et al., 2003; MORENO et al., 2004; MORENO et al., 2006a; MORENO et al., 2006b; MORENO et al., 2007; ROBB e MANSFIELD, 2007; PENTEADO et al., 2008; LEMOS et al., 2009; MORENO e ROTENBERG, 2009; SILVA 2011).

Observa-se, dessa forma, uma lacuna existente na produção científica acerca das diferenças entre o trabalho realizado e vivido por homens e por mulheres motoristas de caminhão. Nesse contexto, configura-se de grande importância investigar a relação trabalho-saúde incluindo as relações de gênero, como categoria analítica. Compreender o trabalho e suas repercussões na vida e na saúde de trabalhadores, significa conhecer a organização social do trabalho, investigando as diferentes realidades vividas por homens e mulheres no cotidiano laboral.

A produção de conhecimento acerca dessa problemática, em particular, dos motoristas de caminhão possibilita a elaboração de políticas públicas voltadas para a realidade e necessidades de motoristas de caminhão homens e mulheres. Nesse sentido, a presente pesquisa busca caracterizar e analisar o trabalho de mulheres motoristas de caminhão e suas repercussões sobre a saúde das profissionais, a partir do relato de homens e mulheres motoristas de caminhão.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Caracterizar e analisar o trabalho de mulheres motoristas de caminhão e suas repercussões sobre a saúde das profissionais, a partir do relato de homens e mulheres motoristas de caminhão.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Caracterizar a diferença na atividade de motoristas de caminhão homens e mulheres;
- Identificar os fatores ambientais e os aspectos da organização do trabalho relacionados com a saúde física e mental de motoristas de caminhão homens e mulheres;
- Analisar as repercussões do trabalho na saúde de mulheres motoristas de caminhão;
- Elencar os fatores que produzem efeitos positivos ou negativos na saúde destas profissionais, bem como identificar as diferenças desses aspectos para homens e mulheres.

3. PERCURSO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE ESTUDO

A presente pesquisa consistiu em um estudo com delineamento qualitativo, pois apreendeu conteúdos subjetivos, como o universo de significados, ressignificados, vivências, valores e atitudes advindos de relatos dos (as) participantes (STRAUSS e CORBIN, 2008).

Neste tipo de estudo, quem pesquisa, decide utilizar como critério básico de validade, os significados imediatos e locais das ações, definidos como ponto de vista de seus próprios atores (ERICKSON, 1986).

Entre algumas características da pesquisa de natureza qualitativa BODGAN e BIKLEN (1994) destacam que: os investigadores abordam o mundo de forma minuciosa; os dados são analisados em toda a sua riqueza, respeitando o máximo possível a forma em que foram registrados ou transcritos; o processo é mais interessante que os resultados ou produtos e o significado é de importância vital.

Nesse contexto, vale ressaltar que a imersão do (a) pesquisador (a) no universo pesquisado é de extrema importância e exige competência, qualificação e conhecimento do pesquisador como princípios éticos e de rigor metodológico (DA MATTA, 1984; DUARTE, 2002).

A propósito, SPINK (2003) traz importantes contribuições acerca do processo “trabalho de campo”, e o conceito “campo”, em especial na pesquisa qualitativa. De acordo com o autor, o trabalho de campo não é apenas o momento em que ocorre a observação e a interação entre os indivíduos em seu ambiente natural. Não se trata, de “onde”, ou um lugar específico no qual o pesquisador está estudando. O (a) pesquisador (a) quando faz sua “pesquisa de campo”, ele (a) não está indo em direção ao campo, mas

já está inserido nele. O autor considera os lugares como produtos sociais e não como realidades independentes.

No caso das pesquisas qualitativas que estudam a temática “Saúde e trabalho”, a imersão do (a) pesquisador (a) no trabalho de campo contribui para que o (a) observador/pesquisador (a) obtenha dados de natureza subjetiva (sentidos, significados, expressões verbais, corporais, entre outros aspectos) que estão presentes e são construídos no processo e relações de trabalho.

3.2 PRODUÇÃO DOS DADOS

No presente estudo, a produção dos dados foi realizada em dois campos diferentes: em uma empresa transportadora e em um evento em homenagem ao dia do (a) motorista de caminhão, os quais nos debruçaremos melhor no subitem intitulado “ 3.4 Trabalho de Campo”.

Para o processo de investigação desta pesquisa utilizamos três técnicas, sendo elas: grupo focal, entrevista individual e observação não-participante, as quais serão explicadas a seguir, bem como a utilização nos respectivos campos de estudo.

3.2.1 Grupo focal

Optamos pela técnica de Grupo Focal (GF), pois o presente estudo pretendeu apreender os conteúdos subjetivos advindos das interações grupais, partindo da discussão de um tema proposto pelas pesquisadoras.

Os grupos focais foram realizados nos dois campos de estudo: na empresa transportadora pesquisada, onde participaram homens e mulheres motoristas de caminhão

que trafegavam no perímetro urbano da cidade de São Paulo e no perímetro rodoviário, incluindo outros estados; bem como foi realizado em um evento comemorativo do dia do (a) motorista de caminhão, o qual contou com a participação de duas motoristas de caminhão autônomas.

Os grupos focais permitem trabalhar com a reflexão expressa por meio da fala dos participantes, sendo um recurso indicado e bastante utilizado para compreender o processo de construção das atitudes e percepções, concepções, impressões de grupos de indivíduos sobre determinado tema (IERVOLINO e PELICIONI, 2001; NETO et al., 2002; GONDIM, 2003; BONI e QUARESMA, 2005).

Ainda que muito se discuta sobre a definição do grupo focal é fundamental destacar que, as reflexões do grupo focal privilegiam, sobretudo, a análise da interação entre os participantes. Sendo assim, destaca-se a interação grupal para a produção dos dados o que, dificilmente, seria obtido fora do grupo. Nesse sentido, a condução do grupo pelo pesquisador deve proporcionar a discussão de determinado tópico entre os participantes e garantir que esses, conversem entre si, ao invés de interagirem somente com o pesquisador (KIND, 2004; BARBOUR, 2009).

Os GF têm a capacidade de capturar respostas a eventos enquanto se desenrolam, oferecer “*insights*” para os participantes e para os pesquisadores e propiciar, dessa forma, a abertura para a experiência subjetiva dos indivíduos (BARBOUR, 2009).

Embora se apoiem no desenvolvimento de entrevistas de grupo, os GF diferem pelo papel do entrevistador e o tipo de abordagem. Na entrevista de grupo, o entrevistador assume um papel diretivo no grupo, na medida em que sua relação é com cada membro do grupo e, nesse sentido, o nível de análise é o indivíduo no grupo. Nos grupos focais, o moderador assume um papel de facilitador da discussão e interação entre

os membros do grupo, atentando-se para as diferentes opiniões, percepções e processos psicossociais que emergem ali. Dessa forma, a unidade de análise do grupo focal, é o próprio grupo (GONDIM, 2003).

O desenvolvimento de um guia de tópicos/temas (roteiro) orienta o pesquisador a nortear a discussão no grupo e, por meio dele, faz-se a conexão entre objetivos de pesquisa e grupo focal. Esse guia deve conter poucos itens, permitir a flexibilidade suficiente para que a discussão ocorra de modo espontâneo, que novas questões possam ser incluídas, bem como o registro de temas não previstos inicialmente, embora importantes (NETO et al., 2002; KIND, 2004; TRAD, 2009). Além disso, é possível utilizar materiais de estímulo que favoreçam a introdução do tema e estimule a discussão no/pelo grupo (BARBOUR, 2009).

Quanto ao tamanho do grupo, embora a literatura apresente variações que incluem de três a doze participantes, faz-se necessário destacar que, independentemente do número de indivíduos, o grupo focal deve, de fato, proporcionar a efetiva participação dos integrantes, bem como a discussão adequada do tema proposto pelo estudo (GONDIM, 2003; KIND, 2004; BARBOUR, 2009; TRAD, 2009).

Na transportadora estudada, o número de participantes de cada GF seguiu as orientações de GONDIM (2003) e BARBOUR (2009) e conteve entre três a dez motoristas de caminhão. No evento comemorativo aos (às) motoristas de caminhão, não foi possível seguir as mesmas recomendações do GF. Foi realizada uma entrevista com duas motoristas autônomas utilizando-se do mesmo roteiro dos grupos focais. Em ambos os campos, a duração de cada grupo focal variou entre 90 e 120 minutos.

Com o objetivo de apreender possíveis semelhanças e diferenças nos aspectos organizacionais do trabalho de motoristas de caminhão homens e mulheres do tráfego

urbano e rodoviário, foram realizados um total de oito grupos focais na empresa estudada, sendo coordenados por duas pesquisadoras, conforme descritos a seguir:

- Dois grupos constituídos por motoristas de caminhão mulheres do tráfego urbano;
- Dois grupos constituídos por motoristas de caminhão mulheres do tráfego rodoviário;
- Dois grupos constituídos por motoristas de caminhão homens do tráfego urbano;
- Dois grupos constituídos por motoristas de caminhão homens do tráfego rodoviário.

A discussão dos grupos focais foi iniciada com um material de estímulo, representado por uma matéria de jornal que abordava a temática “trabalho de mulheres motoristas de caminhão” (ANEXO 4). Além desse material, também foi utilizado um roteiro com perguntas que conduziram a discussão do grupo focal, tendo em vista alguns itens norteadores como: “o que se fazia nesse trabalho”, “ser um (a) motorista de caminhão: diferenças, semelhanças, vantagens e desvantagens” e “fatores que contribuíam, ou não para a saúde no trabalho” (ANEXO 5).

Os grupos focais realizados na empresa transportadora aconteceram na própria instituição. Diante desse contexto, como um dos compromissos e condições fundamentais para o desenvolvimento do estudo, foi acordado com a transportadora a disposição de um local privado destinado à realização dos grupos focais com os (as) trabalhadores (as), sem que existisse a presença de chefia ou de relação de subordinação entre os (as) participantes; a liberação dos (as) trabalhadores (as) no local e horário de trabalho no período da coleta e a autorização para a publicação dos dados encontrados no estudo, resguardando o anonimato da empresa e dos (as) participantes da pesquisa.

O grupo focal realizado no evento comemorativo ao dia do (a) motorista de caminhão teve características peculiares. Nesse sentido, o GF foi coordenado por apenas uma pesquisadora, ao ar livre, distanciado do barulho e das pessoas ao redor e contou com apenas três motoristas autônomas que aceitaram participar da pesquisa em questão.

3.2.2 Entrevista individual

Na presente pesquisa foram realizadas duas entrevistas individuais, uma em cada campo de estudo. Destacamos que as entrevistas realizadas ocorreram inesperadamente, não estando previstas no plano de estudo original.

A entrevista individual consiste em um tipo de interação com objetivos específicos, buscando a compreensão de como os indivíduos percebem e vivenciam determinada situação. O papel do entrevistador é menos diretivo, na medida em que busca favorecer o diálogo mais aberto com o entrevistado, estimulando a surgimento de novos elementos significativos sobre um tema específico. Recomenda-se a elaboração de um roteiro apresentado na forma de tópicos que oriente a condução da entrevista e que favoreça a antecipação de categorias de análise dos resultados. Existem também critérios de seleção de participantes e o número de entrevistas a serem realizadas. Quando se pretende investigar em profundidade os significados pessoais de cada entrevistado, a entrevista individual passa a ser um recurso importante (FRASER e GONDIM, 2004).

Neste estudo, a primeira entrevista individual foi realizada na empresa estudada com uma motorista do tráfego rodoviário. A necessidade em realizar esse tipo de entrevista surgiu após a participante em questão ter aceitado participar do estudo, desde que não fosse no grupo do dia convocado, por conta de desafetos pessoais e profissionais

com outra participante do estudo que estava presente neste grupo. Diante disso e da dificuldade em conciliar os dias de trabalho com as demais participantes, optamos por realizar a entrevista individual, conduzindo a entrevista com o mesmo material ilustrativo e roteiro semiaberto do grupo focal.

A segunda entrevista individual foi realizada no evento comemorativo ao dia do (a) motorista de caminhão com uma motorista de caminhão autônoma. O contato com esta terceira participante ocorreu após a realização do grupo focal realizado no evento e, no momento, não foi possível encontrar mais participantes para montar um novo grupo focal. A entrevista, portanto, ocorreu em um local mais reservado indicado por um dos organizadores da festa, dentro de um caminhão de exposição, e baseou-se no mesmo roteiro semiestruturado que o do grupo focal.

Ainda que as entrevistas individuais tenham sido realizadas em decorrência das imprevisibilidades do campo e não tenham seguido as orientações recomendadas dessa técnica (FRASER e GONDIM, 2004), é importante ressaltar que a necessidade em realizá-las “fora do planejado” exprimiram as surpresas e imprevistos presentes no campo de trabalho, o qual encontra-se em permanente construção junto a quem pesquisa (SPINK, 2003). Além disso, consideramos que os conteúdos trazidos pelas entrevistas trouxeram contribuições significativas para a compreensão do mundo de trabalho investigado. Sendo assim, as incluímos como parte dos resultados encontrados no presente estudo.

3.2.3 Observação não participante

Diante da impossibilidade em acompanhar os (as) trabalhadores (as) durante as viagens/entregas e com o objetivo de complementar as informações advindas dos grupos

focais/entrevistas, bem como aprofundar a compreensão sobre o processo de trabalho de motoristas de caminhão realizamos a observação não-participante.

A observação não-participante pressupõe que o (a) pesquisador (a) possa apreender comportamentos, eventos, aparências atuando apenas como um espectador de um determinado fenômeno. Quem observa, realiza registros das observações e impressões do campo de estudo por meio de anotações escritas. A técnica da observação cumpre uma função importante no processo de coleta de dados em uma pesquisa científica, na medida em que, por meio dela, é possível obter aspectos da realidade que são evidenciados nos comportamentos dos que participam de uma pesquisa, bem como atribuir o sentido a um objeto para que seja possível obter determinado conhecimento (GODOY, 1995; BARROS e LEHFELD, 2000; PIANA, 2009).

Realizamos a observação na empresa estudada durante o horário de trabalho, por quatro dias, acompanhando quatro motoristas de caminhão, sendo:

- Com uma motorista do tráfego urbano;
- Com uma motorista do tráfego rodoviário;
- Com um motorista do tráfego urbano;
- Com um motorista do tráfego rodoviário.

Acompanhar os (as) motoristas de caminhão da empresa pesquisada permitiu o acesso e o melhor conhecimento sobre o processo de trabalho ocorrido dentro da transportadora, identificando quais tarefas deveriam ser realizadas pelos (as) motoristas antes de realizarem as viagens e entregas/coletas. Entretanto, não foi possível realizar a mesma observação com as motoristas autônomas durante o trabalho, em decorrência das

características das viagens realizadas, os possíveis riscos implicados, além da dificuldade em conciliar a agenda de viagem entre motoristas de caminhão e pesquisadora.

3.3 PARTICIPANTES

3.3.1 Motoristas de caminhão da empresa transportadora

Na presente pesquisa foram convidados (as) a participar, voluntariamente, 60 motoristas de caminhão, dentre eles homens e mulheres do tráfego urbano (distribuição) e rodoviário (transferência) da matriz e filial da empresa. Efetivamente, participaram da pesquisa o total de 39 motoristas de caminhão, todos (as) com vínculo formal de trabalho.

Conforme dados da empresa estudada, no Brasil, contando todas as filiais e matriz, até o ano de 2013, existiam 826 motoristas de caminhão contratados (as), incluindo trabalhadores (as) de tráfego urbano e rodoviário e 979 motoristas agregados em todo o Brasil.

Segundo os mesmos dados, na capital de São Paulo, contando matriz e filiais, havia um total de 72 motoristas agregados que realizavam o tráfego urbano. A transportadora não possuía um quadro fixo de motoristas que eram da transferência, não possuindo, portanto, uma estimativa de trabalhadores.

Na época em que foi realizado o trabalho de campo, a matriz da empresa possuía 248 motoristas contratados (as), sendo 110 motoristas do tráfego urbano, 98 motoristas do tráfego rodoviário (carreteiros/as), 24 motoristas responsáveis pelas manobras dos caminhões no pátio e 16 motoristas de caminhão bi-trem. Na cidade de São Paulo, as motoristas do tráfego rodoviário ficavam somente na matriz da empresa e representavam, aproximadamente, 7% de motoristas. Não foi possível obter a quantidade de motoristas

mulheres do tráfego urbano que atuavam na transportadora. Essa informação foi solicitada à empresa e buscada por meio eletrônico, entretanto, sem sucesso.

Referente ao tráfego urbano, participaram 23 motoristas de caminhão, sendo 11 motoristas homens e 12 mulheres. Quanto ao tráfego rodoviário, participaram 16 motoristas, sendo 10 homens e 6 mulheres. Vale destacar que na empresa havia um total de 7 mulheres do tráfego rodoviário, sendo assim, entrevistamos quase todas as trabalhadoras.

A caracterização de motoristas de caminhão foi obtida no início, ou durante a realização de grupos focais e/ou entrevistas, conforme apresentada a seguir (Tabela 1).

Tabela 1 - Características sociodemográficas de motoristas de caminhão (n=42).
São Paulo, 2016.

Variável	Homens		Mulheres	
	n	%	n	%
Idade				
25 a 35 anos	6	28,6	7	33,3
35 a 45 anos	7	33,3	7	33,3
45 a 55 anos	5	23,8	6	28,6
55 a 65 anos	3	14,3	1	4,8
Escolaridade				
Ensino Fundamental incompleto (não terminou a 8ª série)	8	38,1	1	4,8
Ensino Fundamental completo (terminou a 8ª série)	5	23,8	2	9,5
Ensino Médio completo (não terminou o 3º colegial)	4	19,0	11	52,4
Ensino Médio incompleto (terminou o 3º colegial)	4	19,0	6	28,6
Superior completo	0	0	1	4,8
Estado civil				
Casado (a) ou mora com companheira (o)	20	95,2	16	76,2
Separado (a) /divorciado (a)	0	0,0	3	14,3
Solteiro (a)	1	4,8	2	9,5
Filho (a) (s) menores de 10 anos				
Sim	9	42,9	12	57,1
Não	12	57,1	9	42,9
Tempo de trabalho como motorista de caminhão				
Até 1 ano	0	0	1	4,8
1 a 5 anos	8	38,1	9	42,9
5 a 10 anos	1	4,8	7	33,3
10 a 15 anos	4	19,0	3	14,3
15 a 25 anos	5	23,8	1	4,8
Mais de 25 anos	3	14,3	0	0,0
Tipo de vínculo/setor de atuação				
Distribuição (tráfego urbano)	11	52,4	12	57,1
Transferência (tráfego rodoviário)	10	47,6	6	28,6
Autônomo (a)	0	0	3	14,3

De acordo com as trabalhadoras, era possível obter uma renda de R\$ 2.000,00 por mês, entretanto, esse valor era atingido de acordo com o tempo de “casa”, a quantidade de horas extras realizadas e acrescido do vale refeição. Segundo elas, quem trabalhava há mais tempo na empresa, ganhava uma espécie de bônus, ao contrário de motoristas recém-contratadas (os).

Todas as motoristas autônomas iniciaram a profissão de motorista na própria empresa, tendo atuado inicialmente como motorista urbana e, posteriormente, passaram a atuar no setor da transferência ou “carreteiras”, como preferiam ser chamadas. Essas motoristas realizavam entregas para o interior do Estado de São Paulo, mas já chegaram a ir para a região Sul e estados de Rio de Janeiro e Minas Gerais. O salário era de R\$ 2.000,00, entretanto, de acordo com a distância percorrida, era acrescido uma premiação, além das horas extras. Nesse sentido, a renda poderia alcançar o valor de R\$ 3.000,00 até R\$ 4.000,00.

A renda obtida pelos motoristas do tráfego urbano, assim como das motoristas urbanas, variava de acordo com o tempo trabalhado na empresa, a quantidade de horas extras e vale refeição.

Os trajetos realizados pelos motoristas da transferência passavam pela região Sudeste (estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, além de cidades do interior de São Paulo) e região Sul (cidade de Porto Alegre). A renda final também variava de acordo com os acréscimos obtidos por meio de premiações e da distância percorrida, contudo, o salário fixo era de R\$ 2.094,00. De acordo com os trabalhadores, o bônus ofertado pela empresa consistia em premiar o (a) motorista de acordo com os seguintes aspectos: velocidade, média de óleo utilizada, conservação do veículo e horário de chegada da carga.

De modo geral, observamos que as motoristas mulheres da empresa pesquisada apresentavam nível de escolaridade maior que os homens, independentemente do setor que trabalhavam (urbano ou rodoviário).

Esses resultados corroboram as informações cedidas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), as quais apontaram uma maior escolaridade entre as mulheres brasileiras quando comparadas aos homens. Os dados ainda mostraram que em 2010, 31% das mulheres tinham o ensino médio completo e superior completo, enquanto que 27,1% dos homens possuíam esse grau de instrução. Além disso, a proporção de homens que não possuíam qualquer instrução e nem o ensino fundamental era de 45,5%, comparada à proporção de mulheres 34,8% (IBGE, 2010).

Em relação ao salário, todos (as) os (as) participantes informaram que a empresa não fazia diferença salarial entre homens e mulheres. O que interferia no valor final da renda era a distância e horas extras realizadas, principalmente no caso de motoristas da transferência.

3.3.2 Motoristas de caminhão do evento em homenagem ao dia do (a) motorista de caminhão

Além dos (as) participantes da empresa estudada, foram entrevistadas também, ao todo, três motoristas de caminhão autônomas, as quais foram convidadas a participar voluntariamente da pesquisa. Todas as motoristas possuíam vínculo empregatício como terceirizadas e trabalhavam em empresas diferentes.

Duas dessas trabalhadoras sempre realizaram viagens como autônomas e uma delas, a qual estava há mais tempo na profissão, já havia atuado com dois tipos de vínculos

empregatícios (contratada formalmente, por 8 anos e terceirizada em empresas por 15 anos).

Quanto aos destinos de viagens, todas essas motoristas realizavam entregas por todo o Brasil, abrangendo região Norte a Sul do país, dependendo do valor de frete mais compensador. Apenas uma delas possuía veículo próprio, as demais trabalhavam com o caminhão das empresas terceirizadas. A renda obtida era em torno de R\$ 2.500, 00, contando com as horas extras realizadas.

3.4 O TRABALHO DE CAMPO

Na presente pesquisa, o trabalho de campo foi realizado em dois locais diferentes e em momentos distintos. Em um primeiro momento e conforme o planejado enquanto projeto, o estudo desenvolveu-se na empresa estudada, contemplando a matriz e filiais da transportadora na cidade de São Paulo. A produção dos dados foi realizada com motoristas com vínculo formal, durante o período de seis meses, entre os anos de 2012 e 2013. Entretanto, após o trabalho de campo ter sido realizado na transportadora e com base nos conteúdos advindos dos grupos focais, surgiram novos questionamentos acerca do mundo do trabalho das motoristas autônomas. Como seria o cotidiano de trabalho dessas profissionais? Quais diferenças e semelhanças entre elas e as motoristas entrevistadas na empresa pesquisada? Como bem aponta SPINK (2003), não saímos nem nos direcionamos ao campo de pesquisa, como campo físico e externo ao pesquisador, o campo internalizado nos acompanha em diversos e distintos momentos. Nesse sentido, e intrigadas com dúvidas suscitadas, em um segundo momento, retomamos o trabalho de campo. A volta ao campo, portanto, ocorreu em julho de 2015, em um evento em homenagem ao motorista de caminhão na cidade de Itupeva/SP.

Nos subitens seguintes, descreveremos como chegamos aos dois campos, algumas de suas características e observações acerca do processo de produção de dados realizado nos dois momentos diferentes. Chamaremos aqui o trabalho de campo realizado na transportadora como “A empresa transportadora” e o realizado no evento em homenagem ao motorista de caminhão como “Dia do (a) motorista de caminhão”.

3.4.1 A empresa transportadora

A pesquisa realizada na transportadora foi iniciada quando, a empresa referida, no segundo semestre do ano de 2011, entrou em contato com a equipe de trabalho coordenada pela Professora Doutora Claudia Roberta de Castro Moreno, cujos trabalhos são realizados, majoritariamente, com motoristas de caminhão.

O objetivo do contato da empresa em questão foi de implementar um programa de qualidade de vida e saúde para seus (suas) motoristas de caminhão. Nesse sentido, foi proposto por nós, um projeto guarda-chuva, incluindo três pesquisas voltadas para a avaliação da saúde de motoristas, sendo realizadas pela equipe de trabalho composta por uma psicóloga, uma nutricionista e uma fisioterapeuta.

A partir disso, as pesquisas se desenvolveram na empresa. Inicialmente, tivemos muitos problemas de comunicação com a empresa, principalmente com o departamento de Recursos Humanos. Os desarranjos de entendimentos associados às pressões empresariais sofridos pelos representantes da empresa responsáveis pela comunicação conosco dificultaram muito o início do processo, tornando os primeiros contatos estressantes para ambos os lados (pesquisadoras e empresa). Após iniciada a etapa de coleta de dados, não tivemos mais tantos problemas de comunicação, uma vez que

conversávamos diretamente com os encarregados dos motoristas de caminhão e com os próprios trabalhadores.

A montagem e o agendamento dos grupos focais foram realizados de acordo com os dias e os profissionais que estariam na empresa, considerando a disponibilidade dos (as) trabalhadores (as) em participar da pesquisa. Isto é, o agrupamento dos (as) profissionais foi aleatório. Os grupos focais sempre foram realizados por duas pesquisadoras, sendo uma moderadora e outra co-moderadora dos grupos.

Com o objetivo de compreender um pouco mais sobre o processo de trabalho de motoristas de caminhão, inicialmente, pensou-se em realizar também algumas viagens com os (as) motoristas. Entretanto, devido às normas da empresa, não foi possível acompanhar os (as) trabalhadores (as) durante as viagens.

Diante disso e conforme explicado anteriormente, optamos pela técnica de observação, acompanhando desde o momento em que eles (as) entravam na empresa até a hora em que partiam para as viagens e entregas/coletas.

Durante toda essa etapa, contamos com a disponibilidade, atenção e solidariedade por parte dos (as) entrevistados (as), bem como a ajuda de alguns encarregados pelos (as) trabalhadores (as). Estar disponível para a ajuda e para a troca de experiências fizeram toda a diferença em todo esse processo.

Também foi possível obter algumas informações relativas às características da empresa, as quais descrevemos a seguir:

A transportadora de cargas em questão existia há 37 anos e caracterizava-se como uma empresa de grande porte, sendo nacionalmente conhecida como pioneira em contratação de mulheres para o transporte rodoviário de cargas.

Em 1999, como uma estratégia de *marketing*, a empresa estudada decidiu por contratar mulheres motoristas como uma maneira de chamar a atenção para o serviço que

ela prestava. Isso porque, era interessante para a empresa ter a figura da mulher dirigindo uma carreta, era um diferencial para os negócios. Segundo a transportadora, a diferença que a mulher traz para o trabalho baseia-se nas “qualidades naturais do mundo feminino”, como por exemplo, a cautela no trânsito, o zelo com o caminhão e o menor envolvimento das mulheres em acidentes. Isso representava para a empresa a redução de custos relacionados à multa, manutenção dos veículos, além de uma maior satisfação nos relacionamentos com seus clientes.

De acordo a empresa estudada, do total de profissionais contratados, 50% constituía-se por motoristas mulheres sendo que, grande parte das trabalhadoras, se concentrava no tráfego urbano. Para a transportadora, manter essa porcentagem de mulheres no quadro operacional fazia parte das diretrizes da instituição.

Os tipos de entrega eram denominados como “distribuição” e “transferência”. Motoristas que atuavam na distribuição eram denominados (as) como “urbanos”, pois trafegavam no perímetro urbano e realizavam entregas e coletas da empresa para os clientes. Os (as) motoristas que atuavam na transferência, eram denominados (as) como “rodoviários”, pois trafegavam nas rodovias realizando viagens longas e curtas, transferindo mercadorias de uma filial para outra.

De acordo com os dados da empresa, a transportadora é líder nacional do transporte com 97 filiais atuando em 23 estados do Brasil e uma frota com mais de 985 veículos próprios.

Em relação ao vínculo empregatício, de acordo com a empresa, os (as) motoristas eram definidos (as) como: motoristas contratados (as) e agregados. Motoristas contratados são trabalhadores (as) contratados (as) formalmente pela empresa e o veículo pertence à própria transportadora. Motoristas agregados são trabalhadores autônomos que possuem o veículo.

Entre os trajetos realizados pelos (as) motoristas de caminhão estavam: São Paulo-Rio de Janeiro, São Paulo-Belo Horizonte, São Paulo-Florianópolis, São Paulo-Uberlândia, São Paulo-Brasília, São Paulo-Goiânia, São Paulo-Mato-Grosso do Sul, etc.

Quanto aos horários de trabalho, os (as) motoristas de caminhão da transferência (rodoviário) trabalhavam, em quase sua totalidade, no período noturno. Sua escala dependia da demanda de viagens e era controlada por linhas que cada um deles operava.

De acordo com as informações concedidas pelos (as) motoristas de caminhão entrevistados (as), a empresa matriz disponibilizava um alojamento/dormitório para seus (suas) motoristas, mas nem todas as filiais do estado de São Paulo e do Brasil, dispunham desse aparato. Porém, os (as) entrevistados (as), principalmente as motoristas, revelaram que a infraestrutura oferecida pela empresa matriz destinada ao repouso e sono de motoristas, não apresentava qualidade necessária para tal. Isso porque, além do barulho, não havia um alojamento direcionado aos homens e às mulheres, era um alojamento misto. Outro aspecto que dificultava e/ou impedia as motoristas de irem para o alojamento relacionava-se à insegurança quanto a localização do alojamento. Desse modo, homens e mulheres, principalmente mulheres, optavam por dormir em seus caminhões.

Outro aspecto observado durante o trabalho de campo foi a qualidade e a disponibilidade da infraestrutura destinada à alimentação de motoristas e funcionários do turno noturno. A empresa oferecia como opção somente uma lanchonete, a qual vendia lanches, salgados, sucos e vitaminas até um certo horário. A lanchonete fechava às 22:00 h, sendo assim, motoristas de caminhão e demais funcionários que trabalhavam ao longo de toda a noite, ficavam desassistidos pela empresa quanto à alimentação. Deste modo, a opção encontrada por muitos (as) motoristas era de levar “marmitas” e/ou se alimentar dentro do horário disponibilizado pela própria empresa.

3.4.2 Dia do (a) motorista de caminhão

O segundo momento do trabalho de campo foi realizado em um evento em homenagem ao Dia do (a) Caminhoneiro (a), na cidade de Itupeva, interior de São Paulo, no dia 26 de julho do ano de 2015. Vale observar que a inclusão do artigo feminino “a” no título do evento partiu de nossa própria iniciativa. Foi interessante notar que o evento destinado aos (às) profissionais da estrada, mesmo com a presença de mulheres motoristas, não incluía as mulheres como parte da categoria no título do evento comemorativo.

Tanto a informação do evento, quanto o acesso a ele, ocorreu por intermédio da rede de contatos mantida com as motoristas de caminhão entrevistadas na empresa transportadora pesquisada.

Ressaltamos que, somente através dessa interlocução, foi possível acessar às motoristas autônomas. Isso porque, nos deparamos com a grande dificuldade em encontrar essas trabalhadoras, tanto pela difícil tarefa em conciliar os dias e horários em que elas estivessem na cidade de São Paulo e, até mesmo, pelo simples fato de encontrá-las, simplesmente.

O evento referido contou com o apoio da prefeitura local e ocorreu durante todo o dia em um grande espaço aberto, contando com apresentações musicais, praça de alimentação, exposição de caminhões. A comemoração, portanto, caracterizou-se como uma oportunidade de encontro e lazer para motoristas de caminhão, familiares, amigos, empresas interessadas e curiosos de várias regiões.

Neste campo, a pesquisadora, acompanhada pela motorista de caminhão responsável pela intermediação, contatou os organizadores da festa a fim de identificar quais participantes dali eram motoristas autônomas. Após essa identificação, nos

apresentamos para as profissionais e as convidamos a participarem, voluntariamente, do estudo em questão.

3.5 ANÁLISE DE DADOS

As gravações advindas dos grupos focais e das entrevistas individuais foram transcritas integralmente. Posteriormente, foram realizadas as devidas correções gramaticais e de pontuações a fim de garantir o máximo de fidedignidade do conteúdo dos relatos dos (as) participantes e, ao mesmo tempo, permitir a compreensão e interpretação das mesmas.

Para a análise dos dados foi utilizado o referencial de Análise de Conteúdo, orientando-se por BARDIN (2009). O método constitui-se em um conjunto de técnicas de análise de comunicações (CAMPOS, 2004; BARDIN, 2009).

