Universidade São Paulo
Faculdade de Saúde Pública

**O trabalho dos motoristas de caminhão: a relação
entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de
trabalho.**

Luna Gonçalves da Silva

**Dissertação apresentada ao Programa
de Pós-Graduação em Saúde Pública
da Faculdade de Saúde Pública da
Universidade de São Paulo para
obtenção do título de Mestre em
Ciências.**

**Área de Concentração: Saúde
Ambiental**

**Orientadora: Profa. Associada Claudia
Roberta de Castro Moreno**

São Paulo

2011

O trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho.

Luna Gonçalves da Silva

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências.

Área de Concentração: Saúde Ambiental

Orientadora: Profa. Associada Claudia Roberta de Castro Moreno

São Paulo

2011

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 dissertação.

A todos os motoristas de caminhão que “carregam o Brasil nas costas”.

A todos meus familiares.

AGRADECIMENTOS

A minha orientadora Professora Claudia Roberta de Castro Moreno pela oportunidade, confiança, aprendizado e valiosa orientação essenciais para a concretização deste trabalho.

Aos membros da banca avaliadora pela total disponibilidade e colaborações oferecidas durante todo esse processo.

A instituição por abrir suas portas e a todos os motoristas de caminhão que participaram desta pesquisa. Agradeço aos trabalhadores pela confiança, palavras e possibilidade de escuta.

As pesquisadoras que me acompanharam e contribuíram, em muito, nos encontros com os motoristas: Andréa Aparecida da Luz, Elaine Cristina Marqueze e Suleima Pedroza Vasconcelos.

Ao Leonardo Costa Dela Coleta, amigo e companheiro. A música esteve comigo o tempo todo...obrigada pela compreensão, ajuda e paciência constante.

A toda família, pelo investimento, incentivo e compreensão ao me ouvir falar (inúmeras vezes) sobre meu tema de estudo.

Ao meu sobrinho André Novelli Ornaghi que, brincando, renovava minhas energias a cada semana.

Aos colegas e amigos que fiz durante essa etapa da minha vida. Obrigada pelas trocas, conversas, apoio, angústias e risadas.

A todos aqueles que direta ou indiretamente participaram e colaboraram para a realização deste trabalho.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pelos recursos financeiros concedidos para a realização desta pesquisa.

*“Nosso dia vai chegar
Teremos nossa vez
Não é pedir demais
Quero justiça
Quero trabalhar em paz
Não é muito o que lhe peço
Eu quero um trabalho honesto
Em vez de escravidão
Deve haver algum lugar
Onde o mais forte
Não consegue escravizar
Quem não tem chance.”*

Fábrica – Legião Urbana

Foto: Luna Gonçalves da Silva

SILVA LG da. O trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho [dissertação de mestrado]. São Paulo: Faculdade de Saúde Pública da USP; 2010.

RESUMO

Apesar dos diversos estudos realizados com motoristas de caminhão, poucas pesquisas estudaram o trabalho desses profissionais baseando-se na descrição da atividade feita pelo próprio trabalhador. O conhecimento dos próprios motoristas sobre sua atividade, assim como dos acidentes pode contribuir para a elaboração de medidas para a redução de acidentes, bem como ações que visem à promoção de saúde destes trabalhadores. O objetivo do presente estudo foi conhecer e analisar a atividade, aspectos da organização do trabalho e acidentes de motoristas de caminhão com diferentes vínculos empregatícios, partindo do relato dos próprios trabalhadores. O estudo realizou-se em uma empresa transportadora localizada no estado de São Paulo, no ano de 2010. Realizou-se um estudo qualitativo tendo como método utilizado, a Análise Coletiva do Trabalho. Foram realizados quatro encontros, nos quais grupos de motoristas de caminhão, voluntários, descreveram às pesquisadoras sua atividade; não existiu um número pré-determinado de participantes para esse estudo. A partir dos dados obtidos, construíram-se as seguintes categorias: trabalho, saúde, repercussões do trabalho na vida familiar e social; vínculos empregatícios e acidentes de trabalho. Os resultados obtidos foram validados em reunião com os próprios trabalhadores. Quatro tipos de vínculos empregatícios foram encontrados na população de estudo: contratados, agregados, terceirizados e quarteirizados. Trabalhadores contratados e agregados queixaram-se do sistema de rastreamento e da atividade de enlonar e desenlonar o caminhão, diferentemente do relato dos terceirizados. Por outro lado, o relato dos terceirizados é semelhante ao dos agregados, pois em ambos os vínculos há possibilidade de maior autonomia no trabalho, maior retorno financeiro e escolha da data de retorno para casa. Entretanto, a instabilidade financeira e o desamparo de direitos trabalhistas são queixas frequentes desses trabalhadores, o que não ocorre com os motoristas contratados. Dentre os vínculos estudados, motoristas agregados e quarteirizados são os que apresentam as condições de trabalho mais difíceis. O uso de drogas; o cansaço físico e mental; as ultrapassagens; a falta de profissionais qualificados no mercado; o sistema de rastreamento; a comissão e determinados tipos de carga estão relacionados aos acidentes envolvendo esses profissionais.

Descritores: motoristas de caminhão, vínculo empregatício, acidentes de trabalho.

da SILVA, LG. The work of truck drivers: the relationship between activity, employment and occupational injuries [masters dissertation]. School of Public Health, University of Sao Paulo 2010.

ABSTRACT

Although there have been various studies of truck drivers, few studies have studied the work of these professionals based on a description of activities performed by the workers themselves. An understanding of accidents as well as the knowledge of the drivers about their own activities, can contribute to the development of measures to reduce accidents, and actions for the promotion of workers' health. The aim of this study was to analyze the activity and aspects of work organization and accidents of truck drivers with different employment status, based on the report of the workers themselves. The study took place in 2010 at a transportation company located in São Paulo state. We conducted a qualitative study using the Collective Analysis of Work method. There were four meetings held in which groups of truck drivers, volunteers, described their activities to researchers; there was no pre-determined number of participants for this study. From the data obtained, we constructed the following categories: work, health, impact of work on family and social life and occupational accidents. The results were validated in a meeting with the workers themselves. Four types of employment contracts were found in the population studied: contractors, "Aggregated" contractors (own front part of truck only), and third-party contractors (own entire vehicle) and "fourth" party contractors (subcontractors to third-party contractors.) Contract workers and aggregate contractors complained about the tracking system and having to cover and uncover the truck, unlike the report of the third-party contractors. On the other hand, the third-party contractor report is similar to that of the aggregates, because in both job types there is the possibility of greater autonomy at work, greater financial return and the choice of the date to return home. However, financial instability and the relinquishing of labor rights are frequent complaints of these workers, which do not occur with hired drivers. Among the job types studied, aggregate drivers and forth party contractors are those with the most difficult working conditions. The use of drugs, physical and mental fatigue; overtaking, the lack of skilled professionals in the market, the tracking system, commission payment basis, and certain types of cargo are related to accidents involving these professionals.

Key words: truck drivers, employment contract, occupational accidents.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	14
1.1 SISTEMA RODOVIÁRIO E O TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL	14
1.2 OS MOTORISTAS DE CAMINHÃO: QUEM SÃO E O QUE FAZEM?	16
1.3 VÍNCULO EMPREGATÍCIO, ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E SUAS REPERCUSSÕES PARA A SAÚDE DOS TRABALHADORES	21
1.4 ACIDENTES E SEGURANÇA NO TRABALHO DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO	33
2. OBJETIVOS	43
2.1 OBJETIVO GERAL	43
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	43
3. METODOLOGIA	44
3.1 TIPO DE ESTUDO	44
3.2 LOCAL DE ESTUDO	47
3.3 PARTICIPANTES	50
3.4 COLETA DE DADOS	51
3.4.1 Análise Coletiva do Trabalho (ACT)	51
3.4.2 Período de Coleta de Dados e as Entrevistas	55
3.4.3 Análise de Dados	57
3.5 QUESTÕES ÉTICAS	58
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO	59
4.1 O TRABALHO	60
4.1.1 A atividade	63
4.1.2 As atividades “extras”	64

4.1.3 Condições de trabalho	66
4.1.4 O sistema de rastreamento	72
4.1.5 A jornada de trabalho	88
4.1.6 As rotas	93
4.1.7 Os prazos	95
4.1.8 As folgas	97
4.1.9 O profissional da estrada	101
4.2 SAÚDE	110
4.3 REPERCUSSÕES DO TRABALHO NA VIDA FAMILIAR E SOCIAL	145
4.4 OS VÍNCULOS EMPREGATÍCIOS	153
4.5 OS ACIDENTES DE TRABALHO	162
4.5.1 Aspectos relacionados aos acidentes	163
4.5.2 A invisibilidade social dos acidentes	182
5. CONCLUSÕES	185
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	190
7. REFERÊNCIAS	192

ANEXOS

Anexo 1 – Aprovação do Comitê de Ética da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo

Anexo 2 – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

CURRICULO LATTES

Lista de Figuras

Figura 1 – Visão lateral do caminhão	67
Figura 2 – Parte interna do veículo	67
Figura 3 - Climatizador	68
Figura 4 - Cama	69
Figura 5 – Assento e câmbio	69
Figura 6 – Rastreador 1	73
Figura 7 – Rastreador 2	73
Figura 8 – Cozinha fechada	115
Figura 9 - “Armário” e cozinha aberta	115
Figura 10 – Cozinha aberta	115
Figura 11 - “Armário” para objetos de cozinha	115
Figura 12 – Caminhão Cegonha	174
Figura 13 - Bags	178
Figura 14 – Bags (altura)	178
Figura 15 – Visão frontal	180
Figura 16 – Visão interna do veículo	180
Figura 17 – Visão lateral	180

Lista de Quadros

Quadro 1 – As características dos vínculos empregatícios: o contrato, o salário fixo, a comissão, o caminhão e a escolha das rotas	154
--	-----

APRESENTAÇÃO

O meu interesse pela área da Saúde do Trabalhador iniciou-se durante a graduação de Psicologia, na qual pude entrar em contato com as questões relativas ao mundo do trabalho. A partir dessa experiência, decidi realizar o programa de aprimoramento profissional em Saúde do Trabalhador do Centro de Referência em Saúde do Trabalhador do Estado de São Paulo (CEREST-SP). A fim de dar continuidade no processo de aprendizagem, iniciei o Programa de Pós-graduação em Saúde Pública, na Faculdade de Saúde Pública, onde tive a oportunidade de conhecer a atividade dos motoristas de caminhão.

A oportunidade de estudar motoristas vinculados a uma única empresa surgiu a partir do contato de uma transportadora com Centro de Referência em Saúde do Trabalhador de Piracicaba-SP (CEREST – Piracicaba/SP). Com a preocupação em melhorar sua política de segurança e minimizar os acidentes de trabalho, a transportadora procurou o CEREST a fim de entender como e porque os motoristas de caminhão, que lá trabalham, se envolviam em acidentes. Além disso, outra demanda da empresa consistia em conhecer a percepção que esses trabalhadores possuíam sobre os acidentes de trabalho.

O CEREST, por sua vez, contatou alguns professores da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo sendo eles, o Professor Rodolfo Andrade de Gouveia Vilela, especialista na temática de acidentes de trabalho e a Professora Claudia Roberta de Castro Moreno, cuja carreira profissional tem sido dedicada,

majoritariamente, ao desenvolvimento de pesquisas acerca do trabalho dos motoristas de caminhão.

Por participar do grupo de pesquisa coordenado pela Professora Claudia e ter demonstrado interesse no estudo destes trabalhadores, fiquei responsável pela condução da pesquisa que apresento a seguir.

1. INTRODUÇÃO

1.1 SISTEMA RODOVIÁRIO E O TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL

O transporte rodoviário brasileiro passou por intensas transformações desde a época colonial até os dias atuais. Entre os marcos importantes do processo de desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil está a construção da estrada Lorena em 1792, a qual ligava o litoral a São Paulo. Considerada como uma precursora das estradas de rodagem pelo preparo e planejamento prévio que exigiu, sua construção foi muito influenciada, entre outras coisas, pelo desenvolvimento da lavoura canavieira, produto basicamente de exportação (SERÁPHICO et al., 1978).

Consta que em 1920 foi pavimentada a primeira rodovia no Brasil, a Rio-Petrópolis, atual Whashington Luís. Nos inícios da República, cogitava-se em um plano de estradas para veículos que não usavam trilhos. Contudo, a iniciativa privada adiantou-se e deu impulso inicial à era das rodovias. A partir daí, os investimentos nesse setor cresceram e tiveram Washington Luís Pereira de Souza como protagonistas, com o slogan: “governar é abrir estradas” e o governo de Juscelino Kubitschek, no qual houve grandes investimentos nas indústrias automobilísticas (GORDINHO, 2006).

Atualmente, a participação do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) no Brasil representa 61,1% do Transporte Nacional de Cargas (CNT, 2009). Segundo o MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2007a), o estado de São Paulo é responsável por 58,8% dos caminhões existentes no ano de 2006, o que representa o maior número entre os estados da Região Sudeste sendo que São Paulo - capital concentra sozinha o equivalente a 69,4% do total de caminhões. No Brasil, o número de veículos de transporte de carga chegou a 93.499 no ano de 2006, sendo que 70,7% correspondiam apenas aos caminhões pesados e semi-pesados.

O setor rodoviário, além de ser um dos setores que mais cresce no Brasil produzindo, dessa forma, renda e empregos, é um serviço básico para a economia e para a sociedade. De acordo com STIEL NETO et al. (2006), acompanhado do crescimento e desenvolvimento tecnológico, político e econômico, crescem também as ofertas e as buscas por serviços que não exijam compromissos legais, que não tenham altos custos e que possam ser realizados em um menor espaço de tempo possível.

A predominância do transporte rodoviário é considerada alta (59%), principalmente quando o Brasil é comparado a países com dimensões continentais como Rússia, Canadá, Austrália, Estados Unidos e China (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2007b).

A previsão do total de investimentos (em milhões) nesse setor entre os períodos de 2008 a 2011 será mais de R\$ 42.000.000,00, sendo dessa forma, 58%

dos investimentos em transportes no Brasil (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2007b).

Sendo o transporte de cargas um dos ramos que mais cresce no setor de Transporte Rodoviário no Brasil, há um aumento na busca de trabalhadores por serviços especializados nesse setor.

1.2 OS MOTORISTAS DE CAMINHÃO: QUEM SÃO E O QUE FAZEM?

Em um estudo realizado com 400 motoristas de caminhão do interior de São Paulo, verificou-se que 59,5% dos trabalhadores eram autônomos e 58,5% faziam viagens curtas (no limite do estado); trabalhavam em média 12,7 horas diárias e dormiam de 5 a 8 horas por dia (PENTEADO et al., 2008).

Segundo a Classificação Brasileira de Ocupações (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2009) os motoristas de caminhão não têm sua profissão regulamentada. Com isso, os trabalhadores não têm nenhum tipo de amparo legal que assegure as condições de trabalho adequadas para essa atividade. Em relação às ações legais voltadas a essa categoria profissional, é possível dizer que atualmente, alguns projetos de lei ainda encontram-se em processo de tramitação na Câmara dos Deputados, tais como o projeto de lei nº 3066/2000 que regulamenta a profissão de motorista de caminhão. De acordo com o projeto, considera-se caminhoneiro: “o

profissional legalmente habilitado para conduzir veículos motorizados utilizados no transporte de carga intermunicipal, interestadual e internacional, cujo peso bruto total do veículo exceda a três mil e quinhentos quilogramas.” A última ação indica que o projeto encontra-se na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), com parecer pela inconstitucionalidade deste e do substitutivo da Comissão de Trabalho (BRASIL, 2010).

Adicionalmente a esse projeto, está o PL 99/2007 o qual dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e que se encontra na Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) - Remessa ao Senado Federal por meio do Ofício nº 1.376/09/PS-GSE (BRASIL, 2010).

No regime do Poder Executivo, está o projeto de lei nº 2660/1996, que dispõe sobre o tempo de direção do motorista de caminhões e ônibus trafegando em rodovias. O projeto proíbe o motorista de caminhão e ônibus dirigir, ininterruptamente, por mais de quatro horas, e prevê o descanso, de pelo menos uma hora de forma continuada, ou de modo descontínuo, ao longo das quatro horas dirigidas. O projeto foi aprovado no Senado com Emenda substitutiva e encontra-se na pauta do Plenário da Câmara (BRASIL, 2010).

Outro Projeto de Lei é o de nº 1386/2003 que regulamenta a jornada de trabalho de condutores de veículos em transporte rodoviário de passageiros e cargas. Contudo, desde o ano de 2003, o projeto encontra-se na Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) (BRASIL, 2010).

Além desses projetos, pela Câmara dos Deputados, aguardando inclusão na pauta do Plenário da Câmara dos Deputados está o Projeto de Lei 1459/2007, que fixa em sete horas diárias e 42 horas semanais a jornada de trabalho dos motoristas de veículos que transportam passageiros e cargas pelas rodovias do país (BRASIL, 2010).

De acordo com a proposta, a duração da jornada diária poderá ser prorrogada por mais duas horas, com o pagamento de hora-extra ao funcionário (acréscimo de 50% sobre o salário-hora normal). A jornada normal de trabalho poderá ser cumprida entre 5 horas da manhã e meia-noite. O texto propõe ainda que haja revezamento de condutores em caso de cargas perecíveis, que não podem esperar para o descarregamento, e intervalo de uma hora para a alimentação dos condutores de horário diário.

O objetivo do projeto de lei é diminuir o cansaço e o estresse do motorista que trabalha à noite. Apesar disso, ele tem causado muitas discussões polêmicas e a Confederação Nacional do Transporte (CNT) pediu sua suspensão, mas uma decisão judicial em vigor, desde 21 de janeiro de 2008, determina a elaboração de controle da jornada dos motoristas de transporte de carga por meio de ficha ou papeleta, bem como a identificação dos discos dos tacógrafos dos caminhões com a placa do veículo, data e nome do motorista (RIBEIRO, 2008).

Sobre o controle e jornada de trabalho dos motoristas de transporte de cargas, também tramitam alguns projetos de lei como o PL-3603/2008, que modifica o art. 58 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, o qual prevê a duração do trabalho

para os empregados em qualquer atividade privada de, no máximo, 8 horas diárias. O objetivo do projeto referido é fixar a jornada máxima de trabalho para esses profissionais em trinta horas semanais e seis horas diárias. Até o presente momento, o projeto encontra-se na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) (BRASIL, 2010).

Estudo realizado com motoristas de caminhão evidenciou que os trabalhadores eram, em sua maioria, do sexo masculino; casados; com idade média de 39 anos; com renda líquida de R\$1.200,00 e apresentavam escolaridade até o Ensino Fundamental. Os resultados dessa pesquisa revelaram também que assaltos, má qualidade das rodovias e acidentes foram as principais queixas dos motoristas em relação aos riscos no trabalho (CNT, 1999).

Os motoristas trabalham individualmente e em duplas; durante horários irregulares. No desempenho de suas funções, podem permanecer em posições desconfortáveis, durante longos períodos, sendo algumas das atividades executadas com exposição a materiais tóxicos, uma vez que podem executá-las em túneis, mineradoras e minas de carvão (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2009).

De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2009), entre as competências pessoais que o motorista de caminhão deve ter para realizar suas atividades estão:

“(...) Demonstrar coerência; cumprir leis de trânsito; respeitar os limites da sua força física; demonstrar capacidade de resistência física; demonstrar

determinação; demonstrar rapidez de reflexos; demonstrar senso de responsabilidade e dominar o funcionamento da máquina.”

Apesar de apresentar variações, basicamente a atividade dos motoristas de caminhão que trabalham para empresas é constituída pela realização do carregamento do caminhão na transportadora, a condução do veículo, a entrega de mercadorias e o recarregamento do caminhão para nova entrega. Na maioria dos casos, o motorista decide o itinerário. O tempo de permanência em cada cliente é bastante variável e os trabalhadores dependem da programação da empresa de destino para obterem permissão de carregar e/ou descarregar a mercadoria (MORENO e ROTENBERG, 2009). Chegando ao destino, o destinatário recebe a mercadoria e confere a quantidade recebida de acordo com a nota fiscal. Se as quantidades estiverem de acordo, o destinatário assina o recebimento da mercadoria e então, o motorista retorna com o caminhão ao ponto de origem para novos carregamentos ou simplesmente para voltarem para casa (SENA, 2005).

Em alguns casos, como nos caminhões-tanque, os motoristas além de serem responsáveis pela condução e entrega de produtos, também são incumbidos de desempenhar a atividade de carregamento do veículo. Dessa maneira, os trabalhadores lidam diretamente com os produtos inflamáveis e de alto risco. Essa atividade provoca fadiga e insatisfação nos profissionais (WELTER et al., 2006).

Segundo FORZY (2007), o ato de dirigir solicita do condutor a atenção. Além disso, requer uma constante gestão de risco por parte do condutor. Ou seja, o

motorista deve estar constantemente atento à diversidade das situações e ter domínio para lidar com imprevistos. O autor discute que a condução é uma atividade pouco estruturada à medida que a tarefa prescrita, a qual é baseada em condições pré-determinadas e em resultados antecipados, apresenta limitações no que se refere à variabilidade das situações encontradas.

A condução é constituída pelo controle do veículo, ajuste contínuo da velocidade e da trajetória durante toda a condução; a realização de passagens de cruzamentos, ultrapassagens entre outros e, por fim, a tarefa de planejamento do itinerário antes da partida e durante todo o percurso. A condução apresenta um caráter de “multitarefas”, à medida que o condutor atende a diversos objetivos relativos aos diferentes níveis da condução, isto é, além da realização das atividades descritas acima, o condutor também cuida de aspectos como a regulação da ambiência térmica, o atendimento de uma chamada telefônica, entre outros (FORZY, 2007).

1.3 VÍNCULO EMPREGATÍCIO, ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E SUAS REPERCUSSÕES PARA A SAÚDE DOS TRABALHADORES

No Brasil, o Transporte Rodoviário de Cargas é realizado de diversas formas: por empresas transportadoras, por pessoas físicas que prestam serviços a terceiros com veículo próprio, por pessoas físicas que utilizam veículo próprio no transporte rodoviário de forma complementar à sua atividade principal e também por empresas de carga própria (HEINRICH, 2004).

De acordo com o SEBRAE (2008), há distintas relações de vínculo empregatício entre os motoristas de caminhão e a empresa na qual trabalham: os motoristas contratados formalmente pelas empresas e os motoristas autônomos, que prestam serviços à empresa sem vínculo formal com a contratante. Dependendo da empresa, há variação entre os vínculos empregatícios no que se refere à definição de motoristas agregados, terceirizados e autônomos. Em algumas empresas, o agregado pode ser considerado um terceirizado, em outras, podem ter os agregados e terceirizados. Ambos podem ser considerados trabalhadores autônomos, porém o motorista agregado possui parte do veículo, sendo a carga e a carreta da empresa e o motorista terceirizado possui o veículo, sendo a carga da empresa.

SAUAYA (2003) traz contribuições importantes acerca das novas formas de produção na relação homem-trabalho. De acordo com a autora, as novas relações salariais se expressam em forma de organização laboral de caráter flexível, contratual e ocasional. A redução do emprego faz com que o salário passe a depender, unicamente, da produtividade, da eficácia e da eficiência do trabalhador individual. Neste sentido, a nova modalidade de produção gera uma subjetividade com características como o individualismo, a ilusão de liberdade e a auto-

responsabilidade. Na medida em que se gasta mais energia na conservação do trabalho e na aceitação das regras do mercado como sendo as melhores possíveis.

Segundo ANTUNES (1999), houve uma mudança radical na organização do sistema de produção. Esta mudança, marcada pela terceirização e pela flexibilização, gerou a redução do operariado industrial e fabril levando a subproletarização do trabalho expressado nas formas de trabalho parcial, precário, temporário, informal entre outras modalidades. Tais fenômenos corroboram para a inflexão do movimento sindical e a pulverização da classe trabalhadora (LOURENÇO e BERTANI, 2007).

A reestruturação das empresas e dos processos produtivos em escala global contribuiu para a precariedade na atividade laboral, a qual criou uma fronteira incerta entre ocupação e não ocupação, bem como, proporcionou as perdas dos direitos jurídicos e garantias sociais dos trabalhadores (ANTUNES, 2007).

GOUNET (1999) demonstra que, no taylorismo, a produção é puxada pela demanda e o crescimento pelo fluxo, dessa forma, é o consumo que condiciona toda a organização da produção. Além disso, a rentabilidade atrelada à lógica do estoque zero tem como característica dessa organização os cinco zeros: zero estoques, zero defeitos, zero panes, zero papéis. Isso porque nessa organização do trabalho, não é permitido criar estoques desnecessários, mas somente as reservas de base.

De acordo com o autor citado anteriormente, a política empresarial parte da premissa de usar o mínimo de operários e o máximo de horas extra. Nesse sentido, parece possível relacionar algumas características desse modelo de produção com aspectos da organização do trabalho dos motoristas de caminhão, como por exemplo,

o fato de haver um número mínimo de motoristas contratados, de forma que terceirizados fazem entregas quando o volume de carga aumenta. Assim, predomina-se a supremacia da produção e do lucro a curto prazo.

Ainda sobre a precarização e a flexibilização do emprego, SAUAYA (2003) aponta que as formas de disciplinarização e implicações subjetivas determinam que o trabalhador, ao perder seu emprego, seja envolto ao espaço dos desocupados, onde todos os atributos identificatórios são pejorativos e indesejáveis.

A terceirização é uma das principais formas da flexibilização do trabalho, que por sua vez, consiste na própria expressão da liberação do capital para gerir o trabalho, significando a transferência de uma atividade de um primeiro a um terceiro, que deve se responsabilizar pela relação empregatícia e, portanto, pelos encargos e direitos trabalhistas (FRANCO e DRUCK, 2008).

Pesquisa realizada com motoristas de caminhão mostrou que o pagamento do motorista agregado dependia do número de entregas/coletas realizadas pelo trabalhador. O estudo mostrou que além do tempo despendido com os clientes, os motoristas têm dificuldades para lidar com o trânsito das grandes cidades, o que gera muita tensão nos trabalhadores (MORENO e ROTENBERG, 2009).

O trabalhador autônomo deve realizar o maior número de entregas possíveis em um menor tempo. A renda obtida depende, exclusivamente, da capacidade do trabalhador em realizar suas atividades, sugerindo que exista uma pressão do trabalho sentida pelo próprio profissional em realizar o quanto antes seus afazeres. Essa pressão implica na velocidade da realização da tarefa o que, por sua vez, está

diretamente ligado a uma maior exposição ao risco deste trabalhador se acidentar (VERONESE e OLIVEIRA, 2006).

De acordo com o estudo de MORENO e ROTENBERG (2009), trabalhadores agregados, na maioria das vezes, realizavam viagens longas apresentando dificuldades em cumprir o horário de chegada da mercadoria em seu destino.

Segundo as autoras acima mencionadas, as pausas durante as viagens variavam em função das rotas. Os motoristas contratados geralmente cumpriam as recomendações de pausas. Porém, alguns agregados paravam em postos não autorizados, sendo que os horários de paradas ficavam a critério dos próprios motoristas.

As diversas formas de vínculo empregatício podem apresentar particularidades em relação à organização do trabalho tais como metas, prazos, jornada de trabalho, pausas, entre outros aspectos.

Existem dois tipos de esquemas de trabalho. Esquemas com horários irregulares são aqueles em que o motorista trabalha de acordo com a demanda; e os esquemas regulares referem-se àqueles em que o trabalhador segue uma escala predeterminada de horários de trabalho. De modo geral, os motoristas trabalham em horários irregulares. Essas irregularidades podem trazer prejuízos à saúde desses profissionais, uma vez que o horário de dormir, acordar e descansar só acontece quando a atividade permite (MORENO et al., 2007).

Para atender às exigências dos horários de trabalho, muitos motoristas precisam alterar seus padrões de sono, ou seja, dormir de dia e ficar acordado à noite.

Nesse sentido, FISCHER (2004) afirma “A organização temporal do trabalho em turnos e noturno causa importantes impactos no bem-estar físico, mental e social dos trabalhadores” (p.65). No caso dos motoristas de caminhão, a qualidade do sono também é afetada pelas condições de trabalho.

Horários irregulares de trabalho, incluindo o trabalho noturno, afetam a segurança dos motoristas de caminhão ao volante. Neste contexto, estudo realizado por MORENO et al. (2003) demonstrou que o grupo de motoristas que trabalhavam em horários irregulares apresentaram mais episódios de sono em relação aos motoristas que trabalhavam em turnos fixos. Os resultados do estudo sugeriram a influência dos horários de trabalho nos padrões específicos de sono. Foi observado também que o padrão de sono polifásico, aquele em que o indivíduo apresenta mais de dois episódios de sono por dia, foi apresentado pelo grupo do turno irregular, o que poderia ser uma estratégia adotada pelos trabalhadores para se adaptar ao horário de trabalho.

A síndrome da apnéia obstrutiva do sono (SAOS) é caracterizada por episódios recorrentes de obstrução completa, ou parcial das vias aéreas superiores durante o sono, resultando em períodos de apnéia, dessaturação de oxihemoglobina e despertares freqüentes com conseqüente sonolência diurna (DRAGER et al., 2002; MARTINS et al., 2007).

Sobre essa temática, FIDAN et al. (2007) revelam que os fatores de risco e sintomas da SAOS são comumente presentes em motoristas de caminhão e aumentam o risco de acidentes de trânsito. De acordo com os autores, adormecer ao

dirigir ocorre mais freqüentemente durante a condução em estradas vazias, unidades de longa distância, unidades que exigem baixa atividade motora, sendo uma das causas de acidentes de trânsito.

A relação entre síndrome da apnéia obstrutiva do sono e acidentes de trânsito foi avaliada em 316 motoristas de caminhão de longa distância. Os resultados apontam que entre os sintomas da síndrome estavam o ronco (52,8%) e a sonolência excessiva diurna (25,6%). O estudo evidencia que esses trabalhadores sofreram acidentes de trânsito (29,7%) e que dos acidentes ocorridos, 29,8% caracterizaram-se como fatais. Os motoristas afirmaram que adormecer durante a condução foi a causa imediata desses acidentes (20,2%). O ronco esteve presente em 78,9% daqueles trabalhadores que sofreram acidentes devido ao sono e 51,5% dos motoristas apontaram outras causas para os acidentes (FIDAN et al., 2007).

Estudo realizado com 209 motoristas de caminhão verificou associação entre síndrome de apnéia obstrutiva do sono e o vínculo empregatício. Os resultados mostraram que, os motoristas agregados ou terceirizados, apresentavam menores chances de desenvolver a doença. Tais resultados evidenciam que, nessa empresa, as condições de trabalho dos motoristas agregados ou terceirizados lhes davam maior autonomia, permitindo que seus horários de dormir, descansar e se alimentar fossem mais favoráveis à saúde quando comparados aos os contratados (LEMOS et al., 2009).

No que tange à relação entre turnos de trabalho e distúrbios do sono, pesquisa realizada com 14 motoristas de caminhão, mostrou que oito dos trabalhadores

avaliados apresentaram problemas relacionados ao sono. O diagnóstico de síndrome de apnéia do sono apareceu em cinco dos motoristas, sendo que todos trabalhavam em turnos irregulares. A pesquisa concluiu que trabalhar em períodos irregulares pode contribuir para a sonolência diurna, a síndrome de apnéia do sono prejudicando a qualidade do sono nos motoristas que trabalham em longos trajetos (MORENO et al., 2006b).