Com o objetivo de obter uma melhor compreensão acerca dos significados advindos dos relatos, foi utilizada a técnica da análise temática (BARDIN, 2009). Segundo esta autora, por meio da análise temática é possível identificar os “temas” que compõem a comunicação, sendo que sua frequência de aparição pode relacionar-se ao objetivo visado. Quanto às etapas da análise temática destacam-se: a pré-análise, a qual consiste na fase de organização, em que se podem utilizar vários procedimentos como leitura flutuante, hipóteses, objetivos e elaboração de indicadores que fundamentem a interpretação; a exploração do material - codificação dos dados a partir das unidades de registro e o tratamento dos dados e a interpretação, isto é, a categorização. Esta consiste na classificação dos elementos segundo suas semelhanças e por diferenciação, com posterior reagrupamento, em função de características comuns.

3.6 QUESTÕES ÉTICAS

A presente pesquisa foi aprovada pelo Comitê de ética da Faculdade de Saúde Pública, sob protocolo n° 2346, conforme preconizado pela resolução 466 do Conselho Nacional de Saúde (CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE, 2012) (ANEXO 2).

Todos (as) os participantes desta pesquisa receberam duas cópias do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (ANEXO 3), o qual foi lido e assinado juntamente com a (s) pesquisadora (s), sendo que uma via foi entregue ao participante e outra à pesquisadora responsável, esclarecendo quaisquer dúvidas e garantindo que a (o) participante fosse informada (o) do que foi desenvolvido e se sentisse à vontade em participar dos grupos/entrevistas.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo serão apresentados e analisados os elementos advindos das narrativas de homens e mulheres motoristas de caminhão sobre o trabalho de mulheres que atuam no Transporte Rodoviário de Cargas; a trajetória profissional; aspectos relativos à caracterização do trabalho; os possíveis desmembramentos desta atividade para a vida e saúde das profissionais e os desafios em ser uma mulher motorista de caminhão.

A entrada de mulheres em atividades “masculinas” ameaça o monopólio detido pelos homens e seus setores de emprego e derruba as pretensões e capacidades ditas, exclusivamente masculinas, tal como a força física. Percebidas como intrusas em território masculino, as mulheres são confrontadas a diversas formas de perseguição, podendo chegar a violência física, além de serem constantemente marginalizadas tanto

pelas marcas simbólicas da masculinidade, como por exposições pornográficas que marcam os hábitos de sociabilidade dos homens (CHAMBERLAND e PAQUIN, 2008).

No presente estudo observamos a variação de nomes indicada pelos (as) próprios (as) motoristas para a profissão: caminhoneira/carreiteira/motorista de caminhão. Essa diversidade de nomes indicava conceitos diferenciados trazidos pelos (as) participantes, os quais mostravam a existência de uma espécie de hierarquização no trabalho entre os (as) próprios (as) profissionais e a cultura dessa profissão.

De acordo com as (os) participantes, motorista de caminhão é aquela (e) que dirige um caminhão, entretanto não tem a “ascensão” (sic) enquanto um (a) “estradeiro” (a) e toda a vivência e conhecimento que somente um caminhoneiro (a) pode ter. O (a) motorista de caminhão dirige apenas no perímetro urbano e quando muito, no estado de São Paulo. Isto é, para eles (as), apenas conduzem um veículo de grande porte, mas não vivem a cultura de ser um (a) motorista de caminhão que viaja “sem destino certo”.

Algumas profissionais da transferência, preferiam ser chamadas de carreiteiras, ao invés de caminhoneira, ou até mesmo motorista de caminhão. Ser carreiteira poderia evidenciar o tipo de caminhão, bem como o tipo de habilitação conquistada por elas o que, por sua vez, revelava não apenas a conquista importante dessas trabalhadoras, como também as igualava como concorrentes “à altura” dos colegas de trabalho, os carreiteiros.

A denominação caminhoneira (o), segundo os (as) participantes, estava relacionado aos (às) estradeiros (as) que rodavam pelo Brasil e que carregavam todos os estereótipos como o (a) desbravador (a), libertário (a), que viajava e ficava longe de casa por meses. Essa figura para os trabalhadores recebia grande valorização, respeito, bem como era considerada um status importante na vida profissional.

Portanto, nesta pesquisa e de acordo com os (as) próprios (as) participantes, motoristas urbanos consideravam-se “motoristas de caminhão”, motoristas da

transferência consideravam-se “carreiros (as)”, ou caminhoneiros (as) e as motoristas autônomas se autodenominavam “caminhoneiras”.

A seguir, apresentaremos no quadro 1 as categorias temáticas e as subcategorias construídas a partir dos grupos focais e entrevistas individuais.

Quadro 1. Categorias temáticas e subcategorias

CATEGORIAS TEMÁTICAS	SUBCATEGORIAS
A) A trajetória profissional de motoristas de caminhão	A1) A vida antes do caminhão e a escolha pela profissão; A2) A vida na estrada: incentivar os (as) filhos (as) ou não, eis a questão.
B) A caracterização do trabalho	B1) Jornada de trabalho e dias de folga.
C) A saúde das mulheres motoristas nas estradas	C1) As repercussões do métier para a saúde das motoristas C2) Os cuidados para a saúde e estratégias de cuidados utilizadas; C3) O que melhorar no trabalho: com a palavra, motoristas de caminhão

Cont. Quadro 1. Categorias temáticas e subcategorias

CATEGORIAS TEMÁTICAS	SUBCATEGORIAS
D) As mulheres no Transporte Rodoviário de Cargas	<p>D1) Porquê contratar mulheres motoristas de caminhão?</p> <p>D2) A mulher no trabalho “masculino”</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>O trabalho para homem e o trabalho de mulher: eu tenho a força!;</i> • <i>O trabalho realizado por elas, segundo eles;</i> • <i>Caminhão feminino e caminhão masculino: a relação com o veículo.</i> <p>D3) Desafios no cotidiano do trabalho</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>“Caraca! Uma mulher dirigindo!”;</i> • <i>Relações Interpessoais e estratégias para (sobre) viver no trabalho;</i> • <i>Ser “Maria” ou ser “sapatão”: estereótipos e resistências.</i> • <i>Conciliando a vida dentro e fora do caminhão: uma questão de tempo ou gênero?</i>

4.1 CATEGORIAS TEMÁTICAS

4.1.1 Categoria temática A: A trajetória profissional de motoristas de caminhão

Subcategoria A1: A vida antes do caminhão e a escolha da profissão

A trajetória profissional dos (as) motoristas de caminhão entrevistados (as) apresentou-se de maneira distinta para homens e mulheres em relação às atividades exerciam antes do caminhão, bem como aos motivos para seguirem essa profissão. Antes de trabalhar com o caminhão, os homens realizavam atividades diversas em áreas distintas, tais como: trabalhos na zona rural, no comércio e serviço como vendedores, mecânicos de oficina de caminhão, ou até mesmo na área do transporte trabalhando como ajudantes em empresas, ou dirigindo vans/ônibus.

Quando indagados como se tornaram motoristas de caminhão, parte dos trabalhadores relataram que iniciar a profissão foi uma necessidade financeira e outros afirmaram que seguiram a carreira profissional da família.

A escolha de ser motorista de caminhão relatada, corrobora outros estudos, nos quais foi observado que, muitas vezes, é atravessada pelo histórico profissional familiar, ou devido ao fato de já ter atuado em algum momento no ramo dos transportes, como ajudante ou realizando entregas em veículos de porte pequeno (SENA, 2005; RESENDE et al., 2010; SILVA, 2011).

Segundo os trabalhadores, exercer essa atividade oferece uma renda financeira melhor que em outras áreas, tendo em vista a baixa exigência de escolaridade em contrapartida à prioridade pelo conhecimento prático da profissão.

A trajetória das motoristas apresentou-se um pouco diferente. Embora algumas tenham relatado que exerceram atividades no setor de serviços e comércio ou já haviam trabalhado na área do transporte coletivo com peruas escolares/vans/lotação/ônibus, muitas apontaram uma escolha “por acaso”.

Diante da necessidade financeira, falta de perspectiva, dificuldade em encontrar emprego ou pelo fator idade, entraram em contato com a empresa estudada, geralmente por indicação de colegas, e iniciaram a vida no caminhão. Alguns relatos nos permitem entender melhor como iniciaram a profissão:

Eu entrei por acaso, por necessidade em ter que trabalhar e ficar meio perdida assim de já ter uma certa idade por não ter registro, não é? Porque vinte e cinco anos e você não ter registro para o mercado, você já está velha, não é? Vinte e cinco anos você não tem nada? Carteira em branco? Então, eu fui jogada. Aí a [empresa estudada] abriu as portas, que ela abre as portas para mulher, não é? Ela dá muita oportunidade. E estou aqui e se ela me aguentar eu me aposento aqui (risos).

Ah, foi sem querer. Eu não, nunca me imaginei trabalhando com caminhão, transporte de carga nem nada, meu objetivo era transporte de passageiro, na época. Então, no período que eu estava nesse transporte alternativo, passei muito tempo lá, muitos anos, mas a gente não tem, assim, não tem registro, não tem nada lá, não é? Então acabei só trabalhando, trabalhando e se trabalhasse, ganhava. Se não trabalhasse, não ganhava. Então, em um período eu comecei a gostar de dirigir e tal, e comecei a tirar a habilitação específica para transporte de passageiro (...). Uma amiga passou na Vila Maria, onde era a agência, onde tinha, não sei se ainda é a agência que faz a contratação aqui para a [empresa estudada] e viu a placa precisando de motorista. Aí, eu não lembro quem na minha casa viu também essa mesma placa e me falaram, tal, e eu falei “Ah, nem vou, não tenho experiência, quem vai contratar, não é? Uma pessoa sem experiência?”. Aí eu fui, mesmo assim tal, acabei indo e fui lá. Conversei com o pessoal do RH e tal, aí eles me perguntaram se eu sabia trabalhar com carro pequeno: van e kombi, e tal, e eu fiz a entrevista. Depois ela falou que era da [empresa estudada] e eu vim, fiz o teste e passei. Mas assim, já nem imaginei, não é? Que eu fosse pegar, foi sem querer!

(motoristas mulheres transferências)

Eu trabalhava antes num salão de beleza. Aí depois eu me cansei, aí depois eu passei... eu ganhava pouco também. Na época eu estava começando ainda porque assim... eu pensava assim... eu estou ficando velha, eu preciso fazer alguma coisa. Porque chega uma certa idade você não trabalha, mais ninguém te pega mais para trabalhar porque você é velha.

Ah, eu também eu não estava trabalhando, eu trabalhei como recepcionista e controle de qualidade numa multinacional. Aí, eu tive o meu filho e o meu marido preferiu que eu não trabalhasse, que ficasse até ele crescer mais um pouquinho. Aí, eu fiquei em casa, só que eu já não aguentava mais ficar em casa. Aí, a minha irmã estava entrando numa empresa e estava tirando uma documentação, aí ela passou numa agência lá no centro de Guarulhos e ela viu lá “Precisa de motorista Categoria D”, a minha era D, não é? Aí, eu vim fiz a ficha. Também não sabia nem sair de Guarulhos para chegar na Vila Guilherme, onde é a matriz, mas enfrentei. Aí, eu fui fiz o teste, mandaram eu aguardar.

(motoristas mulheres urbano)

São raros os casos em que as mulheres sonhavam seguir a profissão de motorista de caminhão desde a infância. A dificuldade em sonhar e se ver nessa atividade deve-se ao fato de que, até alguns anos atrás, não era concebida a ideia de que o caminhão também poderia ser um lugar ocupado pela mulher.

A relação entre identidade de gênero e identidade profissional é constantemente atravessada pelas representações sociais sobre o feminino e o masculino. Ao universo profissional masculino, características como a força, a resistência e a liderança, são supervalorizadas socialmente quando comparadas às construções sociais do universo feminino, representados pela delicadeza, fragilidade e cautela (CHIES, 2010).

A identidade de gênero feminina entrelaçada à responsabilidade pelo zelo ao lar e o papel materno, o trabalho com o caminhão, marcado por elementos como a força física, o desprendimento do lar e a liberdade, por muitos anos, excluiu a força de trabalho das mulheres e até mesmo, sequer cogitou tal inserção.

Por outro lado, para algumas delas, o início da profissão foi impulsionado, principalmente, pela presença de motoristas de caminhão na própria família, ou cônjuge, conforme mostram os seguintes depoimentos:

A minha mãe era motorista e hoje eu sou motorista carreteira e a minha irmã também! A minha mãe era motorista e eu estudava de manhã, eu era pequena, eu e minha irmã (e nós) estudávamos até meio dia. Meio dia a minha mãe pegava nós na porta da escola com caminhão e nós passávamos a tarde toda com a minha mãe trabalhando! E à noite, nós íamos embora para casa, todo mundo. A minha mãe não deixava eu ficar em casa. Todas nós duas tínhamos que trabalhar junto com a minha mãe a tarde toda. Aí depois teve o menino, mas no tempo que a minha mãe trabalhava, as duas filhas iam trabalhar também. Porque sempre teve esse negócio de criança ficar sozinha dentro de casa e a minha mãe nunca deixou. Então, íamos as duas trabalhar com a minha mãe.

É porque no caso do meu irmão que eu viajava com ele então, até eu tinha dezessete anos eu não tinha nem carta e eu viajava com ele daqui de São Paulo para Rio Preto e ele precisava dormir e eu que ia guiando. Se o guarda parasse...ah (risos), ele descia o fumo só! Nunca pegou, graças a Deus! Mas foi bom porque ele foi me ensinando e eu fui pegando gosto pela coisa.

(motoristas mulheres transferência)

Eu já tinha dirigido [ônibus] antes, mas não assim trabalhando porque o meu ex-marido tem uma firma e ele tem dois caminhões, então de vez em quando eu dirigia para ele.

(motorista mulher urbano)

Trabalho com caminhão há cinco anos, mas larguei o estudo na 5ª série (ensino fundamental) para dar continuidade em andar junto ao meu pai. Logo assim que tirei minha carta, aí assumi o caminhão e ele ficou em casa. (...) Eu só sei só...caminhão mesmo! (risos) Se hoje eu não tiver mais serviço de caminhão...eu não sei fazer nada! Mal sei ler, mal sei escrever.

O sonho de criança era ser motorista de caminhão. Eu tinha um salão de cabelereiro montado. Sou cabelereira, manicure e depiladora. E abandonei tudo para seguir um sonho...desde pequena, desde criança. Meu vô foi motorista de caminhão autônomo.

Eu fui criada dentro de uma oficina mecânica...meu pai era mecânico de carro. E quando a gente viajava para a casa dos meus avós, eu adorava contar aquelas carretas. Na época, só tinha o jacaré, não é? Scania 111. Dezoito pneus! Eu amava contar aqueles pneus, sabe? Cada um que passava por mim, eu ficava lá contando quantos pneus tinham. E eu fui crescendo e eu aprendi a dirigir, mas fui fazer o que a minha família..., o que eles queriam. Me formei, fiz enfermagem. Era o que a minha mãe queria? Tá, fiz. Aí, depois de novo... “Ah, faz contabilidade”. Tá, fiz. Tá aqui. Então, chegou um ponto em que eu já estava com filho mais velho, acho que com 11 anos de idade, de 11 para 12 e o meu caçula tinha 5 anos. Falei “Ah, já come sozinho, já toma banho sozinho...agora eu vou fazer o que eu quero! Fui para a estrada...e estou até agora.

(motoristas autônomas)

Os relatos acima nos mostram que as necessidades financeiras, o “acaso”, ou até mesmo, o histórico familiar, direcionaram essas mulheres ao caminhão. Ingressaram em um mundo de trabalho novo, desafiador e com presença, predominantemente, masculina. Tendo em vista a pequena presença de mulheres nessa atividade, comparada aos homens, bem como as barreiras impostas pela discriminação sexual, optar por essa inserção nos leva a questionar, o porquê dessa opção.

Uma explicação possível talvez esteja relacionada à questão econômica e à dificuldade de conseguir emprego após uma certa faixa etária. Dessa maneira, a oportunidade ofertada pela empresa estudada é abraçada pelas trabalhadoras, inclusive porque não era exigência possuir experiência prévia na atividade.

Todas as motoristas da empresa entrevistadas iniciaram o trabalho com caminhão na própria empresa, tanto as motoristas do tráfego urbano quanto as da transferência, sendo que as motoristas da transferência iniciaram seu trabalho pelo tráfego urbano. Após a entrada pelo tráfego urbano e incentivadas pela própria empresa, algumas delas tiraram habilitação para caminhões maiores (carretas e bi-trem), passaram pelo treinamento oferecido e, assim, tornaram-se carreteiras.

A possibilidade de ingressar em uma nova atividade, culturalmente ligada ao universo masculino e após os 30-35 anos de idade, para muitas delas, poderia significar uma possibilidade de experimentar um recomeço de vida, não apenas profissional, mas em nível pessoal. Essas mulheres, ao se lançarem em uma atividade “de homem” e aos desafios nela presentes, se libertavam de algumas amarras culturais ligadas ao mundo feminino, bem como construíram uma nova identidade profissional e pessoal do que é ser mulher.

Existe uma ideia romântica da profissão, na qual o caminhão proporciona liberdade e autonomia (ROSA, 2006; BOTELHO et al., 2011). Apesar das dificuldades vividas no trabalho, a estrada, ou a circulação pelas ruas, proporciona um sentimento libertário de ir e vir, livre de pressões e repleto de novas descobertas que um ambiente fechado pode não favorecer. Neste estudo, observamos que a mobilidade e possibilidade de conhecer lugares, culturas e pessoas diferentes foram aspectos considerados como “pontos altos” (*sic*) da profissão pelos (as) motoristas, conforme demonstram os discursos de homens e mulheres, reforçando as marcas culturais da profissão:

O principal na minha opinião é a liberdade, você não está parado. Só o fato de você chegar aqui... só me enche o saco vir aqui, entrar aqui dentro para bater o cartão. Se eu pudesse levar o caminhão para casa e devolver no setor e não ter que aparecer aqui, estava ótimo. Então, para mim é o ponto alto da profissão é esse, é você estar na rua. É você fazer os seus horários. Lógico que você tem um horário para seguir. Mas a partir do momento que você consegue organizar isso, você está solto, como aquele cavaleiro indomado, como se você não tivesse patrão, entendeu?

Primeiro que eu estou exercendo a função que eu gosto e eu gosto realmente de dirigir. A função dirigir eu gosto, eu me sinto feliz sobre isso, de estar agora conhecendo lugares diferentes, pessoas diferentes todos os dias, isso é um ponto positivo.

(motoristas homens urbano)

É da liberdade. Eu não gosto de ficar presa em um lugar! Se for para eu trabalhar em um escritório.... Não é pelo fato de você pegar um caminhão e sair e mostrar para os outros que você dirige, é porque você tem liberdade!

(motorista mulher urbano)

Você conhecer lugares diferentes, pessoas diferentes, costumes diferentes, esse é o lado bom da coisa. De viajar. A sua mente viaja também ali. Esse é o lado bom para nós, entendeu? Que a gente é tipo de um aventureiro.

(motorista homem transferência)

Eu amo o que eu faço! Eu amo, tenho paixão pelo que eu faço! Ah, você conhecer tanta gente nova, entendeu? Eu tenho muita facilidade de fazer amizade e converso com todo mundo no posto, converso com o gerente, com a faxineira. Conhecer lugares novos.

Que nem... é assim olha, você vai viajar, você pega a estrada. Você tem uma sensação de liberdade! Você fala “Estou livre, não tem ninguém falando na minha cabeça”.

(motoristas mulheres transferência)

Eu escolhi essa profissão porque eu gosto de liberdade e eu não ligo por nada.

(motorista autônoma)

Para motoristas homens e mulheres entrevistados (as), o primeiro contato com o caminhão, a primeira viagem e sensações como a insegurança e o poder de dirigir um caminhão foram considerados, por ambos, como momentos inesquecíveis e consagradores da vida profissional, conforme apontados nos depoimentos a seguir:

Ah, um momento inesquecível é quando você pega a sua habilitação. Porque o dia que a autoescola te liga, daí você não se esquece nunca... que é um negócio que você queria muito sabe? Eu não esqueço isso nunca na minha vida! Para o truck, a [habilitação] “D” no caso, que ele te liga que você pega a “D”, era o seu sonho ser motorista de caminhão. Depois você fez de tudo para passar para carreta! Então, são duas emoções que são fortes. Então, na hora que liga para você

aí... vixe! Treme! “Nossa, vou virar um carreteiro”. E o dia que você entra na primeira empresa para ser carreteiro, no caso.

(motorista homem transferência)

Uma coisa que eu sempre lembrei muito foi no primeiro dia que eu peguei o uniforme para começar a trabalhar. Pela “Y” [outra transportadora], no caso, mas na [empresa estudada] também, mas era um uniforme diferente daqueles que a gente usa hoje, mas era o uniforme de motorista profissional. Então, desse dia eu lembro muito bem, que foi assim, uma coisa que eu esperava e aconteceu. E eu me lembro muito disso. Pegando o uniforme aqui e indo para a minha casa com o uniforme e, tipo... meio que não acreditando muito.

Eu no caso, eu um momento que eu gostei muito foi o momento que eu comecei a viajar. Eu queria muito viajar, não é?

(motoristas mulheres transferência)

Para mim, inesquecível foi a primeira vez que eu peguei o caminhão mesmo, a primeira vez foi inesquecível. Eu falo não esses caminhões pequenos, caminhão grande mesmo. Quando eu peguei o caminhão lá, sentei nele e fui para rua. Eu ainda passei o rádio para os caras lá, eu falei “Cara, eu estou vendo o mundo daqui de cima” (risos), foi inesquecível, foi muito bom, para mim foi. O primeiro contato com o caminhão foi aquele momento ali... que eu estava me sentindo grande. Para mim foi isso daí.

É foi mais ou menos que nem o seu “Y” também, que eu fui para o Rio de Janeiro também. Eu trabalhava só aqui dentro também, trabalhando o dia inteiro... os caras “Negão, tem um serviço para fazer lá no Rio, dá para ir?”, eu falei “Putz!”, aí já me deu disenteria, já me deu cólica. É como se fosse a consagração. Porque na verdade é como se fosse a consagração, consagração de você na profissão, entendeu? Então, no top mesmo é isso daí, é você pegar estrada e você ter história para contar da estrada, você entendeu?

(motoristas homens urbano)

É a primeira vez que você pega o caminhão. Você vai pegar, eu acho que dá aquele friozinho na barriga de fazer alguma coisa errada, tudo é novo, é a insegurança, não é?

Para mim foi o dia que eu fui fazer o teste lá que me deu até dor de barriga. Isso daí não dá para você esquecer. É tão apreensivo que você vai fazer um teste.

(motoristas mulheres urbano)

Ah, a gente tem momentos de todos os jeitos, não é? Tem a primeira viagem nossa... Por exemplo, a primeira viagem minha foi na balsa. Cinco dias em cima de uma bolsa, foi uma viagem muito boa, divertida...adoro ir para Macapá! Gosto demais!

(motorista autônoma)

Subcategoria A2: A vida na estrada: incentivar os (as) filhos (as) ou não, eis a questão.

Ainda que motoristas de caminhão tenham seguido a profissão em decorrência da “árvore genealógica laboral”, observamos discursos contraditórios relacionados à continuidade da profissão por filhos (as). Alguns (mas) participantes afirmaram apoiar a decisão de filhos (as) em seguir a carreira profissional da família. Contudo, corroborando os achados de SILVA et al (2011), grande parte dos (as) entrevistados (as) foi contrária ao apoiar os (as) filhos (as) a seguirem a profissão dos pais, explicando os motivos pelos quais os (as) proibiriam, a seguir:

Eu fiz de tudo para não deixar os meus filhos se envolverem com caminhão. Sabe por quê? Porque isso daqui é uma doença...gostosa. E graças a Deus eu tive três filhos, agora eu tenho dois, porque um faleceu faz dois anos. Um é professor de educação física e a minha filha é professora, não é? Como que fala? Pedagoga, não é? E o outro filho faleceu, mas eu levei o meu filho uma vez só para Fortaleza... que eu fiquei quinze dias com ele viajando. Quando ele chegou, ele falou assim “Mãe arruma a minha mala que eu vou voltar com o meu pai para Fortaleza”, eu bati na cabeça dele e falei “Você nunca mais sobe num caminhão” (...) e ele está vivo para te falar. (...) Ele chorava para ir e eu “Não, você não vai. Você não vai ter a minha profissão”. Na época era sofrido, a gente aqui na [empresa estudada] tem muito pessoal que fala mal da [empresa estudada], principalmente os motoristas, é porque não passou pelo que eu já passei na estrada.

(motorista homem transferência)

Não ia gostar! Porque hoje em dia tem que estudar! Já basta eu que não tive oportunidade de estudar. Eu tenho um filho que em dezembro ele já se forma para professor de educação física, o meu filho mais velho, e eu vou fazer de tudo, de tudo para ele fazer outra faculdade e o mais novo fazer faculdade. Eu quero os meus filhos se formando porque... por mais, por mais que assim a [empresa estudada] para mim sempre foi uma mãe, [Luna], uma mãe! Porque uma firma que pega você como motorista de caminhão, faz de tudo para você aprender! Eu fiquei dois anos e quatro meses aqui nesse pátio treinando! A [empresa estudada] não coloca um motorista na rua se ele não for totalmente profissional! Isso a [empresa estudada] é uma mãe, não tem firma que faz isso para ninguém mais! Não existe. Então, mas com tudo isso o motorista tem uma vida muito difícil. Porque são noites, enquanto todo mundo dorme, você não dorme, é muita solidão! Porque é só você e Deus! A maioria das empresas tudo pode levar uma pessoa, a [empresa estudada] não pode levar ninguém.

(motorista mulher transferência)

Eu não incentivo as minhas filhas e eu falo para elas “Estuda”. A mais velha eu ajudo ela a pagar a faculdade, porque eu falo para ela “Eu quero que você trabalhe de seis a oito horas”. Eu não incentivo, elas têm o maior orgulho de mim e tudo, elas falam “A minha mãe trabalha de motorista de caminhão, faz isso...”.

Eu não tive oportunidade de estudar e fazer uma faculdade, mas hoje eu falo para as minhas filhas, eu ajudo elas no que elas precisarem. Não é pela profissão. É pelo tempo que trabalha, fica muito tempo fora de casa.

(motoristas mulheres urbano)

Contrariando os discursos acima, identificamos alguns relatos em que os (as) motoristas apoiavam a escolha profissional dos (as) filhos (as) em seguir com o caminhão, como por exemplo:

Eu incentivaria, porque quem mais me incentivou foi meu filho. Foi ele a pessoa quem mais me incentivou e incentiva até hoje. Então, se ele quisesse ser, por mim...desde pequeno eu disse: “Faça o que você achar melhor e seja feliz no que você escolher”. Então, para mim, se ele quisesse eu incentivaria com certeza.

Um deles [filho] é carreteiro hoje em dia, o outro sabe dirigir, mas não tomou gosto pela profissão! Ele prefere estar em casa toda noite.

E ele tem dois filhos, é solteiro, mas ele não abre mão dos filhos dele. Então, esse aí ele é mais o tipo família. O outro viaja com a família. Então, quando as meninas vão chegando na idade de parar de viajar, ele vai deixando com a sogra e a mulher vai junto. A mais velha está sendo criada pela avó. E agora quem está viajando é a pequenininha que tem um ano. E eu acabo não vendo nenhum! (risos) Todo mundo na estrada!

(motoristas autônomas)

4.1.2 Categoria temática B: A caracterização do trabalho

Subcategoria B1: Jornada de trabalho e dias de folga

Com base nos depoimentos dos (as) motoristas entrevistados (as) na empresa estudada, bem como nas informações obtidas pelas observações realizadas dentro da transportadora, foi possível identificar o horário de entrada e saída de motoristas, bem como as atividades realizadas durante a jornada de trabalho. A escala de horários de trabalho e dias de folga de motoristas do tráfego urbano apresentou-se de duas formas distintas, a depender das horas extras. A primeira delas está ilustrada na Figura 1:

Figura 1. Escala mensal de dias de trabalho e de folga de motoristas urbano, segundo horários e dias da semana.

Ainda que o horário de trabalho prescrito pela empresa fosse das 8:00 às 18:00h, de segunda à sexta-feira, a maioria dos (as) trabalhadores (as) do tráfego urbano realizava horas extras, visando complementar a renda. Segundo os relatos, em períodos de grande entrega como o final do ano, os (as) motoristas podiam sair da transportadora muito mais tarde, como por exemplo, às 02:00 h, conforme explicado na Figura 2:

Figura 2. Escala de dias de trabalho e de folga de motoristas urbano, segundo horários e dias da semana, com horas extras.

No tráfego urbano haviam motoristas que realizavam entrega e/ou coleta. Isso implicava no modo em que o caminhão era preparado. Quando se realizava somente coleta, o caminhão saía vazio da empresa e coletava os produtos em outras empresas e depois retornavam. No caso das entregas, o caminhão precisava sair carregado de produtos para distribuir nas empresas clientes, o que implicava em alguns/algumas motoristas realizassem atividades de carregamento de peso.

De acordo com os depoimentos dos (as) profissionais, a atividade consistia basicamente em carregar o caminhão, sair para a rua realizar entregas ou coleta. Observou-se que motoristas do tráfego urbano realizavam atividades como a conferência de notas e cargas a serem transportadas, bem como possíveis auxílios no carregamento/descarregamento de cargas junto aos ajudantes.

Alguns/algumas motoristas possuíam uma região fixa de entrega, outros (as) não. Geralmente, aqueles (as) que trabalhavam há mais tempo na empresa estudada trabalhavam com rota fixa. Trabalhar em uma rota fixa pode ter vantagens, como o maior domínio e conhecimento da região, conhecimento de atalhos até o destino, além do maior controle e precisão sobre o tempo necessário para a realização de entregas/coletas.

Em contrapartida, motoristas da transferência trabalhavam em escalas de folga que se modificavam semanalmente. Os dias destinados à folga eram intercalados com uma folga no domingo e outra no sábado, conforme apresentados na Figura 3:

Figura 3. Escala mensal de dias de trabalho e de folga de motoristas da transferência, segundo horários e dias da semana.

Em relação aos horários de trabalho, identificamos uma certa falta de informação por parte dos (as) trabalhadores (as) quanto aos horários de entrada e de saída. Quando indagados (as) sobre esses horários, os (as) participantes não sabiam dizer qual era o horário exato de entrada e de saída, justamente pela imprevisibilidade de horários e pela desinformação quanto aos horários descritos no contrato de trabalho.

As informações obtidas e aqui apresentadas, principalmente em relação ao tráfego rodoviário, foram acessadas por meio dos relatos ouvidos durante os grupos focais e pelos acompanhamentos de observação do trabalho realizados junto aos (às) trabalhadores (as).

Conforme explicado anteriormente, motoristas da transferência precisavam estar na empresa estudada às 21:00 horas e o horário de saída da empresa para a realização de viagens variava de acordo com o horário da finalização do carregamento das carretas. Durante o intervalo de tempo em que a carreta estava sendo preparada para a partida, os (as) trabalhadores deveriam desenvolver as seguintes ações:

- Passar por uma vistoria de saúde realizada por enfermeiros e médico do trabalho, os quais avaliavam a pressão arterial, exames rápidos de diabetes, teste do bafômetro e, periodicamente, exames toxicológicos;
- Realizar o *check-list* do caminhão, verificando seu estado de funcionamento. Se, caso houvesse algum tipo de problema na parte mecânica ou elétrica, o veículo deveria ser direcionado para a oficina;
- Abastecimento do veículo;

- Higienização do caminhão.

Observamos também o longo período em que os (as) motoristas de caminhão precisavam ficar à disposição da empresa, dentro da própria sede. Nos questionamos sobre as razões de mantê-los (as) por longo período na transportadora, tendo em vista as funções por eles (as) realizadas, o tempo em que as realizavam e os horários de saída para as viagens.

Também notamos que alguns/algumas motoristas cochilavam alguns momentos no próprio veículo enquanto a carreta estava sendo preparada. Entretanto, esses momentos de cochilo eram interrompidos, por vezes, para atenderem alguma solicitação do encarregado. Além disso, havia muito barulho no caminhão, justamente pelo fato de estarem sendo carregados, isso também dificultava os momentos de cochilo de motoristas. Somente após as atividades descritas anteriormente e com a liberação da carreta, os (as) trabalhadores (as) seguiam viagem.

As motoristas autônomas informaram que, por serem terceirizadas, não possuíam qualquer tipo de regularidade, nem dos horários de trabalho, nem dos dias de folga e costumavam trabalhar no período noturno. Não foi possível obter uma quantidade maior de informações quanto à descrição da atividade e dos horários de trabalho, nem realizar observações, tampouco acompanhá-las em uma viagem.

4.1.3 Categoria temática C: A saúde das mulheres motoristas

nas estradas

Subcategoria C1: As repercussões do métier para a saúde das motoristas

Na presente pesquisa, as motoristas de caminhão entrevistadas apontaram comprometimentos físicos e emocionais relacionados à sua profissão. Queixas como dores nas costas e na lombar; cansaço, problemas referentes ao sono e uso de drogas; infecção urinária, estresse relacionados ao trânsito e risco de assaltos, a vivência de discriminação sexual foram aspectos levantados pelas trabalhadoras. A presença de lombalgia, dores nas pernas e na coluna, decorrentes de muitas horas de trabalho em uma mesma posição, é um acometimento bastante comum entre motoristas de caminhão (ANDRUSAITIS et. al, 2006; SILVA, 2011; LEMOS 2014; PEREIRA et. al, 2014), sendo maiores em profissionais que trabalham em horários irregulares. A qualidade ruim de sono e não cochilar com regularidade podem ser considerados fatores de risco para dores osteomusculares nessa população (LEMOS, 2009).

Corroborando os achados do estudo de BERNARD et al. (2000) e REED e CRONIN (2003) com mulheres motoristas de caminhão, as motoristas entrevistadas na presente pesquisa, também relataram sofrer de dores nas costas, na coluna e pernas decorrentes do trabalho, como mostram os depoimentos:

Eu tive uns problemas de saúde e tal e coluna é um negócio que afetou bastante. Ah, muitas dores, não é? Na lombar e, ultimamente, está subindo para cima. Está subindo para a coluna. Fiz uns exames e estou fazendo tratamento para começar a fazer uma atividade física, não é? Mas teve uma época no urbano que estava, assim, bem puxado. A gente por mais que é só motorista, não é só motorista no urbano, aqui a gente já sabe como é. Carrega muito peso mesmo. Carrega e descarrega

caminhão. Descarreguei muito caminhão [época do tráfego urbano]. Então assim, eu acho que eu não tinha estrutura para isso, não é? Não sei se foi isso, ou se foi no decorrer do tempo, ou se alguma coisa agravou, mas assim... já faz um tempinho que eu estava sentindo, que eu sinto dores. Vai, diminui, aumenta, fases...

Operei um cisto por manivelar na época que eu fiquei no pátio aqui, de tanto manivelar nasceu um cisto e tive que operar. Eu fiquei um ano e pouco aí no pátio e aí deu um cisto. Tenho um bico de papagaio na coluna. Então, eu tenho uns probleminhas de coluna e também eu atribuo a isso [trabalho], mas assim... está bom. Eu cuido.

(motoristas mulheres transferência)

Problemas referentes ao sono também são acometimentos frequentes em motoristas de caminhão (MORENO et al., 2004; SZYMANSKI et al., 2007; LEMOS et al., 2009; SILVA, 2011). Essas queixas também foram relatadas, principalmente, pelas motoristas da transferência e do urbano. Em ambos os casos, as participantes queixaram-se de dormir pouco, ou ter dificuldades para dormir, particularmente, nos dias de folga. As motoristas da transferência informaram que trabalhar à noite não apenas prejudicava a saúde do sono como também trazia outros problemas, como rugas e o ganho de peso, ilustrados nos trechos seguintes:

Não tem um desligamento total, não tem. A não ser se forçar com remédio, ou alguma coisa. Mas um desligamento total, naturalmente, não tem. Não é aquela tranquilidade. É barulho, é claridade, por mais que você esteja em um quarto escuro, o organismo, ele sente, ele pressente que aquele não é o horário dele para dormir. Isso eu não sei se a longo prazo estraga a saúde, prejudica, mas isso é um aspecto negativo. Mas é uma coisa que não tem como mudar, faz parte e tem que ser assim. Para quem escolheu trabalhar à noite. Prefiro enfrentar a dificuldade de dormir durante o dia. É tem horários que eu não durmo bem e tem horários que eu durmo bem. Então, eu tenho que programar para fazer o possível para dormir nos horários que eu tenho facilidade. Mas eu não voltaria [a trabalhar no turno diurno] porque o dia já não me agrada mais. Sol. Não gosto muito de sol, então a noite está perfeita.

Prejudica o nosso sono eu acho, porque o sono do dia não é igual ao da noite, nunca vai ser. É uma falta de costume. Eu pesava setenta e três quilinhos, eu estou pesando oitenta e seis. Eu engordei e agora eu

estou fazendo academia para emagrecer. Só de mudar o horário engordou. Olha, se fizesse um teste assim, de nós, trinta dias ficar num lugar e dormir regradinho, a gente emagrece. Porque você dorme à noite.

Mas não que prejudica porque... interfere. É uma opção minha, porque tem muitos carreteiros que viajam de dia, então, aqui eu viajo porque eu quero! Eu penso assim. Eu sou muito ruim de dormir. Então, para mim filha, dirigir à noite ou de dia, para mim tanto faz. Eu não sei se é por causa do horário, eu não sei o que é, eu engordei e não sei o que é!

(motoristas mulheres transferência)

O trabalho em turnos, em especial o turno noturno, implica em diversos riscos à saúde física e mental dos (as) trabalhadores (as), tais como: problemas relacionados ao sono; distúrbios digestivos e cardiovasculares; prejuízos hormonais e alterações no ciclo menstrual e na função reprodutiva, no caso das mulheres; perturbações e prejuízos para a vida familiar e social; perfil alimentar não-saudável; redução no desempenho de atividades que exijam concentração e atenção; além de aumentar as chances de desenvolver câncer (COSTA, 2003; ASSIS e MORENO, 2003; KNUTSSON, 2003; LECLERC, 2010; PUTTONEN, 2010; WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2010; MARTINS, 2012).

Motoristas de caminhão que trabalham no turno noturno e em horários irregulares sofrem os prejuízos para a saúde, incluindo a questão da alimentação. Fazer as refeições em horários irregulares, ser sedentário, não ter tempo para a prática de atividades físicas e a qualidade do que se consome, são aspectos que contribuem para a elevada prevalência de sobrepeso nessa população (LEMOS et al., 2009; CODARIN et. al, 2010).

Os efeitos deletérios à saúde causados pelo trabalho noturno explicam-se pelo fato de que os seres humanos são diurnos, com propensão à permanecerem ativos durante o dia e em repouso à noite. De modo geral, pode-se dizer que os seres vivos oscilam ajustando-se aos ciclos ambientais como o dia e a noite, bem como as estações do ano.

Assim, as funções do organismo oscilam, sendo denominadas, ritmos biológicos, os quais são gerados pelo próprio organismo. Os ritmos biológicos ajustados ao ciclo claro/escuro são chamados de ritmos circadianos, os quais possuem período que varia de 20 a 28 horas. Essa ritmicidade é controlada pelo sistema de temporização circadiano e é influenciada por fatores ambientais que atuam na sincronização, como por exemplo, o ciclo vigília/sono, ciclos de atividades sociais, intensidade e frequência de exposição à luz (COSTA, 2003; MENNA-BARRETO, 2003; MARQUES et al., 2003).

A organização temporal é o conjunto de relações temporais que os organismos estabelecem com os diferentes ciclos ambientais aos quais estão submetidos. Mudar o turno de trabalho, por exemplo, influi primeiramente em uma perturbação da organização temporal externa, caracterizada pelas relações temporais entre eventos orgânicos, como o sono ou a temperatura corporal, e eventos ambientais que sincronizam os ritmos biológicos, como é o caso do ciclo claro/escuro do dia e da noite (MENNA-BARRETO e WEY, 2007). Porém, dependendo da força e duração da transição, pode influir também em uma perturbação da organização temporal interna, caracterizada pela sequência de eventos orgânicos que constituem um dia de um organismo (MENNA-BARRETO, 2003).

MENNA-BARRETO e WEY (2007) explicam a organização temporal interna, exemplificada no processo fisiológico quando dormimos. Um pouco depois de iniciado o sono noturno, há um aumento da produção do hormônio do crescimento e também uma alta concentração de melatonina¹ e assim, as diversas fases do sono vão ocorrendo, até momentos antes de acordarmos, quando nossa temperatura corporal abaixa e a

¹ Melatonina é um hormônio sintetizado pela glândula pineal e está envolvida em funções imunomodulatórias, anti-inflamatórias, antitumorais, antioxidantes e cronobióticas. Sua secreção ocorre à noite e induz o sono através da redução da temperatura corporal (NETO e CASTRO, 2008).

concentração do hormônio cortisol² aumenta. Esse processo fisiológico tende a acontecer diariamente, entretanto, ele se modifica quando há uma alteração nas nossas relações temporais com o ambiente. Nesse contexto, quem inverte o padrão normal de vigília-sono de acordo com o período da atividade, como por exemplo, quem precisa trabalhar à noite, desregula a ordem temporal biológica (ocorrendo dessa forma uma dessincronização) (COSTA, 2003).

Além das alterações biológicas, existem também as consequências sociais decorrentes da inversão dos horários. Os (as) trabalhadores (as) em turnos, e do turno noturno, vivenciam o tempo de forma diferente de quem trabalha durante o dia e precisam se reorganizar e reinventar maneiras possíveis e viáveis de adaptação social. Ao passo em que a sociedade constrói uma organização temporal baseada em horários diurnos, aqueles (as) que não convergem com esse padrão, sofrem por estarem à margem do “tempo” padronizado. São afetados, portanto, elementos importantes da vida como a organização do cotidiano e a esfera familiar e social (ROTENBERG, 2003).

Ainda concernente ao sono, os resultados desse estudo mostraram que, diferentemente do observado entre os motoristas, tanto as trabalhadoras do tráfego urbano, quanto as do tráfego rodoviário relataram ter menos tempo para descansar, dormir pouco, ou apresentar dificuldades para dormir. Isso porque, boa parte do tempo de descanso era preenchido pela realização ou adiamento das tarefas domésticas. Ainda que essa evidência tenha sido encontrada em trabalhadoras do turno diurno e noturno, conforme apontaram ROTENBERG et al. (2001), há uma forte influência das relações de gênero na qualidade do sono, em especial, aos prejuízos para o sono das mulheres:

² O cortisol é um hormônio diretamente envolvido na resposta ao estresse e é produzido pela parte superior da glândula supra-renal. Diferentemente da melatonina, o cortisol apresenta alta concentração durante o dia e baixa à noite (SQUARCINI e ESTEVES, 2013).

Eu tomo banho e vou deitar, assim que eu chego e vou deitar, durmo mais ou menos uma hora, uma hora e meia. Eu levanto e vou fazer as minhas coisas. Aí, eu vou fazer comida. Por quê? Eu tenho o meu marido, tenho dois filhos e eles não comem comida feita por ninguém. Aí, eu faço a minha comida, faço marmitta, bato uma roupa, é uma correria. Faço tudo ao mesmo tempo filha, bato roupa, enquanto está batendo a roupa, eu vou lavando a louça para deixar tudo ajeitado porque amanhã eu não estou. Do jeito que eu deixei hoje, quando chegar sexta-feira está muito mais bagunçado. Então, se eu não deixar mais ou menos em ordem hoje...

(motorista mulher transferência)

Além do trabalho no turno noturno, a escala irregular de trabalho e a necessidade em realizar horas extras para complementar a renda mensal foram reportados por motoristas, homens e mulheres, como aspectos que comprometiam a vida social e familiar dos (as) profissionais, como mostram os depoimentos seguintes:

Para gente nessa profissão que a gente tem o Natal, o Ano Novo, Dia dos Pais é um dia como outro para gente, entendeu?

Um momento que me marcou foi quando eu cheguei de viagem de Fortaleza que o meu filho estava em casa, tinha nascido fazia quatro meses. O meu moleque tinha nascido e fui ver ele com quatro meses. Um momento que nunca mais apaga uma coisa que fica marcada até hoje. Tipo assim, porque eu não estava lá quando ele nasceu, não é? Então, é uma coisa que fica, não sei se é uma marca ou sei lá, não tem como falar... é uma coisa que eu não pude acompanhar, não é? Eu não estava quando ele nasceu, isso daí ficou marcado.

(motoristas homens transferência)

Aspecto negativo... eu acho que hoje é não ter uma vida programada... de entrar a tal horas e sair a tal horas e conseguir me programar para um lazer, para uma viagem. Tem feriado prolongado e, para mim, é melhor não ter feriado prolongado, sabe? Porque muda a escala e a gente acaba ficando sem saber se viaja, se não viaja e não tem programação para a vida social. Tipo assim, acho que o aspecto negativo é a vida social, que fica mais complicada. Não se tem muito, não é? Tudo é disposição da empresa, se você está programado para uma viagem, você vai ter que se preparar para aquela viagem, se não, você pode estar programado para uma viagem e não ter essa viagem.

Então, você acaba meio que perdendo tempo. Já aconteceu muito de eu ter que dormir porque à noite eu vou viajar, aí eu passo a noite dormindo, chega a noite e cancelaram a sua viagem. Aí, vou fazer o que? Dormi o dia todo, vou ficar fazendo a noite o quê? Vou ficar olhando para o teto, não é? Porque no meio da semana, não é? Todo mundo está dormindo.

Para mim de negativo assim, no meu particular, seria mais, de repente, você acaba se isolando um pouquinho da parte social, você entendeu?

(motoristas mulheres transferência)

Observamos que, para muitas motoristas entrevistadas, não realizar atividades de lazer fora o convívio doméstico e familiar era uma prática comum entre as trabalhadoras. Esses achados convergem com as informações de OLIVEIRA et. al (2008), os quais apontam que a diminuição do tempo do (a) trabalhador (a) noturno (a) junto à família, pode tornar o tempo com a família e filhos uma forma de lazer. Isso porque, o tempo reduzido durante a semana, a necessidade do descanso e as atividades de lazer, geralmente, são incompatíveis com o tempo disponível desses (as) profissionais, dificultando o lazer fora do ambiente familiar.

Para algumas motoristas, os horários de folga eram oportunidades para realizar duas coisas: ou “adiantar” o serviço doméstico para que, dessa forma, fosse possível aproveitar um pouco mais os dias de folga, ou aproveitar o tempo livre como tempo para descanso, ao invés de tempo de lazer e/ou vida social. A descrição a seguir dos dias e horários de folga das motoristas:

Que nem eu, eu chego sábado de manhã e eu tenho o sábado à noite [livre]. Então, eu só saio à noite quando o meu marido enche muito o saco e fala “Vamos sair e fazer alguma coisa?” porque senão eu não saio. Eu gosto também de ver uma televisão, só que durante a semana você não tem tempo. E olha que de sábado à noite eu não consigo nem assistir uma televisão, no máximo uma novela aí, talvez um programinha, mas aí eu já apago. Porque você já quer aproveitar e dormir aquela noite inteira. Então “Ah, eu quero aproveitar de dormir uma noite inteira”, então é essa sensação!

É, não adianta você ir para lugar nenhum, você fala “Ah, vou no shopping, vou não sei aonde” e você fala assim “Putz, mas e à noite? Será que eu vou ter sono? Será que eu vou estar cansada?” Ter uma vida social digamos assim...

(motoristas mulheres transferência)

Eu morava no décimo quarto andar. Aí, eu lá de cima olhava assim “Nossa, a piscina... acho que qualquer dia eu vou lá”. Aí, a minha neta morava comigo “Vó, vamos para a piscina”, “Não, eu não vou não porque eu tenho que limpar a casa”, aí eu limpava a casa... quando olhava, já passou uma hora.

Eu dou prioridades, eu tenho prioridades na minha vida. Às vezes, eu vejo que eu não posso, às vezes, eu posso ficar aqui por causa de vinte, dez reais, trinta vai... eu vou pesar o que vale mais a pena vinte, trinta reais ou eu ir jantar fora que eu estava combinado com os meus amigos e minhas amigas? Eu prefiro ir lá me divertir. Porque depois aí eu vou ficar chateada, eu vou ficar amargurada vindo trabalhar mau humorada, porque eu fico se eu não faço alguma coisa assim, poxa só vivo para trabalhar? Eu não sou burro de carga. E na semana eu tento fazer tudo para não fazer no final de semana porque no final de semana eu quero ficar que nem uma parasita. Eu consigo por quê? Porque na semana mesmo eu saio daqui e olha eu vou em mercado que fecha meia noite, dez horas e já faço tudo o que tem que fazer. Já faço toda a mistura, feijão já faço tudo no esquema já para tudo, eu sou assim, eu já deixo no esquema para tudo para no meu final de semana ser meu.

(motoristas mulheres urbana)

Interessante notarmos que, se por um lado, as motoristas da transferência possuíam dificuldades e/ou restrições do tempo dedicado ao sono e ao descanso devido às obrigações domésticas, por outro, essas mesmas obrigações permitiam às trabalhadoras, uma maneira de garantir sua (re) integração social no seio familiar.

Outro aspecto refere-se às consequências à saúde de motoristas de caminhão quando é preciso se manter acordado durante a jornada de trabalho e cumprir os prazos de entrega. Ter que recorrer ao uso de drogas como anfetaminas, anfetaminas associadas ao álcool, cocaína e crack tem sido, cada vez mais, uma prática frequente entre muitos

motoristas de caminhão (SOUZA et al., 2005; NASCIMENTO et al., 2007; PENTEADO et al., 2008; WILLIAMSON, 2007; KNAUTH et al., 2012; SILVA et al., 2016).

Os resultados dessa pesquisa mostraram que, nessa profissão, o uso de drogas não é uma particularidade apenas dos homens. Recorrer a anfetaminas e à cocaína foi também uma prática reportada pelas motoristas de caminhão como uma alternativa vivida pelas mulheres, ainda que, afirmassem ser o maior consumo dessas drogas por homens. Isso mostra que, independentemente de questões de gênero, recorrer às drogas é uma prática bastante comum nesta atividade. Os resultados aqui encontrados não evidenciam um maior ou menor uso de drogas entre homens e mulheres motoristas de caminhão, até porque, há mais homens nessa atividade. Obter tais informações foi possível em dois momentos distintos: na empresa estudada, quando os gravadores foram desligados e outro, com as motoristas autônomas no evento em homenagem à categoria.

Quanto aos relatos obtidos dentro da empresa foi possível identificar que com o gravador ligado, havia um receio das trabalhadoras falar sobre um tema que, talvez as expusesse à uma possível perda de emprego. Nesse sentido, as falas direcionavam para uma realidade existente na empresa estudada, porém, sem maiores implicações. Em contrapartida, no evento, foi possível ter acesso à essa informação de maneira mais explícita. Os depoimentos seguintes apontam a existência do consumo de drogas, também, entre as motoristas de caminhão:

Olha, eu já achei ali atrás de umas carretas ali, pino gente, vazio! De cocaína. No chão. Sem querer. Achei... eu estava indo para a cantina ali por trás e sem querer. Ainda eu falei do jeito que estava lá, eu passei vazado!

Se tem quem usa... é reservado igual a droga. Ninguém comenta nada, ninguém fala nada. Então, mas aqui é o que eu falei é uma coisa muito reservada se tem quem usa, usa lá quietinho, filha... que ninguém fica sabendo, não é "Y"?

(motoristas mulheres transferência)

Olha, eu não preciso de nada disso! Se me derem meu café, meu chiclete e meu cigarro, eu vou embora a noite inteira! Existem muitas mulheres que usam sim! (...). Conheço! Umas já ficaram viciadas e outras só usam realmente quando precisam trabalhar a noite inteira. Umas dirigem sozinhas, outras repartem os horários com os maridos. Mas acaba os dois entrando. Porque um motorista não confia no outro. Dificilmente você vai encontrar um motorista dormindo e outro dirigindo. Você vai encontrar um deitado e o outro dirigindo. Mas dormindo... é muito difícil. (...) A cocaína...tem [motoristas] contratadas que usam e tem autônomas que usam. Umas já se viciaram e outras não, não só para dirigir mesmo. Hoje tinham algumas aqui com a gente que precisam usar disso. Uma era autônoma, outra era não. Mas elas precisam usar para cumprir os horários. Se eu tivesse que usar uma coisa dessa com a idade que eu tenho agora, é pedir para morrer! E piorar a qualidade de vida que a gente já não tem uma qualidade de vida boa. Então, eu prefiro não. Então assim, eu não discuto esse tipo de assunto, porque eu acho que é que nem religião, política...cada uma tem seu jeito, não é? Mas existe sim, dos dois lados [contratadas e autônomas] elas usam.

(motorista autônoma)

SILVA et al (2016) analisaram a relação entre condições de trabalho e saúde, mediante os vínculos empregatícios de motoristas de caminhão. As autoras demonstraram que os vínculos de trabalho, elemento importante para compreender as relações de trabalho e modos de trabalhar, podem provocar impactos importantes na vida e na saúde de trabalhadores. As conclusões desse estudo apontaram a relação entre a informalidade no trabalho de motoristas de caminhão, os curtos prazos de entrega e o consumo de drogas como anfetaminas, cocaína e crack.

Na presente pesquisa, outro elemento trazido pelas trabalhadoras referiu-se às repercussões do trabalho para a saúde da mulher. Muitas motoristas revelaram sofrer de infecção urinária e informaram fazer uso ininterrupto de anticoncepcionais. Para ambos os casos, a falta de infraestrutura ou o difícil acesso à banheiros, tanto nas estradas quanto nas empresas filiais e clientes levam as motoristas à essas duas situações. Os trechos

abaixo ilustram os dilemas e situações constrangedoras vividas pelas motoristas de caminhão no trabalho:

Por isso que eu estou falando nessa parte é sofrimento, não é? Isso chama-se sofrimento! Você querer ir num banheiro e não poder. Já fiz [xixi] em tigelinha. É o que eu estou falando, tem dia que você está legal, Luna, e tem dia que você não está! Tem dia que você faz xixi aqui. Eu já cheguei em Araraquara e fiquei internada durante um dia todinho lá! Eu cheguei lá, pingava sangue! Fazia xixi com sangue.

Eu já cheguei a ter problema de urina. Eu tive que tomar remédio. Eu já tive! Por causa disso! De ficar segurando para parar no posto certo.

Eu já cheguei a ficar tudo menstruada, tudo joelho! E eu vi que ia vazar.... Eu vi que ia vazar, menina, peguei a minha blusa, coloquei no banco e fui. Quando eu cheguei lá menina. Tava menstruada, toda melecada! Amarrei a mesma blusa, a sorte que era preta, a mesma blusa que eu coloquei por baixo amarrei na cintura e fui para o quarto. Ai que inferno, Deus me livre! Então, é tudo essas coisas de mulher, porque mulher tem essas coisas. Tem que ter muita paciência!

(motoristas mulheres transferência)

Não, você não tem noção do que a gente passa. E menstruada? E menstruada? Eu não fico nem menstruada graças a Deus por causa disso mesmo, já estou no embalo a pílula direto. Eu tomo uma seguida da outra. Eu, é por conta do trabalho. E também porque eu sei que eu trabalho na rua... tem que usar um banheiro, não tem onde ir para você trocar, então...

Eu estou pensando em vir trabalhar de fralda para já faço ali mesmo dirigindo (risos). Depois já troca e já era (risos). Ou nem bebe água direito sabia? Com medo de fazer xixi.

(motoristas mulheres urbano)

Quanto à qualidade da infraestrutura direcionada para as mulheres motoristas de caminhão, os depoimentos apontam que:

As empresas hoje em dia não oferecem estrutura para mulher que nem, vamos supor, sai uma mulher daqui e ela vai para uma filial da [empresa estudada] e chega lá o dormitório é o mesmo! Não tem um dormitório individual para mulher e um para o homem. Então, ela é

obrigada a dividir o mesmo dormitório dos homens o mesmo banheiro... então, não existe uma estrutura diferenciada para a mulher.

Na estrada não tem estrutura para mulher não. Na estrada você esquece! Na estrada não tem banheiro para mulher tomar banho, não tem nada.

(motoristas homens transferência)

Ah, tem filiais que não tem ainda estrutura para receber mulher. Não tem separação, não tem banheiro exclusivo só para mulher. Então, tem umas filiais ainda, daqui da [empresa estudada] que... Porque eu tenho linha fixa e não tenho costume de estar indo para muitos lugares. Mas tem filiais muito boas que tem separação, tem dormitório separado, banheiro separado e tal, mas tem filiais que não tem.

Tem que ser bem independente...o banheiro e o quarto. Porque você no calor, você quer dormir mais à vontade, você levanta com a cara desse tamanho, o cabelo desse tamanho e você não precisa estar expondo ali para outros colegas de trabalho.

(motoristas mulheres transferência)

Se eu tiver que fazer xixi na rua, eu faço. Não tem banheiro para usar, os clientes não deixam você usar. Tem hora que você está assim de um jeito que você procura um lugar deserto para tentar, ou entrar no baú e fazer dentro de uma garrafa... ou senão, você pega e fala para os ajudantes um ficar na frente e um atrás e você procura uma moitinha, porque precisa fazer xixi.

É, mas a maioria das firmas, geralmente quando tem um banheiro, é só masculino porque eles acham que só vai chegar motorista homem.

Você sabe que eu já passei por uma situação de eu ter que trocar o absorvente dentro do caminhão? Não... aconteceu, desceu “Ah!” aí, eu tenho muita afinidade com esse ajudante e eu “X, aconteceu um negócio, eu preciso que vocês desçam do caminhão”, aí eles já sabem “Menstruou”. Aí, ele fala “Beleza, beleza, vamos descer fulano, vamos descer”. Aí, desce e eles ficam olhando e eu com jeitinho tem que ficar assim... porque o caminhão é alto e todo mundo vê o que você está fazendo ali. Aí, você acaba meio que se escondendo assim, põe o absorvente daquele jeito com a calcinha toda torta... olha para quando você chegar no próximo banheiro, você tentar se arrumar. Eu... já aconteceu isso comigo e fora você ficar com a calcinha suja o dia inteiro, senão você tem que passar numa loja e fazer o que a [colega motorista] fez: comprar calcinha, comprar toalha, comprar isso, comprar aquilo, no primeiro lugar que der para você dar um jeito ali.

(motoristas mulheres urbano)

Estabelecer condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera/repouso de motoristas de caminhão homens e mulheres, conforme estabelecido pelo Ministério do Trabalho, pela Portaria Nº 510 de 17 de abril de 2015, (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2015) (ANEXO 6) são ações importantes que devem caminhar juntamente com ações de fiscalização por parte dos órgãos responsáveis. Oferecer tais condições com qualidade e fiscalização necessária em rodovias, em empresas e/ou locais de entrega de cargas, podem trazer benefícios para a saúde de motoristas de caminhão, em especial as mulheres.

Todavia, como pudemos observar nos depoimentos anteriores, há uma enorme lacuna no setor do transporte rodoviário de cargas no que tange a inserção de mulheres nesse mercado de trabalho, claramente evidenciada pela falta de infraestrutura adequada para atender essas trabalhadoras, tais como a disponibilidade de banheiros e alojamentos/dormitórios adequados para mulheres.

Para além das exigências previstas em lei, especialmente na transportadora estudada, as contradições existentes entre o que se preconizava e o que se fazia foram, claramente, evidenciadas. Ainda que se tratasse de uma empresa, cujo diferencial fosse a contratação de mulheres para o transporte rodoviário e urbano de cargas, identificamos senão a ausência, a insuficiência de infraestrutura necessária para as motoristas de caminhão, particularmente, às que trabalhavam no turno noturno.

Ao discutir a falta de infraestrutura adequada e com qualidade para atender essas trabalhadoras, lembramos que a Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora (PNST) busca garantir um ambiente de trabalho mais saudável, bem como reduzir a morbimortalidade decorrente dos modelos de desenvolvimento e dos processos produtivos, por meio de ações de promoção, reabilitação e vigilância na área da saúde. Tal política deve atender todos (as) trabalhadores (as), independentemente do tipo de

inserção no mercado de trabalho, ou vínculo empregatício (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2012b).

Suas diretrizes compreendem a atenção integral à saúde, a articulação intra e intersetorial, a participação popular, o apoio ao desenvolvimento de pesquisas e capacitação de recursos humanos. Dentre as estratégias da PNST está o fortalecimento e ampliação da articulação intersetorial, tendo como um dos pressupostos a fiscalização conjunta onde houver trabalho realizado em condições insalubres, perigosas e degradantes, envolvendo os Ministérios do Trabalho e Emprego, da Previdência Social e do Meio Ambiente, o Sistema Único de Saúde (SUS) e o Ministério Público. Nesse contexto, vale frisar que a pluriinstitucionalidade, característica da Vigilância em Saúde do Trabalhador (VISAT), busca a articulação e formação de redes e sistemas no âmbito da vigilância em saúde e com as universidades, os centros de pesquisa e demais instituições públicas com responsabilidade na área da Saúde do Trabalhador (e da Trabalhadora), consumo e ambiente (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2012b).

Sobre os cuidados à saúde, observamos que as motoristas cuidavam mais da saúde, iam mais a consultas médicas que os homens. A menor procura dos homens por serviços de saúde, bem como os cuidados para a saúde está intimamente relacionada com o modelo hegemônico de masculinidade. O imaginário de ser homem influi na prática de autocuidado entre os homens. Na medida em que a imagem e o papel social do homem relacionam-se a aspectos culturais como a virilidade, invulnerabilidade e a força, procurar por ajuda pode significar para ele colocar em cheque sua masculinidade, uma vez que, insegurança, medo e fraqueza fazem parte das construções sociais do mundo feminino (GOMES et. al, 2007).

GOMES et al. (2014) em estudo de revisão sobre os corpos masculinos no campo da saúde, explicam que a masculinidade possui caráter múltiplo, dado que sua maneira

de expressão é influenciada por aspectos culturais, históricos e sociais. Os autores salientam que os corpos, femininos e masculinos, são reduzidos a corpos biológicos, heterossexuais e passíveis à medicalização, geralmente, por meio de intervenções da ciência médica, diminuindo ou desconsiderando, portanto, a dimensão simbólica da corporeidade. Cuidar da saúde do homem, portanto, implica compreender as formas de construção e reconstrução do masculino, bem como da compreensão os distintos universos de gênero, superando os modelos tradicionais sobre os papéis sociais de homens e mulheres.

O que tem é um clínico [na empresa estudada], um médico do trabalho que muitas vezes você vai lá e ele... muitas vezes você chega com um problema e ele fala “Não, você procura um posto de saúde ou procura o convênio”, entendeu? Quer dizer, médico só na... porque é obrigado a ter por lei, tem que ter um médico que trabalha aqui. Mas para gente mesmo, em algumas situações, não tem necessidade.

(motoristas homens transferência)

Ah, tem uns homens que só vão se sentir dor, se estiver quebrado, morrendo de cama, aí vai.

Homens não vão muito em médico só mais.... Ah, homem não liga muito para essas coisas. Homem só vai no hospital, filha, quando eles estão morrendo.

(motoristas mulheres transferência)

Se por um lado os motoristas procuravam pouco os serviços de saúde, por outro as motoristas relataram ir com uma frequência semestral e/ou anual para consultas médicas de rotina, principalmente, ginecológicas. Embora a empresa pesquisada fosse reconhecida como a transportadora que contratava mulheres no Brasil, os relatos que apontaram falhas estruturais que, justamente, não atendiam as demandas das próprias

trabalhadoras, como por exemplo, a inexistência de serviços de saúde voltados para o público feminino, como indica o relato a seguir:

Eles fazem muito... saúde, a saúde do motorista, viva a saúde de não sei de que, de não sei mais das quantas, não sei mais o quê. Mas vai lá na equipe médica para você ver se tem ginecologista lá no meio? Não tem, é só para homem!

(motorista homem transferência)

Evidentemente que os cuidados para a saúde devem extrapolar os muros construídos entre gêneros a fim de contemplar ambas as partes. Entretanto, como apresentado anteriormente, a literatura científica tem se mostrado bastante escassa quanto às investigações sobre a presença e expansão das mulheres no transporte rodoviário de cargas, bem como as repercussões desta atividade para a saúde dessas trabalhadoras e os cuidados necessários específicos para esse perfil profissional.

As motoristas precisam de cuidados específicos, justamente, por serem mulheres e demandarem necessidades fisiológicas específicas. Os dados mostram que, dentre as principais causas de mortalidade feminina estão as doenças do aparelho circulatório, como o acidente vascular cerebral e o infarto estão em primeiro lugar, representando 34,2%. Tais morbidades apresentam como fatores de risco a falta de exercícios físicos e uma dieta rica em gordura saturada, aumentando assim, os níveis de colesterol e hipertensão (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2012a).

As estimativas apontam que no ano de 2016 no Brasil, o número de casos novos de câncer entre as mulheres será de 57.960 (28,1%) para o câncer de mama, 17.620 (8,6%) para cólon e reto e para cólo do útero 16.340 (7,9%) (INSTITUTO NACIONAL DO CâNCER JOSÉ ALENCAR GOMES DA SILVA, 2015).

Diante destas evidências, a prevenção exerce papel fundamental. Entretanto, exames que avaliam a saúde ginecológica (papanicolau, por exemplo), exames sanguíneos (hemograma, glicemia, sorologias, TSH), bem como os que avaliam a dosagem hormonal e a densidade óssea não devem ser apenas práticas individuais de prevenção da saúde. Essas ações também precisam ser propostas e proporcionadas pelas empresas transportadoras que absorvem essa mão-de-obra feminina, cuja atividade pode levá-la a permanecer longos períodos distante de seu domicílio.

Estudos realizados por LAYNE et al. (2009) e por REED e CRONIN (2003) recomendam a necessidade de atendimentos à saúde de motoristas nas estradas, em especial às mulheres, incluindo a realização de exames, informativos sobre bem-estar e cuidados à saúde da mulher.