Estudo realizado com 9.235 motoristas de caminhão avaliou os efeitos do padrão do sono e o índice de massa corporal nessa população. A pesquisa mostra que a idade média dos motoristas é de 39 anos; sendo que do total dos trabalhadores, 14% dos trabalhadores estavam fazendo uso de medicamentos e 7% foram considerados diabéticos. O estudo conclui que a privação do sono é um fator de risco para aqueles motoristas com alto índice de massa corporal, tornando-se um fator de risco para o desenvolvimento da síndrome da apnéia obstrutiva do sono na população estudada (MORENO et al., 2005).

Após pesquisa com 10.101 motoristas de caminhão MORENO et al. (2004) identificou que 26,1% dos motoristas apresentavam alto risco para a síndrome da apnéia obstrutiva do sono. O estudo mostrou a associação entre tabagismo, consumo de álcool e drogas com alto risco para SAOS e que o exercício físico, mesmo quando feito sobre uma base irregular, é protetor contra o alto risco para SAOS.

A associação entre os padrões de sono e fatores relacionados à obesidade foi verificada em pesquisa com 4.878 motoristas de caminhão. Os resultados mostram que a curta duração do sono e a idade (40 anos) estão independentemente associadas

à obesidade. Entre os trabalhadores avaliados, a idade média foi de 40 anos; 24,6% dos motoristas estavam em uso de medicações e 6,8% eram diabéticos. A curta duração do sono e a obesidade nessa população estão independentemente associadas a diversos problemas de saúde, compreendendo roncos, hipertensão e níveis elevados de colesterol e glicose (MORENO et al., 2006a).

Estudo realizado com 50 motoristas de caminhão investigou os hábitos alimentares e de sono dos profissionais que trabalham em horário irregular e em horário fixo-diurno. A pesquisa mostrou que a maior parte dos motoristas apresentava sobrepeso e os trabalhadores que atuam em horário irregular, consumiam mais estimulantes do sistema nervoso em relação aos motoristas que trabalhavam em horário fixo, 83,3% e 6,3% respectivamente. Em relação ao sono, dados apontaram para uma diferença estatisticamente significativa entre os dois grupos de trabalhadores quanto à vontade de mudar os hábitos de sono, satisfação com o local onde dormiam e o sono excessivo, o qual acabava por prejudicar o trabalho dos profissionais (MORENO et al., 2001).

Segundo PENTEADO et al. (2008), o estresse emocional, a depressão, a angústia e a ansiedade estão relacionados a privação de sono e cansaço, decorrentes das longas jornadas de trabalho dos motoristas de caminhão. Essas alterações, por sua vez, podem gerar distúrbios alimentares que se refletem em problemas digestivos e também na obesidade.

Observa-se que motoristas de caminhão apresentam alta prevalência de sedentarismo, dieta inadequada, obesidade, e a proporção de hipertensos, sendo que,

todos esses aspectos são considerados como fatores de risco para o desenvolvimento da apnéia obstrutiva do sono, ou como consequência da mesma (MORENO et al., 2004; MORENO et al., 2006a).

Pesquisa realizada com 258 motoristas de caminhão que transitavam em uma das mais importantes rodovias do Brasil, a BR116, mostrou que os trabalhadores apresentavam alta frequência de fatores de riscos cardiovasculares, em especial, a hipertensão arterial, o sobrepeso, a obesidade e o sedentarismo (CAVAGIONI et al., 2008).

Jornadas extensas de trabalho, cumprimento dos prazos de entrega, ausência de pausas para descanso, horário irregular de trabalho, trabalho no turno noturno, consumo de alimentos gordurosos entre outros, fazem parte do cotidiano dos motoristas de caminhão e são aspectos que contribuem para o desenvolvimento e agravamento de morbidades (RIBEIRO, 2008).

Pesquisa realizada com motoristas de caminhão avaliou os impactos dos aspectos da saúde e do trabalho sobre a qualidade de vida dessa população. O estudo mostra que os trabalhadores mencionaram problemas constantes ou ocasionais posturais (67,75%), auditivos (37,75%), estomacais (57,5%), resfriados/gripes (70%), sentimentos negativos como medo, estresse e depressão (58,5%), tonturas (23%), rouquidão (30,75%), pigarro (36,5%), tosse (53,5%). Quanto aos hábitos de consumo e comportamentos, os motoristas referiram ingerir: café (87,75%), alimentos gordurosos (84,5%), bebidas alcoólicas (43%), energéticos (19,5%); os

trabalhadores afirmaram que fumam (32%) e usam outras drogas (2%) (PENTEADO et al., 2008).

As dificuldades auditivas e de compreensão de fala também aparecem como danos na saúde dos motoristas de caminhão e podem estar estreitamente relacionadas, com prejuízos para a comunicação, para as suas relações interpessoais, sociais e também profissionais dos motoristas, pois podem comprometer a troca de informações entre os trabalhadores durante suas atividades (PENTEADO et al., 2008).

Os motoristas de caminhão apresentam alta prevalência de dor nas costas. Entre os fatores que contribuem para esse tipo de dor incluem permanecer sentado durante longos períodos em uma postura forçada, exposição do corpo à vibração, má alimentação, entre outros. Estudo com 192 motoristas de caminhão mostrou que fatores como a movimentação manual por parte dos trabalhadores, assim como suas avaliações subjetivas sobre o desconforto do banco, foram associados a problemas osteomusculares (ROBB e MANSFIELD, 2007).

De acordo ANDRUSAITIS et al. (2006), o número de horas de trabalho apresentou associação com a ocorrência de lombalgia, sendo que, para cada hora de trabalho diário, o risco do motorista de caminhão apresentar dor lombar aumenta 7%. O estudo identificou a prevalência de 59% de lombalgia nesses trabalhadores.

Por conta da longa e intensa jornada de trabalho, o tempo de sono e descanso desses trabalhadores fica comprometido. Essas implicações afetam a saúde física e

mental dos motoristas, podendo gerar prejuízos musculares e posturais ocasionando sintomas como tensão, fadiga, câimbras e dores (PENTEADO et al., 2008).

As repercussões da organização do trabalho dos motoristas de caminhão afetam outras esferas além dos aspectos físicos. De acordo com estudo, para alguns motoristas, voltar para casa pode ser pior do que ficar na empresa aguardando a carga, pois nem sempre é possível ficar em casa tempo suficiente para matar as saudades. Em alguns casos, os motoristas ficam somente algumas horas com a família, enquanto que outros aproveitam as viagens para levar a família junto e assim, passar mais tempo com ela (MORENO e ROTENBERG, 2009).

Em pesquisa com 460 motoristas de caminhão de sete filiais de uma transportadora da Região Sul e Sudeste do Brasil, observou-se a relação entre variáveis de estilo de vida, saúde física e saúde mental dos motoristas. O estudo conclui que fatores relativos à saúde física, tais como obesidade e dor crônica na região lombar podem contribuir para comprometimentos na saúde mental, bem como depressão e ansiedade (SILVA et al., 2009).

A pressão pela necessidade de cumprir os prazos de entrega de cargas faz com que os motoristas de caminhão recorram ao uso de substâncias químicas para evitar as necessárias paradas para o sono e descanso durante o trabalho. Dentre os hábitos de consumo dos motoristas de caminhão estão o café, os energéticos e o rebite. Os motoristas dirigem sob a influência de derivados anfetamínicos, muitas vezes associados ao álcool e a outras drogas (MAENO et al., 2007). Essas

substâncias têm a finalidade de combater o sono e o cansaço e manter o sujeito acordado por mais tempo (PENTEADO et al., 2008).

1.4 ACIDENTES E SEGURANÇA NO TRABALHO DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO

Compreende-se por acidente do trabalho o que ocorre com o indivíduo pelo exercício do trabalho a serviço da empresa e no exercício da sua atividade, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, a perda ou redução, temporária ou permanente, da capacidade para o trabalho (MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL, 1999).

Em um breve panorama histórico sobre a evolução das concepções de acidente de trabalho, observa-se que na década de 1930, o homem era considerado a única causa do acidente, ou seja, havia uma visão unicausal do processo de acidente. Entendia-se que havia indivíduos que apresentavam uma predisposição ao risco. Na década de 1960, na área de prevenção e análise de acidentes foi introduzida a noção de multicausalidade. Nesse momento, o acidente é definido como um sintoma de disfunção do sistema “homem-máquina” e “sistema sociotécnico” e sua análise de acidente compreende as interações “homem-sistema” (GARZA e FADIER, 2007).

Nas décadas de 1970 e 80, a análise dos acidentes é realizada a partir de ferramentas metodológicas que contemplavam a análise do fator humano em relação com características do ambiente de trabalho, a fim de identificar causas, fatores de risco, roteiros ou classes de acidentes. Conhecendo as explicações sobre o evento ocorrido é possível realizar intervenções a fim de antecipar fatores de risco e preveni-los. Essas abordagens metodológicas conduziram à análise do “erro humano” e posteriormente, à “confiabilidade humana”. O que, de modo geral, acabavam por dar ênfase ao homem como o elo fraco do sistema (GARZA e FADIER, 2007).

Apesar dessas transformações, atualmente a concepção de acidentes de trabalho ainda está fortemente ligada à cultura de que o erro é, inevitavelmente, da vítima. A noção de “erro humano” continua presente nas empresas. Esse fato se dá, em parte porque existem duas modalidades de ação adotadas em paralelo após um acidente. Uma delas é a investigação jurídica, a qual tem o objetivo de responsabilizar algo ou alguém. Outra é a investigação de prevenção, que busca compreender o evento ocorrido a fim de reduzir ou eliminar as causas identificadas (GARZA e FADIER, 2007). Além disso, OLIVEIRA (1997) afirma que a predominância de uma explicação sobre os acidentes de trabalho, calcada na lógica do ato inseguro, ocorre devido à naturalização dos riscos e de mecanismos institucionais que reafirmam cotidianamente esse tipo de entendimento.

LIMA (2005) complementa ao afirmar que o controle da variabilidade ainda constitui a finalidade da organização. Nas empresas, a engenharia de segurança geralmente calca-se em normas e prescrições de atos seguros. Sendo assim,

identificar os atos inseguros torna-se, portanto, o cerne das investigações sobre acidentes de trabalho (LIMA e ASSUNÇÃO, 2000).

De acordo com LIMA (2005), isso ocorre porque há uma preocupação maior, por parte da empresa, pela tarefa, isto é, pelo o que deve ser feito que com a atividade, ou melhor, o que o trabalhador precisa fazer para alcançar, com sucesso, os objetivos da tarefa. O autor faz críticas ao modo como é pensado a segurança no trabalho pelas empresas e, principalmente, pelos seus engenheiros, uma vez que, ao definirem a racionalidade da tarefa e das normas como sendo o objetivo central, toda a complexidade e riqueza advinda da atividade, ou seja, do saber-fazer dos trabalhadores, é negada e ignorada. Nesse sentido, a compreensão sobre os acidentes ou incidentes, restringe-se a busca por culpados ou infratores das normas empresariais.

Sobre essa temática, ALMEIDA (2004) discute que, tendo em vista o trabalho como algo imutável – como é entendido nas abordagens tradicionais sobre acidentes, as ações que diferem do prescrito, são consideradas como fontes causadoras dos acidentes. Contudo, tais concepções não consideram que, diante da variabilidade no trabalho, os trabalhadores realizam adaptações que são, inclusive, fundamentais para a manutenção e sobrevivência do próprio sistema de produção.

Na área dos transportes, é amplamente difundida a noção de que o fator humano é a principal causa dos acidentes. Neste sentido, entende-se que o operador humano é ao mesmo tempo ator da segurança e uma das principais causas de falha (VALOT, 2007).

A naturalização do fenômeno acidente do trabalho ocorre à medida que, sob a perspectiva da confiabilidade humana e calcando em fatores pessoais ou psicológicos, atribui-se ao indivíduo a responsabilidade de trabalhar de modo seguro, isentando, dessa forma, aspectos da organização do trabalho que possam interferir e determinar as formas de se trabalhar e a ocorrência de acidentes (VILELA et al., 2004; OLIVEIRA, 2007).

Não apenas a idéia de acidentes de trabalho está relacionada à culpabilização da vítima, mas a prevenção de acidentes também está reforçada na cultura de que as medidas cabíveis devem evitar novas ocorrências devem ser focadas na mudança do comportamento dos trabalhadores, para que estes prestem mais atenção e tome cuidado, permanecendo intocadas as condições, processos de trabalho, atividades e meios produtivos (VILELA et al., 2004).

Ao discorrerem sobre a relação conflitante entre lucro e segurança na área da segurança do trabalho, LIMA e ASSUNÇÃO (2000) demonstram que a produção e condições de trabalho adequadas são colocadas na forma de análise de custos e benefícios por parte de engenheiros e, claro, das empresas. Contudo, os autores destacam que tais melhorias, deveriam ser consideradas como um investimento e não como um custo vinculado, unicamente, à produção. Acerca da relação entre acidentes de trabalho e crescimento, eles destacam: “Se não é possível o progresso sem acidentes, talvez seja possível com menos acidentes, ou mesmo diminuir o ritmo do desenvolvimento tecnológico para avaliar e controlar melhor os riscos” (LIMA e ASSUNÇÃO, 2000, p. 4).

O transporte de cargas é responsável por 25% dos acidentes ocorridos nas rodovias. Os trechos da Nova Dutra, o qual compreende o trajeto Rio de Janeiro a São Paulo, concentra 30,4% dos acidentes envolvendo caminhões e ônibus; e no trecho Ecosul, Pólo Rodoviário de Pelotas, corresponde a 35% dos acidentes envolvendo caminhões (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2007a).

Pesquisa realizada com 564 empresas transportadoras de pequeno, médio e grande porte das Regiões Sul e Sudeste, mostrou que, em relação ao número de acidentes, para 32,6% dos entrevistados houve avanços neste aspecto diferente dos 30.0% que consideram que o número de acidentes foi pior ou muito pior quando comparado aos últimos dois anos. De acordo com o estudo, a deterioração da qualidade das estradas brasileiras é um dos fatores impeditivos da redução do número de ocorrências no país, sendo que para 46,1% dos entrevistados a qualidade ficou pior ou muito pior (CNT, 2002).

Segundo a ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGA (2009), o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), quando comparado às demais atividades econômicas, responde, sozinho, por 15% dos óbitos nas rodovias e 7% dos casos de invalidez permanente.

Todos os anos nas rodovias que passam por Curitiba, os caminhões e as carretas estão em 25% das ocorrências. Os acidentes com caminhões seguidos de morte geram 40% das ocorrências, conforme números da Polícia Rodoviária Federal. Além desse agravante, existe um prejuízo econômico causado aos cofres públicos pelos acidentes nas estradas em todo o país; o valor corresponde, aproximadamente,

a R\$ 28 bilhões de reais, segundo informações colhidas pelo Denatran (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGA, 2009).

No Brasil, as Regiões Sudeste e Sul apresentam as maiores proporções de acidentes nas Rodovias Federais Policiadas em 2006, 39% e 25%, respectivamente. Sendo que na Região Sul, o Estado de Santa Catarina concentra 43,6% dos acidentes e na Região Sudeste, os Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro correspondem, respectivamente, a 40,7% e 24,7% dos acidentes (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2007a).

Sobre a relação entre acidentes e a ação do trabalhador, LLORY (1999) revela a impossibilidade em compreender uma atividade deslocada da intervenção humana, pois o fator humano encontra-se presente em toda parte nos sistemas técnicos complexos. De acordo com o autor, para uma compreensão mais aprofundada sobre os acidentes de trabalho, é necessário fazer uma inversão de perspectiva, partindo da idéia de que o fator humano deve ser considerado não mais como algo negativo, mas como algo fundamentalmente positivo e que deve ser ouvido, estudado e valorizado.

Acerca da temática de acidentes e a ação humana no trabalho, DWYER (1994) traz contribuições importantes para pensar os acidentes ao dialogar com a Sociologia para explicar as origens desses eventos. Para o autor, os acidentes são produzidos por relações sociais do trabalho, uma vez que, a relação social do trabalho é a maneira pela qual é gerenciado o relacionamento entre uma pessoa e seu trabalho. As

relações do trabalho podem ser teorizadas como existindo em três níveis dentro de uma organização: rendimento, comando e organização.

O rendimento refere-se aos incentivos financeiros, o aumento das jornadas de trabalho e as recompensas simbólicas que levariam trabalhadores a aceitar riscos maiores, podendo sofrer mais acidentes. O comando trata das relações de autoritarismo, de desintegração de grupos de trabalho e até da servidão voluntária, levando ao aumento da ocorrência da possibilidade de acidentes (ALMEIDA, 2007). Sobre a organização DWYER (1994) explica que “(...) o trabalho é produzido pelo controle sobre a divisão do trabalho.” (DWYER, 1994, p. 4).

De acordo com o autor supracitado, os acidentes de trabalho estão diretamente ligados às relações sociais produzidas no trabalho, destacando a falta de qualificação e a desorganização como duas relações sociais importantes para a produção de acidentes. A falta de qualificação é entendida pela inexistência de conhecimentos por parte do trabalhador acerca da atividade a ser realizada. E a desorganização, por sua vez, ocorre quando os trabalhadores não têm conhecimentos adequados para evitar os efeitos de eventos produzidos fora do alcance da própria tarefa.

Com base nessas contribuições, DWYER (1994) enfatiza que as mudanças ocorridas no mundo do trabalho levam ao enfraquecimento da força dos coletivos de trabalhadores e da capacidade de fazer face aos perigos presentes no cotidiano de vida e trabalho.

A pressão pela produtividade e os esforços do trabalhador para cumprir as metas e os prazos estabelecidos estão relacionados à ocorrência de acidentes de trabalho (SCHMIDT, 2006).

A organização do trabalho compreende a divisão do trabalho, o conteúdo da tarefa (à medida que ele dela deriva), o sistema hierárquico, as modalidades de comando, as relações de poder, as questões de responsabilidade (DEJOURS, 1986).

Segundo o autor, a organização do trabalho inclui a divisão das tarefas e a divisão dos homens. A divisão das tarefas engloba o conteúdo das tarefas, o modo operatório e tudo que é prescrito pela organização do trabalho. A divisão dos homens é a forma pela qual as pessoas são divididas em uma empresa e as relações humanas que aí se estabelecem. E ainda, aspectos como a rigidez da divisão de tarefas, quando repetitivas e vazias de sentido; a não variabilidade; o percurso do comportamento livre ao comportamento estereotipado do operário-massa; a divisão e o conteúdo das tarefas são responsáveis pelo sofrimento mental do trabalhador (DEJOURS, 1986).

É necessário que a organização do trabalho seja questionada e analisada, uma vez que é ela que coloca o operador em difíceis condições de atividade. Neste sentido, o processo de análise do acidente não pode se limitar à compreensão do ator direto, mas deve considerar a sua formação, as condições de sua atividade, o equipamento utilizado, as regras em vigor e sua aplicação (VALOT, 2007).

O acidente é a soma de várias reações da realidade existente, reações que para ser compreendidas exigem análises baseadas em vários campos disciplinares. A ausência de articulação entre teoria e prática, a falta de diálogo entre aqueles que

pensam o trabalho e aqueles que o executam, é o ponto de partida para a compreensão do fenômeno acidente (LLORY, 1999).

Pesquisa realizada com 470 motoristas de caminhão avaliou os fatores associados a acidentes de trabalho notificados pela empresa e mostrou que o trabalho temporário não foi fator relacionado aos acidentes. A hipótese do estudo é que o fato de o trabalho temporário apresentar maior flexibilidade que o trabalho formal pode ser considerado mais relevante do que as piores condições deste tipo de organização de trabalho (MORENO et al., 2008).

Apesar da dificuldade em determinar as causas que levam motoristas de caminhão se acidentarem, é possível observar como fatores de risco e/ou determinantes: as falhas mecânicas do equipamento de trabalho, o veículo; condições precárias das rodovias; privação de sono; fadiga e o uso abusivo de anfetaminas e cafeína como estratégias para manterem-se acordados, a pressão para o cumprimento dos prazos e horários de trabalho impostos pelas empresas (SENA, 2005).

De acordo com MORENO et al. (2007) os acidentes de trânsito em parte, são decorrentes da sonolência excessiva, resultantes de débitos de sono.

Estudo realizado com 111 motoristas de caminhão do oeste do Paraná analisou as condições de saúde dos trabalhadores e investigou as possíveis causas de acidentes de trânsito envolvendo os motoristas. A pesquisa aponta que os motoristas queixam-se de cansaço (84,7%); dor nas costas (40,5%); prejuízos visuais (31,5%), distúrbios gastro-intestinais (30,6%), prejuízos na coluna dorsal (24,3%); distúrbios relacionados ao sono (20%), respiratórios (11,7%), e de audição (7,2%). Dentre os

aspectos relacionados às condições de trabalho estavam algumas inadequações apontadas pelos trabalhadores como: volante regulável (40%); banco com encosto (26%) e kit de primeiros socorros (37,8%). Os motoristas que trabalhavam em turnos irregulares apresentaram maiores chances de desenvolver distúrbios do sono. Os aspectos psicossociais, como medo de ser atacado e assaltado estiveram presentes em 76,6% dos motoristas de caminhão estudados assim como o medo de perder o trabalho (23,4%); de adoecer (37,8%) e de sofrer acidente (64,9%) (SZYMANSKI et al., 2006).

Como discutido anteriormente, compreender o trabalho dos motoristas de caminhão significa entender que esse tipo de atividade está sujeito a interesses de ordem política e econômica vigentes no país e no mundo. É necessário incorporar nas discussões acerca dos motoristas de caminhão, as questões relativas aos vínculos de trabalho desses profissionais, bem como a falta de regulamentação da profissão, pois esses são aspectos importantes que permeiam esse tipo de atividade.

Nesse contexto, espera-se compreender nesse estudo a atividade, os aspectos da organização do trabalho e a questão dos acidentes de trabalho sob a perspectiva dos próprios motoristas de caminhão com vínculos de trabalho distintos.

2 . OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Conhecer e analisar a atividade, aspectos da organização do trabalho e acidentes de motoristas de caminhão com diferentes vínculos empregatícios, segundo o relato dos próprios trabalhadores.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar as condições de trabalho e os aspectos organizacionais relacionados ao trabalho;
- Identificar as dificuldades envolvidas nesse tipo de trabalho;
- Identificar o que poderia e deveria ser melhorado, segundo os próprios motoristas de caminhão.

3 . METODOLOGIA

3.1. TIPO DE ESTUDO

Trata-se de um estudo com delineamento qualitativo, pois a pesquisa apreenderá conteúdos subjetivos como o universo de significados, valores e atitudes advindos da percepção e do discurso dos participantes. Portanto, os métodos qualitativos são indicados para captar detalhes intrincados sobre fenômenos como sentimentos, comportamentos e processos de pensamento, os quais são difíceis de extrair ou de descobrir por meio de métodos de pesquisa mais convencionais (ANSELM-STRAUSS e JULIET CORBIN, 2008). De acordo com DEJOURS (1987), a perspectiva qualitativa ensina muita coisa sobre a vivência subjetiva do sujeito e entende a palavra como mediador privilegiado da relação pesquisador-pesquisado. Segundo ele:

“Devemos entender a fala não como uma série de palavras, como um ato. Ato que implica o ato de pensar, que é preciso distinguir da atividade de pensar. Por meio da palavra na sua opinião, o sujeito ao pensar na sua situação em relação ao trabalho, permite-se avaliar as consequências

dessa relação na vida fora do trabalho em geral”
(DEJOURS, 1987, p.158).

No mundo produtivo, o trabalhador torna-se um importante ator social não apenas por ser agente social, mas pelo simples fato de, somente ele, poder relatar suas histórias, experiências e cotidiano, principalmente no que se refere ao seu próprio trabalho (SAMPAIO, 2000).

SANTOS (2003) afirma que

“(...) o sentido que o trabalho tem para quem o exerce, a forma como o indivíduo capta e se relaciona ao ambiente sociocultural em que se insere a sua atividade – tudo isto fica, de alguma forma, impresso na linguagem” (SANTOS, 2003, p. 10).

Entende-se que, por meio da fala dos trabalhadores, é possível identificar não apenas dados sobre o trabalho, mas também, captar outras informações sobre a relação entre o trabalhador e seu ambiente de trabalho, sobre suas relações interpessoais e até mesmo, informações sobre sua atividade e suas repercussões fora do ambiente de trabalho na vida social e familiar dos profissionais.

A linguagem revela as condições estruturais, sistemas de valores, normas e símbolos. As representações de grupos determinados estão inseridas em um contexto histórico, cultural e sócio-econômico. A realidade social não deve se restringir ao que pode ser observado e quantificado. Na pesquisa qualitativa entende-se que a interação entre o pesquisador e os sujeitos pesquisados é fundamental. Por meio

dessa abordagem é possível captar e contemplar os significados subjetivos trazidos pelos sujeitos pesquisados (MINAYO, 1999).

De acordo com FONSECA (1998), a compreensão por pesquisa qualitativa diversas vezes acaba sendo reduzida a: “(...) um encontro de *psyches* individuais, e quando o agente social afirma que ‘cada caso é um caso’ (p. 63). A autora destaca que os conteúdos subjetivos trazidos em pesquisas com esse tipo de abordagem, muitas vezes são entendidos pelos pesquisadores como elementos unicamente individuais, ou seja, os determinantes sociais não são levados em conta, dessa maneira, a escuta da subjetividade fica descolada do contexto histórico, político, cultural e econômico.

O recurso da entrevista, aparentemente, pode ser entendido como algo a ser feito sem maiores dificuldades por parte do pesquisador. Entretanto, sua complexidade aparece no momento em que as diferenças entre o mundo do pesquisador e o mundo do pesquisado se confrontam. Nesse sentido, para compreender as relações e os fenômenos sociais, principalmente num contexto de pesquisa, é fundamental que o pesquisador esteja atento ao como olhar, como ouvir e como escrever. Tais aspectos, mesmo que pareçam tão familiares, precisam de maiores cuidados no processo de trabalho, isto é, na interação com o mundo do pesquisado (OLIVEIRA, 2000).

A fala dos trabalhadores sobre sua própria atuação pode ser um recurso valioso para que os mesmos revelem aspectos sobre suas atividades bem como os fatores que as determinam (SANTOS, 2003).

3.2 LOCAL DE ESTUDO

O trabalho foi realizado em uma empresa transportadora localizada no interior do Estado de São Paulo.

Os dados obtidos referentes ao perfil da empresa foram cedidos e enviados pela própria transportadora em forma de material áudio-visual. Como complementação dos dados, outras informações foram obtidas no site da própria instituição.

A empresa estudada existe há 25 anos e nos últimos sete anos apresentou crescimento médio de 30% ao ano. De acordo com a transportadora, o ramo de Logística (Transporte) possui 40 unidades entre filiais e postos de serviço e atua em 19 estados do Brasil. Dados da empresa apontam que entre o final de 2008 e início de 2009, a instituição obteve um crescimento significativo na região Norte do país, tanto na implantação de unidades quanto na conquista de novos clientes.

A empresa referida atua em diferentes ramos (Logística, Combustíveis, Construtoras e Restaurantes). Segundo dados da própria, trata-se de uma das líderes de mercado no transporte rodoviário de cargas (principalmente com utilização de contêiners flexíveis), logística de movimentação e armazenamento. No ramo de transportes, a empresa é especializada em operações e logísticas, e atua no ramos de transportes de cargas em geral, transporte a granel e logística de armazenagem e embalagem.

Segundo a transportadora, há uma grande diversidade em equipamentos (tipos de veículos), conta com mais de 1000 veículos de frota própria, além do investimento na manutenção e modernização dessa frota. Entre os tipos de cargas estão: cargas pesadas, superpesadas, cargas a granel, cargas especiais e/ou com dimensões especiais. O grande destaque são os Big Bags (contêineres flexíveis) que foram implantados devido à praticidade na armazenagem, no transporte e na economia financeira. A empresa trabalha com diversos produtos, desde matéria prima até produtos acabados incluindo produtos a granel, ensacados, ferro, aço, papel, açúcar, refrigerantes, produtos químicos e petroquímicos, dentro de padrões de qualidade.

De acordo com a empresa, em relação ao vínculo empregatício, os motoristas são definidos como: motoristas contratados, ou da “frota”, são trabalhadores contratados formalmente pela empresa e o veículo pertence à própria transportadora. Os motoristas agregados são trabalhadores autônomos que possuem o cavalo mecânico e usam a carreta da empresa em consignação. Eles carregam em geral carga da própria empresa. Esses trabalhadores possuem um vínculo maior de trabalho. Os terceirizados são motoristas autônomos, donos do cavalo mecânico e da carreta e não tem nenhum tipo de vínculo contratual com a empresa. Os motoristas quarterizados, também são trabalhadores autônomos que prestam serviços aos motoristas terceirizados que trabalham para a empresa. Eles trabalham com o veículo do próprio motorista terceirizado e não possui nenhum tipo de vínculo com a transportadora.

Atualmente existem 104 motoristas agregados, 331 são os considerados contratados e, a grande maioria, 15.283 são motoristas terceirizados, sendo que 60% dos transportes da empresa são feitos por esses trabalhadores. Esse cadastro contempla todos os motoristas que fizeram pelo menos uma viagem para a empresa.

Todos os motoristas de caminhão são do sexo masculino. Os motoristas contratados têm idade entre 36 e 55 anos. A instituição não tem dados sobre os motoristas agregados e terceiros. A principal estrada utilizada é a BR 116 e os trajetos realizados pelos motoristas são: São Paulo-Minas Gerais; São Paulo-Bahia; São Paulo-Ceará; São Paulo-Sul e São Paulo-Pará.

Não há regularidade nos horários de trabalho dos motoristas. Em relação aos veículos da frota, os motoristas contratados são orientados pela empresa a parar entre os horários das 22:00 às 5:00h, e os veículos são bloqueados caso excedam esse horário. No que se refere aos motoristas terceirizados e agregados, a empresa afirma não ter esse tipo de controle.

Segundo a empresa, para manter o controle dos motoristas da frota, agregados e terceirizados é feito o rastreamento via satélite e celular com o objetivo de acompanhar a carga até seu destino. Tal procedimento é feito independentemente do veículo possuir tecnologia do rastreamento. Além disso, é realizado o controle de abastecimento automatizado dos veículos e o gerenciamento de risco interno e externo de todas as cargas transportadas. Tais operações são realizadas por uma central de operações própria da empresa e, de acordo com a transportadora, funcionam 24 horas, sete dias da semana, o ano todo.

3.3 PARTICIPANTES

Os motoristas de caminhão da transportadora foram convidados a participar voluntariamente desse estudo. Foram incluídos na pesquisa, os motoristas contratados pela empresa, os motoristas autônomos (agregados, terceirizados e quarteirizados). Não foi possível delimitar previamente o número de participantes para esse estudo, pois era impossível ter algum tipo de controle de quantos participantes estariam à disposição no momento das entrevistas, uma vez que os motoristas estavam sempre chegando de viagem ou indo fazer entregas.

Todos os participantes eram do sexo masculino. A maioria deles possuía o Ensino Fundamental Incompleto. A faixa etária variou de acordo com o vínculo de trabalho, sendo que os motoristas contratados e terceirizados apresentavam idade entre 35-60 anos e os trabalhadores agregados, tinham entre 20-30 anos de idade.

Em relação ao estado civil dos participantes, a maioria era casada, com filhos e residia fora do Estado de São Paulo. Alguns deles residiam na Região Sudeste e poucos moravam no interior do Estado de São Paulo.

A renda mensal do motorista contratado é calculada pela soma do salário fixo e das comissões. De maneira geral, esse trabalhador recebe por mês, R\$2.000,00.

Os motoristas agregados e terceirizados recebem por comissão. Sua renda mensal é calculada pela quantidade de viagens realizadas e pelo valor do frete. Além disso, para obter o valor final da renda, é preciso descontar do valor do frete as

despesas relativas aos custos das viagens como os custos da manutenção do veículo, alimentação, banhos, combustível e pedágios. Assim, torna-se difícil apontar um valor fixo de renda para esses motoristas.

O trabalhador quarteirizado também recebe por comissão, sendo sua renda final, 10 a 13% da renda do motorista terceirizado.

3.4 COLETA DE DADOS

3.4.1 Análise Coletiva do Trabalho (ACT)

Nesse estudo, foi utilizado o método Análise Coletiva do Trabalho (ACT). De acordo com FERREIRA (1993), a Análise Coletiva do Trabalho é um método e, ao mesmo tempo, um conjunto de conhecimentos.

Sobre a ACT, FERREIRA (1993) afirma que o método está em processo de transformação, portanto, aberto para possíveis re-elaborações, uma vez que o instrumento de trabalho do pesquisador não tem a função de ser algo em que o objeto de estudo se “encaixe” ou não. Nesse sentido, o método é um instrumento de trabalho do pesquisador que tem como função servir de suporte e facilitar a troca

entre o pesquisador e o sujeito participante do estudo, estando em constante processo de modificação e revisão.

A ACT, por sua vez, tem origem na Ergonomia, definida por FERREIRA et al. (1994) como um “(...) conjunto de conhecimentos que visa a melhor adaptação das situações de trabalho aos trabalhadores” (FERREIRA et al., 1994). Como pressupostos da Ergonomia estão: a *tarefa* - o que deve ser feito segundo o que é prescrito pela organização; a *atividade* - o que é preciso ser feito pelos trabalhadores para se chegar aos objetivos da tarefa e, por fim, a *regulação* - estratégias que os trabalhadores utilizam/recorrem para lidar com a variabilidade na situação de trabalho e, dessa forma, evitar possíveis incidentes ou acidentes no decorrer do processo produtivo (FALZON, 2007).

A partir disso, o objeto específico de estudo da Ergonomia é a atividade real dos trabalhadores na situação de trabalho, isto é, o que eles realmente fazem, como o fazem e por que o fazem. A partir das informações advindas das observações do trabalho realizado e dos discursos dos trabalhadores, é possível conhecer inadequações e, assim, propor melhorias para as condições de trabalho (FERREIRA et al., 1994).

Partindo dessa perspectiva, a ACT leva em conta o saber dos trabalhadores (FERREIRA e IGUTI, 1996; FERREIRA et al., 2003) e tem como foco principal, trazer o conhecimento que os profissionais possuem sobre seu trabalho e sua atividade (SAMPAIO, 2000). Isso porque é possível conhecer o trabalho a partir do que os trabalhadores que o executam falam sobre ele (FERREIRA E IGUTI, 1996).

A Análise Coletiva do Trabalho possibilita que os indivíduos, no coletivo, falem, reflitam e compreendam de outra forma o que fazem no seu trabalho gerando conhecimento para os trabalhadores, pesquisadores e os demais envolvidos (RIBEIRO et al., 2008).

Nesse sentido, o grupo torna-se um recurso importante, pois, por meio dele, os integrantes têm a possibilidade de compartilhar as situações vivenciadas. O dispositivo grupal é uma estratégia privilegiada por sua capacidade diferenciadora, intercessora nos processos contemporâneos individualizados de experimentação da subjetividade (BARROS, 2000).

Diferentes olhares acerca de um fenômeno vão sendo colocados pelos sujeitos e despertam nos mesmos a elaboração de certas percepções que ainda se mantinham numa condição de latência. A passagem desta condição à de elaboração-expressão ocorre no processo interativo que vai se estabelecendo no grupo. Embora cada integrante fale a partir da sua vivência, a história individual constrói-se no seio de inter-relações experienciadas. Nesse sentido, os relatos, as opiniões e os posicionamentos são constructos que vão se delineando nas relações com o (s) outro (s) (DALL'AGNOL, 1999).

Em relação à constituição da ACT, trata-se de encontros nos quais se reúne um grupo de trabalhadores, voluntários que explica às pesquisadoras (es) a sua atividade, ou seja, o que fazem no seu trabalho. Para a realização desse trabalho, existem alguns aspectos que são necessários destacar como: trabalha-se com grupos, e não individualmente; todos os participantes devem ser voluntários; as reuniões

devem ser realizadas fora do local e dos horários de trabalho; é necessário existir ao menos dois pesquisadores conduzindo as reuniões; a pergunta condutora é: “O que você faz?”, a qual deve ser respondida o mais exaustivamente possível, ou até mesmo, solicitar que os trabalhadores descrevam um dia de trabalho, e por fim, o anonimato dos trabalhadores deve ser garantido (FERREIRA, 1993; FERREIRA e IGUTI, 1996; FERREIRA et al., 2003; MENDONÇA et al., 2009).

Outra etapa tão importante quanto às citadas anteriormente, é a fase de “validação” do material coletado. Antes de finalizar o relatório, é fundamental que o texto final seja submetido à apreciação dos participantes. Esse procedimento tem como base duas razões, uma delas é possibilitar que sejam corrigidos possíveis erros sobre o que foi dito entre os trabalhadores, ou até mesmo erros ocorridos durante o processo de gravação e digitação do material coletado. Outra razão refere-se às questões éticas: somente os autores podem permitir que o conteúdo do trabalho seja publicado, embora a responsabilidade do texto final seja das (os) pesquisadoras (es), é imprescindível que o conteúdo a ser divulgado passe pelo consentimento dos autores (FERREIRA e IGUTI, 1996; MENDONÇA et al., 2009).

As autoras ainda complementam

“(...) a quantidade de informações que se obtém em poucas horas de reunião de Análise Coletiva do Trabalho é impressionante; e não é só isso: estas informações vêm dentro de um contexto, já polidas pela vivência coletiva e individual. Em poucas horas extrai-se da rotina o que ela tem de essencial e comum. E das emergências, o que ela têm de único” (FERREIRA e IGUTI, 1996, p. 147).

A Análise Coletiva do Trabalho já utilizada em diversos trabalhos (FERREIRA, 1992; FERREIRA, 1993; FERREIRA e IGUTI, 1996; SAMPAIO, 2000; ARAÚJO, 2003; FERREIRA et al., 2003; SANTOS, 2003; FERREIRA, et al., 2008; RIBEIRO et al., 2008; MENDONÇA, SOUZA e FERREIRA, 2009) possibilita a existência de um espaço oficial, onde o trabalhador, no coletivo, fale sobre seu trabalho. A partir dessa experiência, o trabalho passa a ser pensado e ressignificado coletivamente pelos próprios trabalhadores, além de permitir um diálogo entre pesquisadores e trabalhadores, favorecendo a construção permanente de uma compreensão mais aprofundada sobre o trabalho desses profissionais.

3.4.2 Período de Coleta dos Dados e as Entrevistas

A coleta de dados realizou-se entre os meses de junho e agosto do ano de 2010. Foram realizados quatro encontros com os motoristas de caminhão. Por conta dos diferentes tipos de vínculos empregatício existentes na empresa (motoristas contratados, agregados e terceirizados) foram feitos um encontro com motoristas de cada um desses vínculos de trabalho e um encontro com o grupo de motoristas de todos os vínculos, no qual foi possível fazer a validação dos dados encontrados nos grupos anteriores.

As reuniões tiveram a duração de, aproximadamente, duas horas e foram coordenadas por duas pesquisadoras que conduziram o grupo com a pergunta norteadora: “O que você faz no seu trabalho?”.

De acordo com FERREIRA (1993), as reuniões de ACT devem acontecer fora do local de trabalho, num local identificado pelos trabalhadores como não sendo patronal, a fim de garantir um espaço físico onde os trabalhadores sintam-se confiantes a falar sobre sua atividade. Apesar disso, no presente estudo, os encontros aconteceram no local de trabalho por conta da dificuldade em encontrar os motoristas de caminhão devido à irregularidade de horários dos trabalhadores.

Embora estivéssemos no ambiente de trabalho, a relação entre as pesquisadoras e os participantes ocorreu de forma receptiva e respeitosa. Foi possível observar que o momento da entrevista permitiu para muitos motoristas, uma possibilidade de refletirem sobre as questões que fazem parte da sua vida pessoal e profissional, expressando a necessidade de falar sobre tais temas, bem como, agradeciam e apreciavam pelo momento de escuta e de reflexão proporcionados pelos encontros.

Como um dos compromissos e condições fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa, foi acordado com a empresa a disposição de um local privado para os encontros com os trabalhadores sem que houvesse a presença de chefia ou de relação de subordinação entre os presentes; a liberação dos trabalhadores no local e horário de trabalho no período da coleta e a autorização para a publicação dos dados encontrados na pesquisa, resguardando o anonimato da

empresa e dos participantes no estudo. Somente a partir do consentimento dos participantes, os encontros foram gravados e seu conteúdo foi transcrito.

3.4.3 Análise de Dados

As entrevistas foram transcritas integralmente, valorizado todas as falas e expressões dos motoristas de caminhão. Nesse sentido, GUERRA (2008) ressalta a importância de a transcrição ser fiel ao que foi dito pelos participantes. Além disso, essa autora destaca pontos importantes que devem ser observados, como:

- No primeiro momento, transcrever o que se entende na audição, deixando espaços para os episódios em que a audição não é clara;
- No segundo momento, rever as gravações preenchendo os espaços em branco;
- Numa terceira fase, redigir a gravação, corrigindo pontuações e expressões.

A partir da transcrição do material gravado, foi realizada uma leitura exaustiva do material. Buscou-se identificar trechos que apresentassem elementos, tanto objetivos, como subjetivos, que permitissem caracterizar o conteúdo do trabalho, aspectos organizacionais e relacionais, assim como os pontos de valorização e as

situações adversas relacionados à atividade laboral. Os trechos foram agrupados em categorias, de acordo com o tema abordado, de forma a compor um quadro ilustrativo do processo de trabalho desses profissionais. É importante destacar que as categorias de agrupamento foram determinadas *a posteriori*, ou seja, a partir da leitura das transcrições. A partir dos temas escolhidos, realizou-se uma nova leitura dos conteúdos em busca de subcategorias relacionadas a esses temas.

3.5 QUESTÕES ÉTICAS

O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo sob protocolo nº 2050 (ANEXO 1).

A revelação de episódios vividos não é um processo simples, como também não o é a ação de narrar experiências de natureza tão sensível e íntima. Assim, os cuidados éticos na investigação para poder obter uma melhor condição de revelação devem respeitar a Resolução 196 do Conselho Nacional de Saúde (CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE, 1996).

Todos os participantes receberam duas cópias do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (ANEXO 2) para ser lido e assinado juntamente com as pesquisadoras, sendo, uma via para o participante e outra para a pesquisadora

responsável, esclarecendo-se quaisquer dúvidas e garantindo que o participante esteja informado do que será desenvolvido e se sinta confortável em participar dos encontros.

O Termo de Consentimento Livre e Esclarecido foi preparado com especial cuidado, com a linguagem utilizada para esclarecer os compromissos de sigilo, privacidade e possibilidade de interrupção da entrevista a qualquer momento. Foram esclarecidas as dúvidas acerca dos procedimentos, riscos, benefícios e outros assuntos relacionados com a pesquisa, antes de ser iniciada e durante todo o seu curso. Todos os participantes tiveram liberdade para abandonar a pesquisa a qualquer momento, sem nenhum prejuízo à sua pessoa ou privados de informações sobre a temática do estudo.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nesse capítulo serão descritos os discursos dos motoristas de caminhão acerca do trabalho; das características de cada vínculo de trabalho e dos acidentes de trabalho. A descrição será apresentada sob a forma de categorias, agrupadas segundo a lógica dos discursos. Para atender ao objetivo geral desse estudo, o fio condutor da apresentação das categorias é o vínculo empregatício. Assim, os depoimentos dos motoristas serão identificados, de acordo com o seu respectivo vínculo de trabalho.

4.1 O TRABALHO

Ao observarmos os aspectos referentes ao trabalho dos motoristas de caminhão com vínculos de trabalho distintos, identificamos por meio das análises do material empírico que, para os participantes, falar sobre o trabalho significa compartilhar experiências e sentimentos que o trabalho produz neles como profissionais e não apenas limitar-se a fornecer informações quanto à descrição da atividade. Embora tivéssemos buscado tais informações em todos os encontros e, por diversas vezes durante as entrevistas, observamos uma necessidade, quase que urgente, dos trabalhadores iniciarem a fala referindo-se aos sentimentos relacionados ao trabalho, como pode ser observado nas falas abaixo:

“P: (...) O que vocês fazem quando vocês chegam aqui e até a hora que vocês vão embora? Como é que é?”

“Estressante é quando você começa a viajar!”

(motorista contratado)

“P: (...) O que vocês fazem no trabalho (...) desde a hora que vocês chegam na empresa até a hora que vocês vão embora pra casa? (...) Descreve pra gente como é que é.”

“Acho que a nossa maior preocupação aqui é conviver com o carregamento pra poder agilizar alguma coisa né...que é um processo que é muito demorado”

(motorista agregado)

“P: (...) Então, eu quero saber o quê vocês fazem no trabalho desde a hora que vocês chegam na empresa até a hora que vocês vão embora pra casa?”

“Nós não vai embora pra casa!”

(motorista terceirizado)

Os depoimentos acima indicam que, mais do que uma descrição ou explicação objetiva e pontual da atividade, falar sobre o trabalho implica em falar sobre os sentimentos que a atividade produz nos indivíduos (FERREIRA, 1993). Ao falarem sobre sua atividade, os participantes utilizam termos, como “estressante” e “preocupação” para referirem-se ao trabalho. Tais relatos demonstram que os motoristas, logo no início dos encontros, já levantam questões relacionadas à saúde mental e trabalho. Lembramos que esse aspecto será descrito e melhor explorado no decorrer dessa pesquisa.

Sobre a explicação do seu trabalho, os motoristas revelam:

“Primeiro, você saiu daqui e pegou a estrada...aqui é uma coisa, na estrada é outra. (...) É um mundo totalmente diferente desse do que a gente vê aqui na empresa! Entendeu?! Aí vem, os perigos, vem os irresponsáveis, vem as pessoas boas também pra te dá uma dica entendeu?! (...)”

(motorista contratado)

“A nossa preocupação quando chega aqui, é isso mesmo de ver o que tem pra carregar, o que tem pra arrumar, se tá liberado (o caminhão). São coisas que passa o dia inteiro e você não resolve nada, aí quando chega à noite, que é pra gente

rodar, a gente não roda (...) aí já atrasa (...). Eles já colocam o dia a partir de hoje (pra rodar), correndo entendeu?! (...) daí a gente fica com o tempo curto!”

(motorista agregado)

“(...) Nós começa a trabalhar, assim, o dia que você sai de casa. (...) Aí monta no caminhão e vai. Dez dias, quinze dias. (...) Até você retornar e passar em casa. (...) A gente chega de noite e sai de manhã, então fica difícil, né? (...) De repente, você tá acumulado aquilo, nervoso, muito trabalho, e horário. Você tá preocupado que você tem que chegar e não vai dar.”

(motorista terceirizado)

Observamos diferenças nos discursos sobre o trabalho entre motoristas de cada vínculo. Os motoristas contratados pontuam diferenças existentes no mundo “dentro e fora da empresa”, indicando que, diariamente, os trabalhadores deparam-se com dificuldades e riscos na estrada que não estavam prescritos pela empresa – até porque ela não os conhece. Tal fato ocorre, pois, habitualmente, a empresa ou o contratante tende a centrar-se exclusivamente na realização da tarefa, não levando em conta a atividade do trabalhador (MERLO et al., 2003). Neste sentido, a cisão e o conflito entre os dois mundos (no caso, a empresa e o trabalhador) ocorrem à medida que há uma distância entre o que a instituição contratante prescreve como sendo o trabalho dos motoristas e o cotidiano, isto é, a prática desses profissionais.

Entre os motoristas autônomos (agregado e terceirizado), observamos um discurso marcado pela ansiedade e preocupação constante no que diz respeito às viagens que serão realizadas e ao cumprimento dos prazos estabelecidos pela

empresa. Tais depoimentos expressam a relação direta com o tipo de vínculo estabelecido entre esses trabalhadores e a empresa, uma vez que, motoristas agregados e terceirizados, recebem por comissão e sua renda mensal depende, unicamente, da quantidade de viagens realizadas por eles.

4.1.1 A atividade

MORENO E ROTENBERG (2009) demonstram em estudo realizado com 100 motoristas de caminhão que, de modo geral, a atividade dos motoristas de caminhão consiste do carregamento do caminhão na empresa, a condução do veículo, a entrega de mercadorias e o descarregamento do caminhão para nova entrega. Nessa perspectiva, resultados semelhantes podem ser observados nesse estudo por meio dos discursos dos motoristas, exemplificado a seguir:

“Na realidade a alegria de motorista é três...você sabe quais são ou não? (...) Carregar, descarregar e carregar de novo”

(motorista agregado)

4.1.2 As atividades “extras”

Além das atividades descritas acima, os motoristas entrevistados afirmam que realizam o carregamento e descarregamento do caminhão, atividades essas que consistem no enlonamento e desenlonamento da carga.

Observamos que os motoristas agregados e contratados foram os que mais se queixaram em realizar esse tipo de trabalho. Os trabalhadores afirmam que essa atividade não é função do motorista de caminhão, como apontam as falas a seguir:

“Mas você é dono do seu caminhão (...) você tem que descarregar seu caminhão. Você chega lá, o cara fala ‘Ó, vai abrindo que daqui a pouquinho eu venho descarregar’, aí você tem que tirar, desamarrar toda a carga e tirar a lona. Você vai meter a mão na massa.

Isso não é serviço nosso no caso!”

(motoristas agregados)

“E tem firma que você chega lá, o cara fica assim...olhando sua cara.”

“Aí o cara fica lá assim... ‘Ei motorista! Você não vai deslonar não? Senão nós não vai descarregar não!’... ‘Ué, mas não é vocês que descarregam?’... ‘Não, aqui é o motorista!’”

(motoristas contratados)

Além disso, os participantes revelam que em determinadas filiais da empresa estudada, existem funcionários específicos para realizar a atividade de enlonar e desenlonar. Apesar disso, são os motoristas que realizam esse serviço por conta do

problema de comunicação existente entre a empresa e os motoristas. A partir dos encontros realizados, observamos um relato confuso e desinformado, por parte dos participantes, sobre a disponibilização desse serviço nas empresas. O depoimento seguinte explicita o problema de comunicação referido:

“(...) A falta de comunicação entre o pessoal mesmo da empresa (...) que nem, nós fomos carregar lá em BH e, eu falo mesmo, porque é um negócio enjoado, viu! Então, cheguei na firma lá, carreguei e (...) fizeram aquele procedimento todo lá (...), peguei e saí pra fora. Fez a pesagem e (...) e me deu a nota. E o tempo já tava formando pra chuva, né? Aí, conversei com o rapaz e eu falei pra ele ‘E agora meu amigo, como é que o pessoal vai poder enlonar isso aí?’. Ele falou ‘Não, isso é você que se vira!’, falou desse jeito! ... ‘O senhor vai ter que enlonar aí’... ‘Eu vou ter que enlonar isso aí, cara?’. Ele falou ‘É você vai ter que enlonar. Pára o caminhão aí e põe a mão na massa!’, eu falei ‘Tá bom, né?’. É até interesse meu fazer a via, poder ir e agilizar o lado, né? Então, fui. Parei o caminhão ali no pátio, subi em cima da carga, uma carga esquisita, alta...era aqueles “Bag” grandão. Fora a altura, né?! Fica uns três (metros de altura) (...) e eu não ia abrir aquela lona grande, então abri a azulzinha que é a mais leve que a gente tem, né? Peguei, abri, fiz um negócio doido lá e começou a ventar...aquele vento, e a lona voava longe e eu atrás da lona entendeu? E ficou aquela coisa ventando. Aí, começou a chover e eu preocupado pra não molhar a carga. Enfim, me sujei todo...todo melado de cal, sujo. Via a carga dele (outro colega de trabalho), a coisa mais linda, né?! Tudo arrumadinho! Eu falei ‘Rapaz, você que enlonou isso aí cara?’, ele falou ‘Não, o pessoal aqui enlona o serviço’. Não passaram pra mim que fazia isso, entendeu?!”

(motorista agregado)

Sobre a realização dessa tarefa, os trabalhadores terceirizados relatam que geralmente, esse trabalho não é realizado por eles, pois, nas empresas onde carregam ou descarregam, existem funcionários que fazem esse serviço:

“No nosso (caminhão), às vezes sobra alguma coisinha pra nós. Nem sempre. Nem sempre sobra.”

*“Que nem, tem os carregamentos no Nordeste (...) nós não põe a mão em nada. Eles que se encarregam de abrir o sider, lonar, amarrar. Quer dizer, apertar a cinta, fechar a lona do **sider**. Nós não mexe!”.*

(motoristas terceirizados)

4.1.3 Condições de trabalho

A seguir serão apresentados os depoimentos dos motoristas de caminhão referentes as condições dos caminhões, como o desconforto, a temperatura, a cama e o câmbio do veículo; a precariedade das estradas brasileiras e a falta de infraestrutura nos postos de parada dos trabalhadores e nas empresas onde descarregam o caminhão.

Acerca da condição dos veículos, os motoristas afirmam que os caminhões utilizados pela empresa estudada não são adaptados às necessidades diárias dos trabalhadores, ilustrados pelas figuras 1 e 2. Segundo os trabalhadores, o espaço interno do caminhão é desconfortável e não possibilita a locomoção dos trabalhadores, conforme o depoimento seguinte:

“(...) Eles deveriam olhar mais essa parte do motorista, começando pelos caminhão! (...) Porque pelos caminhão? Porque você vê, a maior parte da nossa vida é de dentro de um caminhão...é a nossa casa, ali é tudo! (...) Você vai vestir uma roupa, tem que deita aqui...a calça...aqui..que não consegue ficar em pé. (...) Com o teto alto você fica em pé! (...) Você vai ter todo espaço pra trocar uma roupa, fazer alguma coisa, esticar o corpo...beleza! O caminhão teto baixo, ele não tem nada disso. (...) Eu não sei, que por causa de 2 mil reais o carro não vem com teto alto! (...) Ninguém nunca olhou pra isso!”

(motorista contratado)

Figura 1: Visão lateral do caminhão

Figura 2: Parte interna do veículo

De acordo com os participantes, apenas alguns veículos possuem o ar condicionado, pois a maioria possui o climatizador, ilustrado na Figura 3.

Figura 3: Climatizador

“(...) O caminhão não tem ar...é quentinho, viu?! ‘Pô, o motorista tá lá no Nordeste, (...) tem ar condicionado...beleza.’ Isso seria bom, muito bom. Seria uma parte muito boa pra gente!”

(motorista contratado)

Os trabalhadores relatam que, além do espaço para dormir ser pequeno, geralmente as camas não são confortáveis, como mostram depoimentos e a figura a seguir:

“A cama é dura, parece uma pedra!”

(motorista contratado)

“Dorme mal!”

(motorista terceirizado)

Figura 4: Cama

Além disso, os motoristas queixam-se da qualidade do câmbio e, e decorrência disso, há dificuldade em trocar de marcha, como mostram os relatos e a figura a seguir:

“O câmbio dele é muito duro”

“Botar a marcha ali é duro!”

(motoristas contratados)

Figura 5: Assento e câmbio

Sobre a situação das estradas brasileiras, os motoristas queixam-se da precariedade das mesmas. De acordo com os trabalhadores, as estradas, embora algumas sejam pedagiadas, encontram-se em péssimas condições, como apontam os seguintes depoimentos:

“É que o Brasil também não tem estrada, né? Quer dizer, então não ajuda, né?”

“(...) Tem um trecho aí que gasta o dia inteiro pra fazer!”

“O dia inteiro pra fazer por causa (...) cada buraco que cai o pneu dentro!”

“Você paga pedágio ainda nessas rodovias aí...eu mesmo não conformo pagar pedágio!”

“Essa Fernão Dias aqui, ela é complicada né? Paga pedágio, mas como se não pagasse, né? É toda cheia de buraco, ondulação”.

(motoristas agregados)

Além das condições dos veículos e das estradas, os motoristas queixam-se da qualidade dos postos de parada nas estradas. Eles enfatizam que não há nenhum tipo de fiscalização ou atenção por parte do governo, que garanta melhores condições de higiene, alimentação e acomodação para esses trabalhadores. Sobre a escolha dos postos pela empresa, os motoristas afirmam:

“Quem avaliou os postos não é motorista! (...) Pra avaliar certo precisa ser motorista, que ele conhece os melhores lugares”

(motorista contratado)

Segundo os participantes, os banheiros disponibilizados são de péssima qualidade, como ilustram os seguintes relatos:

“Tem lugar que não tem banheiro pra tomar banho!”

“Tem lugar que você vai usar um vaso sanitário, não tem porta! Como é que você usa?!”

(motoristas agregados)

De acordo com os trabalhadores, a falta de infra-estrutura encontra-se presente também nas empresas onde carregam e/ou descarregam o caminhão. Os participantes afirmam que em determinadas empresas, quando não há banheiros disponíveis para o uso dos trabalhadores, a utilização desse recurso é proibido pelas mesmas, como revelam os discursos seguintes:

“E dependendo da empresa que você tá pra descarregar, não tem um banheiro!”

“Eu descarreguei uma carga da “Y” em “X” (...) Estava em cima do caminhão, descarreguei e já eram sete horas da noite. Eu descarreguei e me puseram para fora do pátio deles. Fui para outro pátio e voltei, parei mais na frente e peguei uma bolsa para tomar banho: ‘Você não pode tomar banho, não!’ (...) Daí, eu queria ir para outro lugar e não tinha lugar para ir. Tive que ficar sem banho. (...) Em outro lugar você não acha nada, não acha vaga nenhuma para parar, em São Paulo você não acha nada. (...) Na hora lá, eu queria um banheiro ali fora, lá naquele pátio que o pessoal fica.”

(motoristas contratados)

4.1.4 O sistema de rastreamento

O rastreamento é um procedimento adotado por diversas empresas como medida para garantir a segurança do veículo e da carga.

Em estudo realizado, MORENO E ROTENBERG (2009) demonstram que para evitar roubos de carga, as empresas de transporte possuem o sistema de rastreamento como mecanismo de segurança. As autoras revelam que embora alguns veículos ainda possuam o rádio, caminhões e carretas têm um equipamento de rastreamento, denominado *autotrack*. Este é instalado no caminhão e seu monitoramento é feito por uma equipe que permanece em salas de controle acompanhando todo o movimento do veículo via satélite.

É possível afirmar que os dados analisados nesse estudo vão ao encontro de tal achado. De acordo com as informações cedidas pelos motoristas, esse sistema consiste, basicamente, em acompanhar o veículo durante seu trajeto todo com o objetivo de impedir roubos da carga e do veículo, além de autorizar ou impedir as paradas dos motoristas em determinados postos de gasolina.

Na empresa estudada, o serviço de rastreamento é feito pela própria empresa. O monitoramento dos veículos é feito 24 horas por dia por funcionários encarregados pelo rastreamento dos caminhões. O rastreador é um equipamento de variados tipos, como ilustram as figuras 6 e 7. Nele, os motoristas digitam mensagens informando todos os passos da sua atividade como “Saída”, “Chegada”, “Refeição”, entre outros.

Figura 6: Rastreador 1

Figura 7: Rastreador 2

Segundo os participantes, quando o motorista faz alguma das opções descritas acima, como almoçar, e não informa “Refeição” à central de monitoramento, o caminhão é bloqueado pela mesma e, enquanto o trabalhador não informar o que está fazendo, o veículo não funciona e os apitos de alarme não são desligados. A seguir os motoristas explicam como funciona o sistema de rastreamento:

“Você chegou de viagem aqui. Se você saiu dali e parou pra almoçar, você tem que passar mensagem, dizer onde você tá. Aí depois, pra seguir viagem, você tem que dar sua senha”.

“Porque se você vai tá dirigindo aqui, chega uma mensagem, a gente é obrigado a parar”.

(motoristas contratados)

“(...) Às vezes, muitas das vezes eu não digito banheiro, refeição, eu não digito nada! Então eu digito lá “Chegada”, porque? Porque você precisa abrir a porta! Então você tá digitando do teu caminhão que você vai abrir a porta! Você digita “Chegada” e a tua senha. Abre a porta, vai ao banheiro, faz uma refeição e tal, volta, fechou a porta. O que você digita? “Saída”, porque aí ele entende que você tá com a porta fechada. Se numa eventualidade, como eu cheguei no posto outro dia, aí meu amigo chegou ‘Ô, e aí beleza?!’... “pá”, abri a porta, putz o caminhão já começou a apitar na hora! Aí eu tive que ligar aqui na (empresa) pra falar ‘Não, esqueci aqui e abri a porta’”.

(motorista agregado)

Além de fornecerem informações constantemente à central de rastreamento, os motoristas afirmam que são eles que arcam com os custos de envio de mensagens à central, como indica o relato a seguir:

“É porque paga por mensagem né?! A maioria dos rastreador é por mensagem. Então, você mandou mensagem lá que você foi almoçar, que você foi jantar...então paga mensagem!”

(motorista agregado)

De acordo com os trabalhadores, o manuseio do equipamento no cotidiano de trabalho é dificultado pelas próprias características do equipamento, como o tamanho do aparelho. Sobre isso, os motoristas afirmam:

“Aquele teclado é ruim cara! Ele é pequeno demais!”

“(...) O (aparelho) pequeno você tem que tá procurando ali as letras. O grande não, já tem as letras todinha”.

(motoristas contratados)

Segundo os relatos dos participantes, o rastreador é utilizado por quase todos os motoristas. Os trabalhadores contratados e agregados possuem o equipamento no veículo. Os trabalhadores agregados ao fazerem seu contrato com a empresa recebem o rastreador e sua manutenção.

No caso de saírem da empresa em um período menor que seis meses, o equipamento é retirado do veículo e o motorista deve pagar o equivalente a R\$600,00 à empresa para custear a instalação e a retirada do equipamento do caminhão. A seguir, os trabalhadores falam sobre o contrato com a empresa e o rastreador:

“(...) Você assina o contrato. Aí no caso aqui, vamos supor, eu vou tirar meu caminhão daqui hoje (...) Eu chego aqui, desengato a carreta, digo que não vou ficar mais. Eles vão me tirar o rastreador, tirar tudo, a manutenção dele e aí no caso, fica 600 reais pra pagar à casa.”

“Só se desagregar o caminhão em menos de seis meses. Aí você paga taxa de instalar ele e de retirar ele.”

“É aí você trabalhou um ano. Aí você não é obrigado. Aí você tira o rastreador do teu caminhão sem manutenção nenhuma, sem despesa nenhuma.”

(motoristas agregados)

Entre os motoristas terceirizados o uso do rastreador é opcional. Nesse caso, o equipamento é adquirido pelo próprio trabalhador e o sinal do rastreador varia de

acordo com a empresa para a qual eles estão prestando o serviço, conforme depoimento a seguir:

“Mas o nosso rastreamento é nosso, mesmo”.

“Quando nós carrega por eles, fica o sinal com eles”.