LAYNE et al. (2009) identificou que, enquanto os (as) motoristas estavam em atividade na estrada, recorrer à automedicação, ou aguardar o retorno para a casa para procurar cuidados de um profissional de saúde eram práticas frequentes de motoristas. Os autores também destacaram a necessidade de tornar mais acessível os cuidados à saúde para motoristas de ambos, na medida em que esses (as) encontravam-se limitados aos serviços de saúde devido à falta de seguro saúde ou pelas necessidades de mobilidade de seu trabalho.

BERNARD et al. (2000) complementam afirmando que oferecer mais segurança nos postos de parada e de repouso, bem como melhorar a imagem desta profissão, podem favorecer o aumento da procura por mulheres no transporte rodoviário de cargas.

Os resultados do presente estudo mostraram que nem todas participantes possuíam convênio de saúde, devido aos altos custos desse tipo de serviço. Sendo assim, as motoristas encontravam-se carentes de cuidados com a saúde, bem como ficavam sem

suporte de um seguro saúde oferecido pela empresa estudada, evidenciados pelos trechos a seguir:

Olha, porque o sindicato que a gente usa é clínico geral, se ele passa exame para fazer você tem que pagar... então, é mais fácil você fazer um convênio para você, porque nós mulheres, a gente precisa fazer Papanicolau, ginecológico, tem que fazer isso, fazer aquilo... tem que fazer mamografia, não sei o quê, um monte de coisas. Olha, eu mesma já faz mais de um ano que o médico mandou eu fazer todo tipo de sangue, eu não fiz. Aí, eu falei “Quer saber de uma coisa? Eu vou fazer um convênio para mim” e mesmo assim, dependendo do atestado, eles [empresa estudada] não aceitam o atestado do convênio. Para gente não [tem médico na empresa]. Tem um médico lá na matriz que é assim “Ah, você está com isso daqui, isso não é nada, pode trabalhar”. Ele não serve de nada para gente, para resolver problema nosso não, ele serve para resolver problema da empresa, nosso não.

(motorista mulher urbano)

Não tem plano de saúde, não oferece uma cesta básica, não oferece uma assistência, um convênio para você fazer um exame, alguma coisa. Nós não temos nada disso, entendeu? Então, esse é um lado negativo que eu acho que falta para gente ir para as empresas hoje.

(motorista homem transferência)

No presente estudo demonstramos que, somadas aos conflitos decorrentes da tentativa de conciliar a vida profissional e a doméstica; ao trabalho no turno noturno e seus impactos para a saúde do sono e social e familiar; a falta de infraestrutura nos postos de parada nas estradas, bem como nas empresas filiais e clientes, estão também presentes as tensões decorrentes do trânsito e risco de assaltos e acidentes aos quais motoristas estão expostos diariamente. As questões citadas são elementos significativos que podem contribuir para danos na saúde física e mental entre as motoristas de caminhão entrevistadas.

Corroborando os achados de SILVA (2011) e ROSA (2006), a exposição ao risco de sofrer assalto, roubo e/ou acidentes é vivida cotidianamente por motoristas de caminhão. Conviver com o perigo e o risco eminente que ameaçam a vida torna-se uma

preocupação diária por parte dos (as) trabalhadores (as), deixam marcas significativas na vida cotidiana e na vida profissional deles (as), afetando sua saúde emocional, como veremos a seguir:

Eu, um momento que eu tive vontade de largar foi quando eu vi um acidente feio que foram vinte e sete mortes, aí não sai da cabeça nunca! Foi aqui em Guaratinguetá. Tinha ônibus, caminhão, carro, tinha tudo...foi em 91, 92. Aí, eu fiquei com vontade de largar a profissão mesmo. Eu estava vindo do Rio com uma carreta, não é? E vi... vi não tinha como não ver! E ali parou tudo, a pista parou tudo. Mas aí você vê aquela rotatória, aquele gramado ali... aquela ilhazinha da rotatória... aquilo estava um tanto assim de corpos, pedaço de gente, sabe? Estava aquele cheiro de carne fresca no ar, sabe? Foi o único momento que marcou mesmo na vida na profissão foi esse daí.

(motorista homem transferência)

Ah, eu já vi um rapaz viajando, um rapaz bateu atrás de um caminhão e bateu e eu vi. Aí, acho que eu não vou esquecer nunca. Toda vez que eu passo no lugar eu lembro. O menino que bateu atrás da carreta. Eu vi o braço pendurado assim e escorrendo sangue. Porque a gente está na estrada e a gente vê de tudo. A gente vê muito acidente nas estradas.

(motorista mulher transferência)

Eu acho que para mim também nunca teve nada de algum acontecimento inesquecível na rua, no trabalho, a não ser os corriqueiros, não é? Assalto (risos). É difícil a gente esquecer, não é? Até porque a gente é assaltado hoje e amanhã a gente está lá no mesmo lugar, então a gente não vai esquecer.

(motorista homem urbano)

Então, eu acho que para mim, no meu caso, eu acho que como eu sempre fiz setores longe daqui, foi Mauá e depois Suzano, eu pegava muita estrada. Não só para ir até lá, como lá dentro também. E eu tive muito livramento de carreta quase levar o caminhão, entendeu? Então, eu acho que isso daí é um momento inesquecível de graças a Deus a gente conseguir passar por essa, não é?

(motorista mulher urbano)

De ruim até agora graças a Deus eu não... teve um acidente comigo, mas infelizmente, acidente de trânsito acontece mas, não foi nada de...

chegou a machucar uma outra pessoa mas, infelizmente, foi um acidente de trânsito, é nosso dia-dia, não é?

O [aspecto] negativo [da profissão] é o perigo que é estar na estrada, não tanto só por ser mulher, sendo homem é muito perigoso na estrada. Por a gente ser mulher é mais perigoso ainda...

(motoristas autônomas)

Risco ocupacional refere-se àquela situação de trabalho que pode prejudicar o equilíbrio físico, mental e social de trabalhadores (as), além de ocasionar acidentes e doenças (BESSA et al., 2010). Estar exposto ao risco é algo que mulheres e homens motoristas de caminhão experenciam no trabalho. Entretanto, o último relato acima nos mostrou que se sentir mais vulnerável ao risco sofre interferências relativas ao gênero. Isso porque, em situações de risco de assalto e/ou roubo, concebe-se a ideia de que a mulher, quando comparada ao homem, encontra-se em posição de maior vulnerabilidade, na medida em que é culturalmente considerada como mais “frágil” física e emocionalmente. Este pensamento nos traz a ideia de o risco e a vulnerabilidade, em especial nesta atividade, majoritariamente masculina, estão construídos e apoiados em noções de hierarquização entre os gêneros, no qual a mulher encontra-se, desde sempre, em situação de maior desvantagem.

Assim como os achados de ULHÔA et al. (2010), este estudo também identificou que o trânsito e o congestionamento estressam o dia-dia de trabalho das motoristas. Diante dessas situações, as trabalhadoras apontaram duas alternativas para lidar com essas dificuldades: conversar com o ajudante e ouvir música. Para as trabalhadoras, o bom relacionamento com o ajudante facilita e contribui muito para diminuir o estresse decorrente do trânsito.

As relações interpessoais vivenciadas no trabalho constituem um elemento importante e que produzem reflexos na atividade. De acordo com THEOREL e KARASEK (1996), o apoio social no trabalho é construído na relação entre chefia e trabalhadores (as) e funciona como um mediador entre os fatores que resultam na carga de trabalho. Ter um apoio social suficiente no trabalho pode ter um efeito de proteção aos eventos adversos do ambiente, bem como contribuir para um bom desempenho do (a) trabalhador (a) no trabalho e reduzir o desenvolvimento de patologias (FONSECA e MOURA, 2008).

A música, além de uma expressão artística, produz diversos benefícios à saúde, aliviando tensões e ansiedade; diminuindo o estresse e a intensidade da dor sentida; afetando os batimentos cardíacos e repercutindo na frequência respiratória em harmonia com o andamento musical (TODRES, 2006; TAETS et al., 2013). As motoristas de caminhão aqui estudadas, relataram combater o estresse no trabalho ouvindo música. A música, portanto, era uma estratégia das trabalhadoras muito utilizada para lidar com as dificuldades diárias no caminhão e aliviar o estresse causado no trabalho, como mostram os seguintes trechos:

Eu já fui muito nervosa. Aí, me deu até um probleminha de dor de cabeça que eu fiquei uns quinze, vinte dias [afastada]. E passei pelo neuro, me encaminharam para o neuro e ele falou que era devido ao meu trabalho, eu teria que ter postura ao dirigir e tentar me acalmar no trânsito para a minha dor de cabeça passar. Me entreter com alguma coisa, uma música, esquecer que eu estou ali para ver se realmente é isso, porque eu fiz exames e não deu enxaqueca, não deu nada. Depois de uns exames que ele fez e depois de uma semana trabalhando e fazendo o que ele me pediu, eu voltei. Realmente foi por causa do trabalho, trânsito, sentar no banco, sentar, postura, eu fiz o que ele pediu e, realmente, deu resultado. Melhorou 100%!

Na hora do trânsito eu ligo o meu radinho lá. Sempre tem radinho. Se você está ali todo dia e você tem que fazer aquilo. Então, você tem que

se conscientizar que tem que ser da melhor maneira possível. Eu pego o meu radinho, ponho no meu forró que eu gosto e vou escutando.

(motorista mulher urbano)

Assaltos e roubos fazem parte do quadro de preocupações de motoristas de caminhão que causam irritabilidade, nervosismo, gastrite e dores musculares nos profissionais. O nervosismo ao volante torna-se uma preocupação na medida em que se torna um dos aspectos que influenciam o envolvimento dos trabalhadores em situações de risco de acidentes (ROSA, 2006; SILVA, 2011).

A empresa onde este estudo foi realizado dividia suas entregas e coletas por setores, isto é, regiões de entrega. Segundo relatos dos (as) participantes, existiam áreas consideradas mais visadas para roubos e assaltos, denominadas pela transportadora como “áreas de risco”. Os motoristas informaram que, geralmente, a empresa não enviava suas motoristas para essas regiões, devido ao fato de serem mulheres e serem consideradas “alvos fáceis”, tornando-se mais vulneráveis a riscos de assaltos. Apesar disso, muitos motoristas relataram já terem sofrido situações de assalto e roubo, mesmo não sendo os “alvos fáceis”, além das trabalhadoras afirmaram terem sofrido assaltos, mesmo em áreas não consideradas de risco pela empresa. Os trechos que se seguem ilustram os medos vividos por aquelas que já passaram por essas situações:

Você não tem noção das entregas que a gente vai fazer ou coleta! É no meio da favela, bem! É em biqueira, é em lugar que você está passando assim, vai se fechando aquele grupo de pessoas em cima do caminhão. Você não tem noção... “E aí [empresa estudada], o que você tem para nós aí hoje? Abre aí o baú, para aí e abre”. Quer dizer, a pressão psicológica já começa quando você começa a chegar.

Eu já chego... tremendo. Enquanto eu não pego a Dutra para voltar, eu não paro de tremer. Eu fico com medo de ser assaltada de novo. Duas vezes... no mesmo lugar, pelos mesmos caras e ainda na hora que eles vêm assaltar, eles vêm dando risada porque eles já me reconhecem.

(motoristas mulheres urbano)

E já levei surra de ladrão, já passei noite em cativeiro... mas ele não conseguiu me intimidar! A maior raiva do ladrão era essa... porque quando ele achou que eu ia me descabelar, gritar, porque era mulher... aí é que eu ria! Ele deu um soco no meu rosto que acabou com o meu rosto na época! “Não tem problema, filho, porque quando eu sair daqui, se eu sair viva, o hospital arruma”. Não tem uma marca nem onde foi que ele me arrebitou. Mas ele não me derrubou. Ele levou a carreta sim. Porque eu não ia deixar ele matar meus dois amigos por conta de um caminhão e de uma carga. A vida dos meus amigos vale mais.

(motorista autônoma)

Para lidar com tais situações e garantir a prevenção de possíveis roubos/assaltos durante o trabalho, ainda que recorram a estratégias individuais e paliativas, como não levar bolsa e celular, as motoristas afirmaram que contar com o apoio de uma escolta durante as entregas e coletas é uma forma de oferecer maior segurança à vida das trabalhadoras, bem como a da carga, conforme indicam os depoimentos abaixo:

Olha, quando eu sei que eu vou ter que ir lá de novo, que eu vou.... que eu tenho que ir, eu já largo a minha bolsa e só vou com a habilitação para evitar.

Tinha que ter uma escolta. Área de risco é isso que tinha que fazer. Nesses lugares que acontecem essas coisas, tem que ser carro especial e equipe treinada já para se caso acontecer, já sabe como reagir.

Por que só as caixas que tem valor para a empresa? Se nós somos o cartão da empresa?

(motoristas mulheres urbano)

Subcategoria C2: O que melhorar no trabalho: com a palavra, motoristas de caminhão.

Durante os grupos focais e entrevistas individuais realizadas foi solicitado aos (às) motoristas de caminhão sugestões/recomendações para melhorias nas condições de trabalho, com vistas a melhorar não apenas aspectos do trabalho, mas contribuir também para a saúde dos (as) profissionais. Nesse sentido, elencamos as principais sugestões dadas pelos (as) motoristas de caminhão para melhorias, tanto na empresa estudada, quanto nas rodovias, sendo elas:

- Distribuição homogênea das cargas na carreta, prevenindo e diminuindo os riscos de acidentes de trabalho, decorrentes de tombamento da carreta, conforme explicado pelo participante:

A carga nem pode ser traseira e nem pode ser dianteira, ela tem que ser homogênea ela tem que ser padrão do começo ao final. Então, se sai com uma carga só em cima do cavalo e você faz uma curva... porque a dianteira dela quando você faz a curva o cavalo veio aqui, a carreta está indo reta aqui, só que ela está presa, ela puxa o cavalo e o risco de acidente é eminente!

(motorista transferência)

- Garantir o cumprimento das escalas de folga de motoristas de caminhão, conforme determinado pela transportadora. A imprevisibilidade de quando se trabalha e quando se folga produz importantes prejuízos para a saúde e a vida social e familiar dos (as) trabalhadores (as). Além disso, a imprevisibilidade associada às extensas jornadas de trabalho pode impulsionar as motoristas de

caminhão a recorrer ao uso de drogas para manterem-se acordadas durante o trabalho;

- No que cabe à empresa pesquisada, oferecer assistência médica que inclua e atenda às necessidades das trabalhadoras, conforme estabelecido pela Norma Regulamentadora 7 (PCMSO) (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2013). Oferecer e incluir a assistência à saúde da mulher motorista de caminhão é um dever do empregador e um direito legal das trabalhadoras;
- Disponibilização de seguro-saúde para motoristas de caminhão, por parte da empresa estudada. A impossibilidade de custear os cuidados à saúde somado à dificuldade de conciliar a vida dentro e fora do trabalho, decorrente da extensa jornada de trabalho, desafiam as profissionais a manterem os cuidados à saúde;
- Garantir que as condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera/repouso, estabelecidas pela Portaria 510 do Ministério do Trabalho e Emprego, sejam efetivadas para as mulheres do transporte rodoviário de cargas, nas empresas contratantes e rodovias federais. A inserção das mulheres em atividades, tradicionalmente realizadas pelos homens, não somente reflete as transformações sociais e do mundo do trabalho, como também convoca e desafia as empresas a acompanharem um novo perfil de trabalhadoras no mercado de trabalho. Essas trabalhadoras exigem seus direitos trabalhistas reconhecidos e garantidos, sem que precisem passar por constrangimentos decorrentes das desigualdades de gênero ao exigí-los;

- Quanto às empresas/filiais que trabalham com motoristas do turno noturno, considera-se fundamental disponibilizar serviços de cozinha e/ou restaurante que funcionem durante o período noturno e que ofereçam alimentação com qualidade e saudável para motoristas de caminhão;
- Diminuição de horas extras associadas a um salário-base maior que possibilite aos motoristas de caminhão equilibrar a vida dentro e fora do caminhão. A quantidade de horas-extras que precisam ser realizadas para complementar o salário-base interfere drasticamente na saúde física, mental de motoristas de caminhão, influenciando na qualidade de vida e tempo disponibilizado para dedicar à vida fora do trabalho. Os impactos são ainda mais sentidos pelas motoristas que vivenciam o permanente conflito e o desafio de conciliar vida profissional e vida doméstica;
- Realizar rotas curtas pode favorecer algumas motoristas de caminhão em acompanhar a vida familiar e doméstica com maior frequência, quando comparadas às que trabalham em longas distâncias. Contudo, tornam-se uma alternativa ineficiente a depender da escala de trabalho, principalmente, quando há alterações constantes nas escalas pré-determinadas, causando imprevisibilidade e impossibilidade das motoristas planejarem seus dias de folga. O relato a seguir indica a rota curta e fixa como alternativa que pode favorecer algumas motoristas de caminhão:

Eu sei que a maioria das mulheres aqui tem família, tem filhos e tal, eu não tenho. Mas também me preocupo muito com a minha família, mesmo não tendo filhos. Então, acho que essa questão da mulher, ela é mais preocupada. Então, se o homem ligar para a mulher dele e falar

que vai passar uma semana viajando, está tranquilo para ele, assim... se preocupar, se preocupa. Mas é diferente da mulher ligar para o marido e falar “Olha, vou ter que passar uma semana viajando”, não é? Então, tem essa diferença entre o homem e a mulher. Aqui não acontece de viajar uma semana, mas a maioria das outras empresas é assim, a maioria. Você não tem escala fixa, você vai e quando você volta, você já tem que ir. Então, assim, para a mulher, isso é mais difícil, não é? Muito mais. As que aceitam isso são bem poucas.

(mulher motorista transferência)

4.1.4 Categoria temática D: As mulheres no Transporte Rodoviário de Cargas

Subcategoria D1: Por que contratar mulheres motoristas de caminhão?

De acordo com os (as) motoristas de caminhão, a contratação da mão-de-obra feminina para esse serviço deu-se por duas razões: marketing e propaganda da empresa estudada e favorecimento das qualidades femininas para os negócios empresariais.

Quanto ao marketing, a ideia de uma transportadora progressista, promotora da inclusão feminina em um trabalho dito “masculino”, imbuída de senso de justiça social e igualdade de gênero, favorecia os negócios. Vejamos o que os motoristas falaram sobre a contratação de mulheres nessa atividade:

Por que se colocar uma mulher de motorista e um homem, quem vai chamar mais atenção? Vai ser uma mulher, com certeza. Pelo espaço que a mulher está ocupando recentemente. Então, é mais viável aparecer uma mulher que um homem, porque vai chamar mais atenção. Ele vai falar “Aqui na minha empresa não tem discriminação entre homem e mulher são todos iguais, enquanto em várias empresas só tem homem trabalhando”.

(motorista homem transferência)

Chamou atenção para a [empresa estudada]. “Poxa a [empresa estudada] está preocupada na integração da mulher no mercado. Então, vamos levar os nossos serviços para ela”, também tem essa jogada de marketing também.

(motorista homem urbano)

Pesquisa realizada por BERNARD et al. (2000) revelou que, apesar da tentativa da gestão das empresas em tratar motoristas de caminhão homens e mulheres igualmente, a discriminação e o assédio, como questões sociais e culturais, transpareceram no tratamento diferenciado pelas garçonetes e atendentes dos postos de parada às motoristas mulheres.

Os atributos femininos colaboram favoravelmente a inserção da mulher no transporte rodoviário de cargas. Ser educada, cuidadosa, paciente, dedicada, bonita e higiênica foram qualidades apontadas por motoristas que justificam a contratação das trabalhadoras, como mostram as falas seguintes:

Tem mais educação com os clientes, tem mais higiene, mulher anda mais limpa, homem não está nem aí.

Tem motorista que vai todo dia lá, porque já é o setor dele. Aí, um dia lá, o cara falta e manda eu. Quando eu chego lá, o pessoal tem gente que fala “Ah, hoje é uma mulher, ah que bom!”... no outro dia, no dia seguinte pergunta pela gente, não é? “E aí, não vai vir mais? Eu não quero você aqui não, manda mulher para cá”.

(motoristas mulheres urbano)

A mulher é mais cuidadosa, ela tem mais paciência, não é? Para conversar com o cliente. Cuida é mais zelosa. Você não vê um carreteiro aqui saindo numa revista.

(motorista homem transferência)

Eu já vi entrevista do “X” que é o dono [empresa estudada]. Que ele gosta, que ele dá preferência para mulher porque é mais dedicada, ela é mais atenciosa com o cliente. Ela é mais paciente, porque você vai fazer uma coleta, você solicitou a coleta, então o homem chega lá “Tá pronto?”, “Não, não está”, “Então, eu vou embora” e vai. Aí a mulher vai, “Está pronto?”, “Não, você espera cinco minutinhos?”, “Eu espero”, “Está bom”. A maioria é assim. Então, ela contorna mais a situação, o homem já é mais estourado.

(motorista mulher transferência)

Olha, mulher bate menos, mulher toma menos multa, mulher quebra menos caminhão, parte mecânica e parte... aí o pessoal fala “Ah, mulher não pisa”. Não, você respeita os limites de velocidade. Eu respeito os limites da rodovia e o que a empresa pede, você vê aí comentário de vários que queima tacógrafo, que passa. Mas aí para mim não é interessante isso. Você entendeu? Eu não estou ganhando, está dentro do meu horário, para que chegar mais cedo? Eu tenho aquele horário então eu faço ali. Os homens não. Pisam. Eu não gosto nem de ver outras [empresa estudada] quando eu olho no retrovisor e vejo, eu dou uma pisadinha (sic) no freio. O pessoal quer passar, quer passar com tudo sabe... homem já quer tipo “Eu sou melhor”. Então, a mulher já vai mais pura calma não é, vai e faz o serviço do mesmo jeito.

Porque a gente não bebe! A gente não fuma [cigarro]! Mas até fumar, não tem problema nenhum.

Mulher não bebe. Mulher não bate. Hoje em dia gente, vocês podem puxar aí... qualquer... coisa de internet pode puxar o índice de trânsito, o tanto que as mulheres batem e o tanto que os homens batem! Aqui na [empresa estudada], olha tem onze anos que eu estou aqui, nunca uma carreteira sofreu acidente, nunca!

(motoristas mulheres transferência)

Subcategoria D2: A mulher no trabalho “masculino”

Nesta subcategoria foram identificadas e analisadas possíveis diferenças e semelhanças no trabalho realizado por motoristas homens e por mulheres. Apresentaremos aqui os conteúdos trazidos pelos grupos, tais como a força física

presente nesta atividade, destacada no primeiro subitem; a relação com o veículo, identificada no segundo subitem, seguido de como os motoristas compreendem o trabalho realizado pelas colegas de profissão, apontado no último subitem.

- *O trabalho de homem e o trabalho de mulher: eu tenho a força!*

Quando perguntados (as) sobre as possíveis diferenças e/ou semelhanças existentes entre homens e mulheres nessa profissão, observamos que força física foi um aspecto enfatizado por ambos trabalhadores (as). O discurso dos homens apresentou a ideia de que esse tipo de atividade não poderia ser realizado, plenamente, por uma mulher. Isso porque, segundo eles, as mulheres apresentam limitações físicas que dificultam exercer um “trabalho pesado” como o exigido para ser motorista de caminhão. Nesse sentido, para eles, a força física torna-se um diferencial que beneficiaria mais aos homens, como identificado nos relatos seguintes:

A gente não tem preconceito contra a mulher, eu quero deixar bem claro, eu não tenho e tenho certeza que eles também não têm. Mas nós estamos falando do real. Você pode notar que você vê, olha, você vê mulher no urbano, você vê mulher com caminhãozinho aqui, com caminhãozinho ali, você já viu alguma mulher motorista de estrada de ônibus? Você já viu? Eu nunca vi. Eles não põem, eles não colocam, por que eles não colocam? Porque tem muita ação que é para o motorista mesmo, ação da cabeça a mulher vai até fazer e ação física que a mulher não tem? Você entendeu? Então é isso aí! Então, é totalmente diferente.

Mas eu acho que o sol é feito para todos, mulher caminhoneira, ótimo! É óbvio que as mulheres, já faz uns certos anos aí que ela está se igualando aos homens. É óbvio que na parte intelectual ela iguale e talvez até passe, mas tem aquela coisa assim física que não vai dar mais. Aí, cabe aos homens, cabe aos homens pôr na cabeça e ver que as pessoas são todo mundo iguais (sic), umas mais fortes e outras mais fracas... você vai lá e ajuda, nada contra, nada contra! A parte de esforço físico tem muito nessa atividade. Você nota assim... você sai aí. Meu... se estourar o pneu você está literalmente na estrada. Se não

tiver socorro, você está na estrada, você vai ter que esperar o socorro. O homem já é diferente, o homem já desce, já pega o estepe já coloca lá e dá conta, a mulher não dá conta! A mulher não dá conta! Para o homem já não é fácil, para mulher então...

A resistência, a resistência, é que nem os animais! Porque nós também nada mais somos do que um animal. Então, é que nem um animal. É óbvio, é óbvio que vamos dizer assim, vamos fazer uma comparação até meio grotesca... é óbvio que um touro tem muito mais vitalidade do que uma vaca. Então assim, mais ou menos assim, não estou sendo ignorante, já pegando o gancho e falando da maneira comum. A mulher não aguenta muito e se for pôr no físico mesmo, a mulher quer ter igualdade não quer? Então, vamos fazer um exemplo bem clássico aí. Você acha que uma mulher aguenta um serviço de pedreiro? Você acha que aguenta? Eu falo para você se mandar o "D" [motorista de caminhão] para Belém ele vai fazer em três, quatro dias e chega lá no Belém de boa. E ele vai chegar cansado, mas a mulher talvez nem chegue em três, quatro dias. Porque a estrutura é diferente, a estrutura é diferente.

(motoristas homens transferência)

Olha, na parte de motorista, na parte de motorista, mulher é igual a qualquer homem, mulher é igual a qualquer homem. Ela vai dirigir, ela vai levar o caminhão até o local que tem que ir. Uma coisa técnica. Mas na parte operacional de descarregamento e carregamento já não vai ser a mesma coisa, não tem como comparar a sua força com a minha força. Então, há diferença nessa parte aí, para dirigir não, não há.

Bom, eu vou começar... eu não acho legal, eu não acho bonito uma mulher pilotando, não é? Só que assim é... não levando para esse lado assim de ser machista, se ela está capacitada para aquilo ali, tudo bem. Só que ela não é tão ágil, digamos assim talvez como o homem, não é? No caso daqui da [empresa estudada]. Mas, enfim, o serviço de motorista de caminhão tem que ser feito eu acho que para homem, eu acho que mulher ela tem que..., sei lá... Por causa do serviço pesado.

(motoristas homens urbano)

Nossa, o que tem de diferente? Ah, eu acho que o homem ele tem, é igual, os dois dirigem carreta, fazem as mesmas coisas. Mas assim, a mulher ela acaba sendo mais... tem uma certa fragilidade para algumas coisas, não é? O homem acho que ele tem uma estrutura que aguenta mais, que suporta mais, até mesmo nessa questão de viagens longas, e tal. Fisicamente, não é?

(motorista mulher transferência)

Eles são mais fortes do que nós. Força de peso. Você não vai catar uma caixa de sessenta quilos que nem eles.

Eu mesma, eu trabalhava com dois, agora tem coleta. Às vezes que a gente vai pegar que são oitocentos quilos, oitocentos quilos a coleta, não é? São oitocentos quilos, aí agora o que está acontecendo? Quando eu peço a coleta [“passar”] para outro porque não tem condições, eu não consigo. Olha, só de puxar o saco, eu já me cansava no meio do caminho... não menina, eu não aguento mais não.

(motoristas mulheres urbano)

Notadamente, as mulheres relatam menor força física quando comparadas aos homens. Ainda que não existam diferenças no ato de dirigir, os relatos acima, em destaque aos dos motoristas homens, mostram que a força física é um elemento central que diferencia o trabalho realizado por homens e por mulheres motoristas de caminhão. A força física, portanto, é considerada um privilégio “natural” dos homens e que coloca a mulher em desvantagem nessa atividade.

Conforme apontado por (HIRATA e KERGOAT, 2007), tais evidências reforçam a premissa de que, no mundo do trabalho, os lugares ocupados por homens e mulheres estão intimamente relacionados à divisão sexual do trabalho. Nesse caso, a força física representa, por si só, um elemento no trabalho que distingue, superioriza e valoriza o lugar do homem em detrimento ao lugar ocupado pela mulher nessa atividade, solidificando, assim, relações de gênero hierarquizadas.

- *Caminhão feminino e caminhão masculino: a relação com o veículo*

O caminhão, geralmente, torna-se a casa de muitos motoristas, na medida em que passam boa parte do tempo no veículo, ou até mesmo, acabam morando no próprio caminhão. Nesse sentido, buscamos compreender como se dava essa relação de

motoristas com o veículo, segundo homens e mulheres. Aspectos como higiene e cuidado foram destacados pelos (as) participantes, todavia, encontramos discursos bastante diversificados quanto ao tema. Alguns relatos traziam os estereótipos de gênero para explicações quanto à maneira “natural” da mulher em ser mais higiênica que o homem. Porém, identificamos também, falas com tom mais igualitário, no sentido de apontar que homens e mulheres poderiam cuidar mais ou menos do veículo, independentemente dos papéis sociais de gênero. Tal variedade de discursos será apresentada a seguir:

Ah, coisa que eu acho que mais difícil assim do homem para a mulher, que falam muito que a mulher é cuidadosa do caminhão. Mas o homem, eu mesmo sou então, não tem nem o que falar. Em parte interna, na higiene. Dizem que a mulher é muito higiênica, limpa muito o caminhão, tudo limpinho. Mas às vezes, pega caminhão aí de mulher para fazer uma viagem que dá medo! É garrafa, cabelo, prendedor de cabelo, tudo jogado, tudo solto. Você pega de umas mulheres que é bem limpinho. O seu “C” mesmo, para pegar o caminhão do seu “C”, ele sai de férias... muitas vezes o pessoal manda o caminhão dele para Sorocaba e fica parado lá o caminhão para não pegar. Porque ele mexe, limpa o caminhão dele, chega de viagem. Tem vezes que eu chego de viagem no horário, vou lá e ainda limpo o meu caminhão para ir embora, tem vezes que eu chego e é pátio... vou embora e no outro dia quando chegar para viajar, eu dou uma limpada.

(motorista homem transferência)

Vou falar para você que está de igual para igual. Porque tem uns caras aí que deixam o cavalo um brinco, super 100%. Como tem as mulheres também, não é? Mas tem umas aí que, também, como tem os, também. Então assim, eu acho que é de igual para igual. Tem limpo, alguém cuida. Tem limpo e tem briga, não é? Que faz esse auê todo que eu faço... de chegar e falar que está errado isso, ou está errado aquilo, entendeu? E não estou servindo de empregada. Porque tem a parte interna do cavalo, que a gente leva para lavar, troca de banco, até porque, mais tarde quando eu vou dar um cochilinho lá, vai estar limpinho, porque eu mantenho limpo, não é?

O meu caminhão... ele raramente entra na oficina, ele entra quando é alguma coisa assim... que realmente tem que ser feita, não é? Aí, ontem eu levei. Aí, o menino da noite, o “Z”, ele falou assim... ele estava conversando com outro mecânico. Aí, ele falou “Olha, eu adoro, eu

prefiro consertar o caminhão delas” ele falou assim “Mexer no caminhão delas, porque elas não reclamam. Elas já vêm com objetividade aquilo o que elas querem fazer. E motorista homem, geralmente, o carro é sujo ou eles reclamam de tudo.

Tem caminhão de homem que você vai subir, você não tem que segurar naquele ferro? Sua mão cola. Sabe aquelas cozinhas que é em cima de fogão... assim que você coloca a mão que cola? Grudenta? Então, tem caminhão que você vai subir e cola. De homem, é um horror (risos).

(motoristas mulheres transferência)

Eu não limpo muito o meu não, porque o meu todo mundo anda e, às vezes, eu dou uma limpada lá e no outro dia tem copo de café, um monte de lixo lá dentro que a pessoa sai e suja tudo. Se fosse só eu quem andasse eu ia deixar impecável, mas eu sei que eu vou ficar limpando e os outros... tem gente que dorme dentro do caminhão aí à noite.

Mas tem muitos caminhões de homens que são limpos, mas não são os homens, são os ajudantes³ que limpam.

E quando o ajudante trabalha com uma mulher, ele acha que a mulher que tem que limpar. De vez em quando, eu estou meio de saco cheio eu falo “Meu, mete a mão na massa aí e limpa esse caminhão que eu não estou a fim, vai”.

(motoristas mulheres urbano)

Eu falo o carro deles assim... o carro que a empresa fornece para ele trabalhar, ele cuida como se fosse dele, entendeu? Higienizado, bonitinho assim o carro. E tem carros que você entra aí que...