“Cada firma que a gente carrega já muda o sinal”.

(motoristas terceirizados)

Com base nos relatos acima, observa-se que os motoristas terceirizados apresentam uma liberdade de escolha maior sobre o uso ou não do rastreador. Nesse sentido, observamos que esses trabalhadores não fizeram queixas quanto a esse sistema de segurança, ao contrário dos motoristas contratados e agregados que, por sua vez, recebem um controle maior por parte da empresa no sistema de rastreamento. Dessa forma, é possível compreender as queixas e os termos utilizados pelos motoristas para referirem-se ao rastreamento, como mostram os depoimentos abaixo:

“(...) Porcaria isso aí!”

“(...) Cárcere privado, como diz o outro!”

(motoristas agregados)

“Só que o rastreador não é um bem para a gente, ele é um bem para os empresários. Esse é o tipo de bem que você é escravo, isso é uma expressão até esquisita. A escravidão é dos tempos dos negros, mas a escravidão nossa tem hoje vinte e quatro horas, você é escravo daquele aparelhinho que é uma porcaria e você

é escravo vinte e quatro horas. Se eu entrar num lugar lá, precisar ir ao banheiro, ou não entra, que quer dizer, ociosidade, se eu vou ao banheiro e marcar, se passar quinze, vinte minutos, ele começa a bipar lá fora.”

(motorista contratado)

De acordo com os participantes, o bloqueio do veículo é realizado pela central de monitoramento e acontece quando os trabalhadores não informam imediatamente à mesma o que estão fazendo durante o trabalho; quando realizam paradas em locais não autorizados pela empresa, ou quando ultrapassam o limite máximo de velocidade permitido pela empresa estudada (80km/h). A seguir, as consequências no veículo quando o bloqueio é acionado:

“O motor desliga, endurece”.

“Tem uma bombinha lá que corta o óleo, corta o óleo diesel, teu caminhão afoga!”

“Aí, que eles faz: dá o apito, daí um minuto, dois minutos, o caminhão fica. Se você acelera ele, ele num vai, ele fica morrendo! Tá afogado!”

(motoristas agregados)

Além do sistema de rastreamento, a empresa estudada adota como medida de segurança o que ela denomina por “área de risco”. Essa medida prevê que motoristas ao saírem da empresa, em hipótese alguma, devam parar o caminhão até alcançarem a distância de 200 km. Isto é, os motoristas devem andar com o caminhão todo esse percurso para que assim, possam sair da área de risco de roubos e assaltos, conforme os seguintes relatos:

“(...) Quando você entra aqui, você já tem as regras pra saber qual posto é permitido ou não parar, né? 200 km beirando São Paulo não pode parar!”

“Saiu daqui você tem que rodar esses 200 km! Não importa! Você não pode parar!”

“(...) Passou dos 200 km, você pode parar em outros postos”.

(motoristas agregados)

“(...) A gente não pode parar num raio de 200 km daqui!”.

(motorista contratado)

Observamos que essa conduta da empresa é muito criticada pelos motoristas, uma vez que, não prevê possíveis imprevistos durante esse trajeto, como uma parada para almoçar ou ir ao banheiro:

“Um dia eu falei desse jeito (...) “Eu vou ficar andando com uma garrafa pet de 20 litros e vou ficar mijando...como é que eu vou acertar o buraquinho ali pra mijar ‘Eu tenho que parar, minha filha!’”

“Parei em “X” (cidade). Assim que desci do caminhão, bloqueou! Eu digo: ‘Não, deixa ele bloqueado!’ Fui, jantei, tomei banho, fui ao banheiro. (...) Porque eu rodar 700km sem parar ?! (...) Eu preciso ir ao banheiro! (...) Eu preciso jantar! (...) Oh, não tá certo!”

(motoristas contratados)

A partir dos discursos acima, é possível inferir que a maioria das normas de segurança adotada pelas empresas não dialogam com a realidade daquele que terá que seguir as regras. Tais medidas se baseiam na lógica do trabalho prescrito, mais especificamente, na tarefa que, por sua vez, conflita com o trabalho real, na medida

em que a atividade é tudo aquilo que é mobilizado pelo trabalhador para efetuar a tarefa (FALZON, 2007).

A atividade contempla o observável, como o comportamento do trabalhador, e também o inobservável, como a atividade intelectual, mental e os discursos sobre a ação, os quais exercem papel importante na resolução de problemas encontrados. Além disso, o trabalho real para existir, depende dos meios fornecidos para realizá-lo e das condições físicas e mentais do trabalhador (FALZON, 2007, MENDES E WUNSCH, 2007).

Embora seja o trabalho que deva atender às necessidades dos trabalhadores (MERLO et al., 2003; VALOT, 2007), observamos a partir dos relatos dos motoristas que, como em qualquer situação de trabalho, o trabalhador diante de uma situação inesperada, recorre à estratégias para realizar a tarefa.

Sobre essa temática, LIMA e ASSUNÇÃO (2000) demonstram que os acidentes se caracterizam por uma interrupção ou alteração do fluxo normal de uma atividade ou processo, de forma imprevista ou improvável. Nesse sentido, os trabalhadores diante da variabilidade do trabalho, realizam ações de antecipação na situação de trabalho para evitar a ocorrência de eventos indesejados na atividade que não estavam prescritos nas tarefas e/ou nas normas empresariais. A antecipação constrói-se a partir da experiência do saber-fazer do trabalhador, que por sua vez, visa garantir que os objetivos da tarefa sejam alcançados com sucesso (LIMA e ASSUNÇÃO, 2000; FALZON, 2007; GARRIGOU et al., 2007)

Como veremos no relato a seguir, os motoristas, a fim de realizar seu trabalho e atender as exigências da transportadora, antecipam os possíveis imprevistos que podem ocorrer durante o trabalho antes mesmo de iniciarem as viagens:

“(...) Você já deve calcular mais ou menos. Aconteceu um imprevisto, mas você já tem que calcular mais ou menos se vai aguentar ou não os 200 km, ou você já fica aqui!”

(motorista agregado)

A partir do depoimento acima, é possível compreender a ação de “calcular os imprevistos” dos trabalhadores não apenas como uma estratégia de antecipação, mas também para exercerem um pouco mais de controle sobre seu trabalho e assim, realizá-lo.

São muitas as queixas dos motoristas contratados e agregados sobre o sistema de rastreamento, uma vez que eles possuem o equipamento e recebem um controle maior por parte da empresa. Para os trabalhadores, o rastreador não impede que possíveis assaltos ocorram durante a viagem nem garante a segurança dos motoristas, da carga e do veículo, além de apresentar falhas no monitoramento durante o trajeto do caminhão e na comunicação entre trabalhadores e central de rastreamento.

Tais resultados corroboram os achados de MORENO E ROTENBERG (2009) que apontam queixas dos motoristas de caminhão referentes às falhas no sistema de rastreamento, como a recorrente falta de sinal, entre outros aspectos.

Os resultados do presente estudo mostram que, entre as queixas relativas ao sistema de rastreamento, está a constante perda de sinal do rastreador. Os motoristas explicam que é por meio desse sinal que é feito o contato entre eles e a central de monitoramento. Os trabalhadores comentam que o sinal desaparece do sistema, de acordo com a área que eles estão trafegando e quando isso acontece, o veículo pode ser bloqueado. Quando isso ocorre, os participantes explicam que não há como contatar a empresa, pois seus celulares também perdem o sinal. Dessa forma, a ligação para a central de rastreamento, só pode ser realizada quando eles chegarem num local onde o sinal retorne, ou quando encontrarem um orelhão para ligar para o serviço “0800”. Os depoimentos seguintes ilustram essa questão:

“Acontece que dependendo da área, ele cai e desbloqueia e bloqueia você, não tem telefone, não tem telefone para pegar, você fica que nem louco ali. (...) Ontem eu parei no posto e estava escrito banheiro, quem estava com vontade de ir ao banheiro era eu, aí eu abri a porta e ficou lá apitando o negócio lá, aí fui ao banheiro e tal e tomei um café e voltei, aí eu liguei para cá. Eu não quis nem saber.”

(motorista contratado)

“Só vai ter sinal na próxima cidade, então pra mim o rastreador que não tem sinal... (...) Ele não poderia perder tanto sinal!”

“E a única coisa que eles alegam, que eu já tô cansado já de ouvir que é sempre a mesma ladainha que eles falam, é que ficou fora...perdeu sinal!”

(motoristas agregados)

Outro aspecto levantado pelos participantes refere-se ao mau monitoramento feito pela central de rastreamento e os bloqueios automáticos e repentinos. Diante dessa situação, os motoristas relatam já terem burlado as regras referentes ao rastreamento a fim de testar a eficiência do próprio sistema de segurança da empresa, conforme os relatos a seguir:

“Que nem você tá falando aí (...) eu já parei em casa...já que nós tá falando eu vou falar! Eu parei (com o caminhão em casa durante o trajeto de viagem) (...) só que eles rastreia tão mal que de cinco vezes que eu parei (...) que nem perceberam! (...) Eu fiz isso de livre e espontânea vontade minha (...) pra mim vê! Se der, eu já sei, né? No dia do acerto, eu já sei. Aí ele não falou nada! Então, quer dizer que passou, não passou?”

(motorista contratado)

“(...) Eles tavam arrumando o asfalto. No caso, você passa só um de cada vez. Aí tem um “Pare” lá, você tem que parar no meio da pista. Aí a hora que eu fui sair, bloqueou! Aí não pegava celular (...) aí, o que acontece? Eu tive que deixar o caminhão em cima da pista e tive que andar 150 km pra chegar no posto! Ainda bem que tinha o posto! O orelhão do posto não funcionava. O rapaz deixou eu usar o fixo no 0800, e se não tem isso aí? Eu ficava bloqueado em cima da pista! Então isso aí pra mim não é um rastreador competente! (...) Nesse caso que eu fiquei bloqueado em cima da pista sabe ‘Ah, mas eu não tô te vendo aqui’... ‘Ah, mas não tem o meu sinal aqui, então pra que o rastreador, então? Se você não tá me vendo! Então se chega o cara aqui agora e rouba meu caminhão em cima da pista, aí quer dizer que você perdeu meu sinal, então?!’... ‘Ah, tô desbloqueando seu caminhão então lá, vê se parou de piscar lá’... ‘Ah, então você tá vendo meu caminhão aí pô!’”

(motorista agregado)

Além disso, os motoristas revelam um grave problema de comunicação entre eles e a central de monitoramento, como ilustram os relatos abaixo:

“O rastreamento funciona 24 horas por dia, só que a comunicação não funciona...a verdade é essa!”

“Mas não deveria ser assim, sabe por que moça? Porque é o seguinte, eu tô aqui no trânsito, de repente quando eu preciso ligar com urgência, ninguém me atende!”

(motoristas contratados)

Para os trabalhadores, isso ocorre pela falta de recursos eficientes, como a disposição de telefones que facilitariam o acesso à comunicação entre os trabalhadores e a empresa em um momento de emergência, ou quando o veículo é bloqueado. Os motoristas afirmam que, embora a transportadora ofereça um número de celular para que eles possam contatar a central de rastreamento numa situação de necessidade, a comunicação nem sempre é possível, como ilustram os relatos a seguir:

“Tem um telefone pra 350 motoristas, você acha que é suficiente?”

“Um único número, por isso que eu falei pra você que não consegue!”

(motoristas contratados)

Além disso, existe um serviço de atendimento, denominado pelos trabalhadores como o “0800” que só recebe chamadas se for de telefones fixos. Assim como o telefone disponibilizado pela empresa, esse serviço também apresenta falhas, à medida que não atende às necessidades dos motoristas, conforme os relatos a seguir:

“(...) O 0800 só do fixo, do celular não aceita! Ou então você tem que ligar do teu celular, no caso do meu que é de conta, esse mês veio 50 reais! De ligar no celular da empresa aqui direto! Que eles não aceitam a cobrar também. Aí ligar ‘Ô, e aí o que aconteceu que você bloqueou meu caminhão?’... ‘Ah, mas tal coisa...’. Você tem que ligar pro cara! Porque isso, você já tá nervoso com os seus problemas! Aí acontece isso aí também (...)”

(motorista agregado)

“Tava (...) consertando a pista, tava rodando só uma mão, né? Aí seguiu os carros que tavam na mão contrária (...) eu tava no meio da fila, aí botaram pra eu andar, aí eu andei, quando cheguei no meio do trajeto: “bloqueado”. Os carros que tavam na frente passaram, mas os que tavam atrás ficaram...e aquela buzina. Eu tive que gastar quinze reais de telefone celular, que lá não tinha orelhão. (...) Porque veja bem, pra começar, aqui o 0800 devia ser por telefone celular, porque nem todo canto você tem um orelhão”.

(motorista contratado)

Sobre as paradas nos postos autorizados, identificamos que os motoristas terceirizados, na medida em que não são obrigados a adquirirem o rastreador, têm liberdade e autonomia para escolher os postos de parada, sem que haja o controle e a autorização do rastreamento para tal. Ao contrário dos motoristas contratados e agregados que, além de terem que fazer a primeira parada num raio de 200 km da empresa, só podem parar em postos autorizados e, considerados por ela, como locais seguros e de boa qualidade para descanso, alimentação, higiene e abastecimento. Sobre o quesito segurança dos postos autorizados, os motoristas afirmam:

“Segurança nenhuma! Não tem pouso pra tomar banho, e o café...às vezes você quer escolher um lugar ótimo pra você parar que tem tudo benefício não pode parar!”

“Lá na Bahia, tem lugar que nego rouba carga e pode parar! Tem lugar que é, lugar de tráfico (...) é autorizado”.

“Existe alguns postos, né? Que é melhor de dormir do que outros...isso aí você sabe que é melhor. Depois, tem uns que tem até segurança...você entra pra lá, passa a corrente ali...que de roubar é mais difícil!”

(motoristas contratados)

Não há uma relação direta entre postos autorizados pela empresa e a segurança da carga e do veículo. Os trabalhadores afirmam que os roubos costumam acontecer nos próprios postos autorizados e, ainda revelam que, embora sejam acusados pela empresa e pelos gerentes dos postos de estarem envolvidos nos roubos, geralmente, são os próprios funcionários do posto e até colegas de profissão, que roubam o óleo ou equipamentos do veículo, como exemplificam os relatos abaixo:

“Ah, eu fui roubado em Goiânia (...) roubou minha aliança, meu celular e 850 reais (...) roubou eu. Nós tava lá em Goiânia, na hora que eu saí do banheiro”.

“O negócio é o seguinte, eu deixei minha carreta ali. Tinha dois rapaz, um da (outra empresa) e outro da...esqueci o nome daquela empresa. (...) Ele encostou a carreta dele perto da minha (...) aí eu fui tomar banho tudo lá e ele ficou lá. Depois caiu uma chuva da bexiga! (...) Como tava chovendo demais né, aí eu peguei e falei ‘Na hora que der uma estiadinha eu vou’, porque o restaurante lá é longe. Deu aquela estiadinha...eu fui pra carreta e dormi! Aí, a hora que eu levantei no dia cedo (...) na hora que eu desci, eu vi aquela poçinha de óleo e vi que o cara tinha roubado óleo! Aí (...) fui reclamar com o gerente, né? (...) Então, aí um senhor lá pegou e

falou ‘Viu, você viu o cara roubar?’, eu falei ‘Se eu tivesse visto meu amigo...eu não tava aqui reclamando!’ (...) Aí eu fui lá e falei com o gerente, aí o gerente foi lá e já mandou outro fiscal dele lá, mandaram um ir lá pra vê! (...) E realmente roubou mesmo! (...) Se eu tivesse roubado o óleo, eu tava ao menos com o cheiro (...) Quem rouba fica o cheiro! (...) O óleo é fedido! (...) Como é que eu ia ficar olhando o óleo?! (...) Eu não ia ficar vendo a carreta toda hora saindo pra mim vê óleo!’

(motoristas contratados)

No caso dos trabalhadores terceirizados, os motoristas relatam experiências em outras empresas que, frente à situação de roubo de carga e veículo, a conduta da transportadora referida é abster-se de qualquer responsabilidade com o trabalhador, ilustrado no depoimento a seguir:

“Teve um caso, um motorista nosso lá da nossa empresa que nós trabalha, ele foi assaltado, roubaram o caminhão (...) Quer dizer que ele não recebeu um centavo da empresa. Ficou três meses, lembra do Z., lá em Cafelândia? Pedindo, fazendo listinha, os encarregados, pra dar dinheiro pra ajudar ele. Quer dizer, a empresa não tinha que assumir? Não assumiu nada. Então, por isso que eu falo, se você trabalha você ganha, se você não trabalha não tem nada.”

(motorista terceirizado)

A partir dos depoimentos obtidos nesse estudo, identificamos diferenças quanto à contratação do seguro das cargas nos motoristas de vínculos de trabalho distintos. De acordo com os motoristas, a empresa possui contrato com diversas seguradoras. Os trabalhadores revelam que, entre os motoristas contratados, o seguro da carga é feito no nome deles. Para tanto, eles precisam dar informações pessoais como nome,

dados referentes à sua documentação e endereço, como parte da contratação do seguro da carga. Os participantes não concordam com esse tipo de conduta adotada pela empresa e pela seguradora à medida que, a responsabilidade e os custos em caso de roubo, ficam em nome dos motoristas, como exemplificam os seguintes discursos:

“E o seguro da carga é o motorista, viu? Porque a empresa não tem seguro...a “X” (seguradora contratada pela empresa estudada) é que faz o seguro da carga...pelo nome do motorista! (...) Se o motorista não tiver nome, não trabalha!”

“Não é a empresa, é o nosso nome que é o seguro da carga!”

“(...) Eu coloco meu nome lá na carga, CIC, RG, meu endereço da minha casa, tudinho. Que isso? (...) Eu acho errado isso!”

(motoristas contratados)

Os motoristas agregados afirmam que se quiserem adquirir o seguro do veículo, eles devem custear o serviço. Contudo, pagar um seguro é praticamente impossível, pois o pagamento das parcelas do caminhão impede a aquisição de tal serviço. Além disso, os trabalhadores relatam que a responsabilidade e os custos nos casos de roubo do veículo ou acidente, são dos próprios trabalhadores. De acordo com os participantes, o único seguro oferecido pela empresa é o que eles denominam por “seguro de terceiro”, explicado a seguir:

“(...) O que é um seguro de terceiro aqui? É que se você bater num carro da (pesquisadora), o seguro vai cobrir o carro dela! O teu, você tem que arrumar! E aí, eles vão analisar o acidente em si pra ver se você vai ter que arrumar a carreta deles ou não! Mas você é responsável por tudo! No caso assim, você teria que ter

um seguro do teu caminhão, pra arrumar teu caminhão, ou, no caso, o seguro contra terceiro, a gente paga também! R\$ 270 reais pra numa eventualidade...você bater no carro de terceiro e eles não terem que ...”.

“Porque na maioria aqui, é prestação alta e não dá pra você pagar seguro!”

(motoristas agregados)

4.1.5 A jornada de trabalho

Sobre a regulamentação da jornada de trabalho, observamos durante os encontros, o conhecimento e as dúvidas dos trabalhadores quanto às informações precisas acerca do objetivo e do andamento do projeto de lei que regula a jornada de trabalho dessa categoria. Os depoimentos a seguir ilustram tal situação:

“Porque tava saindo uma lei, não sei se foi aprovada...de um horário né?! (...) Só que eu não sei que horário que era. Eu sei que não foi aprovado! (...) Pelo jeito que chegou até mim, era 6 horas...”.

“Ia ser bom, né? Ia ter horário né?”

“Ia ter um salário digno, né?”

(motoristas agregados)

Embora haja algumas iniciativas no que tange ao amparo legal desses profissionais, o processo legislativo caminha a passos lentos. Enquanto isso, os

estudos, citados anteriormente, revelam que os motoristas de caminhão estão submetidos a más condições de trabalho, como jornadas extensas e irregulares, o cumprimento dos prazos a qualquer custo, dentre outros fatores que não só trazem sérios prejuízos à saúde, como contribuem diretamente para a ocorrência de acidentes de trabalho envolvendo esses trabalhadores.

As consequências são ainda maiores quando falamos de trabalhadores autônomos que, além de representarem grande parte dos motoristas de caminhão, estão submetidos à lógica da remuneração pela produção – o que intensifica a precarização do trabalho e suas consequências à vida dos trabalhadores (ANTUNES, 1999). É necessário enfatizar que tal situação ainda persiste. A informalização do trabalho tem sido cada vez mais crescente e tem assumido parte constitutiva da acumulação de capital (ANTUNES, 2010).

O autor destaca que, baseando-se na quebra da contratação e regulação da força de trabalho, a informalidade tem como uma de suas características a inexistência do horário fixo de trabalho e as extensas jornadas de trabalho – sustentadas pelo uso das horas vagas dos trabalhadores, como meio de aumentar sua renda. Nesse sentido, os relatos a seguir elucidam o porquê da urgência da regulamentação da jornada de trabalho e o fim do pagamento por comissões aos trabalhadores autônomos:

“Que é muito bagunçado, entendeu? Você não tem direito a nada! Nunca tem direito a nada! Não existe o cara só trabalhar de comissão! (...) Não existe isso! Ele

tem que ter um salário fixo e mais uma comissão! O cara tem que trabalhar 24 horas, 24 horas, 24 horas, 48 sem parar meu! Isso não existe! (...)

(motorista agregado)

“(...) Mas não é esse negócio, é que nós tinha que ganhar assim, corrido, né? Vinte e quatro horas. Mas nós não ganha, é só comissão. Como que funciona? A maioria, os motoristas é tudo assim, né?”

“Tem que ter um salário. O motorista tem que ter um salário. Ele come, tem que comer.”

“Eu vou falar aquilo que eu falei, é o salário, né? Que a gente não tem, a cesta que a gente não tem, diária que a gente não tem, folga que a gente não tem (...).”

(motoristas terceirizados)

Sobre os horários de trabalho dos motoristas, os resultados desse estudo identificaram que, na empresa estudada há uma norma que limita o horário das viagens noturnas dos motoristas. Ela prevê que os trabalhadores não trafeguem no período das 22:00 às 05:00h. A empresa afirma que a regra aplica-se a todos os motoristas da empresa, sejam eles contratados ou autônomos. Nesse sentido, compreende-se que todos os motoristas fazem viagens diurnas e noturnas, não havendo assim uma irregularidade quanto aos horários de trabalho. Mas será que todos motoristas conseguem cumprir essa determinação? Os dados desse estudo vão mostrar que, ao contrário dos motoristas terceirizados, alguns motoristas contratados e agregados relatam já terem viajado à noite e que preferem trafegar nesse período, como apontam os seguintes relatos:

“(...) Eu não rodo à noite.”

“Eu rodo das cinco ou seis da manhã até sete, oito horas.”

“(...) À noite a gente vai até as dez.”

(motoristas terceirizados)

“(...) Eu já andei até três horas da manhã”.

(motorista contratado)

“Eu adoro rodar de noite!”

“À noite é muito bom!”

(motoristas agregados)

Os discursos acima demonstram que, apesar do procedimento adotado pela empresa, nem sempre os motoristas conseguem cumprir com os horários estabelecidos por ela à medida que precisam cumprir os prazos de entrega. Além disso, motoristas agregados e contratados explicam a preferência pela viagem noturna. Eles afirmam que à noite há uma maior rentabilidade do trabalho, devido às condições climáticas dos destinos que costumam fazer as entregas:

“É que a viagem não rende durante o dia, a viagem não rende. O caminhão ele prende no asfalto, ele esquenta (...) e não desenvolve”.

“(...) Até porque, você tem que convir comigo que quem faz a linha, por exemplo, Nordeste-Belém...você roda é num sol de 40°. O asfalto ele tá 50, 55° ou mais. Você não consegue colocar o pé nele!”

(motoristas agregados)

“O serviço é bom na madrugada, porque é mais fresco, o trânsito. (...) Então é sempre melhor para o seu organismo, só que dá nove, dez horas, você já rodou 200, 300 km, você para e vai tomar um café e tal. Vai dar uma volta no caminhão, caminha, por causa das pernas, é lógico. Aí você continua de novo até meio dia, uma hora da tarde, almoça. Dá mais uma andadinha. (...) Ando até sete e meia no máximo. (...) Não chego até as oito não, não estou aguentando mais farol na minha frente (...)”

(motorista contratado)

De acordo com a transportadora, a regra é uma medida de segurança que visa a prevenção de acidentes e a segurança contra roubos da carga e do veículo, uma vez que, tais eventos, são freqüentes (MORENO e ROTENBERG, 2009) e costumam ocorrer no período noturno. Sobre esse procedimento da empresa, os motoristas afirmam:

“P: Porque a empresa não funciona à noite?

(...) É mais um procedimento contra roubo, né?”

(motorista agregado)

“Acidente (...) geralmente é à noite.”

(motorista terceirizado)

Apesar do não cumprimento da determinação quanto ao horário permitido para viagem por parte de alguns motoristas, os trabalhadores relatam que não há uma conduta punitiva por parte da empresa àqueles que descumprem as normas. Segundo

eles, nesses casos, a postura da empresa é de acionar o rastreador e responsabilizar o profissional, no caso de algum acidente ocorrido durante esse período, conforme os discursos abaixo:

“Não tem penalidade nenhuma. Eles só ficam mandando mensagem, eles mandam mensagem, o rastreador fica apitando o tempo todo!”

“Eu cheguei três horas da manhã e ela não me falou nada! Fez que não me viu!”

(motoristas agregados)

“Aí se acontecer uma tragédia, você bateu, matou alguém...”

“Depois de um horário, você é responsável!”

(motoristas contratados)

Na medida em que se atribui a “culpa” a quem trabalha, a organização do trabalho é isenta de qualquer tipo de participação para que tal evento ocorresse (OLIVEIRA, 1997; MENDES e WUNSCH, 2007).

4.1.6 As rotas

Segundo os motoristas, independente do tipo de contrato que têm com a empresa, eles costumam fazer viagens longas com destino às regiões do Nordeste, Norte e Sudeste. Identificamos que, entre os motoristas contratados, existem aqueles

que realizam apenas viagens curtas com destino às cidades próximas à capital, São Paulo e também ao interior paulista. Os participantes relataram que, de maneira geral, as estradas brasileiras estão em péssimas condições. Ainda sim, destacaram as estradas que vão para a Região Nordeste, como sendo uma das mais perigosas, devido às suas condições físicas e pela falta de segurança e fiscalização.

Em relação à escolha das rotas, os motoristas contratados revelam que desconhecem os destinos das viagens. De acordo com os trabalhadores, a empresa determina a rota e não lhes comunica, nem dispõem de uma lousa que informe aos motoristas os destinos de viagem que irão realizar as entregas. Os participantes ainda relatam que a empresa, ao saber que os motoristas conhecem bem determinada rota, costuma enviá-los ao mesmo local repetidamente. Tal situação pode ser observada nos seguintes depoimentos:

“Outra coisa errada que a (empresa estudada) tem nas filial dela, é que tinha que ter as carga numa lousa pra gente ver (...) porque só eles sabem onde tem carga! (...) É errado isso aí!”

“(...) No mês retrasado, eu fiz 8 entregas em “X” ...então como eles achavam que eu conhecia muito bem “X” ficou mandando eu “X”, “X”, “X”, “X” ...falei ‘Tô com o saco cheio de “X”, não quero mais, não adianta mais vocês nem mandar. Pode me mandar embora!’”

(motoristas contratados)

Ao contrário dos trabalhadores contratados, os motoristas agregados e terceirizados, apresentam um poder de escolha quanto ao destino que querem fazer a entrega. De acordo com esses trabalhadores, as rotas preferidas são aquelas que apresentam um valor de frete alto e que se localizem nas proximidades do lar, o que nem sempre é possível:

“Isso aí, eles deixam bem claro pra onde você quer ir. Isso aí é bom na (empresa estudada). Eu acho assim ‘Você quer ir pra lá, tem tal carga’... ‘Ah não vou’. Às vezes o cara não se dá bem, às vezes tem que passar na casa dele, às vezes o frete pra ele não compensa. O que não compensa pra um, compensa pro outro (...) tipo assim, ele só vai fazer Belo Horizonte. Eu fui e pra mim não compensou! Financeiramente. É perto, daí eu não passo em casa, daí pra mim não compensou.”

(motorista agregado)

4.1.7 Os prazos

Há ainda diferenças entre os vínculos de trabalho no que tange a flexibilidade dos prazos de entrega estabelecidos pela empresa. Entre os motoristas contratados há maior flexibilização das datas de entrega. Eles comentam que recebem um ou dois dias a mais da data de entrega prevista e que, dessa forma, não precisam “correr” com o caminhão para cumprir os prazos, conforme o relato a seguir:

“Segundo o que eu fiquei sabendo na integração aqui, diz que a empresa dá, por exemplo, uma viagem que leva quatro dias pra fazer; ela dá cinco, seis”

(motorista contratado)

Contudo, os motoristas agregados afirmam que o tempo da entrega da carga se inicia a partir do momento em que eles chegam à empresa. Além de o seu pagamento ser comissionado, os trabalhadores referem-se a uma “premiação” que recebem quando a carga é entregue dentro do prazo. A premiação é um recurso comum utilizado pelas empresas quando se deseja aumentar a produtividade. Os depoimentos abaixo mostram como se dá essa prática na empresa estudada:

“(...) Se a gente sair daqui sete, oito, nove hora, já tá correndo o dia! Já perde o dia!”

“Aí existe um esquema assim, carta frete. Você vai lá pro Pará, R\$ 5.700,00. Aí eles te dão R\$ 4.000,00 de adiantamento. Esses R\$ 4.000,00 aqui você vai trocar no posto, os R\$ 1.700,00 de saldo tá lá, R\$ 200 se você entregar na data prevista. Mas já aconteceu de eu entregar, tem empresa que você arrisca. Se você não entregar naquele dia lá, aqueles R\$ 200 que ele colocou lá, eles vão retirar! Vai descontar (...) já aconteceu aqui de eu entregar um dia depois, mas eles não descontaram não.”

(motoristas agregados)

Embora ambos os motoristas, agregados e terceirizados, sejam profissionais autônomos e recebam por comissão, os trabalhadores terceirizados relatam não ter

problemas quanto aos dias que lhes são dados para fazer as entregas. Segundo eles, os dias são “suficientes” e o tempo de entrega “é muito sossegado”.

Talvez possamos compreender essa diferença pela relação entre idade e tempo de trabalho entre os motoristas desses vínculos. Os motoristas agregados entrevistados eram muito jovens e trabalhavam como motoristas de caminhão há aproximadamente, 7 anos. Os trabalhadores terceirizados entrevistados apresentavam ser mais velhos e com mais tempo de experiência, atuavam nessa profissão há pelo menos 30 anos. Nesse sentido, o tempo de trabalho torna-se um aspecto importante que pode estar relacionado no cumprimento dos prazos, pois, o tempo de experiência no trabalho contribui para um maior domínio do trabalhador sobre sua atividade. Assim, compreendemos que os motoristas terceirizados conheçam as melhores rotas e controlem mais o tempo de viagem.

4.1.8 As folgas

Nesse estudo, observamos que as folgas variam de acordo com os vínculos empregatícios. Os motoristas contratados possuem uma escala que prevê quantos dias eles devem trabalhar e quantos podem folgar. De acordo com esses trabalhadores, após trinta dias de trabalho eles têm quatro dias de folga. Entretanto, eles revelam que nem sempre isso ocorre na prática. Além disso, o discurso deles

acerca do número de dias de folgas concedidos pela empresa é bastante confuso, como mostram os relatos a seguir:

“(...) Porque no treinamento daqui, quando eu entrei pra aqui, fala o seguinte ‘Ó, a cada mês você tem quatro dias de folga’”.