(motorista homem urbano)

Tem empresa que valoriza a mulher assim...porque você abre o caminhão de uma mulher, tá ali, lindinho, bonitinho, arrumadinho, todo enfeitadinho! Você abre o caminhão do homem, meio mundo de cacareco cai na sua cabeça. Em compensação também, tem homens muito bem arrumados, tem caminhões muito lindos! Você não pode generalizar! Não tem como fazer isso! Agora a diferença, a maioria tá aí... é que vamos dizer, 90% dos caminhões femininos, você já percebe de longe! Porque ele tem uma marca, ele vai ter um detalhe diferente que você vai saber que é caminhão de mulher... até quando você abrir

3

Motoristas urbanos sempre trabalham com um ajudante homem/do sexo masculino.

a porta! Ele tem detalhes, ele tem o cheiro dentro da cabine é diferente! Ele é.... tudo é mais organizado! E de homens tem, mas não são todos.

(motorista autônoma)

Sendo o caminhão a casa dos motoristas, evidentemente, os cuidados com o veículo ganhavam pesos diferentes para homens e mulheres. O caminhão representava uma extensão dos lares das mulheres motoristas e, sendo assim, os cuidados quanto à higienização e manutenção do veículo ganhavam cuidados especiais das trabalhadoras, conforme mostram os relatos a seguir:

O nosso raciocínio ele é outro, porque é aquela coisa você já traz um conceito de administração da sua casa no seu trabalho. Você tem que saber administrar senão não funciona.

(motorista mulher transferência)

Tipo limpar uma casa, ela cuida da mesma forma o caminhão. Além de serem bonitas, não é? A presença pode ver.... que a maior propaganda da empresa relacionada aos veículos uma boa parte é mulher.

(motorista homem transferência)

A diferença de cuidados com a segunda casa experienciada entre homens e mulheres motoristas está entrelaçada à divisão sexual do trabalho, que hierarquiza as relações entre gênero e classe social, presentes nos espaços do trabalho e da reprodução. A atribuição à mulher a responsabilidade dos cuidados com a casa e as tarefas domésticas é tão natural quanto a prerrogativa de que os homens estão dispensados desses tipos de cuidados e tarefas (HIRATA, 1995). Entretanto, NOGUEIRA (2010) discute a necessidade de mudanças na divisão sexual do trabalho, incluindo, o espaço doméstico, objetivando dar início à uma primeira libertação das tarefas “femininas”, impostas, principalmente, pela sua condição de ser mulher.

- *O trabalho realizado por elas, segundo eles.*

Identificamos a opinião dos motoristas sobre o trabalho realizado pelas colegas de profissão. Inicialmente, os participantes afirmaram que, em relação ao ato de dirigir um caminhão, não existia diferença alguma no trabalho realizado por homens e mulheres. Entretanto, no decorrer dos grupos, os trabalhadores revelaram algumas diferenças no trabalho, como por exemplo: o excesso de cuidado e prudência, decorrente da pouca experiência na estrada; a dificuldade para ouvir os conselhos dos colegas motoristas homens e, mais uma vez, a falta da resistência física. Vejamos o que disseram os motoristas:

Agora, muitas coisas que acontecem com a mulher eu acho que é um pouco de excesso, sabe? Às vezes, excesso de cuidado, excesso de muitas coisas acontecem por causa disso. Então, eu acho que elas deviam mudar mais nesse aspecto. Nesse aspecto, você entendeu? Porque não adianta você... porque quando você está aprendendo, você tem que ter humildade para aprender. Tem muita mulher também que não tem humildade para aprender! Já aconteceu comigo aqui! De eu chegar assim... que nem na manobra, eles pegam mulher “Escuta, nunca te explicaram que não deve fazer assim, assim, assado?” Você nota que ela nem escuta! Aí, você olha para trás e ela está fazendo do mesmo jeito. Aí você tem que largar a mão.

E1: E os homens escutam com mais facilidade?

T1: Ah, os homens escutam. Às vezes, o homem também não escuta. Só que aquele cara que não escuta se for pegar para fazer, dá conta de fazer. Agora, mas a maioria, a maioria já é do homem mesmo... quando ele vai aprender lá na autoescola, ele sabe que ele tem que fazer, senão não tem jeito. A mulher não, a mulher meio que tem, não estou generalizando, sabe? Mas tem hora que a mulher acha assim, devido a ela ser mulher, ela não vai ter dificuldade. Se ela precisar, vai aparecer dez homens para ajudar, mas não é bem assim.

Lá em Floripa lá, uma chegou lá e não conseguia descer do caminhão porque as pernas estavam tremendo! Acostumada a fazer linhazinha perto, sai daqui duas horinhas de viagem... e pegou uma viagem de onze horas, ela fez em quatorze horas! Uma viagem que a gente costuma fazer em dez, onze horas, ela fez em quatorze e chegou lá e não conseguia descer do caminhão, tremendo, pedindo pelo amor de Deus que não ia voltar com o caminhão. Ela não aguentou a pressão, porque é acostumada a fazer linha curta e aí, o dia que ela foi numa

linha mais longa ela não aguentou a pressão! Morro, serra, caminhão, subir serra, descer serra, curva, “caminhoneirada” em cima...

(motoristas homens transferência)

Eu acredito que a mulher se sairia muito bem na carreta. Porque ela já não ia fazer essa parte de carga e descarga. Ela ia dirigir. Eu acho que mulher na carreta é dez, agora na parte do urbano, tem as suas limitações. Carregar e descarregar. Eu acho que nessa parte tem uma pequena desvantagem. Apesar de que o ajudante está lá para exercer o serviço, não é? Mas a gente ajudando vai agilizar o trabalho da frota, não é? Então, a minha opinião é essa, eu acho que no urbano não e na carreta sim.

Porque tem mulher que bate caixa também viu, tem mulher que é de tirar o chapéu. Tem mulher aí que bate caixa, trabalha praticamente... não trabalha igual, mas praticamente, igual ao homem.

(motoristas homens urbano)

As subcategorias D1 “Por que contratar mulheres motoristas de caminhão?” e D2 “A mulher no trabalho ‘masculino’ trouxeram elementos significativos que nos permitiram observar, claramente, como a divisão sexual do trabalho e a presença do discurso naturalizado da desigualdade de gênero, não apenas se fazia presente em nossa sociedade, de maneira geral, como também atuava como um poderoso dispositivo bem aproveitado no e pelo mercado de trabalho, contratando mão-de-obra e produzindo o dia-dia de trabalho.

Ainda que homens e mulheres trabalhem em uma mesma profissão, como trata a pesquisa em questão, observamos claramente que os lugares sociais ocupados não são os mesmos para ambos os profissionais. Retomando a literatura desenvolvida na introdução desta pesquisa, os princípios de separação e o hierárquico atravessam o trabalhar de homens e mulheres, bem como produzem a manutenção das desigualdades de gênero no trabalho. “Habilidades inatas”, segundo o gênero, como possuir a força física e a resistência “masculina”, ou apresentar o zelo, beleza e a paciência “feminina” são aspectos enraizados no fazer cotidiano de motoristas de caminhão, reproduzindo, dessa

forma, as assimetrias e hierarquias presentes nas relações sociais entre homens e mulheres (SOUZA-LOBO, 1991; KERGOAT, 2000, MARCONDES et al., 2003, HIRATA e KERGOAT, 2007; NEVES, 2011).

Subcategoria D3: Desafios no cotidiano de trabalho

Aqui serão apresentados os resultados referentes às dores e delícias de ser uma mulher caminhoneira/carreteira/motorista de caminhão, as possibilidades e dificuldades vivenciadas pelas trabalhadoras.

Para algumas motoristas entrevistadas, o desafio vivido nesta atividade está diretamente influenciado pelo fato de serem mulheres realizando atividades “masculinas”. Pudemos observar que, para as trabalhadoras, ser mulher nessa profissão significava estar sempre em evidência. Evidência por chamarem a atenção pelo corpo feminino, pela beleza, pelo comportamento, pela (necessária) prova de serem capazes de exercerem essa atividade e, fundamentalmente, pela ocupação de um espaço monopolizado pelos homens.

- *“Caraca! Uma mulher dirigindo!”*

O reconhecimento é um aspecto do trabalho importante para a relação do sujeito com o trabalho e a organização, influente nas percepções de valorização do trabalhador e de justiça, bem como para a construção de identidade, de saúde e prazer no trabalho (BENDASSOLLI, 2012).

Pudemos observar que entre as motoristas de caminhão entrevistadas, a necessidade do reconhecimento no trabalho estava intimamente relacionada ao fato de

serem mulheres que trabalhavam em trabalhos ditos “masculinos”. Para as trabalhadoras, ser reconhecida no e pelo trabalho, geralmente, se expressava por admiração e congratulação das pessoas nas ruas e colegas de profissão. As motoristas descrevem a seguir, situações nas quais vivenciaram o reconhecimento e valorização de seu trabalho:

Mas olha tem mulher também “olha uma mulher dirigindo caminhão!”. Não, e mesmo mulher que, às vezes, está no ponto e você para do lado do ponto de ônibus que tem um monte de gente. Aí, tem vezes que você vê que as mulheres ficam olhando e se admiram de ver uma mulher dirigindo.

Acho que é mais admiração. E tem outras mulheres, sabe aquelas que é como dizem, as recalçadas? Que elas têm vontade de fazer as coisas e não fazem e vê outra mulher fazendo e fica “Oh” tipo, aí reconhece aquilo que não faz nas outras.

Ah, o meu momento mais inesquecível foi quando eu fiz a primeira filmagem na [empresa estudada] e aí, eu saí na rua e todo mundo apontava “Nossa, eu vi você na televisão. Legal, olha, eu admirei você sendo mulher e estar nessa profissão”.

(motoristas mulheres urbano)

Já aconteceu de... na Marginal, na hora que eu olhar assim... gente tirando foto e dando risada e dando os parabéns. Lá em Sorocaba também, eu fazia lá durante o dia, então tinha muito comércio e eu guiava a carreta no centro assim, não é? Então, o pessoal chegava a bater palmas, eu ficava super envergonhada. Bater palma, lá, batendo foto também. Então assim, tem situações engraçadas que a gente passa.

É muito gostoso. Teve uma vez também quando eu estava vindo de Campinas, eu precisei parar no posto [nome do posto]. Aí, eu desci, eu parei a carreta. Aí, um outro cidadão parou atrás. Aí, eu desci. Aí, ele olhou para mim e ele fez assim [sinal de jóia] andou. Aí, ele voltou... ele falou “Olha, eu estou voltando só para ver se é uma mulher mesmo” (risos)

Ah, eu acho assim... que o simples fato de a gente ser mulher é aquela coisa assim... por onde você passa, você vai marcando. Porque, por exemplo, como eu já fiz uma linha mais longa em um tempo, a receptividade das pessoas, principalmente, quando você faz um ponto de parada, que nem eu fiz Presidente Prudente durante cinco meses... eu era a única mulher naquele trecho, não tinha mulher. Porque quando eu vou para longe eu sempre fico olhando se tem mulheres. Mas ali não tinha nenhuma mulher, então eu era a única ali. Então,

marca, porque eu fiz duas paradas assim e nossa... a receptividade das pessoas é muito legal, até hoje quando eles veem porque lá é a rota dos caminhões da [empresa estudada] pararem. E aí, tem um motorista que fala “Aí, quando a gente chega lá, eles já ficam olhando para ver se não é a loira que vai descer do caminhão”, porque eles sabem... você vai fazendo uma amizade muito boa assim, é gostoso. Olha, tem algumas coisas assim... que nem assim, eu já fiz muita reportagem em televisão. Então, eu fiz o Jô [programa brasileiro de entretenimento] em 2010 e até hoje assim... eu não sabia que a repercussão ia ser tão grande. Aí, esses dias eu estava vindo na [rodovia] Bandeirantes e parou o trânsito de manhã ali, que tem uns chapeiros ali. Aí, um menino, tinha um grupo de chapeiros... aí, um deles falou “Olha, a mulher do Jô ali”, eu falei “Meu Deus, tanto tempo”, sabe? Então, são coisinhas assim... mas justamente, até pelo fato de você ser mulher, não adianta... É que chama a atenção, não é? Mulher, ela chama atenção no volante.

(motoristas mulheres transferência)

O positivo [da profissão] é aquelas pessoas que tratam a gente bem onde a gente chega... isso aí é o que alegra a nós durante a nossa viagem, não é? Porque nem todos os lugares as pessoas têm o preconceito. Muitos lugares, as pessoas animam mais a gente, acham bonito!

Um momento marcante foi o companheirismo mesmo. Eu me sinto assim...paparicada vamos supor, bajulada. Eles colaboram bastante, ajudam bastante. Eu não sei se é pelo fato de eu ser mulher, mas nunca sofri nenhum tipo de preconceito na estrada. Não vindo de motorista de caminhão! Eu sofri preconceito de quem faz descarga. Quem descarrega o caminhão em doca de empresa, aí sim, eu sofri preconceito. Mas de motorista nunca! Muito pelo contrário, sempre ajudaram.

(motoristas autônomas)

Chegou outro caminhão grandão lá e tal, a minha primeira intenção na hora que a mulher abrir a porta e descer do caminhão vai ser de admiração pelo fato dela estar dirigindo uma coisa daquele tamanho. Vai ser a minha primeira coisa “Caraca! Uma mulher dirigindo!”, tanto a minha primeira eu acho que como qualquer um quando você sai na rua e fala assim “Ô na [empresa estudada] lá, trabalha mulher para caramba, eu já vi uma mulher carreteira”, é a primeira impressão acho que de todo mundo aí fora, vai ser essa.

(motorista homem urbano)

Se por um lado, as palmas expressavam a admiração e reconhecimento social pelo trabalho das profissionais, por outro lado, refletiam o fato inesperado ao ver uma mulher conduzindo um instrumento de trabalho, até então, masculino. Os aplausos, portanto, revelavam a autorização e a legitimação social do lugar da mulher no caminhão.

A necessidade de reconhecimento do “saber fazer” também foi identificada por RODRIGUES (2008), cujo estudo analisou a descrição do trabalho e a trajetória profissional de dois motoristas de caminhão, sendo um homem e uma mulher, durante o período de uma semana. Os resultados mostraram que, enquanto que para o homem a identidade do trabalho relacionava-se à qualidade de seu trabalho, para a mulher, era importante ser reconhecida por seus pares e outras pessoas do transporte como uma profissional da estrada. Para as motoristas de caminhão entrevistadas no presente estudo, provar sua capacidade era uma necessidade e uma realidade vivida diariamente no trabalho, conforme veremos a seguir:

Uma vez, quando eu estava aqui dentro ainda no pátio, eu tive que levar uma carreta aqui no Tatuapé, em uma rua ruim, era no nosso funileiro. O funileiro que cuida das carretas. E quando eu cheguei lá, e tinha uma empresa do lado. Aí, eu tinha que entrar com a carreta e vi um caminhoneiro parado e pedi por gentileza que ele puxasse o caminhãozinho dele porque eu tinha que entrar com a carreta só que ele não puxou. Eu falei “Puxa, eu vou ter que manobrar de qualquer jeito, não é?”. Aí, fui... entrei numa ruazinha lá, voltei de ré... aí também todo mundo parou. Eu falei “Olha, eu vou colocar essa carreta aqui dentro”. Aí, coloquei e depois ele ficou até sem graça o cidadão, não é? Coloquei e também o pessoal desceu do carro batendo palmas. Quem estava na empresa falou “Nossa, o que está acontecendo?”, foram ver. Então, isso acontece muito, é bacana. Tem que provar, não é? Provar que consegue diariamente. Porque assim, a gente faz porque a gente sabe que vai conseguir. Se é uma coisa duvidosa, a gente já não faz. Eu mesma não faço porque eu assim, você tem que preservar a sua integridade, a do equipamento e, de repente, das pessoas que estão em volta. Não adianta, você não pode pôr em risco também. Se você vê “Não, dá para eu fazer, beleza é difícil, mas eu consigo”, não é? Mas senão, às vezes, é uma manobra meio difícil e você tem que ter alguém.

A mulher, as pessoas assim... eles ficam... você vai fazer uma manobra mais difícil, o pessoal fica olhando, tipo assim “Ela não vai conseguir”. Sabe bem assim “Não vai conseguir”. Eles mais ficam olhando, tipo assim “Ela não vai conseguir”, mas depois quando consegue, eles falam assim “Nossa, você está de parabéns hein?”.

(motoristas mulheres transferência)

Porque a mulher é eficiente que nem o homem, a mulher também tem capacidade. Os homens pensam que não que a mulher não pode dirigir não, sabe? Mas não, mulher, eu mesma a capacidade, eu tenho melhor do que os homens.

Eu só acho que a mulher conquistando esse espaço, ela prova que ela tem capacidade! Para exercer qualquer profissão que o homem também tenha. Não tem homem costureiro? Cabelereiro? Porque é que uma mulher não pode dirigir um caminhão? Se você não sabe, mas existem mulheres borracheiras. Com a força que nem todo homem tem! Mesma coisa a mulher no volante. A mulher tem capacidade para tudo! E ainda existe a delicadeza! Que nem todo homem tem. E aí, a maioria das mulheres, ela sabe lidar...ela não deixa de ser mulher, ela não deixa de ser mãe, ela não deixa o lado pessoal dela, feminino, influir por conta da profissão. Isso elas não deixam. Então, a mulher está só ganhando espaço e provando que pode! Se ela quiser e se ela gostar do que faz.

(motoristas autônomas)

A presença de mulheres nesta profissão provocou alguns incômodos por parte dos motoristas. Ainda que alguns deles discursassem a favor da inserção de mulheres nesse ramo de atividade, muitos ainda questionaram a competência da mulher ao volante e seu potencial para lidar com situações imprevistas e os desafios da estrada. Segundo os trabalhadores, o tempo de experiência na profissão poderia contribuir para ter, ou não tal competência, como veremos nos relatos a seguir:

Eu não estou aqui para mostrar a minha beleza eu estou aqui para fazer o meu serviço, mostrar a minha capacidade. (...) A gente tem mais experiência, então a gente tem mais noção, porque elas estão praticamente começando agora, as mulheres não são todas que estão aí há trinta anos no volante, são poucas, as que estão agora estão o quê? Há cinco, seis anos, não tem conhecimento de estrada ou muito pouco conhecimento, a gente já vem da estrada desde moleque, então

a gente tem mais confiança no que a gente faz, porque a gente já conhece o terreno que a gente está pisando e elas estão começando agora, entendeu, não que não são profissionais, são. Só que não tem a mesma experiência e o mesmo conhecimento dos terrenos que a gente tem.

(motorista homem transferência)

Se escolher na lógica pela quantidade de mulher que está no mercado e pela quantidade de homem, eu vou te falar com toda a certeza: o homem é o melhor na profissão. Não pelo tempo e pela quantidade de gente, pelo tempo que o homem já está na profissão, entendeu? E pela experiência também, porque é o que eu falei... isso é uma coisa que prevalece muito hoje aqui nesta situação, é a experiência. A experiência traz tudo. Experiência traz conhecimento, te traz conhecimento das rodovias por onde você anda, te traz aquela parte técnica do caminhão em termos de manobra também, você conhecer o carro, colocar ele em certas situações, em tempo chuvoso, em tempo de neblina, então a experiência prevalece.

(motoristas homens urbano)

Os relatos de motoristas acima trazem elementos que evidenciam a difícil tarefa em dividir espaços de trabalho entre os sexos, principalmente, quando se questiona a competência no trabalho. O conceito competência foi estudado por Maria FLEURY (2001) e Afonso FLEURY (2001) e, apesar dos diferentes debates teóricos quanto ao tema, os autores destacam que:

Competência é uma palavra do senso comum, utilizada para designar uma **pessoa qualificada para realizar alguma coisa. O seu oposto, ou o seu antônimo**, não implica apenas a negação desta capacidade, mas **guarda um sentimento pejorativo, depreciativo** (o destaque é nosso). Chega mesmo a sinalizar que a pessoa se encontra ou se encontrará brevemente marginalizada dos circuitos de trabalho e de reconhecimento social. (FLEURY MTL, 2001; FLEURY A, 2001, p. 2).

No presente estudo, as motoristas reportaram a necessidade em ter que provar, diariamente, sua capacidade, demonstrando em “esforço” que poderiam trabalhar, minimamente, na mesma proporção que os homens, ou até mais e melhor que eles. Somente assim, poderiam ser consideradas “competentes” pelo meio social de trabalho.

O fato de terem que provar isso a todo momento partem da prerrogativa que elas não possuem tal competência, em especial, por serem mulheres. Os motoristas, por sua vez, relacionaram a competência com o tempo de experiência no trabalho. Notadamente, o tempo de experiência das mulheres nessa atividade costuma ser menor que o dos homens. Dessa forma, portanto, os discursos dos motoristas nos levam a pensar que as motoristas já partiam de lugares inferiores e marginais, em termos de competência.

Além de terem que provar sua competência no trabalho, as motoristas precisavam enfrentar a discriminação sexual no trabalho, cotidianamente. Alvos de preconceitos e xingamentos, tanto por parte de homens, quanto das próprias mulheres, as trabalhadoras relataram as situações de exposição e os constrangimentos que viveram no trabalho:

Desaforos a gente acha, não é? Preconceito também com certeza. E muitas vezes, preconceito é de mulher. Às vezes, no trânsito mesmo motorista de caminhão, às vezes a gente escuta alguns comentários “Ah mulher, tem que ser mulher”... “Tem que ser Maria”. (...) Eles não aceitam que a gente tomou posse, entendeu? Então, quando você recebe um elogio de um homem é favorável para nós, a gente se sente bem. Mas tem outros que criticam “Sai daí, você tem que estar na beira do fogão!”.

Tem uns abusados, não é? Que passam perto da gente assim rasgando “É mulher”, tipo, tirando a gente, não é? Com o carro deles, sai na frente ou fecha. Semana passada mesmo, um me fechou e acabou que eu quebrei o retrovisor do carro. Ele fechou acho que...caminhoneiro também da prefeitura, acho que viu uma mulher na frente e fechou assim de um jeito, que daí quebrou o retrovisor do meu carro. Um idiota do caramba!

(motoristas mulheres urbano)

Por exemplo, eu não sabia dirigir carreta, dirigir carreta hoje para mim é muito fácil. Mas para você aprender, é muito difícil, não é fácil! É totalmente diferente de você pegar um carro e dirigir. As manobras são totalmente... é tudo ao contrário. Então, não é fácil para você aprender a dirigir, nada! É totalmente diferente, é outro mundo. Então, eu fiquei dois anos e quatro meses nesse pátio, não é fácil trabalhar na manobra, é chuva, é sol, é tudo no tempo, é tudo em cima do seu corpo, você está com calor, aquele sol insuportável na cabeça, é chuva é na cabeça, as marretas tem que puxar para encostar. Então, quer dizer,

para eu chegar aonde eu cheguei eu já sofri muito, muito, não foi pouco. Quando eu fui para o pátio, os homens falavam para mim que eu não servia nem para dirigir fogão. Hoje em dia não tem isso aqui mais, mas quando eu fui para o pátio, ninguém queria me ensinar, os outros motoristas não queriam ensinar.

Então, por mais que, tem muitos que aceitam, muitos não. E o que eu ouço muito quando, às vezes eu me deparo em uma situação de, às vezes, tá um médico, em uma consulta... eu já fui para o hospital por um problema e ficou o médico e o enfermeiro lá, perguntando da minha profissão, mas eles não... não aceitam. Mas eu lembro que já aconteceu essa situação comigo, não é? Que a gente está tomando o lugar deles. Exatamente isso! Eles dizem! Eles dizem. Nesse dia, como eu te falei, quando eu fui em uma consulta no hospital e o enfermeiro, ele era alucinado por carreta. Aí, quando eu tô no médico e ele pergunta a minha profissão, normalmente eu nem falo carreteira, porque ou eles não entendem, ou eles entendem e acabam me perguntando, então eu falo motorista. Que aí é motorista, então, pode ser motorista de qualquer coisa. Mas nesse dia, ele acabou puxando, puxando, e eu acabei falando que eu era da [empresa estudada] e tal, e ele conhece. E aí, quando eu cheguei na situação de trabalhar com carreta, ele ficou espantado e tal tipo, “Não acredito, não acredito, é o meu sonho” e aí que o médico falou sobre isso “Ah, mas as mulheres estão aqui para pegar nosso lugar”, alguma coisa assim. Tipo, que a gente está tomando o lugar deles. E eu escuto muito isso.

Só que os homens são preconceituosos contra a gente. Tem gente que fala “Ah, por que você conseguiu uma linha dessa, aí linha de peixe”, fala assim, não é? Porque uma linha é boa. Que nem a “B” faz Araraquara, porque os homens viajam a maioria para longe, aí falam que ela tem uma linha boa “Ah, deve ser peixe do homem”. Eles falam assim na cara de pau.

(motoristas mulheres transferência)

Eu tô com 54 anos e há 23 anos [na profissão]... já trabalhei em outras profissões e com homem também. Na estrada o número de homens que você trabalha é bem maior e cada um tem uma cabeça, tem um tipo de educação. Às vezes, até acatou a educação do pai, mas não tem personalidade, não tem caráter, não tem boa índole! E isso você não adivinha, não é? Não tem na testa deles. E esse é o nosso risco! São pessoas que acham que... chegam e dizem “Ô vagabunda! Bota o seu umbigo no tanque que o seu lugar é lá e não aqui”. Isso é discriminação! Agora, se você chegar para ele e disser “Você é um velho! Você é um preto, você é isso ou você é aquilo”... você é racista. Como aconteceu comigo e com várias amigas, a gente estar parada no posto e o cara vir dando ré! Você fala “Ô meu, vai bater!” , “Então, tira o seu caminhão aí de trás vagabunda! ”. Porque que eu vou tirar o meu se já estava lá? E eu não tenho espaço para eu ir para trás para

facilitar a vida dele, porque se tiver, a gente faz. Mas eles não olham isso, eles querem colocar o caminhão deles, independente se vai caber ou não, a gente que tem que tirar o nosso.

(motorista autônoma)

Chegou um caminhão novo ali, então quer dizer, a mulher..., eu estou vendo ela como mulher. Aqui dentro da empresa, se ela dirigir um caminhão, se ela é carreteira ou não, eu quero não quero saber. Eu quero saber se ela é gostosa, bonita e se é casada... a realidade é essa. Agora o homem não, o homem você vê ali, você demora dias para conversar com o cara. Quem é de fora logicamente tem aquela “Puxa, que bacana um “caminhãozinho” coisa e tal”.

(motoristas homens urbano)

Em muitos lugares, a motorista é taxada sei lá, como vagabunda...

(motorista homem transferência)

- *Relações Interpessoais e estratégias para (sobre) viver no trabalho*

Como é o dia-dia de convivência no trabalho das motoristas de caminhão em meio a tantos colegas de profissão homens? Como são tratadas pelas pessoas nas estradas e postos de parada? Essas perguntas nos guiaram para a realidade destas profissionais nos espaços sociais de trabalho e nos mostraram que todas as entrevistadas, sem exceção, precisaram recorrer a estratégias para manterem-se na profissão, em meio a contextos diversos de discriminação sexual no trabalho.

Por estarem em um meio masculino, as motoristas precisam manter-se em pé de igualdade com os homens (RODRIGUES, 2008; SALVAGNI, 2013). Para tanto, as trabalhadoras desenvolvem comportamentos de autodefesa ou até mesmo de ataque, representados em modos de falar e agir muito parecidos com os do universo masculino, marcados pela “bruteza”, o despojamento ao falar sobre sexo, a cara fechada, as respostas

afiadas e xingamentos. Veremos a seguir as reações das motoristas de caminhão frente às situações de discriminação sexual no trabalho:

Um dia um cara falou para mim “Vai lavar roupa, Maria!”, eu digo “Tua mulher está lavando para o meu marido lá! ”. Pronto! É fácil!

Eles falam que é um serviço pesado que vai deixar a mulher masculinizada porque vai deixar com músculos assim e assado. Que nem, tem um rapaz que fica do lado de uma coleta que eu faço e todo o dia, eu desço lá e ele fala “Ô minha filha, arruma outro emprego, esse é emprego de homem, não sei o que”. Eu falo “Não tem nada não, eu também tenho um pinto olha!” (risos). Eu sempre vou brincar, eu sempre levo na brincadeira, eu não fico nervosa.

O meu método é assim, eu saio para a rua, eu já fecho a cara. Pareço um bicho, ninguém mexe comigo. Olha, eu fui fazer o setor dela [colega motorista mulher], ela é sorridente e eu não, ninguém nem chega perto. Aí, o ajudante dela falou “Nossa, ninguém chega perto de você”, eu falei “Também com essa cara, quem vai chegar perto de mim?”.

(motoristas mulheres urbano)

Hoje eu sou uma pessoa bem tranquila, eu dou risada. Então assim, se eu passar por uma situação que a pessoa se irritou comigo, eu olho, eu estou em cima, eu olho eu dou risada. Eu diminuo, não peito, não jogo em cima, poderia como os homens fazem, não é? Eu seguro ali, dou risada e tal e levo de boa.

Não fia, comigo ninguém tira casquinha, não! Vem com piadinha para ver! A louca...transformada! Não... é que a vida da gente é vivendo e aprendendo, não é? Então, você vai ficando meio calejada com as coisas, não é? Chega uma hora que você não aceita certos tipos de conversa, entendeu? E comigo filha, ninguém vem tirar casquinha não! Não vem que não tem! Eu vim aqui para trabalhar! Eu não vim aqui para arrumar homem, o meu homem está lá na minha casa! Não preciso de estar com conversinha fiada, entendeu? Então, eu dou muito respeito para ser respeitada. Então, eu não aceito nenhum tipo de brincadeira.

(motoristas mulheres transferência)

Mas tipo assim, se você achar que ela tem a sensibilidade que tem lá na casa dela, não tem! Não tem, nem no modo de falar, nem no modo de falar! Ela é mais grosseira mesmo, ela é mais grosseira mesmo. Se pisar no calo dela, ela já briga. Então assim, eu acho que já é devido

o que ela enfrenta por aí, entendeu? Elas são mais estouradas, elas são mais até brutas.

Eu acho que o próprio preconceito deixa ela mais bruta, não é? Uma forma de bater de frente com alguém.... Tem o pavio mais curto.

(motoristas homens transferência)

Por exemplo, quando você chega num posto e eles [atendentes] não te conhecem, geralmente, você vai pedir café num copo, não é? Então, eles veem com a xicrinha, eu falo “Não, vai no copinho mesmo, eu sou motorista”.

(motorista mulher transferência)

O relacionamento das motoristas de caminhão com colegas de profissão e nos postos de parada nas estradas apresentou-se permeado por contradições. De acordo com os relatos que se seguem, veremos que a união da categoria variava bastante, conforme o gênero. Para as motoristas entrevistadas, não havia união entre as trabalhadoras, como havia entre os homens, como ilustram os seguintes depoimentos:

Não somos muito unidas, não! Não são, as mulheres não são unidas. Eu mesma, eu tenho aqui motorista homem que eu tenho como um irmão para mim! Eu não sei se é a sensação de poder, não sei se quer ser uma melhor do que a outra, eu não sei explicar! Eu não sei explicar!

De mulher, acho que competição de mulher aqui é mais voltado para o pessoal, tipo, um namoradinho mais bonito do que a outra e tal. Eu te falo que eu tenho mais amigos homens. Então, eu acho que eu me relaciono melhor com os homens. E acho que a mulher, eu não sei, ela tem muita coisinha pessoal, de levar para o lado pessoal, de querer ser melhor em algumas coisas, assim, é mais para o lado pessoal, entendeu? Então, eu já não gosto muito desse tipo de coisa. O homem não, é mais largado, mais não está aí com nada, para ele está tudo bem, qualquer coisa está bom. E para as mulheres eu já acho que não é tão assim. Então, assim, eu não sei explicar exatamente o porquê, mas eu me dou melhor com os homens e, assim, em questão de assuntos e tal, do que com as mulheres. Não que não haja, não é? Homem que é fofoqueiro, tem falsidade, tem muito, tem demais, mas as mulheres acabam sendo um pouquinho pior.

(motoristas mulheres transferência)

É que para nós aqui motorista, motorista não afeta em nada. Só difere um pouco... o que diverge aqui é o banheiro. Elas têm o banheiro delas e nós temos o nosso. Até o papo é igual.

Antes você tinha aquela coisa de mulher. As besteiras de homem, as besteiras de homem que homem fala em relação a mulher, que nem hoje... se você chegar na plataforma a mulherada “Como que é pessoal, vamos lá que eu quero fazer sexo hoje, vamos lá!”, entendeu? E isso é uma coisa de homem... e a mulherada fala. É natural. Você dá risada, da mesma forma como um companheiro seu... que um homem fala. Mulher você estranha um pouco, mas é natural, é natural... não tem uma segunda intenção, você dá risada.

(motoristas homens urbano)

- *Conciliando a vida dentro e fora do caminhão: uma questão de tempo ou gênero?*

Neste subitem, abordaremos como motoristas de caminhão vivem a vida além da estrada. A vida fora do caminhão apresenta peculiaridades quando analisada do ponto de vista do gênero. Debruçaremos o olhar sobre as vivências de homens e de mulheres motoristas de caminhão, bem como analisaremos quais repercussões da vida profissional para a vida conjugal dos (as) profissionais.

Quando solicitados (as) para descreverem o que faziam nos horários e dias de folga, observamos claramente que o período de folga, como folga propriamente dita, dependia se fosse vivenciado por um homem ou por uma mulher.