“(...) De cada mês como uns dizem que é 4 dias, outros que é 5. Já me falaram que era 6 dias, não tem esses dias?”

(motoristas contratados)

A remuneração por meio de comissões impõe um difícil ritmo de trabalho àqueles que precisam se submeter a tal processo.

A dinâmica “trabalhar para ganhar” provoca repercussões na vida profissional e social dos indivíduos. No âmbito do trabalho, as relações de trabalho podem ser prejudicadas na medida em que a competição entre os trabalhadores para ver quem faz mais viagens aumenta. Os reflexos disso aparecem no depoimento a seguir, em que o profissional coloca, de forma clara, o tipo de relação estabelecida entre empresa e trabalhador:

“(...) Porque quando ele (empresa) tem caminhão sobrando lá, pra carregar, eles nem se lembra, não tá nem aí. Agora quando aperta e precisa carregar, aí fica enchendo ‘Ah, não dá pra tá amanhã cedo? Não dá pra tá lá não sei o quê?’ É assim que funciona. Eles só vê o lado deles, né? Não vê o nosso.”

(motorista terceirizado)

Na esfera social e familiar, o trabalhador autônomo também tem suas relações delimitadas pela demanda do trabalho, uma vez que, a quantidade e a qualidade do tempo dedicada à família e aos amigos têm os dias contados até a próxima entrega.

Nesse estudo, identificamos que os motoristas agregados e terceirizados, determinam seus dias de folga. Os trabalhadores afirmam que suas folgas não duram muito tempo, pois como ganham por produção, precisam fazer outras viagens para ganhar mais. Ainda que sintam falta de casa, os motoristas entendem a folga como sinônimo de perda tempo, ou perda de dinheiro, como mostram os discursos abaixo:

“A gente mesmo dá nossas folgas!”

“1, 2 dias, 3...aí a gente tem que sair”.

(motoristas agregados)

“Você passando em casa já considera uma folga. A gente chega de noite e sai de manhã, então fica difícil, né.”

“Ela (empresa) fica obrigando a gente a não folgar, porque a gente trabalha nesse ritmo de comissão né”

“Então, se você folgar é por sua conta, você tá perdendo”

(motoristas terceirizados)

Apesar das diferenças no esquema de folgas entre os vínculos de trabalho, observamos que todos motoristas queixam-se do desrespeito da empresa pelo seu tempo de folga. Segundo eles, quando estão nos dias de descanso, a empresa logo os contata para que realizem entregas. Os trabalhadores relatam que, se não acatarem o pedido da empresa, a mesma fornece o caminhão a outro trabalhador, no caso dos

motoristas contratados, ou dão trabalho a outros motoristas que estejam disponíveis no momento, no caso dos agregados e terceirizados. Os motoristas explicam que quando isso acontece, eles ficam sem trabalho, ou seja, sem ganhar, como mostram os depoimentos a seguir:

“Teve um dia que eu fiquei 20 dias fora. Cheguei na quinta. Na sexta já ligaram pra mim! Fui na quinta depois do meio dia pra casa, quinta-feira de noite ligaram pra mim! ‘Você tem que vim senão vou dá seu caminhão pra outro!’”

“Dá o caminhão pra outra pessoa, aí você fica aqui 15, 20 dias esperando o caminhão chegar sem ganhar!”

“A gente já chega pensando neles... ‘Vão ligar, vão ligar pra gente vir trabalhar!’”

(motoristas contratados)

“Aí, eles bota outro lá no caminhão da gente e quando você voltar o caminhão tá lá pro Nordeste afora. Aí não é mais quatro, cinco dias... é dez!”

“Que nem quando nós entrou na empresa (a qual são vinculados), né? Eles têm um negócio de falar ‘Você trabalha trinta dias e tem cinco dias de folga’, só que ninguém deixa você ficar cinco dias em casa. (...) Você chega cedo e o cara já ‘Não, mas tem que carregar à tarde. Não dá pra você carregar amanhã cedo?’”

(motoristas terceirizados)

“Então, mas aí você chega em casa e fica um dia! Ficou 22 dias fora!”

“Você teria que ficar uma semana em casa pra compensar, né?!”

(motoristas agregados)

4.1.9 O profissional da estrada

Durante os encontros com os trabalhadores, observamos que a vivência de ser um “*profissional da estrada*”, presente nos discursos dos motoristas, permeava toda a ação de falar sobre o trabalho e suas dificuldades. Sobre essa temática, ROSA (2006) afirma que o desempenho na profissão de motorista de caminhão é um aspecto tão forte na vida desses trabalhadores, que acaba por representar o que são. A autora explica que isso ocorre porque os motoristas relacionam sua vida com o trabalho, uma vez que passam a maior parte de seu tempo em função do trabalho, enquanto que o tempo dedicado à família e amigos seja dado pelos intervalos entre uma viagem e outra.

Nessa perspectiva, os motoristas de caminhão entrevistados, ao falarem sobre o trabalho, trouxeram informações quanto aos aspectos que constroem e perpassam a relação homem-trabalho, tais como: a escolha da profissão; a relação com o veículo; o trabalho solitário; o orgulho da profissão e a união existente, ou não, entre esses trabalhadores.

Estudos mostram que, embora os motoristas de caminhão tenham iniciado sua profissão porque já orbitavam no ramo de transportes, seja trabalhando como simples ajudantes ou até mesmo realizando pequenas entregas com veículos pequenos, a escolha pela profissão se dá, na maioria das vezes, pelo histórico da atividade presente nas famílias dos trabalhadores. Ou porque os motoristas trabalhavam como

ajudantes de seus pais, tios ou avós ou porque viajavam com seus parentes por prazer. Nesse sentido, essa profissão passa a ser a sua única e mais conhecida opção de trabalho por parte dos trabalhadores (SENA, 2005; RESENDE et al., 2010a).

Alguns resultados do presente estudo vão ao encontro desses achados, uma vez que identificamos nos discursos dos motoristas motivos semelhantes quanto à escolha pela profissão. Para determinados motoristas, a escolha deu-se por ser uma atividade realizada pelos familiares, para outros, ser motorista era um desejo de infância. Entretanto, alguns participantes afirmam que embora gostem do que fazem, o realizam porque precisam e porque não sabem fazer outra coisa. Ainda há aqueles trabalhadores que relatam estar na profissão por acreditarem ser uma atividade mais vantajosa quando comparada a outros trabalhos. A seguir, os motoristas contam os motivos que os levaram a essa profissão:

“Ah, eu, foi de família mesmo! É vô, pai, tio...”

“Desde pequeno eu ia trabalhar com meu pai de pedreiro e viajava de ônibus e eu ficava lá sentado no banco pensando que eu era o motorista, né? E ficava lá, toda hora que o motorista mudava a marcha eu ficava lá ,“pá”, acelerava e ficava lá (risos)”.

(motoristas agregados)

“Eu, desde pequeno, sempre gostei de caminhão. Aí, em 2007 pintou uma oportunidade na “Transporte Y” e eu comecei com baú. (...) Eu trabalho porque eu gosto da profissão. (...) Eu gosto de ser caminhoneiro. (...) Eu tive a oportunidade de fazer faculdade, não fiz porque não quis. Não culpo meu pai e minha mãe por hoje

eu estar sofrendo aí nas estrada, e não arrependo, não. Tô na profissão porque eu gosto. Todo serviço tem o seu lado bom e o seu lado ruim, entendeu?”

“Eu trabalho porque eu gosto. Um pouco porque eu gosto e porque eu preciso, e porque o que eu sei fazer é dirigir caminhão.”

“Eu trabalho porque não tem outro meio de depender, de sobreviver. Eu me obrigo a trabalhar com caminhão, porque as outras profissão, essa mesma que eu tenho de caldeiraria, é muito pesado, fica muito fora de casa. De repente tem obra por aí que você vai trabalhar e o cara te deixa lá dois, três meses e não te paga passagem, nada, tem que vim do teu bolso. Aí, não compensa, é melhor ficar no caminhão (...) Mas não que eu goste, se eu pudesse, eu abandonava. (...) Eu não gosto. Eu faço porque eu preciso.”

(motoristas terceirizados)

Sobre a relação entre motorista e caminhão, estudo realizado por ROSA (2006) revela que a valorização do trabalhador pelo veículo, inicia-se no sonho de se conseguir o veículo. De acordo com a autora, o caminhão tem grande importância para o motorista, pois além de ser sua ferramenta de trabalho, é nele que o profissional vai passar grande tempo dos seus dias, almoçando, descansando, orando, entre outros. Embora o caminhão não substitua o lar, ele torna-se sua casa à medida que diversas atividades que são realizadas nas casas serão feitas no interior do veículo. Nesse sentido, os trabalhadores, ao falarem sobre seu veículo, o mencionam com orgulho e carinho. Os resultados do presente estudo vão ao encontro dos achados supracitados, como mostram os depoimentos a seguir:

“É que é difícil, né? Comprar um caminhão financiado e colocar na mão de outro motorista!”

“Com você não. Você estando com mais cuidado, você vê uma pedra ali, você desvia dela pra não estragar o pneu, né? Agora o empregado não! Não vai sair do bolso dele! Ele recebe o salário dele no final e volta pra casa!”

(motoristas agregados)

“(...) Uma pessoa igual a ele aí...que tá entrando agora, ou ele que tem seis anos de empresa, e ele que tem respeito com as minhas coisas que tão lá na carreta, (...) tudo bem! (...)”

(motorista contratado)

Os motoristas relatam o descuido do caminhão por parte de colegas de trabalho, conforme mostram os seguintes discursos:

“O cara não tem o cuidado que o dono tem!”

(motorista agregado)

“Eu já vi nego comendo de tudo aqui ‘Olha, eu peguei um caminhão de fulano, comi esses 20 dia todinho na cozinha dele’ (...) Fala dando risada na cara dele!”

“Pega o lençol da pessoa pra dormir, não toma banho três dias.”

“Pega a carreta da gente lá, o lençol tudo, taca uma mulher que tem doença lá, você vai dormir ali depois, (...) pega também!”

(motoristas contratados)

Os relatos a seguir demonstram a importância vital do caminhão para as necessidades diárias dos motoristas:

“Nós só dorme no caminhão.”

“O hotel nosso é isso aí.”

“É caixa de cozinha, nós tem que ter pra fazer comida.”

(motoristas terceirizados)

Durante os encontros, observamos que os motoristas apóiam-se em explicações religiosas, apontando “Deus” como o principal companheiro de trabalho e o único responsável por sobreviverem, diariamente, às dificuldades no trabalho. Sobre a presença do discurso religioso nesses trabalhadores, CHEROBIM (1984) explica que a vida na estrada apresenta situações que nem sempre o motorista consegue prever, como a ocorrência de acidentes, eventos climáticos, buracos nas estradas. De acordo com o autor, os riscos envolvidos são muitos e acabam promovendo ao trabalhador, uma situação de angústia e opressão, assim como a sensação de desamparo em face da impossibilidade dos órgãos públicos em prevenir tais contingências a que os trabalhadores estão expostos. Nesse sentido, diante da situação de imprevisibilidade e impotência, os motoristas buscam na religião, o instrumento eficaz para, vencer dificuldades e sofrimentos que perpassam a realidade do seu trabalho, como mostram os seguintes relatos:

“Segurança é Deus!”

(motorista contratado)

“Eu tenho meu companheiro fiel que é Deus e esse aí eu não me aparto dele. Só de ele se aparta de mim...eu não sei, mas eu não aparto dele (risos). Então, ele é meu companheiro fiel! Nessas viagem, sempre!”

(motorista agregado)

Os motoristas ainda relatam que, além de “Deus”:

“O medo é o companheiro de trabalho”

(motorista contratado)

Sobre as possíveis caronas, os motoristas revelam os riscos envolvidos:

“(...) Se você quiser dar carona também, você também pode dar! Só que a carona você fica vulnerável! (...) Você não sabe quem você tá transportando! (...) Às vezes tem uma moça bonita lá na frente do posto e tal, você dá uma carona, o que acontece? Lá na frente ela fala ‘Ah vou descer aqui na entrada da fazenda da minha tia’, você pára o caminhão, o cara vem e te rouba! Então eu não dou carona assim! Só se for o frentista do posto mesmo (...)”.

(motorista agregado)

Apesar das dificuldades e da falta de reconhecimento do trabalho, os motoristas enfatizam o orgulho da profissão:

“Porque eu sou um profissional, faz trinta anos, eu tenho minha casa, tenho meu carro, tenho minha moto, tudo tirado sendo empregado de cima de um caminhão, faz trinta anos que eu sou casado e tenho filhos, todos criados em cima de um caminhão. Eu me orgulho de ser o que eu sou. (...) Porque é uma profissão (...) Para mim, é a profissão mais bonita que existe. Porque para mim o cara que salva vida lá

é só Deus, médico não tem nada que ver com isso, mas a minha profissão é bonita. E eu sou profissional da estrada. Eu com trinta anos até hoje tombei um caminhão, culpa dos outros num domingo ainda por causa de um cara que estaria bêbado. Eu para não matar todos eles, tombei o caminhão. E não foi um exagero, eu fico quieto, por isso é que eu gosto da minha profissão.”

(motorista contratado)

“Mas eu gosto! Sempre gostei!”

“Se a pessoa não gostar não fica nem uma semana na profissão!”

(motoristas agregados)

“(...) Eu, quando era (...) motorista novo, eu gostava. (...) Mas aí entra no sangue, você quer largar e não dá mais. (...) Eu fiquei uma vez três anos sem mexer com caminhão. (...) Aí você passa, assim, na rua, assim, e encosta uma carreta assim, você passa lá perto dela, ela tá com pneu quente, cheirando óleo diesel, aquela coisa. (...) Você fala ‘Ah, não. Eu tenho que voltar pra estrada!’”

(motorista terceirizado)

Os resultados do presente estudo identificaram diferenças quanto à existência, ou não, da união e do respeito entre motoristas dos diversos vínculos pesquisados. Os motoristas contratados afirmam que, embora a desunião esteja presente na maioria das empresas transportadoras, na empresa estudada, os trabalhadores se respeitam e se unem quando necessário, como mostram os seguintes relatos:

“Sabe quando que existe respeito? Aqui! Eu digo aqui! Na frente de todos! Aqui dentro! (...) Na “X” (empresa estudada)! Eu vi, e achei bonito! O respeito que o motorista tem um para com o outros! Não digo todos, mas a maioria...um para com

o outro aqui se respeitam! Porque nas firma que eu já trabalhei, é uma vergonha! (...) Eu mesmo! Dou “Bom dia” aqui é 40 ou 50 vezes por dia aqui! Motorista chega, pega na minha mão...eu acho isso a coisa mais bonita que tem! É a união entre a maioria dos motorista aqui! Se todos motorista do mundo tivesse a união que a (empresa estudada) tem (...) seria resolvida muita coisa! Muita coisa tá?! (...) Aqui eu acho bonito! (...) É lindo aqui! Coisa que eu nunca vi em outras firmas que eu já trabalhei! (...) Se deve à educação que os motoristas têm um com o outro! (...) O respeito que eu tenho por ele, por ele, por todos! E o respeito que todos têm por mim!”

(motorista contratado)

Contudo, os motoristas agregados enfatizam a falta de união e o desrespeito entre os colegas de profissão. Eles afirmam que, por conta da competitividade pela melhor carga e rota, os trabalhadores estão cada vez mais desunidos e enfraquecidos. De acordo com esses trabalhadores, considera-se uma carga “boa” quando o valor do frete compensa os gastos da viagem e ainda gera lucro.

Resultados semelhantes também foram encontrados em pesquisa realizada por ROSA (2006) que explica a fragilidade dos trabalhadores autônomos diante da acirrada concorrência entre transportadoras, produzindo o individualismo o fim do companheirismo entre os motoristas de caminhão. A autora explica que a falta de união entre os trabalhadores se reflete em greves que caracterizam-se em manifestações setorializadas e movimentos enfraquecidos, sem poder para promover mudanças significativas em prol das melhorias para a categoria. Sobre essa temática, LOURENÇO e BERTANI (2007) destacam que a força coletiva pulveriza-se à

medida que a produtividade e o lucro a qualquer custo dominam o mercado de trabalho. Os depoimentos seguintes ilustram tal situação:

“E é uma desunião muito grande nos motoristas, né?”

“Você fala aqui ‘Vou carregar pra tal lugar’, aí o cara pega e já fica meio de olho e vai lá atrás querer carregar carga sua entendeu? Não tem aquela irmandade!”

“Não tem união de parte nenhuma dos motoristas aqui! Por parte nenhuma! (...) Só na parte de comer! Na hora de comer é ‘Ah, vamos almoçar?’, aí vai todo mundo junto. (...) Se você falar assim ‘Vamos ali cara, reivindicar ali ó, pro amigo ali, pra aquela coisa que tá acontecendo lá’, às vezes um tem a coragem de ir! Mas o resto não!”

(motoristas agregados)

Tendo em vista todas essas situações, podemos afirmar que os encontros serviram como um espaço de “desabafo” coletivo desses profissionais, onde eles não apenas falaram e refletiram sobre seu trabalho, mas também puderam compartilhar experiências, dificuldades e, sobretudo, tiveram a oportunidade de experienciar o pensar e sugerir, coletivamente, as mudanças para melhoria das condições de trabalho. De acordo com os participantes:

“(...) Precisa de uma oportunidade pros motorista dialogar com o pessoal.”

“Eu tenho 5 ano de empresa. Essa é a primeira reunião que eu tô!”

“Eu só tenho reunião quando eu entrei aqui! (...) Só normal!”

“(...) Alguém nunca parou, durante esse 25 anos ninguém nunca parou pra dizer assim ‘Cara, tá renovando a frota. 2 mil a mais, 2 mil a menos...vamos trazer os caminhão tudo com teto alto pra ser melhor. Os nossos motoristas, eles passam mais

tempo no caminhão do que na casa deles. Pra ter mais um conforto'. Mas ninguém nunca parou pra olhar isso aí!"

(motoristas contratados)

"'Tô cansado, não tinha condições de poder continuar'...Isso aí ninguém dá oportunidade, importância pra isso aí não!"

(motorista agregado)

"Bom seria mudar um pouco, né? O pessoal procurar mudar. As empresas, né? Em geral, ver o quê que tá acontecendo com os motoristas, fazer uma reunião com os motoristas no próprio pátio da empresa."

(motorista terceirizado)

4.2 SAÚDE

Estudos citados anteriormente demonstram que o trabalho dos motoristas de caminhão traz sérios prejuízos à saúde como dores na região lombar, sedentarismo, hábitos alimentares não saudáveis, consumo de bebidas alcoólicas e de estimulantes, distúrbios de sono e sofrimento mental (ROBB e MANSFIELD, 2007; CAVAGIONI et al., 2008; PENTEADO et al., 2008; ULHOA et al., 2010).

Ao falarem sobre saúde, os participantes desse estudo apresentam diferentes relatos. Os motoristas terceirizados, a princípio, afirmam não terem nenhum

problema de saúde, ao contrário dos agregados que não sabem informar a última vez que estiveram em uma consulta médica por conta do trabalho, como mostram os discursos a seguir:

“Eu não tenho problema com a saúde.”

“Eu, graças a Deus, não sinto nada.”

“Nada de problema de saúde (...)”

(motoristas terceirizados)

“Vixi! Pra falar a verdade não dá nem pra saber, porque eu mesmo faz mais de uns...desde que peguei no caminhão não fui mais no hospital, não dá tempo!”

(motorista agregado)

Apesar disso, motoristas terceirizados e agregados apresentaram relatos semelhantes quanto às queixas de dores na coluna e pernas; a baixa qualidade das comidas encontradas por eles nas estradas e a falta de tempo para alimentarem-se adequadamente.

▪ **Dores no corpo**

LEMOS (2009) em pesquisa sobre a prevalência de queixas de dores osteomusculares entre motoristas de caminhão que trabalham em horários irregulares e fixos, mostrou que as queixas relacionadas às dores lombares foram maiores em motoristas que trabalham em horários irregulares. A autora destaca ainda que tais

resultados indicam que a qualidade ruim de sono e não cochilar com regularidade podem ser considerados fatores de risco para dores osteomusculares nessa população. Entretanto, os resultados desse estudo mostram que os motoristas entrevistados, independente do vínculo, queixam-se de dores no corpo, como dores nas costas e nas pernas.

Os discursos a seguir ilustram as queixas dos motoristas quanto às dores nas costas e pernas:

“O caminhão que eu trabalho é um Mercedes dezenove, trinta e três. É mais fraco (...) É mais cansativo, chega no final do dia e tudo (...) porque você trabalha nessa posição, assim, né? Então, você usa embreagem, acelerador e breque. Você chega no final do dia, tá aqui (...) Dor...aqui, as costas.”

“(...) Pra correr Nordeste, lá, é igual eu falei pra você, chega no final da tarde eu tô com dor no joelho, ontem eu cheguei com dor na nuca, dor nas costas. Judia. Com vinte e seis mil quilos em cima.”

(motoristas terceirizados)

“Dor nas costas dá muito!”

“Quando você dirige muito tempo dá! Dói pra caramba!”

“Começa a doer as pernas, porque não tem circulação, né? Você tem que parar, tem que esticar um pouco!”

(motoristas agregados)

▪ Alimentação

Pesquisa realizada por RUAS et al. (2010) com motoristas de caminhão, revela que os trabalhadores preferem consumir alimentos fritos (35%) e demasiadamente salgados; o restaurante costuma ser o local onde são feitas as refeições (77%) e a maioria alimenta-se três vezes ao dia (57%). Os autores afirmam que a má alimentação associada a outros fatores, como o sedentarismo, facilita a presença da obesidade que, por sua vez, predispõe o profissional a uma série de doenças.

Com o objetivo de investigar os hábitos de vida e segurança dos caminhoneiros de transporte de carga no Brasil, RESENDE et al. (2010a) revelam que, dentre os aspectos do trabalho desses profissionais, a alimentação é considerada precária e a refeição é simples e sem variedade. Segundo os autores, a grande maioria dos motoristas prepara a comida em local adaptado como cozinha, na parte externa do caminhão, e as condições de higiene do local onde param para se alimentar e descansar são muito ruins.

Nesse sentido, os resultados do presente estudo corroboram os achados relativos à má alimentação dos motoristas de caminhão nesse, e em outros estudos. Os participantes afirmam que, além de consumirem alimentos considerados não-saudáveis, a qualidade das comidas oferecidas por postos e restaurantes nas estradas é ruim. Os trabalhadores revelam também já terem sofrido problemas orgânicos em decorrência da ingestão de refeições de má qualidade, como ilustram os depoimentos abaixo:

“O que que muda é a alimentação. A alimentação, ela é tão ruim na estrada que mexe com o organismo da gente! Ninguém consegue ficar 3, 4 dias sem ir no banheiro. Você não consegue ir no banheiro. Você não consegue! Por causa da alimentação! Chega em casa, pronto...regulariza tudo!”

“Você come muito resto, né? Comida estragada.”

“(...) O cheiro ruim de azedo você já sente já o cheiro de azedo.”

“A vigilância sanitária não fiscaliza nada! Faz muita propaganda, né? Mas pra fora, ela não fiscaliza nada não! Senão, fecharia muito restaurante aí!”

(motoristas agregados)

“(...) Comida de beira de estrada, geralmente é de três, quatro, cinco dias”.

“Agora, a gente que anda aí, nas estradas aí, você pode comer alguma coisa que não te faz bem.”

“(...) Essa viagem ele passou mal lá no Nordeste. Ele comeu lá, pegou uma refeição lá (...) na BR 116, ele chegou ali perto de Pirapora, ali ele quase morreu.”

(motoristas terceirizados)

De acordo com os motoristas, os trabalhadores contratados recebem uma diária no valor de R\$33,00 que serve para pagar a alimentação entre outros custos da viagem. Ao contrário dos trabalhadores agregados e terceirizados, que não recebem nenhum tipo de ajuda para custear os gastos com alimentação e hospedagem durante as viagens. Além de financiar suas próprias diárias, a associação entre a má remuneração e o cumprimento dos prazos reflete diretamente na alimentação desses trabalhadores, na medida em que a falta de tempo para se alimentar pode gerar consequências à saúde como mostra o relato a seguir:

“Por exemplo: você trabalha numa empresa, você vai almoçar meio dia, seu horário é do meio dia às duas, você vai entrar às duas horas! Com nós, não! Às vezes, não é todo dia, você acaba de almoçar, saiu...já tem que trabalhar! Às vezes, você deixa de almoçar, quando você tá com muita pressa, aí você janta aí já tem que ir! (...) Você não pára nem pra urinar, que é o caso de muitos! E aí, futuramente, dá muito problema na pessoa, né?! Você não pára pra nada!”

(motorista agregado)

De acordo com os motoristas, nem todo caminhão possui cozinha (Figuras 8, 9, 10 e 11):

Figura 8: Cozinha fechada

Figura 9: “Armário” e cozinha aberta

Figura 10: Cozinha aberta

Figura 11: “Armário” para objetos de cozinha

Entre os trabalhadores entrevistados, apenas alguns relatam cozinhar em seus próprios veículos. Os participantes afirmam que, embora possuam a cozinha, nem sempre é possível fazer a alimentação no caminhão pela falta de tempo para tal. Quanto a isso, os motoristas sugerem a companhia das suas respectivas esposas durante as viagens. Para eles, isso ajudaria em muito, na sua alimentação, pois além da refeição ter mais qualidade e higiene, eles comentam que a comida seria feita com carinho:

“Ele não sabe cozinhar e ele também não. Ele tem caixa, mas não sabe cozinhar, é só a mulher que cozinha, quando ele carrega ela.”

“Eu gosto (levar a esposa), porque comidinha é gostosa. Até um porquinho ela fez uma vez, pra mim.”

(motoristas terceirizados)

▪ A prostituição nas estradas

A temática “trabalho dos motoristas de caminhão e doenças sexualmente transmissíveis (DST)” tem sido abordada em estudos que enfatizam a necessidade em criar programas específicos de prevenção de doenças e promoção da saúde nessa categoria profissional. As pesquisas destacam a importância de pensar políticas públicas que trabalhem tal demanda como uma questão relevante em Saúde Pública. Para tanto, faz-se necessário envolver os motoristas de caminhão como agentes fundamentais para nortear propostas para campanhas educativas e preventivas

relativas à saúde sexual nessa população (ROCHA, 2008; TELES et al., 2008; MASSON e MONTEIRO, 2010).

Pesquisa realizada com 240 motoristas de caminhão revela que os trabalhadores referem o isolamento social e a ausência da família por muito tempo, um dos principais motivos pela busca de relacionamentos sexuais durante o trabalho (ROCHA, 2008). Resultados semelhantes foram encontrados no presente estudo, uma vez que, motoristas contratados afirmam que a companhia de suas esposas, além de melhorar as viagens e torná-las menos solitárias, contribuiria para a diminuição da busca dos trabalhadores por serviços sexuais nas estradas. Além disso, os motoristas queixam-se do tempo que costumam ficar longe de casa durante o trabalho e da norma da empresa que os impede de levar as esposas nas viagens. Os seguintes relatos ilustram essa condição:

“Sobre saúde do motorista, veja bem, a gente pára em posto...a gente somos homens....é proibido andar com a esposa. Aqui é proibido andar com esposa (...) Só deixam no final do ano, mas eu digo proibido, né? (...) Não seria mais fácil você andar com a sua esposa do que você (...) tá andando nesses postos, pegar uma prostituta, jogar dentro do caminhão? Você é arriscado a pegar uma doença, roubarem o caminhão, roubar você todinho?! (...) eu acho que é muito mais viável! Há muita mais segurança, eu com a minha esposa dentro do meu caminhão, eu vou ter muito mais segurança!”

(...) Se o motorista andasse com a esposa dele, ele não ia pegar uma menina de quinze anos na estrada não, ia? (...) Mas veja só, ele às vezes passa oitenta dias,

trinta dias, não sei quantos dias fora e aí você chega ao posto e tem aquela menininha lá, e aí? (...)

(motoristas contratados)

Os motoristas relatam que a prostituição infantil é algo recorrente nas estradas. Segundo eles, os donos dos postos utilizam as meninas para chamar os trabalhadores para o local. Os motoristas destacam que a prostituição é um caminho de sobrevivência para as garotas e também para os donos dos postos de gasolina, conforme os depoimentos abaixo:

“Expostas ali, até pelo próprio dono do posto às vezes, para quê? Para chamar a freguesia. (...) Elas estão lá. (...) O dono do posto, eles contratam para ficar no posto.”

“(...) É a sobrevivência delas.”

“Delas e do posto. O posto é que chama para ir lá, por quê? Porque o caminhão fica no posto.”

(motoristas contratados)

▪ Sono

Com o objetivo de investigar as relações entre horários de trabalho com a saúde e qualidade de vida em motoristas de caminhão, estudo realizado com 215 motoristas do Estado do Paraná mostrou que 34,4% dos motoristas que trabalhavam em horários irregulares, gostariam de mudar seus horários de sono. Entre os que trabalhavam em horários irregulares, a porcentagem foi maior entre os que se

queixaram de dificuldades para adormecer (19,6%) em relação aos que trabalhavam somente durante o dia (5,6%). Dos motoristas que trabalhavam em horários irregulares, 14,8% queixou-se de sono excessivo que os levava a adormecer no trabalho. A porcentagem do grupo que trabalhava em horário fixo era de menos de 2% (SZYMANSKI et al., 2007).

Os resultados do presente estudo corroboram tal achado, pois observamos queixas relativas ao sono em motoristas agregados e terceirizados, os quais costumam trabalhar em horários irregulares. Encontramos contradições nos relatos dos trabalhadores terceirizados que, embora afirmem trafegar apenas no turno diurno, revelam semelhanças quanto às queixas relativas a sono. Para os motoristas de ambos os vínculos, não é possível dormir como gostariam, pois além de receberem por comissão, não tem nenhuma flexibilidade nos prazos de entrega, por parte da empresa. O depoimento abaixo explicita o conflito entre medidas de segurança adotadas pela empresa, como a proibição de trafegarem no período das 22:00 às 05:00h, e a necessidades dos trabalhadores:

“(...) Uma vez, eu tava com uma carga que (...) era pra entregar aqui em “X” (cidade) (...) então, eu tava um pouco atrasado porque a carga ela 'correu' (...) nas curvas, né? (...) E sempre que for fazer uma curva, a carga acaba correndo ela entorta. E eu (...) parei pra amarrar. Então, eu perdi muito tempo! (...) E daí eu tive que rodar um pouco mais, né? Eu tava em Belo Horizonte quando era mais ou menos uma meia noite. (...) Tem um ponto deles aqui que eles falam que é ponto de área de risco, né? 200km, você tem que rodar e você não pode parar, você tem que chegar aqui! E eu passei esse ponto! Então, eu não podia parar! E como já era meia

noite, eu falei 'Ó, até agora eles não mandaram nenhuma mensagem pra mim', porque eles costumam (...) mandar mensagem e aquela coisarada toda! E (...) começou a me bater aquele cansaço e eu falei, 'Não, vou ter que parar num posto', mas eu não achava vaga nos postos! Não tinha! Aí, fui rodando, fui rodando, fui rodando cheguei mais ou menos de Extrema pra cá dá o que?! Uns cento e poucos km...não era muito, mas pra quem tá cansado era muita coisa, né?! E eu cheguei e parei. Parei no posto, vi que tinha vaga, encostei lá e o cara tava me vendo pelo rastreamento, ele tava me vendo. Só vendo a hora que eu ia parar. Quando eu parei, chegou mensagem que não era pra mim parar ali, que eu tinha que rodar até o km 28 aqui da (...) Dom Pedro. Tinha que rodar não sei quantos kms pra poder chegar e poder parar pra poder dormir! Isso já ia dá o que...uma e pouca da manhã! (...) Então eu ia acelerando e cansado mesmo! Cansado mesmo! Tava no limite mesmo, entendeu? E dormindo e pescando à noite e não achando nenhum posto pra poder parar! (...) O negócio deles é a carga! Não quer saber como é que tá o motorista, não quer saber de nada!"

(motorista agregado)

Contudo, observamos a ausência de queixas relativas à falta de sono entre os motoristas contratados entrevistados. De acordo com o relato dos trabalhadores da presente pesquisa, os prazos concedidos pela empresa para fazer as entregas são maiores, como explicado anteriormente. Soma-se a isso, a experiência do motorista, como o conhecimento das rotas e o controle do tempo previsto para as viagens, o que é um aspecto importante que possibilita o profissional dormir antes das viagens. De acordo com os trabalhadores, é por conta desses fatores que eles têm tempo suficiente para dormir ou descansar antes das viagens, como mostram os relatos seguintes:

“Segundo o que eu fiquei sabendo na integração aqui, diz que a empresa dá, por exemplo, uma viagem que leva quatro dias pra fazer, ela dá cinco, seis”.

“Por isso que pode dormir durante o dia, porque os motoristas todos conhecem a rota, sabem certo o caminho (...) sabe o tempo que gasta.”

“Eles deixam você dormir até matar o sono!”

(motoristas contratados)

Segundo os trabalhadores, identifica-se facilmente um motorista com sono na estrada:

“Agora, um motorista com sono é fácil de perceber na estrada, ele come muita faixa. Aí, ele pega uma pista assim, que o acostamento tem um degrau, né? E dá uma saída que ele volta (...)”

(motorista terceirizado)

Os trabalhadores sugerem algumas modificações possíveis para que não sintam sono ao volante, incluindo um veículo com boas condições para trabalho e o fim do pagamento por comissão, conforme o relato a seguir:

“Hoje tem que ser o quê? Um caminhão potente. Ar condicionado ajuda muito. E eu quando puxava boi, no caminhão que eu trabalhava tinha ar condicionado. Quando eu tava pra chegar, meu amigo... Eu parava o caminhão e descia aquele ar quente do lado de fora, mas chegava lá dentro da cabine... O ar condicionado não te dá canseira, não te dá sono. Antigamente, os caras trabalhavam o dia inteiro e rodava à noite no outro dia, dá sono, mas... Então, tá aí, o que nós falou, o salário.”

(motorista terceirizado)

▪ Drogas

Dados da pesquisa realizada com 279 caminhoneiros na cidade de Santos – SP revelam que, dentre as drogas utilizadas pelos trabalhadores, estão o consumo de álcool (84%), a maconha (33%), o “rebite” (17%), cocaína (12%), “bolinhas” (anfetaminas – 3%), calmantes (5%), cola (4%), LSD (3%) e crack (1,5%) (VILLARINHO et al., 2002).

NASCIMENTO, NASCIMENTO E SILVA (2007), constataram o uso abusivo de álcool e anfetaminas pelos motoristas de caminhão. Os autores relatam que, para reduzir o cansaço e o sono em viagens de longas distâncias, os trabalhadores freqüentemente, recorrem ao uso dessas substâncias.

Os resultados do presente estudo não apenas corroboram tais achados, como revelam a situação atual desses profissionais. Motoristas de caminhão, de ambos os vínculos empregatícios, afirmam que, atualmente, mais que o rebite, está o consumo exacerbado da cocaína e do crack pela maioria dos motoristas de caminhão nas estradas.

De acordo com participantes, o uso dessas substâncias se dá pelos mesmos motivos do uso do rebite: os trabalhadores precisam ficar acordados para cumprir seus prazos de entrega.

Sobre essa realidade nas estradas, os trabalhadores relatam:

“Não sei se a senhora sabe, mas a maioria dos motoristas, não tô dizendo aqui, mas a grande parte é de drogados...a grande parte!”

(motoristas agregados)

“É tudo demais. Eles usa cocaína, Dualid, é a maconha, né? Cheira cocaína. Faz tudo numa viagem só, mistura tudo. Ainda toma uns conhaque, mesmo, pesado.”

(motoristas terceirizados)

O rebite, segundo os motoristas:

“É uma cápsula de plástico. (...) Tipo um pozinho, né? Uns grãozinho. (...) Você põe a Coca num copo e abre ela assim e joga dentro.”

“Eu nunca fui dependente de outras drogas, foi mais só o Desobese, mesmo, o Dualid. (...) É um comprimido, né? Pra obesidade, mas é receitado pelo médico, né?. Agora, a gente usa assim, pra destino, pra tirar o sono.”

“É o arrebite que eles falam.”

(motoristas terceirizados)

“É para não dormir. (...) Tem muitos que tiram a fome. (...) Tem um que até está passando propaganda na televisão, tem um que é o Lipomax.”

“É para emagrecer, mas tira o sono.”

(motoristas contratados)

Complementando tais achados LEYTON et al. (2002) discorrem sobre o uso de anfetamínicos pelos motoristas de caminhão e os efeitos dessas substâncias na saúde. De acordo com os autores, os anfetamínicos são potentes estimulantes do sistema nervoso central que atuam sobre as atividades psíquicas e psicomotoras.

Dentre as diversas medicações utilizadas pelos motoristas de caminhão e, também referenciadas pelos entrevistados do presente estudo, estão o Dualid (cloridrato de anfepramona), Desobesi (cloridrato de fenproporex) e o Lipomax (Fenproporex). Seu uso indiscriminado provoca dependência e trazem sérias repercussões para a saúde tais como alterações cardiovasculares, neurológicas e psiquiátricas (ASSOCIAÇÃO MÉDICA BRASILEIRA E CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA, 2002; LEYTON et al., 2002).

Os trabalhadores falam sobre o uso dessa droga nas estradas entre os motoristas:

“(...) Eu vou dizer, tem gente que toma. É o seguinte, dá sete oito horas da noite ele vai para a gandaia, quando ele volta para trabalhar, ele está ruim ele vai ter que tomar o rebite para ele trabalhar de dia.”

(motorista contratado)

“Tava eu e um colega nosso naquele caminhão vermelho, o “Y”, lá no “Z” (posto). Eu tava conversando com um cara lá (...) Na minha frente, assim, o menino do cara do lado, assim, acho que deve ter uns oito ou dez anos, o cara jogou dentro da boca dele quatro rebite. (...) Colocou assim, tomou quatro. (...) Aí ele tomou uma batida lá, não sei de que coisa lá, ele falou assim ‘Eu tenho que pagar a prestação do caminhão e eu tenho que amanhecer amanhã cedo lá em...’ (...) Aí eu falei ‘Mas e na volta? Não acabou o efeito do rebite?’, aí ele falou ‘Eu tomo mais dois.’”

(motorista terceirizado)

Sobre os efeitos do rebite, os motoristas relatam:

“Tem pessoa que o efeito dá na hora! Dá na hora sim! Dá na hora sim, porque teve um rapaz que carregou junto comigo, ele não era da (empresa estudada) ele era de outra empresa, aí ele não conhecia o local. Aí...daí um pouco ele catou um vidro lá assim, e eu achei que era bala, tava cheio. Ele catou um punhado e fez “qui” (som referindo a ingestão da droga) (...) duma vez, uns quinze mais ou menos (...) e ele tem 23 anos”.

(motorista contratado)

“Rebite também, você pode dormir com o olho aberto, né? Existem fatos aí que você cochila (...) porque teu olho tá aberto, você não tá com sono, você não fecha o olho, mas a tua mente dorme!”

(motorista agregado)

“Ele dá uma tremura (...)”

“Seca a boca. Precisa muita água.”

“Você não pisca, você fica aceso.”

“O rebite é assim, vamos supor, você tá cansado, você não tem controle do caminhão. Parece que o caminhão puxa pra direita, pra esquerda, você não tem controle nenhum quando você tá com sono e cansado. (...) Às vezes eu tomava dois. (...) Mas geralmente os cara não faz isso porque tá todo mundo no posto, né? Quando tem movimento. Aí, o que o nego faz? Escondido, joga direto na boca, e chega e põe uma Coca por cima. (...) Dá uma meia hora e você percebe. Talvez nem chega a meia hora, uns quinze minutos você já percebe a droga fazendo efeito. Você tá dirigindo assim, ‘ó’, o cansaço, o sono, passa. Você fica normal, você não pisca, você fica só olhando pra estrada. Aí você percebe que o sono quer vim e a droga vai

e faz o efeito. Você percebe uma acelerada. É impressionante! (...) Só que no outro dia, o seu estômago tá um bagaço.”

“(...) O estômago, nossa, eu ficava ruim, ruim, ruim. Aí eu falei “Eu não vou tomar mais isso”, mas aí tinha que puxar muito. Quando eu via que não ia dar conta e que eu tava com sono, aí eu...”

(motoristas terceirizados)

Sobre as consequências do rebite no organismo, os participantes comentam:

“Se o cara continuar assim, com uns 50 anos ele tá parecendo um arroz!”

“Quando o cara tiver 50 anos vai parecer que ele tem 80!”

(motoristas contratados)

“Hoje, na (empresa contratante), por enquanto não precisou, não, mas se precisar eu uso. (...) Só que eu sei que não é o certo. (...) Eu sei que dá problema de coração e tal, mas tem hora que não tem jeito, você tem que usar.”

(motorista terceirizado)

De acordo com os trabalhadores, a droga é barata e seu acesso é fácil, como mostra o seguinte diálogo entre a pesquisadora e o motorista:

“P: E vocês costumam comprar aonde esse rebite?”

No posto.

P: É fácil de comprar, de pedir?

É fácil.

P: É caro?

Eu mesmo tenho um. Uma cápsula assim, com vinte comprimidos, eu paguei vinte reais. (...) É um vidrinho com vinte comprimidos, vinte real (...) Um real cada comprimido.”

(motoristas terceirizados)

Os motoristas relatam que, embora o rebite seja um aliado importante para que os trabalhadores continuem sua atividade, a frequência do seu uso, pode causar dependência química, como ilustra o depoimento a seguir:

“Só que ajuda, né? Se você tiver com sono e precisar rodar. Só que você não pode, assim, vamos supor, acostumar, né? (...) Vicia (...) aí você toma três, de três vai pra quatro, de quatro vai pra cinco, e quando você vê já virou dependente.”

(motorista terceirizado)

A seguir, os trabalhadores explicam, claramente, porque recorrem ao uso do rebite:

“Às vezes você saía, eu tinha que sair nove horas de lá. O meu patrão falava ‘Cinco hora da manhã, você tem que tá lá no Rio pra descarregar’. Aí, o que eu ia fazer? (...) pegava o rebite batia no parabrisa assim, fazia carrerinha assim... ‘tchu tchu tchu’, engolia tudo né? Aí, nós ia!”

(motorista contratado)

“Eu trabalhei seis anos (...) num contêiner. Então a empresa que eu trabalhava era em Guarulhos e o cara tinha três caminhão, e ele queria fazer seis dos três.

Entendeu como é que é? (...) Então nós fazia os puxa de Santos pro Pará, e pra Rondônia, então nós tinha que sair de Santos, ficava o dia inteiro em Santos pra pegar o contêiner vazio e quando é à noite te libera. Aí, você tinha que subir e chegar em São Paulo, carregar o contêiner nas transportadoras pra onde você fosse. Vamos supor, Pará. Você carregava lá pra Palmas, você carregava pra Paraíso, né? (...) Você carregava pra Rondônia, você ia até Campo Grande carregado, você ia até Cuiabá, ou mais alguma (...) Quer dizer, você já perdia a noite, porque quando era três horas da manhã o cara te dava a nota e você tinha que acelerar porque você tava com o horário agendado lá no frigorífico, você tinha que chegar lá. Aí você descarregava aquilo e ia pro frigorífico (...) Sem dormir. Dava o quê? Três, quatro dias, às vezes, sem dormir. Aí, você carregava no frigorífico e tinha que virar pra trás, a carga de horário, de novo pro navio. Quer dizer, você é obrigado a tomar o rebite. Você é obrigado!”

“Eu tomei arrebite. Eu não vou mentir, não. Eu precisei tomar. (...) Se eu quisesse conservar o meu emprego. (...) Eu precisava do serviço. Eu não podia sair. (...) Eu tinha que carregar os bois e eu vi que eu não dava conta. (...) Aí, eu tomei dois rebite com Coca e viajei a noite inteirinha.”

(motoristas terceirizados)

Os trabalhadores comentam sobre o uso de álcool entre os motoristas de caminhão e as repercussões dos seus efeitos no desempenho no trabalho:

“Eles bebe, eles carrega o horário. Se o cara bebeu, ele já não fica mais cem por cento.”

“Bebeu, ele já não é mais... Você pode estar consciente, mas você não é mais o cem por cento, você pode cair pra setenta por cento.”

“A coragem aumenta. Você aumenta a coragem, você tira mais fina. Porque isso aí? É a bebida que faz isso.”

(motoristas terceirizados)

Sobre o uso da cocaína e seus efeitos, os motoristas destacam:

“Agora, ultimamente nem rebite está tendo mais não, é carreirinha, né? (...) Agora o rebite não está mais fazendo muito efeito mais, então agora eles estão na cocaína, em tudo, em tudo o que não presta.”

(motorista contratado)

“Então, o pior hoje é isso que você tá falando, quer dizer que não é o rebite...o pessoal considera muito o rebite como droga, mas essa droga que você tá falando que é a cocaína ela hoje...hoje ela tá...tá brabo!”

“Senhores de idade, assim que tem idade pra ser assim, praticamente meu avô. Eu já fui usuário de droga, mas por causa de caminhão, entendeu?! Hoje, graças a Deus, eu parei com isso aí.”

“Então, a cocaína na verdade não dá o cansaço, né? É que quando a pessoa tá usando a cocaína, ela não quer parar de usar. Enquanto tiver, ela quer! (...) Fica ligado, né? Fica tenso!”

(motoristas agregados)

Além do uso dessas drogas, os trabalhadores revelam a situação atual vivida pelos motoristas de caminhão nas estradas brasileiras, como mostram os depoimentos a seguir:

“Ih! O crack está empestado, isso aí está um inferno esse tal de crack! Cada vez tem mais! Nossa! Tá virando um inferno isso aí!”

“P: Você acha que tem mais crack do que o rebite?”

Com certeza. (...) Tem mais sabe! É barato! É muito baratinho! E os caras de um dia para o outro, eles viciam.”

(motoristas contratados)

Os depoimentos seguintes mostram o custo da droga e o local da compra:

“P: Quanto que é o crack, vocês sabem?”

Tem de cinco, tem de dez, de vinte. (...) Eles vendem uma pedrinha assim, né? E vendem de todo jeito lá e eles oferecem lá, quase todo posto tem para vender. (...) De cinco, de dez, de quinze, do jeito que você quiser. (...) O crack se alastrou demais e encontra de tudo quanto é preço.”

“Mas para quem é viciado ele pega aquilo ali e cada vez quer mais. Tem de toda a preferência. Hoje a cocaína, no caso eu acho que está perdendo muito para o crack.”

(motoristas contratados)

De acordo com os trabalhadores, os motoristas que consomem tais drogas, estão envolvidos em roubos de peças e equipamentos de caminhão para adquirirem dinheiro para a compra das drogas, como mostra o relato a seguir:

“Minha filha, lá eles tem um tanque de óleo diesel que eles vendem, eles tem um jeito de roubar alguma coisa, tirar alguma coisa de alguém para poder fazer isso.”

(motoristas contratados)

Segundo os motoristas, o uso das drogas está relacionado à forma de pagamento de muitos motoristas. Sobre essa situação, os trabalhadores sugerem uma única alternativa: o fim das comissões, conforme ilustrado no depoimento seguinte:

“Tem que acabar comissão! (...) Tem que acabar comissão, viu? Você tem que ganhar um salário fixo, o salário por mês. (...) Acabou a correria.”

(motorista contratado)

▪ Saúde mental

As repercussões do processo de trabalho sobre a saúde do trabalhador são derivadas tanto das condições de trabalho como da organização do trabalho. A primeira diz respeito às condições físicas, químicas e biológicas do ambiente de trabalho que refletem sobre o físico do trabalhador, e a organização do trabalho diz respeito à divisão técnica e social do trabalho (hierarquia, controle ritmo, estilo gerencial, entre outros). Tais condições repercutem sobre a saúde psíquica dos trabalhadores, causando sofrimento, doenças físicas e mentais (DEJOURS, 1986).

O trabalho pode tanto fortalecer a saúde mental quanto levar a distúrbios que se expressam coletivamente na esfera psicossocial e/ou individual, como manifestações psiquiátricas ou psicossomáticas (SELIGMANN, 1997).

Estudo recente realizado com 460 motoristas de caminhão das regiões Sul e Sudeste do Brasil demonstrou que as jornadas extensas de trabalho foram associadas à ocorrência de distúrbios psíquicos menores nessa população. Sendo o congestionamento uma das causas das jornadas extensas, os atrasos das entregas e coletas de mercadorias podem aumentar o nível de estresse dos motoristas (ULHÔA et al., 2010). Além disso, os trabalhadores estão expostos a estressores de ordem ambiental, como as condições das estradas e tráfego intenso, e a estressores de natureza organizacional, como o tipo de turno e o vínculo de trabalho.

RESENDE et al. (2010b), em pesquisa realizada com 513 motoristas de caminhão, revelaram que a remuneração baixa, longas jornadas de trabalho e a desmotivação são consideradas fontes de tensão nessa categoria.

O estresse psicológico decorrente de variadas condições como exigências do trabalho, tensões familiares, preocupações financeiras, às vezes, vai além da capacidade de o trabalhador lidar com esses desafios. A instabilidade emocional, depressão, falta de concentração, dificuldade de julgamento interferem na capacidade de trabalho dos motoristas (SATO, 1991). Complementando, LIMA (1998) afirma que equilibrar as exigências da organização do trabalho e as necessidades fisiológicas e psicológicas do trabalhador não é uma tarefa fácil. Deste conflito, emerge um sofrimento o qual pode apresentar repercussões acentuadas, ou não, sobre a saúde mental.

A partir dos resultados do presente estudo, identificamos semelhanças nos relatos de motoristas, de ambos os vínculos de trabalho, sobre as questões relativas à

saúde mental. A falta de reconhecimento profissional e as humilhações sofridas no trabalho; o desrespeito por parte das empresas, da polícia rodoviária pelo profissional e cidadão são as principais queixas dos trabalhadores.

MENDES E WUNSCH (2007) destacam a necessidade do reconhecimento do trabalho real, pelos diferentes níveis de relações de trabalho e sociais do trabalhador, como fator subjetivo de satisfação e saúde mental no trabalho. Nesse sentido, observamos nos discursos dos trabalhadores que, empresas e sociedade, cada uma à sua maneira, não valorizam o profissional. As empresas, além de não conhecerem a realidade do trabalho dos motoristas, como dito anteriormente, não remuneraram os trabalhadores adequadamente. A população, de modo geral, por sua vez, não reconhece a importância desses profissionais para o desenvolvimento socioeconômico do país.

Sobre a desvalorização e a falta de reconhecimento profissional, os motoristas afirmam:

“(...) Nós carregamos o Brasil inteiro nas costas.”

“É a sociedade que não reconhece. (...) Quando a gente chega, a gente é discriminado, certo!”

(motoristas contratados)

“Tanto que as empresas hoje, o frete da empresa teria que ser nosso! Teria que ser nosso, mas infelizmente não é! O motorista é o mais desvalorizado! É o que paga por tudo! Existe muita cidade, eu tô falando em nome de todos, existe muita cidade aí...às vezes do Acre, da divisa com Rondônia, lá na Brasília pra cima do Acre.

Eles não comem se não for caminhão levar alimento lá! Não come! Porque lá vai tudo! Lá vai arroz, vai óleo, vai verdura, vai tudo! Tudo vai de caminhão lá!”

“(...) Se o Brasil parar aqui uma semana, aqui no Estado de São Paulo...parou caminhão aqui e o caminhão parar de rodar! Muitas pessoas aí não vão comer! Não vão comer! A verdade é essa!”

(motoristas agregados)

Sobre a remuneração, os trabalhadores relatam que o reconhecimento profissional por parte das empresas se dá, principalmente, pelo pagamento adequado e digno, como mostra o depoimento a seguir:

“Então, isso aí que a gente estava falando, o que está acontecendo é o seguinte, o Brasil tem um transporte, quase 90% do transporte brasileiro somos nós que carregamos. Mas não somos remunerados pelo nível lá de fora e sim pelo nível brasileiro, do Brasil nosso. Lá fora o salário, a remuneração é bem melhor que o nosso. Aqui, nós não temos aquilo que nós precisamos, reconhecimento como profissional. (...) Em outros países, lá a remuneração é bem melhor. (...) Eles estipulam o salário, a remuneração nossa é precária demais. Você não pode pegar um filho seu e colocar como vocês estão hoje na faculdade. Porque a remuneração que eu ganho é irrisória, mal dá para sobreviver e o que eles ganham é exorbitante em cima da gente. (...) Então, no que resume a empresa? As empresas, elas não são sob pressão, vou frisar de novo não é a (empresa estudada), isso é nível nacional em que todas as empresas, elas frizam os bens delas, elas são materialistas e individualistas. Então ,o quê você faz é o que ganha, se você não ganha porque não trabalhou, você não tem comissão. Se você não viajou, você não tem as suas diárias.”

(motorista contratado)

Como parte do não reconhecimento profissional, incluem-se as queixas dos trabalhadores relativas às humilhações vivenciadas no cotidiano de trabalho. Observamos que as vivências de humilhação, relatadas pelos motoristas, ultrapassam as questões do mundo do trabalho. Os participantes revelam não se sentirem reconhecidos como profissionais, nem como cidadãos.

Além das dificuldades e desafios cotidianos que compõe o trabalho dos motoristas de caminhão, a organização e as condições de trabalho propiciam situações, como as humilhações no trabalho as quais os trabalhadores não exercem nenhum tipo de controle. A partir disso, é possível considerar a atividade dos motoristas de caminhão penosa, como aponta SATO (1991) ao descrever a penosidade no trabalho, como vivências de sofrimento psíquico ocorridas pela atividade laboral. Segundo a autora, o trabalho torna-se penoso quando o trabalhador não tem conhecimento, poder e instrumentos para controlar os contextos de trabalho que suscitam vivências de desconfortos e desprazer, dadas as características, necessidades e limite subjetivo de cada trabalhador.

Nesse sentido, discutimos anteriormente que o sistema de rastreamento utilizado pela empresa estudada, não só dificulta o trabalho dos motoristas como potencializa as chances de ocorrer um acidente. Além disso, esse é um tipo de sistema pelo qual o trabalhador não possui nenhum controle ou poder. No caso, os trabalhadores são monitorados e controlados a todo o momento por uma equipe de profissionais que não conhecem o trabalho dos motoristas e tão pouco, conhecem a realidade vivida por eles nas estradas. Com base nesses achados, consideramos o

sistema de rastreamento como um aspecto do trabalho dos motoristas que contribui para o sofrimento mental dos trabalhadores que estão submetidos a esse serviço.

RESENDE et al. (2010b) identificam a violência, a marginalização da profissão e as condições de trabalho vividas nas estradas pelos trabalhadores, como aspectos que contribuem para a tensão desses trabalhadores.

SATO (1991) destaca ainda que, dentre as atividades consideradas penosas, está o trabalho dos motoristas e ajudantes de caminhão.

Acerca da penosidade, vale destacarmos alguns aspectos importantes como a inserção do adicional da penosidade na Constituição de 1988 para trabalhadores cuja atividade caracterize-se como penosa (BRASIL, 1988). Outro ponto é que, como direito trabalhista, esse adicional carece de regulamentação para ser efetivado. Logo após a promulgação da Constituição Federal, foram apresentados projetos de lei visando regulamentar o adicional de penosidade. Embora alguns tenham sido arquivados, alguns projetos ainda tramitam, como os de nº 1.115, de 1988 e o 7.083, de 2002. Ainda que esses sejam passos importantes, a instituição dos adicionais visa somente indenizar os desgastes físicos e mentais do trabalhador e não se pauta por uma política de saúde e segurança que busque a promoção de saúde dos trabalhadores e a prevenção dos riscos no trabalho (BRASIL, 2005).

De acordo com BARRETO (2003), a humilhação é o sentimento de ser ofendido, menosprezado, rebaixado, inferiorizado, submetido, vexado e ultrajado pelo outro. Sentir-se humilhado é sentir-se inútil, incapaz, inferior, fracassado; um “lixo”, um “ninguém”, um “zero”. O humilhado, ao sentir-se incapaz, inútil e

imprestável, passa a viver uma vida contraída, tecida por sentimentos tristes e sofrimento. Assim, a vida sem sentido interdita a saúde, revelando o adoecer além do corpo, uma vez que a condição humana está entrelaçada à interação entre os aspectos físicos, psicológicos, sociais e ambientais.

Os discursos abaixo ilustram as situações de humilhação vivenciadas pelos trabalhadores:

“Muita humilhação! Você passa muita humilhação!”

“Você chega na porta da empresa pra descarregar, você vai entregar as notas pro encarregado, ele não te fala nem bom dia! (...)”

“(...) Nem o bom dia te falam! Vai perguntar alguma coisa, já te trata mal! Não é só com empresa grande. Você vai uma, duas vezes perguntar alguma coisa, já começa a te olhar diferente! Isso não deixa de ser uma humilhação!”

“Eu não vejo diferença de mim, dele, dele, nós somos tudo igual!”

“(...) Você chega, não é discriminando nenhuma profissão, mas às vezes a gente chega numa firma a gente não sabe qual o procedimento de cada firma. (...) Então a gente pára num lugar...pronto pára ‘Ô’, quer dizer ou assovia. Quer dizer, não fala assim ‘Ô, por favor, bom dia! Meu amigo, você não pode estacionar aí porque...’ ... ‘Ô tira daí que já não sei o que...’ O cara chega gritando entendeu? E você não sabe o que o cara é, aí você vai ver, o cara é faxineiro! Você entendeu? Então, qualquer pessoa grita com você e você nem sabe porque e você tem que fazer aquilo ali porque você não sabe o procedimento da empresa,você entendeu?”

(motoristas agregados)

“O motorista, ele é humilhado vergonhosamente!”

(motorista contratado)

Como parte das vivências de humilhação, está o desrespeito por parte das empresas, dos clientes e da polícia, conforme o diálogo entre pesquisadora e trabalhadores e os depoimentos seguintes:

“P: Você disse que eles não têm respeito pelo motorista...eles quem?”

T1: A autoridade

T2: A “X” (empresa estudada)

T3: A polícia

T4: O cliente onde vai descarregar, não tem respeito pelo motorista”

“A firma, não só a nossa firma, todas firmas não têm respeito pelo motorista”

“(...) Os dono da empresa, né? (...) a gente sofre, minha amiga (...) eles deveria olhar pra gente com outros olhos! (...) Ter mais respeito por a gente porque? Nós sabemos que nós saímos daqui pra fazer uma entrega, mas não sabemos se volta”

“A maioria! Não tem respeito pelo motorista.”

“O motorista é o menos civilizado.”

(motoristas contratados)

Os trabalhadores relatam serem alvos de desconfiança por parte das empresas, sendo acusados ou culpados quando algo dá errado, seja em casos de roubos ou de acidentes, como mostram os relatos a seguir:

“Só tem uma coisa, é desconfiança com nós. Aqui, tudo é ladrão!”

“O motorista só é vítima quando morre! Se ele não morreu, ele é réu!”

“(...) Você sabe que ninguém tem a estrela na testa que nunca fez nada errado, né? Tem uns (motoristas) aí que mexe em óleo, que mexe em lona que faz lá o ato dele pra lá (...) vende catraca (equipamento para prender a carga), vende tudo! (...) Quer dizer, pela falha do Seu Zezinho, da Dona Maria (...) eu não vou pagar! Isso não existe não (...) quer dizer que porque Seu fulano erra, eles vão olhar pra todo mundo, tá errado! (...) Isso machuca você. Como é que você vai trabalhar, minha amiga?! Como se pode trabalhar com uma mente tranquila? Sabendo que aconteceu um negócio com você, e você fica sabendo que na cabeça do patrão que você é ladrão?”

(motoristas contratados)

Os motoristas revelam os maus tratos e o sentimento de ser “mais um” vivenciados nas empresas, conforme os seguintes relatos:

“Você deveria fazer uma pesquisa também no pátio de uma empresa onde a gente descarrega (...) para você ver o quê que é. (...) O motorista de caminhão lá, maltratado em muitas empresas.”

“Mas tem um seguinte, aqui dentro pelo menos aqui dentro aqui....ou em todas que eu já trabalhei (...) nós somos só mais um aqui dentro! Só mais um!”

(motoristas contratados)

Pesquisa realizada com 239 caminhoneiros mostrou que a segurança e o papel da polícia foram duas grandes queixas dos trabalhadores, pois segundo os participantes, o policiamento é considerado ineficiente à medida que não previne assaltos. Além disso, os policiais foram considerados corruptos pelos participantes, por extorquirem dinheiro por meio de multas abusivas (KOLLER, 2005). Resultados

semelhantes também foram encontrados no presente estudo. De acordo com os motoristas entrevistados, o abuso da autoridade policial, como a violência física e o suborno, são situações corriqueiras no trabalho pelas quais os trabalhadores passam. Sobre a violência policial, os motoristas relatam:

“Se você não tiver dinheiro ele te bate em você, depois te mata!”

“É, e aí depois se você não faz nada disso (pagar propina), eles vai fazer pressão na sua casa! (...) Na sua família. Falaram na cara do meu irmão ‘Se você não resolver eu vou, eu sei onde você mora hein?! Você mora lá em “Y” tal tal tal’. Falou desse jeito! Você entendeu?! Eu acho errado isso aí!”

“Mas o que eles falam não é nesse tom (calmo)! Não, falam com ignorância mesmo! Intimidando!”

(motoristas contratados)

O suborno, segundo os motoristas:

“O eixo da carreta...o eixo num lembro qual o nome...aquele...são três eixos, ele (caminhão) tava só com dois eixos. Aí eu não vi os outros. Aí eu ergui o do meio que quebrou sem roda...sem nada, né? Só os pneu e aí ele pegou e falou assim ‘Você quer o quê? Você não vai me dá meu cafezinho não meu?’ (...) Ele não vê, a primeira coisa que ele pede é o seu documento (...) dá uma volta na carreta e tem vezes, sabe o que eles fazem? Ele quebra o lacre! Eles pegam com uma arma deles mesmo (...) chega aqui ó (...) tá tudo ok o caminhão (...) Se você não for atrás dele, eles fazem isso aqui ó “pá” quebra, queima logo, quebra tudo ali...aí ele vem e chama você (...) Com essa caneta aqui assim ó...ele faz assim ó...lá no lacre lá assim ó...vai na beiradinha aqui assim ó e “tuf”, quebra o vidro na hora. Aí é... ‘Seu lacre tá quebrado!’ Ele acaba de rodar a carreta aqui assim todinha, chega pra você e fala assim ‘Desce aí, vamos ali atrás com o homem ali atrás’”

“Sabe o que um policial falou na minha cara?! Com céu que tá me alumiando! Ele falou ‘Meu amigo, eu não vou dá conta de endireitar o mundo! Me dê dinheiro!’ Pois é, falou na minha cara!”