A maioria dos motoristas entrevistados relatou poder aproveitar esses períodos desfrutando de descanso, tempo de lazer junto aos amigos, filhos e esposas. Observamos que ser casado ou morar junto com alguém interferia diretamente na qualidade do tempo de descanso e lazer a ser aproveitado pelos trabalhadores. Somente um motorista que era

solteiro e morava sozinho relatou que nos horários e dias de folga precisava dedicar boa parte desse tempo para as atividades domésticas.

Identificamos que, para motoristas de ambos os gêneros, os dias de folga estavam diretamente relacionados à realização de atividades domésticas, uma vez que era nesse tempo que era possível tratar dos assuntos da organização do lar. Todavia, a possibilidade de descansar e ter tempo de lazer apresentava forte influência quanto ao gênero. Para a maioria dos motoristas, tanto os do urbano quanto os da transferência, aproveitar os dias de folga ou horários de folga era viável e possível, na medida em que suas esposas/companheiras/filhas realizavam as atividades domésticas, como ilustram os seguintes depoimentos:

Eu fico em casa, eu invento... às vezes, eu vou para a cozinha. Aí, quando a minha mulher está de folga, aí nós vamos dançar no domingo... domingo a gente vai dançar. Segunda-feira eu vou fazer serviço de banco até a hora do almoço, depois eu almoço, deito lá mesmo, quando não tem sono fico lá assistindo televisão, a minha rotina é essa.

Quando eu chego em casa se eu tenho alguma coisa para resolver de banco ou alguma coisa na rua eu vou resolver, depois eu fico em casa e vou ver alguma coisa na internet, assisto um pouco de TV. Eu tenho um cachorrinho, aí eu vou dar um passeio com o cachorro e depois eu vou tentar descansar o máximo para a noite eu estar bem, não é? Lá em casa mesmo não precisa [dividir as tarefas domésticas entre o casal], porque quando a minha esposa está em casa, a gente tem uma sobrinha nossa, que ela fica com a gente direto. Então, ela ajuda muito a minha esposa. Então, nesse caso lá em casa não tem muito trabalho assim, entendeu? Então, não há necessidade, mas se precisasse eu ajudaria, mas não há necessidade.

Levanta cedo, vai lavar o carro, vai no mercado para a dona encrenca, vai pagar conta sabe, é assim. Às vezes, a gente é intimado a ir junto, não é?

(motoristas homens transferência)

Eu durmo um pouco até mais tarde, sábado, por exemplo, eu durmo um pouco até mais tarde, aí brinco um pouco com o meu filho quando acordo. Almoço, aí eu durmo de novo (risos). Rotineiro em casa é isso. Domingo eu acordo cedo, vou jogar bola, volto... aí, a tarde eu vou jogar bola de novo. Ah, às vezes faz [tarefa doméstica], não é? Eu, por exemplo, faço, eu particularmente. Aliás, às vezes, eu ajudo, lavo uma louça, ponho uma roupa na máquina.

Ah, ajuda a mulher a lavar uma roupa, lavar alguma coisa. Daí depois vamos sair, vamos andar um pouco, vamos pescar, vamos tirar um pouquinho do estresse.

(motoristas homens urbano)

Se os motoristas podiam aproveitar o tempo livre com a família e amigos, o mesmo não ocorria entre as trabalhadoras. Nos dias e horários de folga, como as motoristas precisavam dar conta das tarefas domésticas, não lhes sobrava muito tempo para repousar e/ou ter tempo de lazer, como relataram as trabalhadoras:

Ah, você tem que fazer mercado, você tem que fazer a feira. Mas é aquela rotina doméstica não tem jeito, a gente que é mulher não tem jeito. É igual a gente de dia estar em casa, nós estamos todos os dias em casa e a rotina doméstica ela é incessante, não para, sabe? Às vezes, eu chego de manhã aqui e eu já estou preocupada “Nossa, o que eu vou fazer hoje?”, eu já estou fazendo a minha programação do dia... “Nossa, eu tenho que fazer banco, tenho que fazer não sei o que... tem que ir na escola da menina, tem que cuidar um pouco de mim, não é? Tem que fazer a caminhada”, então é...

Ah, normalmente eu fico na internet, faço uns trâmites de casa... vou resolver uns pepinos, arrumar isso, arrumar aquilo. Vou lavar o uniforme da semana, até porque o homem normalmente não faz isso, então nós mulheres temos que fazer. Se fizer, é minoria. É, pode até ser que esse tipo de coisa, as coisas mais fáceis sim, não é? A mais doméstica, não... lavar roupa, limpar casa, cuidar de algumas coisas. Na minha casa somos só mulheres, então, tem coisas que assim... tudo o que tem que ser feito em casa é alguma das mulheres que vai atrás, tipo... quebrou, está vazando, tem que consertar. Então, são as mulheres.

(motoristas mulheres transferência)

Então, você vai ouvir várias histórias que tem mulher que chega em casa depois de um mês fora, ela só tem o sábado e o domingo para dar

atenção aos filhos. Às vezes, quando o marido não viaja junto, tem o marido. Tem a casa para cuidar, tem que visitar a mãe, tem que ver a avó, ver os irmãos, tudo isso porque segunda-feira tem que estar fora. E ainda tem que ir no salão para dar uma geralzinha (sic) para segunda-feira estar bem linda e maravilhosa.

(motorista autônoma)

Os discursos acima, reafirmam a extensão dos espaços sexuais no espaço doméstico no mercado de trabalho, conforme apontado por HIRATA (2002) sobre a íntima relação existente entre sistema produtivo e estruturas familiares.

Do ponto de vista doméstico, cuidar da organização e higiene da casa reforça a identidade de gênero, construída histórica e socialmente, no mundo feminino. Para os homens, realizar ou se preocupar com tais afazeres nos dias de folga, não somente não cabem aos homens, como coloca em risco sua identidade sexual. Entretanto, “ajudar” quando necessário é uma tarefa negociada e permitida ao mundo masculino (CYRINO, 2011). Os resultados por nós encontrados também são compatíveis com os dados de JABLONSKI (2010), que mostrou os homens em papéis coadjuvantes na divisão de tarefas domésticas.

Ao passo em que o ato de “cuidar” constrói a identidade sexual das mulheres, manter os lugares sexuais produz assimetria entre homens e mulheres tanto no mercado de trabalho quanto na esfera doméstica (CYRINO, 2011).

Manter a continuidade entre vida reprodutiva produtiva, ressaltando as características e habilidades individuais, segundo sexo, contribuem para as situações de desigualdade entre os sexos e mercado de trabalho específicos para homens e mulheres (HIRATA, 2002).

Outro aspecto interessante levantado por homens e mulheres refere-se às repercussões desta atividade para a vida conjugal de motoristas. Se por um lado, para os motoristas, o excesso de horas extras cumpridas e chegar mais tarde em casa, em alguns

casos, levantava suspeitas das respectivas esposas/companheiras/namoradas, por outro lado, para as motoristas, ser motorista de caminhão podia trazer muitos problemas para a saúde conjugal das trabalhadoras.

Muitas delas revelaram que escolher trabalhar nesta profissão foi motivo de divórcio/separação. Isso porque, os antigos maridos/companheiros/namorados não aceitavam que suas companheiras atuassem em uma atividade masculina, em um ambiente, predominantemente, masculino, ganhassem mais que eles, ou até mesmo, quando casadas com também motoristas, eles não concordavam que a parceira seguisse a profissão.

Por essa razão, muitas delas separaram-se/divorciaram-se e encontraram novos (as) parceiros (as) no próprio ambiente de trabalho. Segundo os (as) participantes, ainda que não seja uma regra, relacionar-se com alguém que compreenda a profissão pode facilitar a manutenção dos relacionamentos amorosos. Os relatos a seguir, nos ajudam a pensar sobre os conflitos conjugais vividos pelas motoristas de caminhão:

A maioria, o marido tem a mesma profissão. Porque quando não tem, só arruma problema. São poucas que conseguem segurar o casamento. Então, elas têm que escolher: ou o casamento, ou a profissão. Então, tem umas que são tão fanáticas por caminhão que escolhem a profissão. Então, é assim e eu sou uma delas (risos). Mas no caso, eu fui casada com carreteiro...nisso aí, não influiu no meu casamento. O que influiu foi eu deixar de trabalhar com ele e trabalhar só. Nós trabalhávamos juntos na época, porque nós éramos autônomos e depois fomos trabalhar como empregados, mas em empresas diferentes. E isso influiu, porque ele estava acostumado que 15 anos estava eu e ele, 24 horas, os 365 dias do ano juntos. E, a partir do momento que você é empregado, você vai para onde a empresa manda, não para onde a gente quer. Então, isso acaba distanciando, sabe? Daí, vem os filhos que ficam divididos... não sabem se ficam com a mãe, ou se ficam com o pai. E quando tem uma separação, a briga é maior. Porque no meu caso, meus filhos são todos homens. E eles ficam do lado do pai. Então, para eles, eu sou a errada.

(motorista autônoma)

Eu quando eu entrei aqui eu quase separei do meu marido. Quase nos separamos. Há um ano atrás que eu estava fazendo teste, não lembro... vim fazer exame médico. Aí, tem um cara lá que fica numa mesa lá que eu acho que é do sindicato. Aí, ele já veio e começou a conversar com a gente, aí começou “Aqui mulher entra casada, mas depois elas separam. Se é separada, ela casa”.

Assim, no meu caso, o meu marido, ele reclama da falta de tempo “Você não tem tempo para mim”, não tenho porque eu trabalho de segunda a sábado aqui. Eu chego em casa, eu tenho que cuidar da minha casa, porque a minha secretária, ela me abandonou e então eu tenho que cuidar da minha casa. (...) Mas o meu marido sempre teve muito ciúmes em relação ao salário, porque eu sempre ganhei mais do que ele.

(motoristas mulheres urbano)

Você também tem que ter muito apoio da família, não é? Porque uma mulher casada nesse ramo não é fácil. Porque, às vezes, o marido também não aceita. Não aceita porque, às vezes, tem ciúmes. Porque o meu marido também é assim, eu estava saindo agora e ele estava chegando (...) Porque é assim, por exemplo, meu marido estava numa empresa que antes dava para ele ir almoçar em casa. Então legal, eu estou de dia em casa, então ele almoça. Agora já não mais, ele fica o dia inteiro fora. Então, às vezes, eu chego em casa, às vezes eu até pego ele dormindo ainda, mas muitas das vezes não. Eu vou chegar em casa oito horas, ele já não está mais. Aí, quando ele está chegando em casa à noite, eu estou saindo (...) Ele trabalha no setor de transporte também, ele administra.

(motorista mulher transferência)

Além dos conflitos decorrentes da escolha profissional, os (as) motoristas também informaram que o cansaço e muitas horas no trabalho acabam invadindo a vida íntima dos casais, e causando problemas, na medida em que não resta muito tempo para dedicarem-se à vida a dois. Vejamos a seguir o que contam os (as) motoristas quando a balança pesa mais para o lado do trabalho que a vida familiar:

Eu já briguei muito por causa desse negócio de namorar, porque aí eu chegava cansada... Eu não tenho pique mais de namorar assim, não dá, não dá!

Eu quase separei quando eu entrei aqui. Porque os homens não aceitam o horário. Porque quando eu entrei, eu saía meia noite, uma hora da manhã. Quando você vem para ser entrevistada, eles falam que é de segunda a sexta. Aí, você explica lá em casa que é de segunda a sexta. Aí, você vem trabalhar um sábado já falam “Ah, você vai trabalhar sábado? Não, você não vai trabalhar não, o que você vai fazer?”

(motoristas mulheres urbano)

Porque a gente trabalha à noite e, de repente, ele trabalha de dia, não é? Aí desencontra. Não é que ele discrimina a profissão. Eu acho que é mais esse desencontro mesmo. Ele chega e você sai.

(motorista mulher transferência)

Eu vou falar para você, o cara que chega na minha cara e fala que trabalha de transporte, que transa três vezes por semana, eu mando ele tomar no caminho. Só se ele estiver dando, tá? Só se ele estiver dando, porque comendo ele não está não. Vamos falar uma coisa bem séria... se você tem uma coisa nova, você até encara. Mas você já poxa... eu conheço a minha esposa, ela vai entender e o cansaço amigo... a cama é mais gostosa. É a realidade. Estou mentindo “X”? E aí, você fica e aquilo e aquilo e desgasta, desgasta, desgasta. Eu já tive problema com a família por causa disso, a minha mulher falou “Poxa, você não me procura mais e tal”, eu falei para ela “Eu até queria te procurar é que eu não estou te achando mesmo”, entendeu? Eu falei assim porque... é amigo, fisicamente você está cansado, mentalmente você está cansado. Você pensa, eu estou trabalhando ali “Hoje o chicote vai estralar, vou pegar a velhinha”, chega em casa, toma um banho, ainda brinca com a filhinha um pouquinho. Então, a família sofre muito com isso.

(motorista homem urbano)

Os resultados desse estudo corroboram o estudo de revisão feito por JÚNIOR et al. (2013), no qual os autores discutiram sobre a importância do equilíbrio entre as exigências do trabalho e os familiares, como condição de saúde do (a) trabalhador e da própria organização. A revisão realizada mostrou que o excesso e/ou a sobrecarga de trabalho foi um elemento importante para contribuir com os desequilíbrios entre vida profissional e familiar. Para os autores, adotar programas organizacionais nas empresas que favoreçam rearranjos de horários e disponibilidade de serviços voltados para atender

as necessidades familiares de trabalhadores (as), podem contribuir para os dilemas vividos na conciliação entre vida profissional e pessoal. Entretanto, eles ressaltam que, para isso, é preciso que a sociedade avance quanto às transformações sociais, repensando a divisão sexual do trabalho e representações sociais de identidade de gênero.

- Ser “Maria” ou ser “sapatão”: estereótipos e resistências

A imagem construída socialmente de quem dirige um caminhão, geralmente, é definida pela figura masculina. O motorista de caminhão, por sua vez, recebe um estereótipo associado à imagem de alguém sujo, itinerante e garanhão/promíscuo, por construir diferentes famílias por onde viaja. Conforme mostra ROSA (2006), nem sempre foi essa a imagem social desses trabalhadores. A autora afirma que até a década de 80, a imagem desses profissionais era bastante respeitada pela sociedade e estava associada à ideia de progresso no país. Entretanto, as transformações político-econômica-sociais, repercutiram em uma desvalorização do motorista de caminhão, na qual chamar alguém de “caminhoneiro”, por vezes, pode ter tom pejorativo, intuito de gozação, ofensa e/ou desvalorização.

De toda maneira, a figura do masculino é predominante no imaginário social de quem trabalha com caminhão e, sendo, portanto, uma profissão “masculina”, determina aspectos culturais dessa atividade, como comportamentos e modos de ser pertencentes ao mundo do caminhão. As motoristas descrevem a imagem social do motorista de caminhão:

A visão, acho, das pessoas, de um caminhoneiro, de um carreteiro... que é um cara velho, grandão, barbão, aquela pança enorme e tal, eles têm essa visão. Aí, quando desce da carreta e vê que eu sou mulherão, aí já se espanta um pouco. Não sou bonita nem nada, mas quando eu estou dirigindo a carreta, todo mundo fica me olhando.

(motorista mulher transferência)

Mas você pode prestar atenção na rua, vocês andam... presta atenção na rua, uma mulher dentro de um caminhão e um homem, presta atenção no visual deles. Tudo barbado, chinelo no pé, dirige de chinelo. As calças caindo lá, cofrinho aparecendo, aquelas camisas encardidas de graxa. Os caminhoneiros são assim. (...) Porque a grande maioria, se você olha, é um lixo, camisa suja, camiseta encardida, a postura, sabe? Ontem a gente estava vendo, nem sei que empresa que era, no Parque Novo Mundo, três meliantes, tanto o motorista quanto o ajudante. Gente, se você olhar parecia que tinha saído da prisão. Tudo “Ah, não sei o que, é...”. Aquele escândalo gritando no meio da rua, porque eles não têm postura nenhuma, acham que porque é motorista de caminhão e ajudante tem que ser favelado e não é assim. Você tem que ter uma postura, você não vai chegar no cliente gritando, você não vai chegar na porta de um cliente gritando, não vai manobrar “êêê” berrando, vamos ter postura gente, não é assim. E uma grande maioria não tem isso.

(motorista mulher urbano)

Se os motoristas de caminhão carregam estereótipos pejorativos relacionando sua imagem à profissão, as motoristas, por sua vez, também são alvos de visões preconceituosas. Além de despertarem reações de surpresa pela novidade de estarem conduzindo um caminhão, as trabalhadoras são alvos de questionamentos e julgamentos quanto à sua sexualidade. Em outras palavras, ser uma profissional do transporte rodoviário de cargas, muitas vezes, significa dizer e/ou entender que é homossexual, homossexual masculinizada, ou apenas, masculinizada.

NARDI (2007) explica que no polo das atribuições femininas, o estereótipo da “sapatão caminhoneira” indica a associação do trabalho e suas características produzidas. Isso porque, uma mulher “feminina” dirigindo um caminhão, possivelmente, poderia sofrer a violência relacionada à ousadia de penetrar no universo masculino sem incorporar as performances a ele atribuídas.

A construção do papel da mulher motorista de caminhão é sexualizada, na medida em que ela é vista como alguém que, certamente, escolheu sua profissão por conta da sua identidade sexual, no caso, sua orientação sexual como homo/bissexual. Isso nos faz

pensar nas questões relativas aos papéis de gênero, questionando o lugar que a sexualidade ocupa culturalmente nas esferas da vida, incluindo, no mundo do trabalho.

A partir da modernidade, pelo menos no ocidente, o trabalho e a sexualidade são dispositivos organizadores da vida em sociedade e esculptores de um determinado modelo para a subjetividade (NARDI, 2007).

Vale retomar o conceito de gênero como meio para a compreensão dos processos de construção e reconstrução das práticas das relações sociais que homens e mulheres vivenciam no espaço histórico-social, superando as explicações acerca do feminino e masculino baseadas, unicamente, no determinismo biológico entre os sexos. A tentativa de superar tal lógica traz, portanto, o caráter social para a problematização da organização social entre homens e mulheres (SCOTT; 1995; GUEDES, 1995; FILHO, 2005).

BOURDIEU (1999) observa que os esquemas classificatórios que opõem masculino x feminino, são os mesmos que opõem forte x fraco; grande x pequeno; dominante x dominado. Essas oposições são construções históricas e hierarquizadas, nas quais é valorizado o masculino em detrimento do feminino/dominado/fraco.

A história sobre o campo da sexualidade aponta que a era da "sexologia" dos primeiros tempos, apresentava como base modelos que derivavam do evolucionismo social lamarckista e considerava patológica toda prática sexual que não fosse relacionada ao heterossexualismo, com fins de procriação, sendo, portanto, sexista e antihomossexual (BUTLER, 2003).

Entretanto, com a proposta de desconstruir a heteronormatividade e a subordinação da mulher, tidas como naturais, surge no final dos anos 60, o paradigma construcionista. A sexualidade passa a ser compreendida, portanto, pela ótica da construção social e não apenas à luz do determinismo biológico para a reprodução social. Essa perspectiva contribuiu enormemente para o campo da sexualidade, na medida em

que repensou conceitos como o gênero e a identidade sexual, separou a identidade das práticas sexuais e trouxe a ideia de que a diversidade sexual não deveria ser entendida como perversão, mas apenas como diversidade. Além disso, questionou-se também o forte papel que a sexualidade possuía como regulador da sociedade, questionando o lugar privilegiado da heteronormatividade nas relações sociais/culturais (VANCE, 1995; WEEKS, 1999; PAIVA, 2008).

Sobre o vasto, diverso e complexo campo da sexualidade, COSTA (1995) afirma que as identidades sexuais não devem ser compreendidas como universais e atemporais, tampouco permanentes. Quanto à noção de sujeito, não existe um verdadeiro "eu", pois somos fluidez e, a cada momento da vida, a essência também se transforma, bem como a dinâmica da vida.

O componente histórico e cultural influi diretamente nessas relações, bem como nas construções constantes de identidades, sejam elas sexuais, profissionais, políticas, entre outros. Nessa perspectiva social, GAGNON (2006) explica que o sexual é um elemento em uma dinâmica, a qual inclui outros aspectos importantes como o gênero, a classe, a etnicidade e a nacionalidade. O autor também elucida que não há comportamento sexual biológico "natural", ou "puro", ao passo em que todo comportamento humano é constantemente avaliado moral e socialmente. Dessa forma, portanto, existe a conduta sexual. Saber como devemos nos portar em tais e tais situações, não são instruções advindas do mundo interno de cada indivíduo, mas sim do coletivo de indivíduos que montam instituições ou situações que incorporam e carregam tais normas.

No presente estudo, ainda que algumas trabalhadoras, de fato, se declarassem homossexuais/bissexuais, os relatos seguintes apontam a nítida relação existente entre essa profissão e o questionamento quanto à orientação sexual das trabalhadoras:

É que tem aquele estereótipo, não é? Que fala que a mulher quando vai fazer a profissão de um homem, realmente, eles pensam: ou é homossexual ou é masculinizada.

A gente está parada no farol e vem as ofensas, mas daí é onde a gente sabe se defender também, não é? Eu parei no farol, aí um veio assim “Olha lá, a Maria sapatão, a Maria sapatão!”.

Na visão das pessoas é uma profissão para homens mesmo. Tanto é que chama a gente demais de Maria sapatão.

(motoristas mulheres urbano)

O que eu achava também quando o homem começou a trabalhar com o salão! E na enfermagem, que muitas pessoas discriminaram...achavam que todos seriam gays. Então, quando nós entramos nesse ramo, todas seriam mulheres de outras opções. E não é! Isso existe independente da profissão.

(motorista autônoma)

A divisão sexual e social entre homens e mulheres, evidenciada nos relatos acima, indicam que, para os motoristas, nessa atividade “masculina”, a presença de mulheres é compreendida por algum aspecto que “masculinize” as trabalhadoras. Desde que seja, ou se comporte de maneira mais “masculina”, essa trabalhadora está autorizada nesse mundo de trabalho.

A presença de mulheres lésbicas no ambiente de trabalho desperta em seus colegas homens diversas reações visando a recriar a ordem dos gêneros e confirmar sua própria masculinidade, como por exemplo, reiterando e reativando os modelos tradicionais de jogos de sedução e de apoio paternalistas, relegando, dessa forma, as mulheres às regras femininas pouco compatíveis com o exercício da profissão. A intolerância se manifesta mais frequentemente por um distanciamento com as trabalhadoras que aparecem como lésbicas ou rotuladas como tal, ou ainda, pelo insulto visando desqualificar uma colega em uma situação de conflito exacerbado (CHAMBERLAND e PAQUIN, 2008).

De acordo com os motoristas entrevistados, havia uma direta relação entre orientação sexual e identidade de gênero. Segundo os entrevistados, tais papéis eram representados por “modos femininos” de se expressar, como beleza e comportamentos e, de acordo com a estética e comportamentos das motoristas, eles as identificavam como homossexual, ou não. Os trechos abaixo mostram como os motoristas se reportavam ao abordar a temática profissão, gênero e orientação sexual de mulheres motoristas de caminhão:

Tem umas bonitas e tem aquelas que têm jeito de homem, que elas sabem que trabalham na empresa que a gente fala, na real, tem muitas que são homens.

Aqui na [empresa estudada] digamos que tem muita gente, muitas mulheres... que são desse tipo masculinizadas... homossexuais.

Que nem essas que nem eu falei, poxa, que gritam, entendeu? São de fato homossexuais e tem outras que não, que são donas de casa que também são casadas com heteros, também normal. Mas a grande maioria que está aqui [empresa estudada] tem esse lado homossexual, é homossexual assumida mesmo.

(motoristas homens urbano)

Tem umas aí que é meio que no time do guaraná também. É da cervejada (sic) e na folga vai para puteiro. Tem uma que chega aí, às vezes, falando para gente “Nossa, passei o dia todinho bebendo ontem”.

Já conheci muita mulher que era casada e passou a motorista aqui e separou do marido e passou a conviver com outra mulher, entendeu? Eu conheço muitas, não é uma ou duas não. Eu conheço muitas aqui que não era a vida dela, ela era casada, ela tinha família e tudo e hoje ela não tem mais, ela não tem mais... convivia com o esposo. Ela quer ser o homem da casa e quer conviver com outra. Tem muitas aí. Muitas não eram assim, mas depois que passou para a profissão...

(motoristas homens transferência)

Se por um lado, as mulheres ao realizarem uma atividade “masculina” têm sua orientação sexual posta em cheque, por outro lado, alguns relatos indicaram que esse aspecto não era somente privilégio delas. De acordo com as entrevistadas, apesar do estereótipo de “machão” heterossexual, a homo/bissexualidade também era vivida pelos profissionais da estrada, ainda que de maneira velada, conforme ilustram os depoimentos a seguir:

O que eu já ouvi falar é que tem homem aqui que procura as coisas diferentes na estrada. Sai com bicha (sic). Que encontra com os bichas nas paradas (sic) (...) Eu já vi sim! Com os meus olhos, um homem com um bicha dentro de um posto... Olha eu não vou esquecer daquela cena nunca na minha vida! Mas não era carreteiro da [empresa estudada] era um outro. Eu tomei um susto! Ele estava com o bicha em cima do tanque, do cavaleiro foi uma coisa muito horrorosa, assim, porque eu acho assim, tudo você faz o que você quiser da sua vida, mas tem a hora e o lugar, entendeu? Eu entrei com a carreta dentro do posto e quando o farol bateu eu vi o bichinho lá, entendeu? Foi uma coisa assim... eu tomei um susto tão grande que as minhas pernas tremiam! Eu nunca imaginei que eu ia ver uma cena daquelas dentro de um posto, entendeu? Eu me assustei, eu falei assim “Meu Deus, aonde que eu estou?”, você está entendendo? Será que é isso mesmo que eu quero para mim? Porque eu não sei, eu tomei um susto, para mim, eu não estava esperando aquilo, nunca vi uma cena daquelas!

Ah, existem, não é? Existem e muitos. É que, eu acho que... (pausa). Não posso falar muito sobre o que eu acho sobre as mulheres, mas acho que em relação aos homens, eles se escondem muito, não é? Então, por ser uma profissão muito masculina, mesmo tendo mulheres, para eles seria meio que vergonhoso demais, tipo, assumir uma opção sexual, diferente da dele, da do normal, no meio de tanta masculinidade, de tantos homens. Acho que, para mim, vendo isso, me pegou de surpresa essa questão, mas a primeira coisa que me passou pela cabeça foi isso, acho que ele jamais assumiria. Vê é difícil mesmo, ver. Falar “Ah, eu vejo muito homossexual nas paradas de caminhão”. Eu não vejo. Mas, se vê muita relação [sexual] entre homens... relação contratual mesmo, mas assim, entre homens. Isso é o que eu vejo muito (...) Se o homem, se ele se diz tão masculino e afirma e bate o pé, e bate no peito que ele é o cara, então porque quando ele chega no posto e ele vê um outro homem e ele acaba tendo um contato, um relacionamento sexual, vamos dizer assim? E é o que tem, porque acontece. Então, não adianta falar, porque isso eu sei com todas as certezas. De amigos não, mas de conhecidos, de comentar e de apontar e falar, é assim, assim, assim, e acontece mesmo. Então, acaba sendo,

é o que eles não mostram, é o que não se mostra que o homem, o masculino, faz. E aí acaba pesando para a mulher.

(motoristas mulheres transferência)

Observamos que a justificativa dada pela procura de mulheres homossexuais por essa atividade, baseou-se na cultura dos papéis sociais atribuídos à homens e mulheres, trazendo a dimensão sexuada do trabalho. Interessante notarmos a presença de contradições na compreensão quanto à divisão sexual do trabalho aos quais as próprias mulheres estão expostas. Ainda que exercessem uma profissão “de homem”, a explanação sobre orientação sexual e vida profissional recaía sobre os estereótipos de gênero, como apontam os relatos seguintes:

Realmente, isso daí não foi inventado à toa que a mulher que faz a profissão do homem realmente acha que, a maioria, queria ser um homem mesmo, não é? Por elas serem mais masculinizadas, então elas já falam “Poxa, vou ser motorista porque motorista é coisa para homem”. Então, elas já se sentem mais homens.

Elas se sentem mais homem na profissão de homem, porque sabe que é uma profissão que todo mundo vê como se fosse de homem mesmo, não é?

(motoristas mulheres urbano)

Sobre a temática sexualidade e trabalho, em especial, no que tange à imagem social da motorista de caminhão associada à orientação sexual, CHAMBERLAND e PAQUIN (2008) trazem importantes contribuições para a discussão. De acordo com as autoras, o sistema sexista opera para a naturalização da diferença entre homens e mulheres, a qual justifica a complementariedade das regras sócio sexuais que são atribuídas e a hierarquização destas regras que organiza a dominação masculina. Tal ordem sexual implica na hierarquização das sexualidades, institucionalizadas no heterossexismo.

As autoras ainda afirmam que, as maneiras de apreender o lesbianismo em situação, exclusivamente periférica à heterossexualidade e sempre em relação com o grupo de homens, ilustram como o heterossexismo participa na construção hierárquica dos gêneros masculino e feminino e de suas complementaridades. Portanto, compreender a interação e a profunda implicação entre sexismo e heterossexismo e, assim, obter uma compreensão mais aprofundada de todas as formas de discriminação vivenciadas pelas mulheres que exercem uma atividade tradicionalmente masculina, da mesma maneira que enriquecem a teorização das manifestações do sexismo masculino, reflete a diversidade dentro do grupo das mulheres.

Contrapondo o estereótipo da mulher masculinizada, identificamos uma forte presença da “superfeminilidade” no ambiente de trabalho masculino. Muitas motoristas de caminhão, independentemente de sua orientação sexual, possuíam uma imagem mais feminina, dentro dos conceitos do que seria autorizado e legitimado do “ser feminino”, expressos no constante cuidado com as unhas, sempre pintadas e batom. Esses elementos “femininos” soavam como marcas territoriais, representando uma maneira de resistência e/ou uma estratégia lançada para cravar o lugar da mulher nesse tipo de atividade. Ser “linda e maravilhosa” (*sic*) nesse meio tornava para muitas delas, uma necessidade, não somente estética, mas uma maneira de garantir e impor sua identidade profissional:

É que eles ficam horrorizados que a gente faz a unha e vê que a unha ainda está feita depois de uma semana quase porque acha que o quê? Só porque a mão dos homens eles não lavam, eles são porcos, aí pensa que a mulher é igual, não é, mas não dá para a gente fazer a mesma coisa e ainda está ali linda e maravilhosa.

(motoristas mulheres urbano)

Ainda que as imagens construídas socialmente das motoristas de caminhão se apresentassem de forma polarizada (ora a homossexual masculinizada, ora a super

feminina) ambas possuíam um tipo de comportamento: não ser uma mulher comum (*sic*). Como informaram os (as) trabalhadores (as), não ser uma mulher comum significava dizer que elas deveriam apresentar características específicas para atuarem nessa profissão. Ser prática, sem “frescura” e, sobretudo, ter coragem fazem parte do perfil profissional das motoristas, como evidenciam os relatos dos motoristas a seguir:

Eu tiro o chapéu para elas também pela coragem! Pela coragem, porque a mulher para ela ser caminhoneira ela tem que ter coragem! Ela tem que ter coragem, porque ela não vai achar tudo, ela não vai achar na mão, entendeu?

Ela tem que ter a própria personalidade dela, mas acima de tudo ela tem que ter a educação e saber sair de certas situações dando sempre a volta por cima e saindo de boa. Como diz o ditado: é você pegar e saber sair de muitas situações que você, muitas das vezes, você é discriminado. No caso a mulher, ela é discriminada em muitas coisas, ela não é reconhecida, às vezes, como profissional e é onde ela tem que saber ter aquela educação para poder...

(motoristas homens transferência)

Qualquer mulher pode ser motorista. Basta querer, basta ter força de vontade. Não é fácil. Basta ter força de vontade e lutar, porque é difícil chegar até aqui. Porque se não gostar bem... nem adianta ir. Tem que ter força de vontade senão não vai não. Porque já teve mulher que saiu do urbano, veio na carreta e ficou um mês e voltou para trás, não aguentou o tranco, porque é tranco. Porque hoje é muito fácil falar “Ah, hoje eu sou carreteira”, só que para aprender não é fácil não. E muita força de vontade, mas muita mesmo, porque eu já apanhei muito aqui.

(motorista mulher transferência)

Positivo para mim é a coragem mesmo. Porque nem toda mulher tem coragem de chegar em um caminhão e sair para a rua.

É que nem eu mesma... eu mesma, quando eu vejo uma carreteira, eu adoro ver que a mulher está lá manobrando um caminhão daquele tamanho e tem coragem.

Então, eu achava o seguinte, geralmente, essa profissão dondoca não vai pegar uma profissão dessas, ela não pega. (...) É sem frescura. Tem que ser prática.