“A própria polícia é ladrão!”

(motoristas contratados)

Em relação às especificidades presentes nos discursos dos motoristas de cada vínculo de trabalho, observamos que medos e preocupações relacionadas ao trabalho aparecem de maneiras distintas entre esses trabalhadores.

Os motoristas contratados queixam-se da impossibilidade de levarem as esposas nas viagens e do tempo que ficam longe de casa. Tais resultados corroboram estudo de RESENDE et al (2010a), que revelam que 22% dos motoristas afirmaram passar praticamente o mês inteiro a trabalho (de 26 a 30 dias); 33% afirmaram se ausentar de casa de 16 a 25 dias e outros 33% não estão com a família de 6 a 15 dias. De acordo com os autores, a pressão emocional decorrente da ausência da família, dentre outros aspectos, é um fator que afeta, em muito, os profissionais.

Sobre essa temática, ROSA (2006) complementa discutindo que valorização da família pelos motoristas não se dá apenas pela ausência em decorrência do trabalho, mas porque, tendo em vista as humilhações e o desrespeito como profissional e ser humano vividos no trabalho, seu lar é o único lugar onde sente que é valorizado, ao perceber a reação das esposas e filhos tanto na sua chegada, com demonstrações de alegria por matarem a saudade deixada por ele, quanto na partida, onde se sentem tristes pela sua ausência.

Sobre as inseguranças da vida na estrada, os motoristas relatam os medos no trabalho, como mostram os depoimentos a seguir:

“O medo sabe qual é? (...) Você saiu daqui, já começa. Já anda ligado. Você já anda ligado no retrovisor, o carro que vem atrás (...) o carro que vem na frente, quem olha pra você!”

“(...) Receber um assalto e o cara, por exemplo, levar o caminhão e levar as coisas minha tudo bem...levou. Me deixou eu vivo (...) mas eu não sei a reação dele. Lá no Pernambuco, se o cara não tiver dinheiro eles te matam você!”

“Polícia puxa a pistola de todo o jeito!”

(motoristas contratados)

Os trabalhadores contratados enfatizam ainda que o medo é inerente à profissão, independente do vínculo de empregatício ou da empresa na qual o trabalhador atua. De acordo com os participantes, cabe a eles lidar com tal sentimento e com os riscos da profissão, como mostram os relatos abaixo:

“O medo é o companheiro de trabalho, eu acho que com todos”

“Eu acho que todos os motoristas hoje, independente de ser da (empresa estudada) (...) provavelmente, todos convive com o medo junto (...) a coisa é que a pessoa precisa administrar. Não adianta ficar tenebroso ali, vai tá junto, vai tá exposto..a qualquer momento, qualquer lugar. (...) E bate e mata o cara, o motoqueiro que vem e entra debaixo; um jegue que pula na frente; a carga que é roubada.”

(motoristas contratados)

A partir dos resultados desse estudo, observamos que, entre os motoristas autônomos, as queixas estão diretamente relacionadas às características do seu vínculo de trabalho.

Sobre as repercussões das novas formas de organização do trabalho na subjetividade, tais como a terceirização e, conseqüentemente, a precariedade do trabalho, SAUAYA (2003) pontua que, à medida que as políticas de empregos assumem novas formas nas relações salariais, o trabalhador encontra-se constantemente em uma área de vulnerabilidade e desfiliação. Tendo como efeito social, a insegurança, a resignação, a falta de esperança e a submissão como condições psíquicas, as quais servem de suporte às exigências das novas formas de organização de trabalho.

LOURENÇO e BERTANI (2007) complementam afirmando que a precariedade das condições de trabalho manifestada na violação dos direitos trabalhistas, na insegurança do posto e do ambiente de trabalho, no aumento do ritmo da produção e das exigências interfere na saúde dos trabalhadores e também no modo de agir, pensar, sentir e fazer dos trabalhadores.

No presente estudo, observamos que as queixas mais frequentes entre os motoristas autônomos referem-se à preocupação em realizar o maior número de viagens, garantindo assim, o aumento da renda; a manutenção e o pagamento das parcelas do caminhão financiado e o custeio das despesas referentes às viagens realizadas. Tais resultados corroboram ROSA (2006) mostrando que muitos trabalhadores autônomos, ao financiarem o caminhão, precisam trabalhar

incansavelmente durante o período que estiverem devendo para dar conta das parcelas, as quais são acrescidas de juros, e ainda sustentar a casa e realizar a manutenção do caminhão. Os relatos a seguir ilustram essa situação:

“E a gente aqui, agregado, tô falando no nome de todos. Você tem uma prestação pra pagar, você tem que comer, tem que tratar da sua família, você tem que cuidar do teu caminhão, você tem contas. Então você vai querer tocar, vai querer adiantar...é meia noite, uma hora da manhã (...)”

“Você tem a parcela muito alta, então você não pode parar!”

“(...) Você tem que carregar pra você ir embora, você tem que carregar pra você ganhar, você tem que carregar pra você pagar, você tem que carregar.”

(motoristas agregados)

“Que nem, no caso, nós tamos aqui e já tamos preocupados em carregar e descarregar.”

“De repente, você tá acumulado aquilo, nervoso, muito trabalho, e horário. Você tá preocupado que você tem que chegar e não vai dar. Você se preocupa por você mesmo, não o patrão te obrigando.”

“Mas com o decorrer, a carga de trabalho e os horários, o movimento, às vezes não dá, né? Pra você fazer o que você quer.”

“Você parou, você perdeu. Você não vai pagar as contas.”

(motoristas terceirizados)

Esses trabalhadores também relatam que o prazo de entrega começa a contar quando eles chegam à empresa e o tempo gasto para o carregamento do caminhão costuma ser muito grande. Nesse sentido, outra preocupação dos trabalhadores é com

a relação entre a demora no carregamento do caminhão e o cumprimento do prazo, conforme os seguintes depoimentos:

“(...) A partir de 4, 5 horas [de espera] você já começa a ficar agoniado...”

“(...) A cabeça já começa a funcionar né? Aliás, funciona o tempo todo né? Mas (...) vim aqueles incentivos, começa a sair fumaça já. Três semana parado, começa a ficar agoniado, começa a bater as pernas, é assim!”

“Deus o livre cara! Fica desesperado!”

(motoristas agregados)

Dessa forma, é possível compreender porque a instabilidade financeira, o pagamento das despesas durante as viagens e a possibilidade de perder o veículo no caso de roubo são os principais medos referidos pelos trabalhadores, como mostram os relatos a seguir:

“Que a gente trabalha com medo.”

Trabalha com medo porque se der um problema você para à pé.”

(motoristas terceirizados)

4.3 REPERCUSSÕES DO TRABALHO NA VIDA FAMILIAR E SOCIAL

O trabalho constitui uma das ações mais importantes da vida do ser humano, pois é por meio dele que o homem obtém condições para sua subsistência. Espera-se que o trabalho respeite a vida e a saúde do trabalhador, permitindo tempo para descanso, lazer e realização pessoal (RIBEIRO, 2008).

A partir dos dados obtidos nesse estudo, observamos que o trabalho dos motoristas de caminhão apresenta características, como a longa jornada de trabalho e o trabalho noturno que, por sua vez, produzem repercussões na esfera familiar e social desses trabalhadores.

Além dos prejuízos físicos, como os transtornos crônicos do sono, doenças cardíaco-isquêmicas, transtornos nervosos graves (como ansiedade e depressão), entre outros (COSTA, 2004), o trabalho noturno produz repercussões na vida familiar e social dos trabalhadores. COSTA (2004) e ROTENBERG (2004) explicam que a interferência dos horários de trabalho na dinâmica familiar e social pode ser grande e ocasionar sérios problemas para a saúde e para a qualidade de vida desses profissionais, uma vez que o padrão social das atividades ocorre no período diurno. De acordo com as autoras, essas repercussões costumam ser maiores do que as queixas relacionadas aos problemas biológicos.

Nesse sentido, o apoio familiar e social torna-se imprescindível para que haja uma maior tolerância ao trabalho noturno, por parte do trabalhador (COSTA, 2004; FISCHER, 2004 e ROTENBERG, 2004).

No presente estudo, os motoristas relatam que o trabalho ocupa a maior parte do tempo de vida deles. Com isso, o tempo dedicado às atividades particulares e para

a família fica prejudicado. Tais resultados também foram encontrados por ROSA (2006) que mostra a questão da falta de tempo com a família como sendo uma das maiores queixas dos motoristas de caminhão. Os relatos seguintes ilustram os incômodos e as dificuldades vividas pelos dos trabalhadores em dividir o tempo do trabalho com o tempo para a família:

“A gente tá deixando de viver pra trabalhar.”

“(...) Eu passei em casa, mas só de passar porque eu carreguei em Camaçari, aí foi o seguinte ‘Ó, essa carga é pra você entregar lá no sábado’ e eu falei ‘Mas eu tenho que passar em casa’, ele falou ‘Você passa na volta’...mas pra só passar. Mas pra você chegar com sua família, tomar um banho (...) conversar com seus filhos, isso até agora não existiu.”

“(...) Eu tenho minha esposa e meu filho. Meu filho vai fazer 5 anos, passei meu aniversário fora de casa. Aniversário de casamento, fora de casa. Meu filho completa agora no dia 20...não sei se eu vou tá em casa! Não sei, tem dívidas. Minha esposa não pode pagar tudo! (...) Resolver mesmo minhas coisas de banco, que só resolve é a pessoa. Tô com meu cartão bloqueado! Tô com dinheiro pra receber, mas como que eu vou receber?! Com o cartão bloqueado!”

(motoristas contratados)

“É que meu menininho de 4 anos ele fala assim ‘Pai, você tá demolando (sic) de vim!’ É...então se você não tiver ninguém por perto, você chora!”

(motorista agregado)

Sobre a quantidade de dias que os motoristas passam fora de casa, RESENDE et al. (2010a) mostraram que 22% dos motoristas de caminhão estudados, passam praticamente o mês inteiro a trabalho; 33% ausentam-se de casa de 16 a 25 dias e outros 33% não estão com a família de 6 a 15 dias. No presente estudo, encontramos resultados semelhantes. Observamos que motoristas de ambos os vínculos, apresentam relatos similares acerca do tempo que costumam ficar longe de casa. Os trabalhadores afirmam ficar, no mínimo, um mês trabalhando e alguns relatam já terem ficado dois meses seguidos realizando entregas, como mostram os relatos seguintes:

“Ah, eu...praticamente só fico fora de casa!”

“Eu já cheguei a ficar dois meses fora de casa já!”

“A viagem minha é 15 dias, 10 dias (...) Você dá duas viagem por mês”

(motoristas agregados)

Sobre os aspectos negativos do trabalho, os motoristas relatam:

“(...) Tem que passar muito tempo sem ir em casa, né?”

“É ruim e chato.”

(motoristas terceirizados)

Os motoristas queixam-se das regras da empresa, que os impedem de levar suas respectivas esposas nas viagens. Os trabalhadores afirmam que a conduta adotada pela empresa, pressupõe que, no caso de algum acidente, é a instituição que arca com os custos e a responsabilidade da família do motorista. Portanto, para esse impasse, sugere-se que os profissionais façam viagens com duração mais curta, para

que assim, não passem tanto tempo longe de casa e não precisem ser acompanhados de suas esposas no trabalho. Os relatos abaixo ilustram melhor a situação desses profissionais:

“(...) Teve colega que veio comigo e o que aconteceu com ele aqui, acontece comigo em Alagoas do mesmo jeito....vai dá no mesmo! Ele descarregou no sábado, não carregava mais. O caminho que ele vinha, ia passar pela casa dele. Ele ligou pro pessoal aqui (...) ninguém liberou! (...) Depois de quinze dias, não...depois de mais de vinte dias fora de casa, não permitiram que ele passasse em casa (...) dormir em casa pra no outro dia tá aqui de manhã (...) Eu acho isso aí uma falta de consideração por parte da empresa, pô!”

“Pra mim (...) o mais importante pra mim é esse negócio de ir pra casa. Porque aqui pra você ir pra casa, você tem que brigar!”

(motoristas contratados)

Embora os motoristas queixem-se de não conseguir ter tempo para ficar com a família, observamos que os trabalhadores autônomos, pelas exigências e características de um trabalho autônomo, relatam não conseguir descansar e parar de pensar no trabalho mesmo quando estão em casa. Segundo eles, a manutenção do veículo e a necessidade em realizar novas viagens são preocupações constantes, como mostram os depoimentos a seguir:

“Já começa a ficar estressado (...) porque você tem aquela manutenção de caminhão. Você fica preocupado com a manutenção que você tem que fazer, você tá

preocupado em sair de viagem e poder fazer outra viagem (...) então na realidade, você não descansa muito também (...)”

“(...) Você fica um dia, às vezes dois! Fica dois assim, você já fica preocupado já, né?”

“Às vezes não dá, sempre tem uma manutenção, né? Que nem eu mesmo, a luz de freio apagou e eu não sei nem porque né?! Eu tava passando ali e o guarda viu, e o cara já me multou já por causa disso! Eu tentei ver o que era o problema, ver os fuzíveis, não sei aonde é. Falei ‘Vou levar pra casa agora’, porque tem que levar, né? A minha esposa já tá me ligando, porque era pra mim ter ido ontem! E eu não fui né? Não deu tempo! Fiquei enrolado aí com o carregamento e aí falei pra ela ‘Ó, vou ter que levar num pessoal aí pra poder ver’...’Bom, já não vai ficar comigo, né?!’. Quer dizer (...) já vou ouvir um pouco, entendeu?! A gente procura fazer o possível (...) pra largar, deixar o caminhão lá e cuidar um pouco da família, né?”

(motoristas agregados)

Os motoristas de caminhão relatam que ao retornarem aos seus respectivos lares, deparam-se com mudanças ocorridas na dinâmica familiar enquanto estiveram fora e que nem sempre é possível acompanhar essas transformações. Esses achados corroboram CHEROBIM (1984) que discute alguns efeitos do trabalho dos motoristas de caminhão sobre a vida familiar dos mesmos. De acordo com o autor, os motoristas de caminhão são considerados "visitas" não apenas pelo tempo que se ausentam em casa, mas porque quando retornam aos lares, eles não chegam a assumir integralmente seus compromissos, ou reassumir os papéis delegados à mulher. Isso é reforçado porque a ausência do homem de forma constante obriga a mulher a ser uma espécie de gerente dos compromissos dos maridos e a assumir

papéis reconhecidamente masculinos. Ainda sobre as mudanças ocorridas na casa, os trabalhadores falam, de maneira humorada, da possibilidade de suas esposas os trocarem por outros parceiros mais presentes no dia-dia, como demonstra a seguinte conversa:

“P: E a mulherada já se acostumou...mas fica com saudade?”

T1: Fica né... fazer o quê?!

T2: Se o vizinho não for simpático.

T3: Se não for, também, ela não tá nem aí, não.

T4: O meu não é simpático, não.”

(motoristas terceirizados)

Para os participantes, embora sintam muita saudade da família, ficar longe de casa torna-se um costume, uma rotina. Por conta disso, ficar em casa, às vezes, é motivo de conflito e discórdia com os familiares, conforme os trechos a seguir:

“E aí acostuma também em relação a ficar fora de casa, né? Se você costuma ficar em casa direto você já começa a brigar com a nega.”

“Volta, fica um dia, dois dentro de casa. No terceiro, já começa a brigar já! Aí já tem que começar a viajar de novo.”

(motoristas agregados)

“Eu não tenho paciência. Se eu ficar parado em casa meio dia, pronto, eu já...a casa cai.”

(motorista terceirizado)

Durante os encontros, observamos que os motoristas ao falarem sobre suas relações sociais, eles mencionavam, majoritariamente, a família. De acordo com SENA (2005), a atividade dos motoristas de caminhão tem como característica, o fato de ser um trabalho, acima de tudo, solitário. Encontros com outros profissionais geralmente acontecem na estrada entre uma pausa e outra, durante o horário de trabalho. Nesse sentido, é possível compreender a importância do papel da família para esses trabalhadores, uma vez que, ela cumpre inclusive, a função social para esses indivíduos.

A partir dos relatos dos trabalhadores, observamos que a maioria dos motoristas não se conhecia ou, quando raro, se conheciam de vista. Com base nisso, podemos dizer que os encontros, especialmente no formato utilizado - grupal, foram um recurso que cumpriu, inclusive, uma função socializadora entre os motoristas, uma vez que propiciou um ambiente em que os trabalhadores pudessem se conhecer, compartilhar experiências, aprender e ressignificar com o outro os sentidos do seu trabalho.

De acordo com os motoristas, as relações sociais ficam cada vez mais difíceis na medida em que o trabalho consome a maior parte do tempo dos trabalhadores. Além disso, o tipo de atividade, a jornada de trabalho, o cumprimento dos prazos entre outros, são fatores que dificultam a possibilidade de criar algum tipo vínculo de amizade entre eles. Os trechos a seguir ilustram essa situação:

“P: Vocês sempre se encontram assim?”

Não, primeira vez!

E ninguém é conhecido. Eu pelo menos não conhecia ninguém aqui!”

(motoristas agregados)

“P: E vocês têm contato entre vocês, entre os terceiros aqui, ou não, vocês vêm muito de vez em quando?”

Pouca coisa. Daqui da (empresa estudada), os terceiro é pouco.

Muito pouco”

(motoristas terceirizados)

4.4 OS VÍNCULOS EMPREGATÍCIOS

A partir dos resultados dessa pesquisa, será apresentado um quadro resumo acerca dos vínculos empregatícios observados e sua relação com o contrato de trabalho, salário, comissão, caminhão e a escolha das rotas. Posteriormente, serão explicitadas semelhanças e diferenças específicas de cada vínculo de trabalho, bem como as vantagens de cada um deles, segundo os trabalhadores.

Quadro 1 – As características dos vínculos empregatícios: o contrato, o salário fixo, a comissão, o caminhão e a escolha das rotas.

Vínculo empregatício	Contrato	Salário fixo	Comissão	Caminhão	Escolha das rotas
Contratados (Frota)	Sim (Formal)	Sim	Sim	Não	Não
Agregados	Sim	Não	Sim (Frete)	Sim (Cavalo mecânico)	Sim
Terceirizados	Não	Não	Sim (Frete)	Sim/Não	Sim
Quarteirizados	Não	Não	Sim (10-13% do lucro final do terceirizado)	Não	Não

Sobre o pagamento, os motoristas contratados relatam ter um salário fixo e receber “comissão” ou um pagamento “extra” de acordo com a quilometragem rodada por esses profissionais, como ilustra o depoimento a seguir:

“Tem um fixo na carteira. (...) Tem empresas aí fora que não pagam isso, 90% não paga isso. Então nós temos esse fixo aqui e depois tem mais uma diária de R\$30,00 por dia, que eles pagam aqui. (...) Quando você vai viajar se não for viajar não tem. (...) Tem uma comissão X. (...) Nove centavos por Km rodado. (...) isso é, para você ganhar, você tem que rodar 10.000 km para ganhar R\$900,00 por mês.”

(motorista contratado)

Os participantes ainda revelam o desconhecimento dos destinos das viagens. De acordo com os trabalhadores contratados, a empresa determina a rota e não os comunica, nem dispõem de uma lousa que informe aos motoristas os destinos de viagem que irão realizar. Os trabalhadores ainda relatam que a empresa, ao saber que os motoristas conhecem bem determinada rota, costuma enviar os trabalhadores para o mesmo local.

Observamos, portanto, que o trabalhador contratado não possui controle sobre sua atividade, no que se refere às escolhas dos destinos. Nesse sentido, Sato (1991), em estudo realizado com motoristas de ônibus urbanos, demonstra que a falta de controle a autonomia no trabalho por parte do trabalhador, torna a atividade “penosa”, uma vez que ele não é sujeito de sua própria ação, produzindo dessa forma, prejuízos à saúde física e mental dos trabalhadores.

Os motoristas contratados também se queixam da qualidade das cargas entregues a eles. Os participantes afirmam que são eles que carregam as “piores” cargas. De acordo com os motoristas, entende-se por cargas “piores” ou “ruins” aquelas que devem ser entregues em locais distantes da capital, como por exemplo, na Região Nordeste.

Observamos que, assim como os motoristas contratados, os agregados afirmam que são eles que recebem as piores cargas, uma vez que os destinos de entrega são considerados ruins pelos participantes e os valores dos fretes são baixos.

Ao contrário dos trabalhadores contratados, os agregados escolhem o destino que querem fazer as entregas. É possível identificarmos nos relatos dos motoristas

agregados que a qualidade e a condição das carretas oferecidas para os motoristas nem sempre são as melhores. Sobre isso, os motoristas comentam que, embora a empresa faça a manutenção da carreta dos caminhões, essas, são antigas e algumas se apresentam em condições precárias, favorecendo riscos aos trabalhadores durante suas viagens. Os depoimentos a seguir ilustram tal situação:

“É, a carreta que eu trabalho é um pouco antiga assim. A carreta que eles dão pro agregado são as mais velhas, né? As deles são novas e a gente é mais velhas, só que no termo de manutenção eles fazem! Não posso reclamar de freio de pneu porque isso aí...”

“Eu vejo muito isso de falar aqui, por exemplo, tem dois (caminhões) da mesma linha de Rio Claro que veio e... ‘Nossa, essa carreta não tem freio!’ ”

(motoristas agregados)

Sobre a relação contratual entre trabalhadores terceirizados e a empresa e o pagamento é possível observar que, atrelado ao “relaxamento” do contrato de trabalho, está a dinâmica da auto-produtividade, isto é, cabe ao trabalhador a responsabilidade de ter que render para poder ganhar. Sobre o contrato de trabalho com a transportadora, os motoristas explicam:

“Nós não tem contrato com eles, nem nada. Se você quiser carregar você carrega, se não quiser você não carrega. Não é obrigado.”

(motorista terceirizado)

No trabalho de campo, encontramos dificuldade para agendar um encontro com os motoristas terceirizados - aproximadamente um mês. Tal fato explica-se pelas características do próprio vínculo: o baixo controle da empresa sobre esses trabalhadores e a irregularidade dos horários de trabalho e dos dias que os motoristas encontram-se na empresa para carregar ou descarregar o caminhão.

Outro aspecto interessante relaciona-se à extrema movimentação dos participantes durante a entrevista. Um encontro que se iniciou com seis motoristas, finalizou com apenas três deles. Durante o encontro, os trabalhadores saíam e entravam na sala diversas vezes. Isso acontecia porque eles precisavam realizar funções como: averiguar os papéis de autorização para a viagem e carregar ou descarregar o caminhão. Observamos que os motoristas não conseguiam “relaxar” durante a entrevista justamente por terem que estar atentos a tais atividades, bem como manter-se alertas para não “perderem a vez” no carregamento/descarregamento do veículo.

Durante os encontros com os motoristas, identificamos outra forma de vínculo de trabalho existente na empresa, o que denominamos por motoristas quarteirizados. De acordo com os participantes, o trabalhador quarteirizado não possui nenhum vínculo ou contrato com a transportadora, apenas presta serviços

eventuais, ou não, ao motorista terceirizado. O pagamento do motorista quarterizado se dá por meio de comissões e depende, exclusivamente, da produtividade e do lucro obtido pelo motorista terceirizado. Segundo os motoristas essa comissão varia entre 10 e 13% do lucro final do motorista terceirizado, isto é, o valor do frete descontado as despesas da manutenção do veículo. Assim, como os motoristas agregados e terceirizados, o trabalhador quarterizado arca com as despesas durante as viagens, como pedágios, alimentação e hospedagem, se houver.

A seguir os motoristas explicam a dinâmica de pagamento entre os terceirizados e quarterizados, bem como é feito o cálculo das despesas e do lucro de cada um:

“P: Então, o senhor tem um caminhão, contrata ele e o senhor não paga um fixo para ele, paga por viagem?”

T1: Pago por viagem a diária (...) a comissão e a diária para ele comer. (...) Por dia. (...) Aí, do valor total que ele tiver agregado tem que dar 10% de R\$6.000, 00 tem que dar R\$600,00 para ele, né?

T2: Se ele pegar a carga total ele paga para ele 10%, 11%, 12% ou 13%. Depende do que eles combinaram.

P: Então vamos pegar uma viagem (...) Salvador! Quanto que o senhor ganha? Quantos dias que o senhor leva para ir daqui a Salvador?

T1: Dois dias, dois dias e meio. (...) Esse valor do frete para Salvador, só para finalizar, segundo ele dá R\$4.000,00 mais ou menos. Com R\$4.000,00, total para ele, ele vai dar R\$400,00 para o outro, mais a diária de R\$30,00 por dia e mais a despesa que ele terá que bancar por dia sobre esses R\$4.000,00. Então você vê quanto que vai sobrar? Não vai sobrar nada!”

(motorista terceirizado e quarterizado)

Segundo com os trabalhadores, fazer uma viagem com um frete compensador é uma tarefa difícil. Porém, conseguir um frete de volta é ainda mais árduo, uma vez que o retorno do motorista quarterizado depende, única e exclusivamente, da obtenção de um frete pelo motorista terceirizado – o qual deve ter um valor suficiente para arcar com as despesas de viagem, que pague a comissão do trabalhador quarterizado e que ainda, dê lucro para o motorista terceirizado.

Nesse sentido, é possível compreender que os trabalhadores terceirizados queixem-se da sua condição de trabalho, o que inclui questões acerca do desamparo e insegurança salarial e dos direitos trabalhistas, como folgas e assistência à saúde. De acordo com os participantes, o pagamento de um salário fixo contribuiria em muito para a resolução dessa problemática vivida por eles.

Os resultados do presente estudo mostram que as queixas dos trabalhadores autônomos (agregados, terceirizados e quarterizados) relativas ao trabalho tais como, jornadas e condições de trabalho a que estão submetidos, a constante instabilidade financeira e o desamparo legal, estão entrelaçadas com o processo de precarização e terceirização do trabalho. Esse processo, decorrente das novas formas de organização do sistema de produção, produz a precariedade na atividade laboral como o trabalho temporário, informal e o afrouxamento das garantias jurídicas desses trabalhadores (ANTUNES, 1999; SAUAYA, 2003). De acordo com FRANCK e DRUCK (2008), a terceirização consiste na transferência de uma atividade por um “primeiro” a um “terceiro”, que deve (ria) se responsabilizar pela relação empregatícia e, portanto, pelos encargos e direitos trabalhistas. A

flexibilização do trabalho, como a terceirização, cria uma fronteira incerta entre ocupação e não ocupação, assim como, proporciona perdas dos direitos jurídicos e garantias sociais dos trabalhadores (ANTUNES, 2007).

De acordo com os motoristas contratados, as vantagens em ser agregado estão na remuneração, por terem o veículo próprio e, dessa forma, entregarem as melhores cargas; a liberdade e a autonomia no trabalho, para poderem escolher as rotas e decidir quando trabalhar; a possibilidade de levar a família nas viagens e a perspectiva de um lucro alto no futuro, tendo em vista a aquisição e renovação do veículo.

Entretanto, de acordo com os motoristas agregados, uma das principais vantagens em ser um motorista contratado é o fato de esses trabalhadores receberem um salário fixo e o pagamento das diárias. Os participantes afirmam que, por conta disso, os trabalhadores contratados não precisam viajar durante a noite, ao contrário dos agregados. Além disso, os participantes afirmam que entre os motoristas contratados não há disputa, pelas melhores cargas.

Sobre as possíveis semelhanças e diferenças entre os motoristas terceirizados e os agregados, os trabalhadores terceirizados afirmam não saber dizer nada sobre esse assunto, pois, segundo eles, há bem pouco contato entre eles. No que concerne à liberdade de escolha dos destinos de viagem, os motoristas terceirizados relatam que são eles que escolhem os destinos de entrega da carga.

Os resultados do presente estudo corroboram os achados de ROSA (2006), revelando o salário fixo, como a garantia de estabilidade financeira para os

motoristas contratados. Essa estabilidade é apontada pelos trabalhadores como sendo a diferença e a principal vantagem sobre os outros vínculos.

Observamos que as vantagens em ser agregado, segundo os motoristas desse vínculo, incluem a remuneração e a possibilidade de voltar para casa, uma vez que parte do caminhão pertence a eles. Tais achados vão de encontro aos resultados que apontam a relativa autonomia em relação às escolhas dos trajetos e aos horários de trabalho, como vantagens do trabalhador autônomo (ROSA, 2006; MORENO e ROTENBERG, 2009).

Os motoristas contratados afirmam que os trabalhadores agregados possuem mais liberdade e autonomia de escolha dos destinos de entrega. Corroborando os resultados encontrados por ROSA (2006), observamos que os motoristas agregados, ao mencionarem essa liberdade de escolha, fazem referência àqueles agregados que financiaram o caminhão e que quitaram a dívida. De acordo com os participantes, como eles estão pagando as parcelas do veículo, a liberdade de dizer “não” para algumas viagens ainda não é uma possibilidade.

Os motoristas agregados relatam que embora o caminhão próprio possibilite certa estabilidade e um lucro futuro, comprar o veículo, quitar suas dívidas e arcar com as despesas do mesmo, custam muito caro para esses trabalhadores.

Nesse sentido, a “quarteirização” do serviço pode tornar-se um grande problema para o motorista que contrata, principalmente, quando o caminhão não está com suas parcelas pagas. Os trabalhadores afirmam que arcar com as parcelas e as despesas do caminhão, bem como, pagar as comissões de outro “funcionário” são

compromissos que estão além das possibilidades desses trabalhadores e que não apresentam tantas vantagens econômicas.

4.5 OS ACIDENTES DE TRABALHO

Neste capítulo, serão apresentados os aspectos relacionados aos acidentes referidos pelos motoristas de caminhão.

Freqüentemente, a concepção adotada quanto às causas dos acidentes de trabalho referem-se aos “atos inseguros” praticados pelo próprio trabalhador. Todavia, mesmo aqueles acidentes que ocorrem pela “desatenção” ou descuido por parte do trabalhador muitas vezes refletem a dinâmica da organização do trabalho absorvida pelo sujeito como o cansaço provocado pelas horas extras, precárias condições ambientais, intensificação do ritmo de trabalho, más condições de vida e de trabalho, entre outras. A partir desse entendimento, o trabalhador é o único e grande responsável para evitar o seu adoecimento e a ocorrência de um acidente de trabalho (MENDES e WUNSCH, 2007). Nesse sentido, os resultados do presente estudo corroboram tais achados evidenciando a lógica de responsabilização do trabalhador sobre eventos dessa ordem, como revelam os trabalhadores:

“O motorista é sempre responsável por tudo! Tá? Então, (...) você é responsável por tudo. Se um dia acontecer uma falha ali no teu caminhão e você causar um acidente, você tem que ser responsável! Pelo acidente ali, por causar o acidente.”

(motorista agregado)

O relato acima ilustra a maneira pela qual ainda é pensada a questão dos acidentes: buscando-se “culpados”. Sobre essa temática, ALMEIDA e FILHO (2007) demonstram que a complexidade envolvida na compreensão de um acidente, geralmente, fica restrita somente a um dos componentes do sistema sociotécnico, sendo ele o alvo das recomendações de prevenção. Os autores ainda criticam o enfoque dado a fatores como o comportamento de trabalhadores e, em especial, as ações ou omissões situadas pouco antes do acidente acontecer. A partir disso, os acidentes são entendidos como fenômenos individuais uma vez que o “erro” reflete a personalidade desatenta e indisciplinada do trabalhador que permitiu que o evento ocorresse e a organização do trabalho, por sua vez, fica excluída de qualquer tipo de envolvimento no evento.