(motoristas mulheres urbano)

De acordo com os motoristas, a mulher que entrava para essa profissão modificava drasticamente seu modo de ser e de pensar. Ser caminhoneira/carreteira/motorista de caminhão significava, para muitos entrevistados, deslocar-se dos papéis socialmente construídos de ser mulher para transformar-se em alguém mais independente e autônoma, destoando, dessa forma, da figura convencional da mulher. Fica claro o incômodo por parte de alguns homens motoristas ao terem que dividir um território com uma mulher, que não se dedica exclusivamente ao papel de mantenedora do lar, dos filhos e marido e se insere em mundo do trabalho “libertário” e “masculino”, conforme destacado no relato a seguir:

É o que eu falo: muda totalmente a convivência da mulher, a partir do momento que ela entra nesse mundo aí e começa a viajar. Ela não é mais a mesma dona de casa, ela começa a ver as coisas diferentes, não é? Porque a partir do momento que ela começa a viajar, ela vai conversando com as amigas, as próprias amigas de trabalho, “Ah fulana, vamos para um barzinho” e ela para não ficar para trás, acaba se envolvendo às vezes. Então, acaba esquecendo um pouco o lado família que eu falo, do lar, não é? Então, muitas vezes que eu falo, a mulher começa a viajar, ela não é mais aquela dona de casa cem por cento. Muitas vezes ela não vai ser mais aquela dona de casa que ela seria se ela não viajasse de cuidar dos filhos, das coisas domésticas. Muitas vezes ela vai tentar dar ali uma geralzinha para depois encontrar com amigo ou até mesmo tomar uma cervejinha, se divertir um pouco, por quê? Porque a rotina dos outros é assim, então ela para não ficar para trás, ela quer acompanhar também, coisa que ela não faria antes, entendeu? Então, eu acho que nesse aspecto muda bastante.

(motoristas homens transferência)

5. CONCLUSÕES

Esta pesquisa teve como objetivo analisar o trabalho da mulher motorista de caminhão pela perspectiva de homens e mulheres motoristas de caminhão. Buscamos por meio de grupos focais e entrevistas acessar o mundo de trabalho das motoristas profissionais, bem como identificar as possíveis repercussões desta atividade para a saúde das trabalhadoras. As temáticas discutidas e organizadas em categorias cumpriram os objetivos de caracterizar, analisar e identificar as realidades, os estereótipos e os desafios vividos cotidianamente pelas motoristas de caminhão no trabalho.

Os principais resultados deste estudo foram destacados em três temas principais, sendo eles: realidades de trabalho, de vida e de saúde; estereótipos da mulher motorista de caminhão, bem como os desafios (a serem) enfrentados pelas motoristas de caminhão.

5.1. REALIDADES DE TRABALHO, DE VIDA E DE SAÚDE

Observamos que, para a maioria das motoristas de caminhão, o início da vida no caminhão foi reportado como “por acaso”. Os motivos para atuar no transporte rodoviário de cargas decorreram ou por uma necessidade financeira, ou pela falta de perspectiva de emprego. Quanto aos destinos de viagem, em comparação aos homens, a empresa disponibilizava às mulheres do tráfego rodoviário as linhas mais curtas e para as mulheres do tráfego urbano, as áreas consideradas de menor risco de assaltos e roubos.

As trabalhadoras relataram a necessidade em realizar muitas horas extras para obterem um rendimento mensal suficiente/perto do suficiente para sua sobrevivência o que, por sua vez, trazia repercussões importantes para a saúde da vida familiar e social das profissionais. Diferentemente dos homens, as motoristas vivenciavam conflitos

familiares e conjugais ao tentarem conciliar a vida profissional e a doméstica. A origem dos conflitos pautava-se na condição biológica de ser mulher e todas as construções socioculturais acerca das obrigações e identidade social relacionadas ao gênero feminino.

As motoristas de caminhão atuavam neste setor sob condições de trabalho que produziam comprometimentos importantes para a saúde. As longas jornadas de trabalho e a escassa/ausência de pausas durante o trabalho produziam problemas osteomusculares, tais como dores lombares e na coluna. Além disso, as trabalhadoras desenvolviam infecção urinária, pois evitavam a ingestão de líquidos durante a atividade, bem como faziam o uso ininterrupto de anticoncepcionais. Tais práticas eram adotadas em decorrência da falta de infraestrutura direcionada às essas trabalhadoras nos postos de parada nas estradas, bem como nas empresas filiais e clientes.

As profissionais, em especial as do turno noturno, relataram prejuízos no sono e na vida social e familiar. Organizar o tempo entre tarefas domésticas, hora do sono/descanso e vida social e familiar foi reportada como uma grande dificuldade sentida pelas profissionais, particularmente, pelas que atuavam à noite. O trabalho noturno impõe para quem trabalha, dificuldades e prejuízos para a saúde, exigindo inversões biológicas e reorganizações sociais. Além disso, o risco de assaltos e roubos, assim como o trânsito foram aspectos reportados pelas motoristas como causadores de estresse, especialmente as que atuavam no tráfego urbano.

5.2 ESTEREÓTIPOS DA MULHER MOTORISTA DE CAMINHÃO

Ser uma mulher nesta profissão implica em ter questionada sua competência necessária para o trabalho e sua orientação sexual. Esta pesquisa mostrou que esta

trabalhadora ou é considerada homossexual, ou não é considerada uma mulher “como as outras” (sic), haja visto que possui características pessoais que se distinguem das mulheres “comuns”. Tais questionamentos partem da prerrogativa de que aquele lugar social e aquela atividade não deveria ser ocupada/realizado por uma mulher, na medida em que gostar de caminhão e possuir um “espírito libertário e aventureiro” era de propriedade, exclusivamente, do mundo masculino.

Ora restritas por suas condições fisiológicas, quando sua força física poderia dificultar a realização de determinada atividade, ora aprisionadas pelos estereótipos de gênero, os quais definiam sua personalidade (delicada, emotiva e cuidadora) e suas áreas de atuação (mundo doméstico). Assim, a mulher motorista de caminhão, transitando por mundos “masculinos” e “femininos”, ainda precisa enfrentar, diariamente, contextos de discriminação social e sexual, dentro e fora do seu trabalho.

A inserção da mulher no transporte rodoviário de cargas, provoca incômodo, causa sensação de “deslocamento” de lugares sociais pré-estabelecidos e representa uma ameaça para uma parcela dos motoristas homens e da sociedade, de modo geral. As motoristas de caminhão, ao atuarem em uma atividade monopolizada, até então, pelos homens, questionam os lugares sociais designados à homens e mulheres, dentro e fora do mercado de trabalho.

Nesse contexto, discutir a divisão sexual do trabalho explicita as políticas implementadas nos locais de trabalho que discriminam e hierarquizam as mulheres em situação de desigualdade. As relações entre homens e mulheres são vivenciadas e refletidas enquanto gênero feminino e masculino as quais, por sua vez, expressam não apenas as diferenças, mas assimetrias, hierarquias que denunciam as relações de poder existentes nas diferentes esferas da sociedade (SOUZA-LOBO, 1991; KERGOAT, 2000; NEVES, 2000; HIRATA E KERGOAT, 2007).

Ao fazerem história na emancipação da mulher e contribuírem, dessa forma, para as transformações sociais, dentro e fora do mercado de trabalho, estas mulheres trabalhadoras sentem os impactos pela escolha dessa profissão em sua vida conjugal. Muitos foram os relatos sobre divórcios, separações e conflitos conjugais devido à escolha e/ou necessidade em trabalhar com o caminhão.

Um outro aspecto interessante observado nesse estudo refere-se à contradição apresentada nos relatos das motoristas sobre os lugares da mulher no mundo privado e público. Por um lado, observamos que a profissional motorista de caminhão imprime a figura da nova mulher que, cada vez mais, avança em um mercado de trabalho considerado “masculino” e convoca, dessa forma, toda a sociedade e empresas a acompanharem tais mudanças na sociedade.

Por outro, notamos que essa mesma trabalhadora demonstrou, ao mesmo tempo, uma necessidade em reafirmar seu lugar de mulher ainda no e pelo âmbito doméstico. Em outras palavras, ainda que as motoristas de caminhão se queixassem da falta de tempo para realizarem atividades de lazer e vida social, o tempo dedicado pelas trabalhadoras às tarefas domésticas e à família, refletiam a importância e a necessidade delas em manter a identidade de “mulher do lar”. Há um conflito dessas duas identidades sociais de gênero (a mulher dona de casa x a motorista de caminhão), supostamente contraditórias. De toda maneira, a contradição vivida questiona os lugares ocupados por homens e mulheres e pode contribuir para novos caminhos e reflexões acerca da reconstrução dos papéis sociais de homens e mulheres, dentro e fora do trabalho.

5.3 DESAFIOS (A SEREM) ENFRENTADOS PELAS MOTORISTAS DE CAMINHÃO

As transformações no mundo contemporâneo e do trabalho evidenciam que o mercado de trabalho precisa se reinventar para atender um novo perfil de trabalhadoras, com novas demandas. Os achados desta pesquisa demonstraram que o combate à discriminação sexual e desigualdades de gênero no trabalho, pressupõe oferecer condições dignas, humanas e justas de trabalho para ambos os gêneros.

Embora a empresa pesquisada apresentasse um discurso pró-igualitário entre homens e mulheres motoristas de caminhão, identificamos que as discriminações de gênero se revelavam no ambiente de trabalho, por meio das relações interpessoais e pelas condições de trabalho, principalmente no que se referia à infraestrutura oferecida para as mulheres motoristas.

Combater as desigualdades de gênero não significa eliminar ou camuflar as diferenças existentes entre os sexos, mas a construção de espaços sociais mais justos dentro e fora do trabalho, nos quais homens e mulheres, independentemente da orientação sexual, possam (con) viver e trabalhar em condições dignas e humanas.

À exemplo disso, concluímos que as rodovias brasileiras, os postos de parada e descanso, os postos fiscais, bem como as transportadoras onde motoristas trabalham e/ou realizam suas entregas, precisam oferecer e garantir condições seguras, higiênicas e de conforto para atender as necessidades específicas de homens e mulheres que atuam no transporte rodoviário de cargas.

Outro exemplo é concernente aos cuidados à saúde e à infraestrutura da empresa estudada. Observamos que a soma do escasso tempo para a vida fora do trabalho e a falta de assistência médica oferecida às trabalhadoras, resultavam em pouco tempo dedicado

pelas motoristas aos cuidados à saúde. Nesse sentido, concluímos que esta carência sofrida pelas motoristas de caminhão pode ser revertida ao passo em que há acesso à assistência médica nas rodovias e empresas transportadoras que absorvem a mão-de-obra feminina para transporte rodoviário/urbano de cargas.

Além disso, a elaboração e disponibilização de dormitórios/alojamentos em condições, de fato, seguras, higiênicas e que atendam às necessidades das motoristas de caminhão, pode contribuir para a qualidade de descanso e sono das trabalhadoras que, muitas vezes, não conseguem descansar em seus lares, devido à realização de tarefas domésticas.

Esse acesso não somente facilitaria a vida de muitas trabalhadoras, como também é um compromisso garantido por lei que as transportadoras devem se responsabilizar com o intuito de promover e preservar a saúde de seus/suas funcionários (as), conforme estabelecido pela NR-7 da Portaria 1.892/13, no Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO) (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2013).

Outro aspecto relativo às condições de trabalho, refere-se à infraestrutura dos refeitórios oferecida às (aos) trabalhadoras (es) do turno noturno pela empresa estudada. Os achados mostraram que motoristas de caminhão do turno noturno ficavam desassistidos (as) pela empresa quanto ao acesso aos alimentos a partir das 22:00 h, dependendo, unicamente, dos alimentos que levavam para o trabalho. Além desse fator, os alimentos comercializados na transportadora eram de má qualidade do ponto de vista nutricional caracterizados pelo excesso de açúcar, sódio e gorduras, tais como refrigerantes, frituras, baseados em alimentos processados e ultraprocessados. De acordo com as motoristas e as observações realizadas, o refeitório não apresentava condições sanitárias e de conforto adequadas e suficientes para atender as necessidades alimentares

de quem trabalhava à noite, conforme preconizadas pela Norma Regulamentadora (NR-24) (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 1993).

Por fim, a partir dos resultados desta pesquisa, concluímos que dentre os desafios enfrentados pelas mulheres motoristas de caminhão estão dois aspectos centrais que se inter-relacionam. O primeiro refere-se à reelaboração e disponibilização de condições de trabalho necessárias e adequadas que incluam, de fato, essas trabalhadoras. O segundo e, o mais desafiante, refere-se à (re) (des) construção sociocultural dos papéis sociais de gênero, os quais refletem na legitimação (ou não) e reconhecimento (ou não) dos novos lugares sociais e profissionais da mulher pelas empresas, pela sociedade em geral e, inclusive, pelas próprias mulheres.

6. REFERÊNCIAS

Agência Nacional de Transportes Terrestres (2014). Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas. Transportadores. Frota de veículos. Recuperado em 14 novembro, 2014, <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/20270/Transportadores>.

Andrusaitis SF, Oliveira RP, Barros F, Tarcísio E P.P, Brazil. Estudo da prevalência e fatores de risco da lombalgia em caminhoneiros do estado de São Paulo, Brasil. Clinics. 2006; 61:503-510.

Araújo TM, Godinho TM, Reis EJFB, Almeida MMG. Diferenciais de gênero no trabalho docente e repercussões sobre a saúde. Ciênc. saúde colet. 2006; 11:1117-1129.

Artazcoz L; Borrell C; Benach J. Gender inequalities in health among workers: the relation with family demands. J Epidemiol Community Health. 2001; 55:639-47.

Assis MAA, Moreno CRC. Trabalho em turnos e noturno na sociedade 24 horas. São Paulo: Atheneu; 2003. Nutrição entre Trabalhadores em Turno e Noturno; 99-114.

Barbour R. Grupos focais. Trad. de MF Duarte. 1ed. Porto Alegre: Artmed; 2009.

Bardin L. Análise de Conteúdo. Rio de Janeiro: Edições 70; 2009.

Barros AJP, Lehfeld NAS. Projeto de pesquisa: propostas metodológicas. Petrópolis: Vozes; 2000.

Becker H. Métodos de Pesquisa em Ciências Sociais. 4 ed. São Paulo: Hucitec; 1999.

Bendassolli PF. Reconhecimento no trabalho: perspectivas e questões contemporâneas. Psicol Estud. 2012; 17:37-46.

Bernard TM, Bouck LH; Young WS. Stress factors experienced by female

commercial drivers in the transportation industry. *Prof Safety*. 2000; 45:20-26. Brasil.

Bogdan R; Biklen S. *Investigação Qualitativa em Educação*. Portugal: Porto; 1994.

Boni V, Quaresma SJ. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em ciências sociais. *Rev Eletrônica da Pós graduação em Sociologia da UFSC*. 2005; 2:68-80.

Bourdieu P. *A dominação masculina*. Rio de Janeiro: Bertrand; 1999.

Butler J. Tráfico sexual - Gayle Rubin. *Cad. Pagu*. 2003; [v?] (21): 157-10

Brasil. Lei 12.619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

Brasil. Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. *Diário Oficial da União*. 03 mar 2015.

Brito JC. Enfoque de gênero e relação saúde/trabalho no contexto de reestruturação produtiva e precarização do trabalho. *Cad. Saúde Pública*. 2000; 16:195-204.

Chies PV. Identidade de gênero e identidade profissional no campo de trabalho. *Ver. Est. Fem*. 2010; 18:507-28.

Campos JG. Método de Análise de Conteúdo: ferramenta para a análise de dados qualitativos no campo da saúde. *Rev Bras Enferm.* 2004; 57:611-14.

Codarin MAF, Moulatlet EM, Nehme P, Ulhôa M, Moreno CRC. Associação entre prática de atividade física, escolaridade e perfil alimentar de motoristas de caminhão. *Saude soc.* 2010; 19: 418-428.

Costa G. Saúde e Trabalho em turnos e noturno. In: Fischer FM, Moreno CRC, Rotenberg L, coordenadoras. *Trabalho em turnos e noturno na sociedade 24 horas*. São Paulo: Atheneu; 2003. p.79-98.

Costa JF. A construção cultural da diferença dos sexos. In: *Sexualidade, Gênero e Sociedade*. 1995. p. 1-6.

Confederação Nacional do Transporte. Boletim Estatístico. 2009. Brasília [documento na internet]. [acesso em 31 de dezembro de 2011] (DF); 2009 Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/portal/webCNT/page.aspx?p=2d8cd63a158e-4d8d-bf70-1cfde63f5de0>>.

Conselho Nacional de Saúde. Resolução 196. Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. 1996. Brasília [documento na internet]. [acesso em 1 de janeiro de 2012] (DF); 1996. Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/reso_96.htm>.

Cyrino R. Essencialismo de gênero e identidade sexual: o caso das mulheres executivas. *Cad. Esp. Fem.* 2011; 24:79-102.

Chamberland L, Paquin J. Sexisme et hétérossexisme: l'expérience de travailleuses lesbiennes exerçant des métiers traditionnellement masculins au Québec. In: Guichard-Claudic Y, Kergoat D, Vilbrod A. *L' inversion du genre. Quands les métiers masculins se conjuguent au féminin...et réciproquement*. Rennes: PUR; 2008. p. 157-168.

Da Matta R. Trabalho de Campo. In: *Relativizando: uma introdução à Antropologia Social*. Petrópolis: Vozes, 1984.

Duarte R. Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo. Cad. Pesq. 2002;115:139-154.

Emslie C; Hunt K; Macyntire S. Problematizing gender, work and health: the relationship between gender, occupational grade, working conditions and minor morbidity in full-time bank employees. Soc Science Med. 1999; 48:33-48.

Erickson F. Qualitative research on teaching. In: M.C. Wittrock. Handbook of research on teaching. New York: MacMillan; 1986.

Filho AT. Uma questão de gênero: onde o masculino e o feminino se cruzam. Cad Pagu. 2005; 24:127-52.

Fleury MTL, Fleury A. Construindo o conceito de competência. Rev. Adm. Contemp. 2001; 5:183-196.

Fonseca ISS, Moura, SB. (2008). Apoio social, saúde e trabalho: uma breve revisão. Psicol Am Lat. 2008;15.

Fraser MTD, Gondim SMG. Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa Paidéia. 2004; 12:139-52.

Gagnon J. Revisitando a Conduta Sexual. In: Gagnon JH. Uma interpretação do desejo. Ensaios sobre o estudo da sexualidade. Rio de Janeiro:Garamond Universitária; 2006. p. 403-24.

Godoy AS. Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais. Rev Adm Empresas. 1995; 35(3): 20-29.

Gomes R, Nascimento EF, Araújo FC. Por que os homens buscam menos os serviços de saúde do que as mulheres? As explicações de homens com baixa escolaridade e homens com ensino superior. Cad. Saúde Pública. 2007; 23:565-574.

Gomes R, Granja EMS, Honorato EJS, Riscado JLS. Corpos masculinos no campo da saúde: ancoragens na literatura. *Ciênc. Saúde Coletiva*. 2014; 19:165-172.

Gondim SMG. Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. *Paidéia*. 2003; 12:149-61.

Gordinho MC. Transportes no Brasil, a opção Rodoviária. 1 ed. São Paulo: Ed. Nobel; 2006.

Guedes, MEF. Gênero, o que é isso? *Psicol. Cienc. Prof.* 1995;15:4-11.

Gyllensten K, Palmer S. The role of gender in workplace stress: A critical literature review. *Health Educ J*. 2005; 64:271-288.

Hirata H. Divisão - relações sociais de sexo e do trabalho: contribuição à discussão sobre o conceito de trabalho. *Em Aberto*. 1995; 1; 39-49.

HirataH, Kergoat D. Les paradigmes sociologiques à l'épreuve des catégories de sexe: quel renouvellement de l'épistémologie du travail? In: Durand JP, Linhart D.

Organizadores. Les ressorts de la mobilisation au travail. Octarès Editions, collection Le travail en débats, série Colloques et Congrès; 2005, p. 288-298.

Disponível em: <http://www.ehu.es/CEIC/Papeles/papeles.htm>, nº 17, 2005.

Hirata H, Kergoat D. Novas configurações da divisão sexual do trabalho. *Cad Pesq*. 2007; 37:595-609.

Iervolino SA, Pelicioni MCF. A utilização do grupo focal como metodologia qualitativa na promoção da saúde. *Rev Esc Enf*. 2001; 35:115-21.

Instituto Nacional de Câncer (Brasil). Estimativa 2016. Incidência do Câncer no Brasil. Rio de Janeiro: INCA, 2015. [documento na internet]. [acesso em 28 de janeiro de 2016].

Disponível em: <http://www.inca.gov.br/wcm/dncc/2015/por-sexo.asp>

Jablosnki B. A Divisão de Tarefas Domésticas entre Homens e Mulheres no Cotidiano do Casamento. *Psicol. cienc. prof.* 2010; 30:262-275.

Júnior EG, Feijó MR, Cunha EV, Corrêa BJ, Gouveia AES. Exigências familiares e do trabalho: um equilíbrio necessário para a saúde de trabalhadores e organizações. *Pensando fam.* 2013; 17:110-122.

Kergoat D. Division sexuelle du travail et rapports sociaux de sexe. In: *Dictionnaire critique du féminisme*. Hirata H, Laborie F, Doare H, Senotier D. Organizadores. Paris: PUF; 2000, 2 ed. 2004.

Kind L. Notas para o trabalho com a técnica de grupos focais. *Psicol Rev.* 2004; 10:124-36.

Kon A. A Economia Política do Gênero: determinantes da divisão do trabalho. *Rev Econom Pol.* 2002; 22:89-106.

Knutsson A. Health disorders of shift workers. *Occup Med.* 2003;53:103–108.

Layne DM; Rogers B; Randolph SA. Health and Gender Comparisons in the LongHaul Trucking Industry A Pilot Study. *AAOHN J.* 2009; 51:120-125.

Leclerc A. Shift work and cardiovascular disease. *Eur J Epidemiol.* 2010; 25:285-286

Lemos LC. Prevalência de queixas de dores osteomusculares em motoristas de caminhão que trabalham em turnos irregulares. Dissertação de Mestrado. São Paulo (SP); 2009.

Lemos LC, Marqueze EC, Sachi F, Lorenzi-Filho G, Moreno CRC. Síndrome da apneia obstrutiva do sono em motoristas de caminhão. *J. bras. Pneumol.* 2009;35: 500-506.

Lemos LC. Intervenção fisioterapêutica para redução de dores musculoesqueléticas e melhoria da qualidade do sono em motoristas de caminhão que trabalham em turnos irregulares. Tese de doutorado. São Paulo (SP); 2014.

Leyton V, Carvalho DG, Jesus MGS, Munõz DR. Uso de anfetamínicos por motoristas profissionais brasileiros: aspectos gerais. *Saúde, Ética & Justiça*. 2002; 5/7:32-6.

Ludermir AB. Inserção produtiva, gênero e saúde mental. *Cad. Saúde Pública*. 2000; 16:647-59.

Mansfield NJ. Self-reported musculoskeletal problems amongst professional truck drivers. *Ergonomics*. 2007; 50:814-27.

Marcondes WB, Rotenberg L, Portela LF, Moreno CRC. O peso do trabalho “leve” feminino à saúde. *São Paulo em Perspec*. 2003; 17: 91-101. Disponível em: http://www.mpas.gov.br/arquivos/office/3_120116-091746-203.pdf

Marques DM, Golombek D, Moreno C. Adaptação temporal. In: Marques N, Menna-Barreto L, coordenadores. *Cronobiologia: Princípios e Aplicações*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; 2003.p. 55-98.

Martins A.J. Sonolência e consumo de carboidratos entre motoristas de caminhão. Dissertação de mestrado. São Paulo (SP); 2013.

Menna-Barreto L. Cronobiologia Humana. In: Fischer FM, Moreno CRC, Rotenberg L, coordenadoras. *Trabalho em turnos e noturno na sociedade 24 horas*. São Paulo: Atheneu; 2003. p. 33-41.

Menna-Barreto L, Wey D. Ontogênese do sistema de temporização: a construção e as reformas dos ritmos biológicos ao longo da vida humana. *Psicologia USP*. 2007; 18:133-153.

Messing K. Santé des femmes au travail et égalité professionnelle: des objectifs conciliables? *Travailler*. 2009/2; 43-58.

Disponível em: <http://www.cairn.info/revue-travailler-2009-2-page-43.htm>

Ministério da Saúde. Mortalidade feminina no Brasil cai 12% nos últimos dez anos. Brasília (DF). 2012a. [documento na internet]. [acesso em 28 de janeiro de 2016]. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/saude>

Ministério da Saúde (BR). Portaria nº 1.823, de 23 de agosto de 2012. Institui a Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora. Diário Oficial da União. 24 dez 2012b; Seção 1:46.

Ministério dos Transportes. Plano Nacional de Logística e Transportes. Brasília (DF). 2007. [documento na internet]. [acesso em 31 de dezembro de 2011]. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/>.

Ministério do Trabalho e Emprego (BR). Portaria nº SSST nº 13, de 17 de setembro de 1993. NR 24 – Condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho. Diário Oficial União. 21 set 1993.

Ministério do Trabalho e Emprego (BR). Portaria MTE nº 1892, de 09 de dezembro de 2013. NR 7 – Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional. Diário Oficial União. 11 dez 2013.

Moreno CRC, Pasqua IC, Cristofollett IMF. Turnos irregulares de trabalho e sua influência nos hábitos alimentares e de sono: o caso dos motoristas de caminhão. Rev Assoc Bras Med Tráfego. 2001; 36:7-24.

Moreno CRC, Matuzaki L, Carvalho F, Alves R, Pasqua I, Lorenzi Filho G. Truck Drivers Sleep–Wake Time Arrangements. Biological Rhythm Research. 2003; 34:137-43.

Moreno CRC, Carvalho FA, Lorenzi C, Matuzaki LS, Prezotti S, Bighetti P, Louzada FM, Lorenzi Filho G. High Risk for Obstructive Sleep Apnea in Truck Drivers Estimated by the Berlin Questionnaire: Prevalence and Associated Factors. Chronobiol Int. 2004; 21:871-79.

Moreno CRC, Carvalho FA, Matuzaki LA, Lorenzi Filho G. Association between irregular working time and obstructive sleep apnea among truck

drivers. In: Anais do XVIII Congress of The European Sleep Research Society, Journal of Sleep Research; 2006b; Austria.

Moreno CRC, Louzada FM, Teixeira LR, Borges F, Lorenzi Filho G. Short sleep is associated with obesity among truck drivers. *Chronobiol Int.* 2006a; 23:303-1295.

Moreno CRC, Fischer FM, Rotenberg L. As jornadas de trabalho dos motoristas profissionais. In: Mello MT de, Bittencourt LR, Pires MLN, Silva RS da, Tufik, S. organizadores. Sono: aspectos profissionais e suas interfaces com a saúde. São Paulo: Atheneu; 2007.

Moreno CRC, Rotenberg L. Fatores determinantes e repercussões da atividade dos motoristas de caminhão: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Rev Brasileira de Saúde Ocup.* 2009; 34:128-138.

Nascimento EC, Nascimento E, Silva JP. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. *Rev Saúde Pública.* 2007; 41:290-93.

Neto OC, Moreira MR, Sucena LFM. Grupos Focais e Pesquisa Social Qualitativa: o debate orientado como técnica de investigação. In: XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais; 2002; Minas Gerais, Brasil. Disponível em: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/Com_JUV_PO27_Neto_texto .pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/Com_JUV_PO27_Neto_texto.pdf)

Neto JAS, Castro BF. Melatonina, ritmos biológicos e sono – uma revisão da literatura. *Rev Bras Neurol.* 2008; 44:5-11.

Norlund S, Reuterwall C, Hoog J, Lindahl B, Janlert U, Birgander LS. Burnout, working conditions and gender – results from the northern Sweden MONICA study. *BMC Public Health.* 2010; 10:1-9.

Neves MA. Reestruturação produtiva, qualificação e relações de gênero. In: Rocha MIB da. Organizadora. Trabalho e Gênero: mudanças, permanências e desafios. Campinas: ABEP, NEPO/UNICAMP e CEDEPLAR/UFMG/ São Paulo: Ed. 34; 2000.

Neves MY, Brito J, Araújo AJS, Silva EF. Relações sociais de gênero e divisão sexual do trabalho: uma convocação teórico-analítica para estudos sobre a saúde das trabalhadoras da educação. In: Gomez CM, Machado JMH, Pena PGL. Organizadores. Saúde do Trabalhador na sociedade brasileira contemporânea. Rio de Janeiro: FIOCRUZ; 2011.

Oliveira AL, Berthoud CME, Begliomini AR, Coppola RG, Rangel TC. O trabalho noturno e suas repercussões na saúde e na vida cotidiana de trabalhadores metalúrgicos do Vale do Paraíba no estado de São Paulo. *Revista Psicologia: Organizações e Trabalho*. 2008; 6:65-84.

Oliveira EM. Corpos saudáveis e corpos doentes na nova organização social do trabalho. In: Rocha MIB da. Organizadora. Trabalho e Gênero: mudanças, permanências e desafios. Campinas: ABEP, NEPO/UNICAMP e CEDEPLAR/UFGM/ São Paulo: Ed. 34; 2000.

Paiva V. A psicologia redescobrirá a sexualidade? *Psicol. Estud.* 2008;13(4):641-51

Pasqua IC, Moreno CRC. Consumo de substâncias estimulantes e depressoras do sistema nervoso por motoristas de caminhão. *Nutrição Brasil*. 2003; 2:4-11.

Penteado RZ, Gonçalves CGO, Costa DD, Marques JM. Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. *Saúde Soc.* 2008; 17:1-16.

Pereira FGF, Aquino RA, Alencar VDM, Pordeus AMJ, Ataíde MBC. Relação entre processo de trabalho e saúde de caminhoneiros. *Rev Bras Prom. Saúde*. 2014; 27: 462-469.

Piana MC. A construção do perfil do assistente social no cenário educacional. São Paulo: Cultura Acadêmica; 2009.

Portal Brasil [internet]. Brasil; 2015 [acesso em 28 maio 2015]. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/governo/2013/03/crece-participacao-da-mulher-no-mercado-detrabalho>

Puttonen S, Harma M, Hubin C. Shift work and cardiovascular disease - pathways from circadian stress to morbidity. *Scand J Work Environm Health*. 2010;35:96-108.

Reed DB, Cronin JS. Health on the road: issues faced by female truck drivers. *AAOHN Journal*. 2003; 51:120-5.

Resende PTV, Sousa PR, Cerqueira PR. Hábitos de vida e segurança dos caminhoneiros brasileiros. In: *Anais XIII Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações internacionais: SIMPOI*; 2010.

Disponível em:

<www.simpoi.fgvsp.br/.../2010/.../E2010_T00259_PCN31310.pdf> Robb MJM,

Rodrigues AC. Conducteur et conductrice de poids lourds. In: Guichard-Claudic Y, Kergoat D, Vilbrod A. *L' inversion du genre. Quands les métiers masculins se conjuguent au féminin...et réciproquement*. Rennes: PUR; 2008. p. 121-132.

Rosa I. Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: histórias e memórias de caminhoneiros. Dissertação de Mestrado. Uberlândia (MG); 2006.

Rocha LE, Debert-Ribeiro M. Trabalho, saúde e gênero: estudo comparativo sobre analistas de sistema. *Rev Saúde Pública*. 2001;35:539-47

Rotenberg L, Portela LF, Marcondes WB, Moreno C, Nascimento CP. Gênero e trabalho noturno: sono, cotidiano e vivências de quem troca a noite pelo dia. *Cad. Saúde Pública*. 2001; 17: 639-649.

Rotenberg L. Trabalho em turnos e noturno na sociedade 24 horas. São Paulo: Atheneu; 2003. Aspectos sociais da tolerância ao trabalho em turnos noturno, com ênfase nas questões relacionadas ao gênero; 53-63.

Rotenberg L, Griep HR, Pessanha J, Gomes L, Portela LF, Fonseca MJM. Housework and recovery from work among nursing teams: a gender perspective. *New Solutions*. 2010; 20: 497-510.

Salvagni J. As caminhoneiras: uma carona nas discussões de gênero, trabalho e identidades. In: Seminário Internacional Fazendo Gênero 10;16-20 set 2013; Florianópolis: p. 1-8.

Sena MFM. As condições e causas dos acidentes de trabalho dos Caminhoneiros. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro (RJ); 2005.

Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. Comece Certo Transporte Rodoviário de Cargas. 2 ed. São Paulo: SEBRAE; 2008.

Silva LG. O trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho. Dissertação de Mestrado. São Paulo (SP); 2011.

Silva LG, Luz AA, Vasconcelos SP, Marqueze EC, Moreno CRC. Condições de trabalho, vínculos empregatícios e saúde de motoristas de caminhão. Rev Psi: Org e Trab. 2016. No prelo.

Scott, JW. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. Educação & Realidade. 1995; 20:71-99.

Spink PK. Pesquisa de campo em psicologia social: um perspectiva pós-construcionista. Psicol. Soc. 2003;15:18-42.

Squarcini CFR, Esteves, AM. Cronobiologia e inclusão educacional de pessoas cegas: do biológico ao social. Rev Bras Educ Esp. 2013; 19:519-530.

Strauss A, Corbin, J. Pesquisa Qualitativa: técnicas e procedimentos para o desenvolvimento de teoria fundamentada. Trad. da LO Rocha. 2 ed. Porto Alegre: Artmed; 2008.

Taets GGC, Borba-Pinheiro CJ, Figueiredo NMA, Dantas EHM. Impacto de um programa de musicoterapia sobre o nível de estresse de profissionais de saúde. Rev. bras. Enferm. 2013; 66:385-390.

Todres D. Música é remédio para o coração. J. Pediatr. 2006; 82:166-68.

Theorell T, Karasek R. Current issues relating to psychosocial job strain and cardiovascular disease research. J Occup Health Psych. 1996; 1:9-26.

Trad LAB. Grupos focais: conceitos, procedimentos e reflexões baseadas em experiências com o uso da técnica em pesquisas de saúde. Physis. 2009; 19:777-96.

Vance C. A Antropologia redescobre a sexualidade: um comentário teórico. Physis Ver. Saúde Coletiva. 1995;5(1):7-31.

Veronese AM, Oliveira DLLC. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção de saúde. Cad Saúde Pública. 2006; 22:2717- 21.

Villarinho L, Bezerra I, Lacerda R, Latorre MRO, Paiva V, Stall R, Hearst N. Caminhoneiros de rota curta e sua vulnerabilidade ao HIV. Rev Saúde Pública. 2002; 36:61-67.

Weeks J. O corpo e a sexualidade. In: Guacira Lopes Louro, organizador. O corpo educadopedagogias das sexualidades. Belo Horizonte: Autêntica.

World Health Organization-International Agency for Research on Cancer. IARC Monographs on the evaluation of Carcinogenic risks to humans: painting, firefighting and shiftwork. França, 2010.

7. ANEXOS

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título do Projeto: **Trabalho e Saúde: a perspectiva de homens e mulheres motoristas de caminhão**. Pesquisadora Responsável: Luna Gonçalves da Silva

Este projeto tem o objetivo de conhecer e caracterizar o trabalho de motoristas de caminhão mulheres, bem como analisar as repercussões dessa atividade sobre a saúde das trabalhadoras, a partir do relato de homens e mulheres motoristas de caminhão. Entre o segundo semestre do ano de 2012 e o primeiro semestre do ano de 2013 serão realizados 8 encontros, nos quais grupos de motoristas de caminhão homens e mulheres, voluntários (as), explicarão às pesquisadoras sua atividade e as implicações positivas e negativas deste trabalho à saúde. Os encontros terão a duração de, aproximadamente, duas horas e serão conduzidos por duas pesquisadoras.

A partir do consentimento dos (as) participantes, os encontros serão gravados, seu conteúdo será transcrito e o trabalho final será publicado, resguardando o anonimato dos (as) participantes do estudo, bem como a identificação da empresa a ser estudada.

Na presente pesquisa, os encontros com os (as) motoristas de caminhão acontecerão nas dependências da própria empresa devido à dificuldade em encontrar esses (as) trabalhadores (as) fora desse local e pela irregularidade de horário de trabalho dos (as) mesmos (as). Diante disso, como um dos compromissos e condições fundamentais para o desenvolvimento dessa pesquisa, foi acordado com a empresa a disposição de um local privado para os encontros com os (as) trabalhadores (as) sem que exista a presença de chefia ou relação de subordinação entre os (as) participantes, bem como a liberação dos (as) trabalhadores (as) no local e horário de trabalho no período da coleta de dados. Sobre a avaliação de risco da pesquisa, durante a execução desse projeto, existe a possibilidade dos (as) participantes sofrer algum dano como consequência imediata ou tardia do estudo. Por conta disso, informo que os (as) participantes nessa pesquisa estarão expostos à um risco, considerado mínimo.

- a. Após ler e receber explicações sobre a pesquisa, e ter meus direitos de:
- b. Receber resposta a qualquer pergunta e esclarecimento sobre os procedimentos, riscos, benefícios e outros relacionados à pesquisa;
- c. Retirar o consentimento a qualquer momento e deixar de participar do estudo;
- d. Não ser identificado e ser mantido o caráter confidencial das informações relacionadas à privacidade;
- e. Procurar esclarecimentos com o Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, no telefone 11 3061-7779 ou Av. Dr. Arnaldo, 715 – Cerqueira César, São Paulo - SP, em caso de dúvidas ou notificação de acontecimentos não previstos.

Declaro estar ciente do exposto e desejo participar da pesquisa.

São Paulo, _____ de _____ de _____

Nome da(o) participante: _____

Assinatura: _____

Eu, Luna Gonçalves da Silva, declaro que forneci todas as informações referentes ao projeto para a(o) participante da presente pesquisa.

Assinatura: _____

Data: ____/____/____ Telefone: (11) 3061 – 7905

ROTEIRO DE QUESTÕES NORTEADORAS

- 1) Em que consiste sua atividade (Descreva o que costuma fazer em um dia de trabalho)?
- 2) O que vocês fazem no dia de folga (Descreva o que costuma fazer em um dia de folga)?
- 3) O que vocês faziam antes de trabalharem como motorista de caminhão?
- 4) Como vocês ingressaram no mundo do transporte rodoviário de cargas?
- 5) Houve algum acontecimento que vocês consideram inesquecível na sua atividade como motorista de caminhão? Qual?
- 6) De modo geral, quais os aspectos positivos e negativos na sua profissão de motorista de caminhão?
- 7) E em relação à sua saúde, quais os aspectos positivos e negativos da profissão de motorista de caminhão?
- 8) O que vocês pensam/pensaram sobre a entrada das mulheres na atividade de motorista de caminhão?
- 9) O que sua família achou da inserção das mulheres no transporte rodoviário de cargas?

Entra

FAE

Vida e Cidadania | Vida Pública | Mundo | Economia | Esportes | Caderno G | Vida na U

Opinião | Colunas | Ensino | Pós & Carreira | Agro | Saúde | Dados | Gente | GAZ+ | Tecnologia | Turismo | Copa | Automóveis | Imóv

EDIÇÃO DO DIA | Anteriores | Paz Tem Voz | VÍDEOS | Blogs | Cinema | Guia | Obituário | Charges | Rascunho | Delivery | Clube do Assinante | Assinaturas | C

Blogs > Cidadania > Mulherio

QUEM FAZ O BLOG

ANTERIORES: Escolha o mês

[Agenda](#) | [Debate](#) | [Giro de notícias](#) |Enviado por [Vanessa Fogaça Prateano](#), 15/01/2013 às 16:57

Mulher também pode ser caminhoneira, por que não?

Curtir 61

Tweet 0

0 8

Ailme Kamaia e Luzimary Cavalheiro

A caminhoneira Rosângela, uma das personagens do webdoc

comparações e ouvir desaforos.

Para muita gente, caminhão e mulher não combinam. No máximo, elas são caroneiras, companheiras do homem que dirige ou profissionais do sexo que buscam oferecer seus serviços na estrada.

Até mesmo o editor de textos Word tem preconceito - ao escrever este texto, quando digitei 'caminhoneiras', o corretor logo sublinhou em vermelho a palavra e sugeriu 'caminhoneiro'. Não é fácil.

'Caminhoneira', em geral, é sempre associada à mulher que, na visão dos preconceituosos, seria 'masculinizada' e homossexual - o que não é nenhum problema caso fosse verdade, mas que demonstra que uma mulher que tenta exercer profissão historicamente ligada aos homens vai sofrer

gerente

LER NO C
ACAB

Encontre-nos

281 pessoas curti

Plug-in social d

Mulherio

Depoimento da criminalista e p Priscilla Placha

ATUALIZADO

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

República Federativa do Brasil - Imprensa Nacional

Em circulação desde 1º de outubro de 1862

Ano CLII Nº 41

Brasília - DF, terça-feira, 3 de março de 2015

SEÇÃO 1

Sumário

	PÁGINA
Atos do Poder Judiciário	1
Atos do Poder Legislativo	1
Atos do Congresso Nacional	5
Atos do Poder Executivo	5
Presidência da República	7
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento	7
Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação	7
Ministério da Cultura	9
Ministério da Defesa	10
Ministério da Educação	12
Ministério da Fazenda	17
Ministério da Integração Nacional	63
Ministério da Justiça	63
Ministério da Previdência Social	67
Ministério da Saúde	67
Ministério das Comunicações	95
Ministério de Minas e Energia	99
Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome	105
Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior	105
Ministério do Esporte	105
Ministério do Meio Ambiente	105
Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão	105
Ministério do Trabalho e Emprego	106
Ministério dos Transportes	106
Conselho Nacional do Ministério Público	123
Ministério Público da União	123
Poder Judiciário	123
Entidades de Fiscalização do Exercício das Profissões Liberais	132

Atos do Poder Judiciário

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL
PLENÁRIOAção Direta de Inconstitucionalidade e
Ação Declaratória de Constitucionalidade
(Publicação determinada pela Lei nº 9.868, de 10.11.1999)

Acórdãos

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 3.169 (I)
ORIGEM: ADI - 3821 - SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL
RELATOR: MIN. MARCO AURÉLIO
ACÓRDÃO DO MIN. MARCO AURÉLIO
ACÓRDÃO DO MIN. MARCO AURÉLIO
ACÓRDÃO DO MIN. MARCO AURÉLIO

Páginas	Diário Oficial	Estados
de 02 a 28	R\$ 0,30	R\$ 1,50
de 29 a 78	R\$ 0,50	R\$ 2,00
de 79 a 156	R\$ 1,10	R\$ 2,60
de 157 a 234	R\$ 1,50	R\$ 3,00
de 235 a 500	R\$ 3,00	R\$ 4,50

* Autoriza-se que o preço de cada exemplar seja pago em parcelas mensais de R\$ 0,50.

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico <http://www.in.gov.br/imprensa/diario>, pelo código 00012015030300001

ADV(A/S) : PROCURADOR-GERAL DO ESTADO DE
INTDO(A/S) : ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO
DE SÃO PAULO

Decisão: O Tribunal, por maioria, julgou procedente a ação direta para declarar a inconstitucionalidade da Lei nº 10.877, de 10 de setembro de 2001, do Estado de São Paulo, que altera o Ministério Marco Aurélio (Relator) e Luiz Fux, que a julgavam improcedente. Redigida o acórdão o Ministro Roberto Barroso. Ausente, justificadamente, o Ministro Ricardo Lewandowski (Presidente), em viagem à Itália para participar da "10ª Sessão Plenária do Conselho de Veneza", e, neste julgamento, o Ministro Dias Toffi, Presidência o julgamento o Ministro Cármen Lúcia (Vice-Presidente). Plenário, 11.12.2014.

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI QUE INTERFERE SOBRE ATRIBUIÇÕES DE SECRETARIA DE ESTADO EM MATÉRIA SUJEITA À RESERVA DE ADMINISTRAÇÃO.

1. Lei que determina que a Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo exerça as funções de fiscalização da Carteira Nacional de Habilitação a seus respectivos portadores. Matéria de reserva de administração, ensejando omissa administrativa ilegítima.

2. Procedência da ação direta de inconstitucionalidade.

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 3.123 (I)
ORIGEM: ADI - 3101 - SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL
PROCED.: SANTA CATARINA
RELATOR: MIN. DIAS TOFFI
ACÓRDÃO DO MIN. DIAS TOFFI
ACÓRDÃO DO MIN. DIAS TOFFI
ACÓRDÃO DO MIN. DIAS TOFFI

Decisão: O Tribunal, por unanimidade e nos termos do voto do Relator, julgou procedente o pedido para declarar a inconstitucionalidade do art. 35 da Lei nº 10.926/1998 do Estado de Santa Catarina. Ausente, justificadamente, o Ministro Marco Aurélio, que participa, a convite da Academia Paulista de Magistrados e da Universidade de Paris I - Sorbonne, do 7º Colóquio Internacional sobre o Direito e a Governança da Sociedade de Informação - "O Impacto da Revolução Digital sobre o Direito", na Universidade de Paris I - Sorbonne, na França. Ausente, neste julgamento, o Ministro Gilmar Mendes. Plenário o julgamento o Ministro Ricardo Lewandowski. Plenário, 06.11.2014.

Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 18.926/1998 do Estado de Santa Catarina. Tribunal de contas. Voto de iniciativa. Inconstitucionalidade formal. Transposição de cargo de corte de contas para o quadro de pessoal do Poder Executivo.

1. Inconstitucionalidade formal de dispositivo acrescentado por emenda parlamentar que transpõe cargo de analista de controle externo do quadro de pessoal do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina para o grupamento funcional do Poder Executivo local. Essa transposição promove indiretamente a extinção de cargos públicos pertencentes à composição funcional do Tribunal de Contas do Estado.

2. Conforme reconhecido pela Constituição de 1988 e pelo Supremo Tribunal Federal, gozam as cortes de contas do país das prerrogativas da autonomia e do autogoverno, o que inclui, essencialmente, a iniciativa reservada para instaurar processo legislativo para criar ou extinguir cargos, como resulta da interpretação sistêmica dos arts. 73, 75 e 96, II, b, da Constituição Federal (cf. ADI nº 1.994-ES, Relator o Ministro Eros Grau, DJ de 8/9/06; ADI nº 89-DI, Relator o Ministro Celso de Mello, DJ de 18/12/94).

3. A jurisprudência da Corte é firme no sentido de que a Constituição Federal veda ao Poder Legislativo formalizar emendas a projetos de iniciativa exclusiva de outras esferas de governo de despesa pública ou de força exclusivamente imperiosa à matéria vedada no projeto (ADI nº 3.288-MG, rel. Min. Ayres Britto, DJ de 24/2/11; ADI nº 2.550-GO, rel. Min. Maurício Corrêa, DJ de 19/4/2004). No caso dos autos, o projeto original já versava acerca da transposição de cargos públicos, mas essa transposição limitava-se a cargos do quadro do Poder Executivo.

4. Ação julgada procedente.

Secretaria Judiciária
JOÃO BOSCO MARCIAL DE CASTRO
Secretário

Atos do Poder Legislativo

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 14 de maio de 1943, e as Leis nºs 9.501, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências.

A P R E S E N T A, D A R E P Ú B L I C A
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

- de transporte rodoviário de passageiros;
- de transporte rodoviário de carga.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

- ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.501, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

PRORROGADAS AS INSCRIÇÕES DO 17º CONCURSO NACIONAL
MUSEU DA IMPRENSA - 2014/2015

A Imprensa Nacional prorrogou de 31 de dezembro de 2014 para 31 de março de 2015, o prazo das inscrições do 17º Concurso Nacional Museu da Imprensa de Desenho, Redação e Artigo. Assim, os estudantes regularmente matriculados em escolas públicas e privadas de todo o País ganharam mais tempo para concorrer aos prêmios.

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE

PORTARIA Nº 28, DE 17 DE ABRIL DE 2015

Aprovar o Plano de Manejo da Área de Proteção Ambiental (APA) Planalto Central /DF. (Processo: 02070.002096/2010-2)

O PRESIDENTE DO INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE - INSTITUTO CHICO MENDES, no uso das atribuições previstas pelo Decreto Nº 7.515, de 08 de julho de 2011, e pela Portaria Nº 411, de 29 de outubro de 2010, publicada no Diário Oficial da União de 01 de novembro de 2010;

Considerando o disposto na Lei Nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC;

Considerando que a APA Planalto Central, localizada no Distrito Federal, atende ao art. 2º da Lei Nº 9.985, de 18 de julho de 2000, no que concerne à elaboração de seu Plano de Manejo;

Considerando que o art. 16 do Decreto Nº 4.340, de 22 de agosto de 2002, prevê que o Plano de Manejo aprovado deve estar disponível para consulta na sede da unidade de conservação e no centro de documentação do órgão executor;

Considerando os pronunciamentos técnicos e jurídicos contidos no processo nº 02070.002096/2010-22, resolve:

Art. 1º Aprovar o Plano de Manejo da Área de Proteção Ambiental Planalto Central.

Art. 2º Tornar disponível o texto completo do Plano de Manejo da APA Planalto Central, localizada no Distrito Federal, na sede da Unidade de Conservação, no Centro de Documentação e na página do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

ROBERTO RICARDO VIZENTIN

Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão

GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA Nº 82, DE 17 DE ABRIL DE 2015

O MINISTRO DE ESTADO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO, tendo em vista o disposto no § 3º do art. 1º do Decreto nº 8.389, de 7 de janeiro de 2015, resolve:

Art. 1º Os valores liberados para movimentação e ímpen de acordo com o § 1º do art. 1º do Decreto nº 8.389, de 7 de janeiro de 2015, ficam ampliados na forma do Anexo desta Portaria.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

NELSON BARBOSA

ANEXO

AMPLIAÇÃO DOS LIMITES DE MOVIMENTAÇÃO E EMPENHO DE OUTRAS DESPESAS CORRENTES DE CARÁTER INADIVEL

ÓRGÃO(S) E/OU UNIDADES ORÇAMENTÁRIAS	VALOR MENSAL
28000 Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior	17.000
33000 Ministério da Previdência Social	30.000
35000 Ministério das Relações Exteriores	38.461
63000 Advocacia-Geral da União	7.549
TOTAL	93.010

SECRETARIA DE GESTÃO PÚBLICA

PORTARIA Nº 91, DE 16 DE ABRIL DE 2015

O SECRETÁRIO DE GESTÃO PÚBLICA, no uso da competência estabelecida no art. 26, VII, do Anexo I do Decreto nº 8.189, de 21 de janeiro de 2014, e observado o disposto no art. 93, § 7º, da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, no art. 18 da Lei nº 11.890, de 24 de dezembro de 2008, e no Decreto nº 5.176, de 10 de agosto de 2004, resolve:

Art. 1º Revogar a Portaria nº 202/SEGE/MP, de 24 de maio de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 27 de maio de 2013, seção I, página 65.

Art. 2º As definições quanto à mobilidade dos Especialistas em Políticas Públicas e Gestão Governamental - EPPGG ocorrido respeitando-se os normativos vigentes e estritamente por interesse da Administração, até a publicação de novo regulamento.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

GENILDO LINS DE ALBUQUERQUE NETO

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico <http://www.in.gov.br/autenticidade/index>, pelo código 00012015042000107

SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

PORTARIA CONJUNTA Nº 8, DE 17 DE ABRIL DE 2015

Estabelece os indicadores para o monitoramento do consumo de Energia Elétrica e de Água nos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, e de outras providências.

O SECRETÁRIO DE LOGÍSTICA E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E A SECRETARIA DE ORÇAMENTO FEDERAL DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO, no uso das atribuições que lhes conferem os arts. 20, inciso VIII, e 34, inciso I, alínea "b", do Anexo I ao Decreto nº 8.189, de 21 de janeiro de 2014, e o art. 3º da Portaria nº 23, de 12 de fevereiro de 2015, e tendo em vista o disposto na Lei nº 10.295, de 17 de outubro de 2001, e na Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, resolve:

Art. 1º Esta Portaria estabelece os indicadores para o monitoramento do consumo de Energia Elétrica e de Água nos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional.

Art. 2º Os indicadores são calculados a partir dos dados de consumo, da área construída e da quantidade de servidores informados pelos órgãos e entidades no Sistema do Projeto Esplanada Sustentável (SAPESES), observada a seguinte metodologia:

I - Energia Elétrica:

a) Descrição: Consumo de energia elétrica por área construída;

b) Fórmula: Consumo (kWh) / Área Construída (m²);

c) Campos utilizados do SAPESES: (Consumo de Força em kWh) / (Consumo Força de Ponta em kWh) / (Área construída total em metros quadrados);

II - Água:

a) Descrição: Consumo de água por capita;

b) Fórmula: Consumo (m³) / pessoal total;

c) Campos utilizados do SAPESES: (Consumo em metros cúbicos) / ((Alvo) - (Tercetrado) - (Outros)).

Art. 3º Os parâmetros para a categorização das edificações onde se encontram os órgãos e entidades de que trata o art. 2º da Portaria nº 23, de 2015, serão divulgados nos sites eletrônicos "www.plan.gov.br" e "www.sapec.gov.br".

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

CRISTIANO ROCHA HECKERT
Secretário de Logística e Tecnologia da Informação

ESTHER DWECK
Secretária de Orçamento Federal

Ministério do Trabalho e Emprego

GABINETE DO MINISTRO

PORTARIA Nº 509, DE 17 DE ABRIL DE 2015

Altera a Portaria nº 1.129, de 23 de julho de 2014, de 2014.

O MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso da atribuição que lhe confere o inciso II do parágrafo único do art. 87 da Constituição e tendo em vista o disposto no artigo 1º da Lei nº 4.923, de 23 de dezembro de 1965 e no art. 24 da Lei nº 7.998, de 11 de janeiro de 1990, resolve:

Art. 1º A Portaria nº 1.129, de 23 de julho de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º - o prazo estipulado em notificação para comprovação do registro do empregado lavrada em ação fiscal condutiva por Auditor Fiscal do Trabalho.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor no prazo de sessenta dias da data de sua publicação.

MANOEL DIAS

PORTARIA Nº 510, DE 17 DE ABRIL DE 2015

Estabelece as condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

O MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso das atribuições que lhe conferem o inciso II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal e considerando o disposto no art. 9º da Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015 e no art. 4º do Decreto nº 8.431, de 16 de abril de 2015, resolve:

Art. 1º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas devem atender ao disposto nesta Portaria.

Art. 2º As instalações sanitárias devem:

a) Ser localizadas a uma distância máxima de 250m (duzentos e cinquenta metros) do local de estacionamento do veículo;

b) Ser separadas por sexo;

c) Ser constituídas por bacias sanitárias, chuveiros com água fria e quente, lavatórios e espelhos, na proporção mínima de um conjunto para cada 100m² (mil e noventa e nove metros quadrados) de área efetivamente destinada ao estacionamento de veículos de transporte de carga ou passageiros, ou frasco, observada em todos os casos a quantidade mínima de um conjunto em instalação sanitária masculina e um conjunto em instalação sanitária feminina;

d) Ser dotadas de micrômetros nas instalações masculinas, em quantidade compatível com o dimensionamento previsto na alínea "c";

e) Ser mantidas em adequadas condições de higiene, conservação e organização.

Art. 3º Os compartimentos destinados aos chuveiros devem:

a) Ser individuais;

b) Ser dotados de portas de acesso que impeçam o desassento, com trincos;

c) Possuir ralos afimados com sistema de escoamento que impeça a comunicação das águas servidas entre os compartimentos e que escoe toda a água do piso;

d) Possuir de suporte para sabonete e cabide para toalha;

e) Ser área mínima de 1,20m²;

f) Possuir estrado removível em material lavável e impermeável.

Art. 4º Medidas adequadas devem ser adotadas para garantir que o esgotamento das águas utilizadas não seja fonte de contaminação.

Art. 5º Os ambientes para refeições podem ser de uso exclusivo ou compartilhado com o público em geral, devendo sempre permitir acesso fácil a instalações sanitárias e fontes de água potável.

§ 1º Os ambientes para refeições devem ser dotados de mesa e assento, bem como adequadas condições de conforto.

§ 2º Todos os ambientes para refeições devem ser mantidos em adequadas condições de higiene e limpeza.

§ 3º A utilização dos ambientes para refeições não pode estar condicionada ao consumo de produtos comercializados no local.

Art. 6º Deve ser disponibilizada gratuitamente água potável, por meio de copos individuais, bebedouro de jato inclinado ou equipamento similar que garanta as mesmas condições.

Parágrafo Único. Deve ser garantido acesso à água potável em quantidade suficiente.

Art. 7º Todo local de espera, de repouso ou de descanso deve contar com plano de trânsito contendo informação sobre as dimensões e localização das áreas destinadas ao estacionamento de veículos, do tipo de manobra, das instalações sanitárias e ambientes para refeições e das regras de movimentação de veículos.

Parágrafo Único. O plano de trânsito deve permanecer exposto em local visível.

Art. 8º As áreas de trânsito, estacionamento e manobra de veículos deve possuir sinalização vertical e horizontal de acordo com o plano de trânsito.

Art. 9º As áreas destinadas ao trânsito, manobra ou estacionamento de veículos devem ser dotadas de pavimentação ou calçamento.

Art. 10 Todo local de espera, de repouso ou de descanso deve contar com plano de segurança, com o objetivo de prevenir a prática de atos ilícitos.

Art. 11 Todo local de espera, de repouso ou de descanso deve ser cercado e possuir controle de acesso e sistema de vigilância ou monitoramento eletrônico.

Art. 12 É vedada a venda, fornecimento e consumo de bebidas alcoólicas nos locais de espera, de repouso ou de descanso.

Art. 13 É vedado ingresso e permanência de crianças e adolescentes nos locais de espera, repouso ou descanso, salvo quando acompanhados pelos responsáveis ou por eles autorizados.

Art. 14 Aos estabelecimentos de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem em os proprietários destes locais contratos que os obrigam a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais aplicam-se as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

Art. 15 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

MANOEL DIAS

SECRETARIA DE RELAÇÕES DO TRABALHO

DESPACHOS DO SECRETÁRIO

Em 16 de abril de 2015

O Secretário de Relações do Trabalho, no uso de suas atribuições legais, com fundamento na Portaria 326, publicada no DOU em 11 de março de 2013 e na Nota Técnica 404/2015/CGRS/SRT/MTE, resolve TORNAR SEM EFEITO o ato de publicação do Pedido de Alteração Estatutária 46218.015071/2010-42 do Sindicato dos Trabalhadores em Serviços Terciarizados, Empresa de Asseio e Conservação, Limpeza Urbana, Ambiental e Areas Verdes de Santa Maria - SINTEPS - RS, CNPJ 02.521.257/0001-14, publicado no DOU de 27/03/2013, Seção I, Pág. 79, nº 59, nos termos dos arts. 53 e 54 da Lei 9.784/99, e, conseqüentemente, ARQUIVAR o processo administrativo 46218.015071/2010-42, nos termos do inciso I, do art. 27, da Portaria 326/2013.

O Secretário de Relações do Trabalho, no uso de suas atribuições legais, com fundamento no art. 2º da Portaria 186, publicada em 14 de abril de 2008 e no art. 27 da Portaria 326, publicada em 11 de março de 2013 e na seguinte Nota Técnica, resolve ARQUIVAR o processo do sindicato abaixo relacionado, em observância ao disposto no art. 27, inciso I, da Portaria 326/2013:

Processo	46218.001176/2011-21
Entidade	Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado de Rondônia - SINICCON-RO
CNPJ	04.513.754/0001-55
Fundamento	Nota Técnica 405/2015/CGRS/SRT/MTE

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.

Luna Gonçalves da Silva

Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/8815616916202553>
Última atualização do currículo em 04/12/2015

Graduada em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) (2008), especialista em Saúde do Trabalhador pelo Centro de Referência em Saúde do Trabalhador Estadual de São Paulo (CEREST/SP) (Bolsa FUNDAP, 2009) e mestre em Ciências pela Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (FSP/USP) (Bolsa CNPq, 2011). Atualmente é pós-graduanda do curso de doutorado em Ciências pela Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (FSP/USP) (Bolsa CAPES, 2013). Realizou Doutorado-Sanduíche no Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), no laboratório Centre de Recherches Sociologiques et Politiques de Paris (CRESPPA), UMR 7217, na equipe de Genre, Travail, Mobilités (GTM), associado às Universidades de Paris 8-Saint Denis e Paris 10-Nanterre, França (Bolsa CAPES, 2014). **(Texto informado pelo autor)**

Identificação

Nome	Luna Gonçalves da Silva
Nome em citações bibliográficas	SILVA, L. G.; GONÇALVES, L

Endereço

Endereço Profissional	Faculdade de Saúde Pública da USP - Depto. de Saúde Ambiental, Faculdade de Saúde Pública da USP - Depto. de Saúde Ambiental. Avenida Doutor Arnaldo, nº 715 Cerqueira César 01246-904 - São Paulo, SP - Brasil Telefone: (11) 30617712
------------------------------	--

Formação acadêmica/titulação

2014	Doutorado em andamento em Programa de Pós Graduação em Ciências. Universidade de São Paulo, USP, Brasil. com período sanduíche em Centre de Recherches Sociologiques et Politiques de Paris (Orientador: Helena Hirata). Título: Trabalho e Saúde: a perspectiva de homens e mulheres motoristas de caminhão. Orientador: Claudia Roberta de Castro Moreno. Bolsista do(a): Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, CAPES, Brasil. Palavras-chave: trabalho; saúde; gênero. Grande área: Ciências da Saúde Grande Área: Ciências da Saúde / Área: Saúde Coletiva / Subárea: Saúde Pública.
2012	Doutorado em andamento em Ciências. Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, FSP/USP, Brasil. Título: Trabalho e saúde: a perspectiva de homens e mulheres motoristas de caminhão. Orientador: Claudia Roberta de Castro Moreno. Bolsista do(a): Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, CAPES, Brasil.

Claudia Roberta de Castro Moreno**Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq - Nível 2 - CA SN - Saúde Coletiva e Nutrição**Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/3142225155853707>
Última atualização do currículo em 04/10/2015

Possui graduação em Biologia pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (1986), Mestrado em Saúde Pública pela Universidade de São Paulo (1993) e Doutorado em Saúde Pública pela Universidade de São Paulo (1998). Obteve bolsa de doutorado-sanduíche para realizar estágio no Institute for Circadian Physiology em Cambridge, EUA, de 1996 a 1997. Realizou pós-doutoramento na Faculdade de Saúde Pública/USP; no Instituto do Sono/Unifesp com bolsa de Jovem Pesquisador da Fapesp com duração de quatro anos e no Stress Research Institute, Suécia, de 2014 a 2015. É Profa. Associada da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, membro da diretoria da Working Time Society e membro da Comissão de Avaliação Trienal da área de Saúde Coletiva da CAPES. Foi Presidente da Comissão de Relações Internacionais da Faculdade de Saúde Pública da USP de 2010 a 2014; Vice-coordenadora do Programa de Pós-graduação em Saúde Pública da FSP/USP de 2008 a 2010 e Coordenadora do Programa de Pós-graduação em Saúde Pública de 2010 a 2012. Atua em uma interface entre a Psicologia do Trabalho e a Saúde Pública, com estudos sobre fatores psicossociais no trabalho e promoção da saúde, abordando questões ligadas à organização do trabalho e seus efeitos na saúde. Neste contexto publicou estudos relacionados a sono, ritmos biológicos, problemas cardiovasculares, metabolismo e nutrição. É Professora Visitante do Stress Research Institute, Universidade de Estocolmo, Suécia, de 2015 a 2018. **(Texto informado pelo autor)**

Identificação

Nome	Claudia Roberta de Castro Moreno
Nome em citações bibliográficas	MORENO, CRC; MORENO, CLAUDIA ROBERTA; MORENO, C.; MORENO, C.R.; MORENO, C. R.; MORENO, C. R. C.; MORENO, C. R. de C.; MORENO, Claudia R. de C.; MORENO, Claudia Roberta de Castro; MORENO, Claudia RC; de CASTRO MORENO, Claudia Roberta; MORENO, CLAUDIA; C R Castro Moreno; CASTRO MORENO, CLAUDIA ROBERTA

Endereço

Endereço Profissional	Universidade de São Paulo, Faculdade de Saúde Pública. Av. Dr. Arnaldo, 715 Cerqueira César 01246-904 - São Paulo, SP - Brasil Telefone: (11) 30617712 Ramal: 229 URL da Homepage: www.fsp.usp.br
------------------------------	---

Formação acadêmica/titulação

1994 - 1998	Doutorado em Saúde Pública (Conceito CAPES 6). Universidade de São Paulo, USP, Brasil. Título: Fragmentação do sono e adaptação ao trabalho noturno, Ano de obtenção: 1998. Orientador: Luiz Menna-Barreto. Bolsista do(a): Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, CNPq, Brasil. Palavras-chave: trabalho em turnos; sono; trabalho noturno; ritmo de temperatura; adaptação ao trabalho; gênero. Grande área: Ciências da Saúde Grande Área: Ciências da Saúde / Área: Saúde Coletiva / Subárea: Ergonomia / Especialidade: Cronobiologia. Setores de atividade: Saúde Humana; Mercado de Trabalho e Mão-De-Obra.
1989 - 1993	Mestrado em Saúde Pública (Conceito CAPES 6). Universidade de São Paulo, USP, Brasil. Título: Critérios cronobiológicos na adaptação ao trabalho em turnos alternantes: validação de um instrumento de medida, Ano de Obtenção: 1993. Orientador: Frida Marina Fischer. Bolsista do(a): Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, FAPESP, Brasil. Palavras-chave: trabalho em turnos; ritmo de temperatura; ciclo vigília-sono; saúde do trabalhador; ergonomia; instrumento de medida. Grande área: Ciências da Saúde Setores de atividade: Saúde Humana; Mercado de Trabalho e Mão-De-Obra.
1988 - 1988	Especialização em Curso de Especialização Em Saúde Pública. Universidade de São Paulo, USP, Brasil.
1986 - 1986	Especialização em Curso de Aperfeiçoamento Em Cronobiologia. Universidade de São Paulo, USP, Brasil.
1983 - 1986	Graduação em Biologia. Universidade Presbiteriana Mackenzie, MACKENZIE, Brasil.