4.5.1 Aspectos relacionados aos acidentes

A partir dos resultados desse estudo, observamos semelhanças em alguns aspectos das condições de trabalho entre motoristas de caminhão e motofretistas. Em

ambos os casos, o ambiente de trabalho é a rua, a estrada. Neste sentido, os trabalhadores estão expostos a frequentes situações de estresse, a altos níveis de ruído, a diferentes temperaturas e situações climáticas e a longas jornadas de trabalho (NASCIMENTO et al., 2007).

Estudo realizado com 513 motoristas de caminhão mostrou que a insegurança no trabalho é uma das maiores fontes de preocupação e estresse dos trabalhadores. As constantes preocupações com segurança, acidentes e pressão das empresas para cumprimento dos prazos podem desencadear doenças ligadas ao emocional do motorista, como estresse, nervosismo e irritabilidade (RESENDE et al., 2010a). Os autores destacam ainda que, a baixa remuneração dos serviços, faz com que os profissionais trabalhem num período de tempo cada vez maior, descuidando-se da manutenção do veículo e da velocidade permitida nas estradas, colocando em risco não somente sua integridade, como a dos demais motoristas que cruzam as rodovias nacionais.

Pesquisa realizada com motoristas de caminhão identificou que a má condição nas estradas é apontada pelos motoristas como uma das maiores preocupações dos trabalhadores, caracterizando-se como um dos riscos da profissão (SENA, 2005). Os resultados do presente estudo corroboram tal achado, uma vez que os trabalhadores apontam a condição precária das rodovias brasileiras e as situações adversas à que estão submetidos cotidianamente, como elementos que contribuem para o risco de acidentes nas estradas, como mostra o relato a seguir:

“(...) Aí, depois teve muito jegue, cabrito. E o jegue na pista só fica a bundinha lá assim... (risos) não é?! (Risos) (...) Você tem que desviar dele, uai! Senão, você bate!”

(motorista contratado)

Sobre a relação entre vínculo de trabalho e acidentes, pesquisa realizada com motofretistas revela que, ao se acidentar, o trabalhador, independente da gravidade da lesão, não recebe nenhum tipo de assistência oferecida pela empresa, pois, uma vez que não há contrato de trabalho formal, não há direitos trabalhistas que amparem o trabalhador acidentado. Nesses casos, são os próprios trabalhadores que arcam com todos os tipos de prejuízos, sejam eles físicos ou materiais (VERONESE e OLIVEIRA, 2006; SILVA et al., 2008). Tais achados corroboram os resultados encontrados no presente estudo. De acordo com os motoristas entrevistados, esse desamparo por parte da empresa em casos de acidentes ocorre com os motoristas autônomos, devido ao vínculo de trabalho estabelecido entre eles e a empresa. Os trabalhadores revelam que esses motoristas não recebem nenhum tipo de assistência à saúde da empresa, como o seguro de vida e de saúde e que, em casos de acidentes, são os próprios trabalhadores que arcam com as despesas.

A partir dos relatos dos trabalhadores, identificamos que além da má condição das rodovias, aspectos como a atividade de desenlonamento do veículo; o cansaço físico e mental; o comportamento de alguns motoristas nas rodovias, considerado imprudente pelos motoristas profissionais e a falta de profissionais qualificados no

mercado de trabalho têm relação direta com o envolvimento dos motoristas de caminhão em acidentes.

Sobre a atividade de desenlonamento do veículo, os motoristas revelam os riscos e a falta de segurança envolvida nessa tarefa, apontadas nos seguintes depoimentos:

“(...) A gente fica em torno de quatro metros e meio de altura. Tem que subir em cima da carga em torno de quatro metros e meio. Sem nenhuma segurança. Sem trava queda, sem nada”

“(...) A sucata...é tudo contaminado, enferrujado! Se cortar a gente...”

“Não adianta nada ter luva, capacete, protetor auricular, óculos e não ter o trava queda.”

(motoristas contratados)

“Por exemplo, você já vem dirigindo já o dia inteiro, cansado. Aí, você vai chegar e ter que mexer com (...) às vezes dobrar uma lona, fazer sozinho. É muito pesado! Mexer com corda pra depois carregar e ter que voltar. Aí, é onde começa a dar o que? Acidente!”

“Você tem que tomar cuidado com o espaço dos “bags”, porque se você não toma cuidado, você cai ainda”

“Agora, como tem muitas empresas, não deixa nem você subir no caminhão nem ficar perto do caminhão (...) Você não pode subir, não pode pôr a mão, não pode fazer nada. Existe a pessoa correta pra evitar um acidente ‘dentro da empresa dela’

Só que a maior parte, é a gente que mexe em coisa que não deveria tá mexendo. O nome nosso é motorista!”

(motoristas agregados)

Para cumprir os prazos de entrega, muitos motoristas permanecem acordados por longas horas, o que, somado a hábitos alimentares inadequados e sobrepeso, termina por influenciar seu desempenho ao volante, diminui a capacidade de reação e, conseqüentemente, aumenta o risco de acidentes nas rodovias brasileiras (RESENDE et al., 2010a). Complementando, MORENO et al. (2007) revela que os acidentes de tráfego em parte são decorrentes da sonolência excessiva, resultantes de débitos de sono.

Os resultados do presente estudo corroboram tais achados, uma vez que os motoristas relatam o cansaço físico e mental como aspectos que contribuem para a ocorrência de acidentes nas estradas. Quanto aos aspectos físicos, os trabalhadores afirmam que o sono e o cansaço, decorrentes das longas jornadas de trabalho, não apenas levam ao acidente, como também conduz os motoristas a utilizarem substâncias químicas para manterem-se acordados durante sua atividade, como ilustram os depoimentos a seguir:

“Então, mas às vezes o pessoal que (...) antigamente eu via o pessoal falar assim ‘É, mas fulano dormiu no volante e bateu atrás do outro’. Às vezes uma pessoa que não viaja pensa que a pessoa que dorme no volante não vai ter acidente, não. Você tá dirigindo ali (...) tá chegando um perigo, mas o cérebro dele não tem reação. (...) O cansaço é tanto que seu cérebro não tem reação. Muitas vezes o cara bate, e o quê

que é? É milagre de Deus! Chega na hora, Deus tava com ele, aí Ele vem, pega e tira (...)

(motorista terceirizado)

“(...) É que o cansaço físico é o que mais dá acidente ou leva a pessoa pra uma droga, né?”

(motorista agregado)

Os motoristas revelam que o tempo longe de casa e da família, as preocupações relativas ao pagamento das parcelas do caminhão e a demora no carregamento/descarregamento das cargas são aspectos que causam o esgotamento mental desses trabalhadores, e que se relacionam aos acidentes de trabalho. De acordo com os trabalhadores, a presença da esposa e/ou da família nas viagens poderia evitar que os motoristas se envolvessem em drogas e prostituição nas estradas, como mostram os seguintes relatos:

“Sono, cansaço mental...é muito tempo longe da família...”

“Estresse, ficar esperando lá...junta tudo! Parcela que ainda tá vencida”

(motoristas agregados)

“Acontecem muitos acidentes aí também através disso aí, você passa sessenta, oitenta, trinta dias fora de casa, então, a partir do momento que você: ‘Ó! Já estou perto de casa!’ Você vai querer andar mais um pouquinho, né? Se você levar sua esposa no carro, você não vai querer parar num puteiro. (...) Você não vai querer chegar num bar e beber. ‘Eu tô com meu filho aqui, cara! Eu tô com a minha mulher!’ Dá oito horas, nove horas: ‘Não eu vou parar porque eu estou com a

minha esposa!’. (...) Mas as empresas impedem. Pergunta para os caminhoneiros, pô! Me desculpa mas a realidade é essa.”

(motorista contratado)

Os trabalhadores consideram o consumo de drogas e a impaciência de alguns colegas como uma imprudência do profissional. Segundo os motoristas, os acidentes ocorrem também, devido a essa atitude, considerada individualista. Esses dados dialogam com os achados de OLIVEIRA (2007) que, em estudo realizado numa empresa metalúrgica, constatou a presença marcante nos modos de compreensão dos acidentes de trabalho pelos próprios trabalhadores, bem como, a explicação desses eventos pelos atos inseguros, sustentadas pela naturalização dos riscos e por práticas institucionalizadas de difusão.

Sobre essa temática, GARZA e FADIER (2007) demonstram que a noção de “erro humano” ainda é um discurso presente nas empresas. De acordo com os autores, tal concepção atribui exclusivamente ao trabalhador a responsabilidade em realizar a atividade de maneira segura, uma vez que, a atenção e a segurança durante o processo de trabalho dependem, unicamente, dos fatores pessoais ou psicológicos dos indivíduos. Nesse sentido, os aspectos da organização do trabalho que podem interferir e determinar as formas de se trabalhar, assim como contribuir para a ocorrência de acidentes de trabalho, ficam isentos de questionamentos e responsabilidades (VILELA et al., 2004; OLIVEIRA, 2007). Os depoimentos seguintes ilustram tal afirmação:

“(...) Uma vez, eu tinha um patrão (...) era assim, era (...) guincho, destombava caminhão, destombava carro e ele falou pra mim que 99,9% dos acidentes é imprudência do motorista! O que é ‘imprudência do motorista’? Não é só uma ultrapassagem, não é só descer correndo, não é só podar em lombada. No caso aí que ele citou do motorista ficar sem dormir, também é imprudência do motorista!”

“Mas a maior parte é falta de paciência mesmo!”

“Ah, a falta de paciência ela é (...) no caso, também uma imprudência”

(motoristas agregados)

“Porque têm muitos que não é responsável. Ele sabe que ele vai rodar e ele começa ‘Vou almoçar’, ele bebe, bebida alcoólica.”

(motorista terceirizado)

“Mas tem os irresponsáveis, você sabe disso. (...) Nós sabemos disso e bastante. (...) Eu soube de um caso que ele pegou três, num caminhão pequeno. Para você ter uma idéia o caminhão dele leva 14.500kg estava com 24.000kg cada um, cada caminhão, chegaram e já botaram uma dosinha (sic) com mais um rebite em cima: ‘Ah! Eu tenho que chegar a São Paulo até quatro horas da manhã!’ (...) Aí ele tinha que correr para São Paulo para entregar a carga em São Paulo no outro dia. (...) Já fazia três dias que ele estava correndo, andando 24 horas por dia, chegava de madrugada e não dormiam e rebite e rebite e rebite. Então aí é que vem o caso, você está vindo de São José para cá e vem um louco de lá para cá que nem doido, não sabe te dar um farol baixo, ele não vê, está em faixa contínua e ele não vê, ele não vê nada. É aonde que acontecem todas as coisas erradas que tem que é a imprudência que existe do motorista.”

(motorista contratado)

Entretanto, ainda que o uso de drogas seja apontado pelos motoristas como um comportamento irresponsável e que contribui para seu envolvimento em acidentes, os trabalhadores destacam que seu uso decorre da necessidade dos motoristas em cumprir com as demandas do trabalho e que, muitas vezes, acabam servindo como um recurso para evitar acidentes, como mostra o depoimento abaixo:

“Então, você tomando o arrebite você tá ciente, você tá vendo, você procura trabalhar e faz, você não bate. Eu nunca vi falar que um cara arrebitado bateu. Ele pode fazer os outros bater, entendeu? No que ele entra, ele passa e ele sai. Agora os outros que às vezes não tá esperando aquilo, leva aqueles...”

“Você já viu esses caminhãozinho, de “X”, bater? (...) É, “X” lá na Bahia, bater?! Nunca vi um caminhão daquele bater, e aqueles caras só anda arrebitado. Eles sai de lá do Nordeste carregado, pra São Paulo, pro Mercadão, e volta carregado, sem dormir.”

(motoristas terceirizados)

Corroborando os achados de ROSA (2006), a falta de qualificação profissional é apontada pelos motoristas como um aspecto relacionado ao envolvimento dos trabalhadores em acidentes. De acordo com os trabalhadores, a combinação entre inexperiência na área e busca pelo serviço pode causar sérias repercussões nas estradas, como mostram os relatos a seguir:

“E também (...) tá faltando profissional hoje no mercado. Profissional, que eu falo, qualificado!”

(motorista agregado)

“Eu vou dar um exemplo para vocês, certo? E gostaria que vocês fizessem uma pesquisa sobre isso aí, a maioria dos acidentes que acontecem nas estradas brasileiras com o motorista de caminhão e tudo no mundo é só o motorista de caminhão, entendeu? Primeiro o cara pega um carro e nunca pegou um carro, mora no Nordeste. (...) Chega aqui em São Paulo e compra um carrão e vai para o Nordeste de carro, o que acontece? O que acontece? Acidente, né?! E isso aí, ninguém vê e tudo no mundo ‘Ah! Não! O irresponsável é o motorista!’ O irresponsável é o motorista do caminhão.”

(motorista contratado)

Observamos algumas diferenças entre os aspectos relacionados aos acidentes e os depoimentos de motoristas de cada vínculo de trabalho. Os motoristas contratados relatam que o sistema de bloqueio do veículo pelo rastreamento e o fenômeno, denominado por eles como “Hipnose rodoviária” são elementos que estão atrelados aos acidentes. De acordo com os trabalhadores, o bloqueio imediato do caminhão contribui para o envolvimento desses motoristas em acidentes durante o trabalho, uma vez que essa conduta ocorre com os veículos em movimento, conforme mostram os discursos a seguir:

“A gente é capaz de tomar um acidente feio como já teve umum outro motorista já morreu por causa disso mesmo!”

“Só eu fui bloqueado três vezes! Só que quando eu escuto o primeiro apito, eu já jogo (o caminhão) fora (da estrada). E num lugar que num tem um acostamento pra

“você jogar uma carreta...como é que você faz?! (...) Numa serra...numa descida. Igual eu que desci na serra de Santos que é muito perigoso ...você conhece muito bem (...) Na serra de Santos ali eu fui bloqueado!”

“Eles bloqueiam a gente na rodovia.”

(motoristas contratados)

Sobre o fenômeno “hipnose rodoviária”, os trabalhadores explicam que essa situação caracteriza-se como uma espécie de automação do trabalho, na qual eles, por estarem demasiadamente cansados, não se dão conta do que estão fazendo, nem para onde estão indo. Os relatos a seguir explicam o que é esse fenômeno:

“É...eu já andei 120 km dormindo mentalmente e o cérebro acordado ali (...) Eu acordei já em “X” (cidade), já! Saí de “Y” (cidade) e acordei em “W” (cidade).”

“Aconteceu isso em São Paulo comigo! Atravessei São Paulo sem ver nada! Eu fiz os caminhos certinho, quando cheguei na serra lá de Santos eu falei ‘Mas nós já tá aqui já?’, porque minha mulher tava do meu lado, né? ‘Nós tá (sic), você num viu?’... ‘Eu não vi nada’ (...) Mas também na época (...) tomava rebite demais, né?!”

“É hipnose rodoviária!

Às vezes paga um pedágio que nem vê!

E fica esperando o pedágio chegar!”

(motoristas contratados)

Os motoristas agregados relatam que as ultrapassagens, os motoristas de caminhão conhecidos como “cegonheiros”, determinadas situações de risco, o

pagamento por comissões e as cargas consideradas perigosas são aspectos causadores de acidentes. Sobre as ultrapassagens, os motoristas revelam:

“Porque sempre a maioria dos acidentes que acontecem é, por exemplo, você tá numa faixa 80...numa rodovia 80 km/h, não 90. E o camarada tá ali 80. Tá a placa lá que só pode andar a 80, aí você ‘Bom 90...eu vou ultrapassar’. Eu tô ali, não é faixa contínua, então eu vou cortar. O que acontece?! Camarada vê no espelho você cortando, ele acelera e quer acompanhar você pra você não ultrapassar!”

“O cara ele vem atrás de você e ele tá ali, e você já fica olhando no retrovisor ali. Você já fica meio que agoniado, né? Porque você tá atrapalhando o cara. Só que na cabeça da gente, você já fica tenso, no caso o meu caminhão mesmo não anda! E na subida ele pára mesmo!”

“Eles entram e, se você na sua mão certa se você não sair fora, você bate também! Porque os caras entram com os faróis...”

(motoristas agregados)

Figura 12: Caminhão Cegonha

Os trabalhadores relatam existir um consenso entre os motoristas de caminhão sobre a relação direta entre motoristas de caminhão, conhecidos como “cegonhas” e os acidentes, ou os riscos desses eventos nas estradas. Abaixo, alguns trechos ilustram a percepção dos participantes sobre esses motoristas:

“É, às vezes vem um cegonheiro aí com 520 no topo puxando cegonha. Quer dizer, o cara tá com 10 mil kilo, que vai 11 carro em cima. Aí, você tá com um Titã, no caso dele aqui, e o meu também é 103 (...) mas você tá com uma muriçoca ali na frente. Pô, o cara vem! Só quer desviar de você! Ele quer te ultrapassar em qualquer hipótese! Qualquer maneira, cara! E joga mesmo o caminhão dele. Cegonheiro é triste, né?”

*“Eu vim de carona de Fortaleza à Belo Horizonte com cegonheiro. São três cegonheiro (...) o frete é muito bom e volta vazio. E eu vim com os cara e fiquei bobo! De dia os cara andam maneirinho...90, atrás do outro. A hora que chega a noite, é rebite, conhaque! E eles começam a rir e fala ‘Agora começa o terrorismo!’. Rebite, redbull e conhaque! Eles fazem loucura mesmo! Os cara chegam acelerando na traseira de um carro, carro! E chega na cola e tira!
É tudo louco, né os cara?!*
É, os suicidas!”

(motoristas agregados)

Os motoristas apontam algumas situações consideradas “de risco”. Uma delas é quando a carreta faz um “L”, explicada a seguir:

Um “L” é (...) a carreta é articulada assim...aqui tá a mola, né? Então no caso (...) tá chovendo, você pisa no freio ali e o cavalo dobra, faz isso ó...vira de cara contrária. Você perde total o controle do cavalo (...) ele dobra assim ó e a cabine bate na carreta...isso se chama dar um “L”. (...) Com carreta vazia a possibilidade é bem maior! (...) Com a cheia também, mas aí com a cheia o freio é mais firme, né? E aí, com ela vazia, a probabilidade de você dar um “L” é bem maior, quer dizer, você rela no freio “psii”...você nem vê!

(motorista agregado)

“Andar pra poder ganhar” ilustra a realidade vivida pelos motoristas autônomos. Como discutido anteriormente, o rendimento desses trabalhadores dependem da quantidade de viagens realizadas por eles. Dessa forma, motoristas agregados e terceirizados compartilham da angústia de ter que cumprir uma agenda cheia de viagens para tentar dar conta das despesas (ROSA, 2006). A partir disso, compreende-se que o cumprimento dos prazos de entrega pode tornar-se um fator de risco eminente, uma vez que a dinâmica do trabalho desses profissionais tem como alicerce o pagamento comissionado:

“Comissão, a gente tem que andar pra poder ganhar!”

“As empresas hoje, a maioria paga tudo só comissão no caso, né? (...) O caso aqui (empresa estudada)!”

(motorista agregado)

“Agora, durante o dia, aquele calor, sol, o cara fica preocupado... ‘Eu tenho que chegar que eu tenho que... Esse mês eu tenho que faturar bastante’, aí tem que rodar

um pouco mais pra chegar mais rápido. É tudo isso. Uma marcada que ele dá, ele tomba o caminhão, bate numa inocente, também. É isso.”

(motorista terceirizado)

Além da situação considerada de risco, descrita anteriormente, os participantes relatam que algumas cargas são *per si* perigosas, devido a sua altura e peso (Figuras 15 e 16). Nesse sentido, tais cargas podem gerar outras situações que os coloquem em risco de tombamento, ou em um acidente mais grave:

“Esse Bag que a gente carregou, aquele Bag lá é perigoso porque ele é uma carga que como ele é concentrado dentro de um Bag, então se torna uma carga alta você entendeu? Então, curva, você não pode entrar correndo (...) você não pode desviar, quebrada de asa. Cerveja também é assim! Quebrada de asa que a gente fala que nem assim, você pega seu carro e desvia do buraco. Com o carro você faz isso, com o caminhão você não vai fazer isso! (...)”

“A carga de Bag, ela se torna assim ó...o vergalhão, você vai lá e carrega 26 mil kg de vergalhão...barra de 12 metros. Então, dentro da carreta, ela fica dessa alturinha assim ó você entendeu? Aí, você pega um Big Bag, ele é do meu tamanho. Aí você coloca mil e poucos kg de um. Aí, você vai colocando os Big Bag dentro do caminhão assim. (...) Então ele fica alto! Cada Bag daquele (...) é mais alto que eu! (...) Então, pra ele poder dar a carga do caminhão até lá no final, a carga fica alta, então o que acontece? A possibilidade dela tombar é maior!”

“(...) O espaço entre um (Bag) e outro, faz uma curva, ela dá uma movida, né? Ela se mexe um pouco! Mesmo você amarrando bem, mas ela é uma carga muito perigosa!”

(motoristas agregados)

Figura 13: Bags

Figura 14: Bags (altura)

Os motoristas terceirizados apontam como causas dos acidentes de trabalho: a carga horária; a irresponsabilidade do motorista (discutida anteriormente); o cansaço e o sono. Os participantes comentam sobre os acidentes ocorridos em outras firmas e afirmam que o salário, o veículo em boas condições e as viagens diurnas são aspectos que podem diminuir os acidentes entre os motoristas de caminhão. Os relatos a seguir ilustram os aspectos relacionados ao acidente:

“Esses tombamento que acontece aí é tudo cansaço, é sono. O cara esgota, né?”

“A maior parte dos tombamentos, é o cara sair da pista. Porque ele assusta, ele puxa de volta, aí tomba.”

“O cara não ganha bem, o cara tem que fazer um horário.”

“A “Y”(empresa) todo mês acontecia acidente (...) Hoje, na “Y” é assim... é mil e trezentos na carteira, dez por cento do líquido e pode rodar até as dez hora da noite, e é caminhão bom. Aí parou os acidente.”

“Mas o que causa acidente é o quê? Às vezes é a ferramenta de trabalho que não dá manutenção, caminhão ruim, entendeu? Às vezes o caminhão não é potente e o cara quer rodar bem mais tempo pra poder chegar mais rápido com a mercadoria.”

“Acidente, mais, geralmente é à noite.”

“(...) À noite é muito perigoso, você pega muito motorista rebitado (...)”

(motoristas terceirizados)

Os trabalhadores informam os procedimentos previdenciários e revelam a conduta da empresa em caso de acidentes. O diálogo a seguir entre trabalhadores e pesquisadora, mostra como funcionam tais procedimentos:

“Ai, vai depender do seguinte. Nesse sistema que nós trabalha (sic), a empresa, ela se responsabiliza por quinze dias, não é isso? Só que vai ficar em branco. A partir dos quinze dias que o INPS vai te reembolsar. Só isso. (...) O que acontece dentro da empresa, ela não se responsabiliza por nada.

P: Não se responsabiliza por nada?

Não. Pode fazer o encaminhamento só, pro INPS. Só isso. Porque eles não paga ninguém parado.”

(motoristas terceirizados)

As figuras abaixo ilustram um caso de tombamento do veículo na empresa estudada. Segundo a mesma, não houve vítima fatal.

Figura 15: Visão frontal

Figura 16: Visão interna do veículo

Figura 17: Visão lateral

Durante os encontros, ao falarem sobre os acidentes, os motoristas comentavam eventos que ocorreram com eles ou com colegas de profissão. Observamos que alguns motoristas só consideram a gravidade do acidente quando seguido de morte. Ao contrário disso, são considerados por eles apenas como “raspões” ou “raladinhas”.

De todo modo, foi possível perceber que, nos discursos dos trabalhadores de ambos os vínculos, acidentes envolvendo motoristas na empresa estudada são pouco investigados. Observamos que os trabalhadores não sabem dizer ao certo o que ocorreu em um determinado evento e que o conhecimento acerca das possíveis “causas” do acidente, é transmitido de trabalhador para trabalhador, isto é, por vias informais de comunicação, sem um posicionamento da empresa frente aos demais trabalhadores acerca do assunto. A seguir, os participantes contam alguns casos de acidentes:

“Você já olhou o cantinho ali desses caminhão? Então, morreu um japonês esses dias (...) Eu tava lá em Marabá o dia que ele morreu. (...) Tava carregando vergalhão lá e...da frota (a vítima)! Morreu ali em Campos Altos, no Piauí perto de Teresina ali. Ele acordou de manhã, segundo relatos assim da classe, né?! (...) Segundo a rádio peão, aí parece que ele levantou de manhã ali, não sei se acordou direito, aí entrou uma curva 20 minutos depois que ele se levantou! (...) Tombou carregado de cal.”

(motorista agregado)

“Eu, uma vez eu fiquei... Eu tava há três noites sem dormir e eu fui carregar lá (...) eu vinha vindo ali perto de Promissão, ali eu dei (...) uma dormida no volante e bati atrás de uma caçamba. (...) Uns dois anos atrás. (...) Carregado de boi. Graças a Deus eu só... (...) Aquele dia lá, quando eu percebi... Parece que tinha um caminhão parado no acostamento e eu bati raspando. Só que na cabine pegou só o retrovisor e estourou o vidro, mas na gaiola, assim, pegou de cheio. (...) Eu não tomei rebite. Se eu tivesse tomado um rebite, eu não tinha batido.”

“Eu tive um acidente aí, mas foi coisa mínima, coisa de... O cara freou muito na minha frente, né? Não teve jeito. (...) Aí eu dei uma raladinha nele. (...) Mas não foi coisa, não. Se batesse nós morria, né?”

(motoristas terceirizados)

4.5.2 A invisibilidade social dos acidentes

Sobre os acidentes de trabalho ocorridos no Brasil DWYER (2006) destaca que, apesar do constante crescimento das mortes e mutilações no trabalho, esse assunto ainda é invisível para a sociedade brasileira. De acordo com os autores, o acidente representa a fragilidade da organização do trabalho, assim como do sistema de gestão de saúde e de segurança do trabalho. Ao reduzir tal evento a uma falha de componente do sistema como, por exemplo, atribuindo a responsabilidade do acidente ao trabalhador, perde-se a oportunidade de analisar toda a complexidade que envolve o acidente.

FREITAS (2008) ainda complementa afirmando que “Tornar os acidentes invisíveis e culpar as vítimas dos mesmos quando se tornam visíveis são processos que se encontram relacionados no papel que o Brasil ocupa dentro do industrialismo como uma das dimensões da globalização” (FREITAS, 2008, p. 2194).

Em relação a essa temática, os trabalhadores queixam-se da invisibilidade dada pela mídia e pela sociedade para os acidentes envolvendo motoristas de caminhão:

“Que geralmente fica no anonimato, né? Sai, não sai ‘Ah o motorista caiu!’. Eles, ó ‘psi’, abafa né!”

“Você num vai ver no jornal, o fulano (...) ‘O fulano lá do Pará caiu e quebrou a perna, caiu quebrou a coluna’. Você não vai ver isso no jornal!”

(motoristas agregados)

Além disso, os trabalhadores relatam situações vividas por eles em que os maus tratos e a “desumanidade”, por parte das autoridades governamentais e da sociedade, são eventos corriqueiros quando ocorre um acidente envolvendo motoristas de caminhão. O diálogo entre os trabalhadores explicitam a realidade e a revolta desses profissionais:

“Uma coisa eu acho desumano pela lei e as autoridades, que quando você morre, fica jogado lá. Eles fazem você de gato e sapato! Morreu...acabou, né?! Mas se joga você ali no chão, deixa você dentro do carro do IML seis hora dentro do carro do IML, sem poder dá uma ligação de volta pra família?! E o corpo seu fica sete, oito, dez....que nem eu já peguei acidente, fica seis hora no trânsito...o corpo embaixo do caminhão. O corpo lá e a turma saqueando as coisas do caminhão, e o corpo lá...tudo arrebitado no meio...cortado no meio! Eu já vi muito isso aí! Então eu vejo isso aí pra mim (...) só penso nisso aí, a desumanidade da lei que tem pra nós! Ninguém olha pra essa parte com a gente. Se puder pisar em cima da gente, chuta a cabeça da gente! Faz tudo! (...) O que eles querem? É dinheiro do motorista que tem, roubar carga...é isso! Minha revolta é isso aí...não tenho mais revolta nenhuma (...) que nem nosso parceiro, ficou 6 horas dentro do carro do IML, aí o outro parceiro foi perguntar pra ele ‘Cadê o corpo, já tá lá no IML?’ ... ‘Não, tá aí dentro’. Dá pra aguentar uma coisa dessa?!”

Agora, você vê quando as câmeras estão ali em cima no acidente! Porra! É uma maravilha! É um cuidado! Agora vou colocar ele no mato, só a polícia, o pessoal do IML, o motorista já é tratado como um cachorro! Nem um cachorro de raça vai ter o tratamento que a gente tem! É um nada!

Porque não vai pra imprensa esse negócio que eu falei pra vocês? Dos homens invadirem o caminhão, com pessoas mortas?”

“Isso aí tem que ser muito bem divulgado!”

(motoristas contratados)

5. CONCLUSÕES

Ao se comparar os motoristas com diferentes vínculos de trabalho, observamos semelhanças em relação às questões relativas às condições de trabalho, a falta de reconhecimento profissional, a regulamentação da profissão e da jornada de trabalho, à saúde física e mental e os acidentes decorrentes da organização do trabalho.

Dentre as queixas comuns referentes às condições de trabalho estão: o desconforto quanto ao tipo de veículo utilizado, à temperatura, à cama e à qualidade do câmbio; a precariedade das estradas brasileiras e a falta de infra-estrutura dos postos de paradas e das empresas onde os trabalhadores descarregam o caminhão.

Todos os motoristas entrevistados queixaram-se da falta de reconhecimento profissional, por parte da sociedade e das transportadoras e também, do desamparo legal por parte das autoridades governamentais brasileiras. De acordo com os motoristas, a falta de regulamentação da profissão e da jornada de trabalho faz com que os profissionais se submetam a condições de trabalho precárias, ao pagamento por comissão e a um ritmo intenso de trabalho, o que, por sua vez acarretam em sérios prejuízos para a saúde desses trabalhadores.

Em relação às diferenças quanto aos vínculos de trabalho entre os motoristas, observamos que os trabalhadores contratados e agregados apresentam queixas comuns no que se refere ao sistema de rastreamento e à atividade de enlonar e desenlonar o caminhão.

Acerca do sistema de rastreamento, é possível afirmar que a empresa estudada possui um controle maior sobre esses trabalhadores, uma vez que os veículos (ou parte deles - carreta) pertencem à transportadora. Nesse sentido, o monitoramento é maior nesses vínculos, tornando-se uma das principais queixas desses profissionais. Ao contrário dos trabalhadores terceirizados e quarteirizados que, por não terem vínculo contratual com a empresa, não compartilham do controle e das exigências do sistema de rastreamento vividas pelos demais motoristas.

Em relação à atividade de enlonar e desenlonar o caminhão, os trabalhadores contratados e agregados relatam que, geralmente, realizam essa atividade, pois nas empresas que carregam ou descarregam não há funcionários para realizar tal função.

Sobre as vantagens de cada vínculo de trabalho, observamos que os motoristas de caminhão, ao falarem sobre os outros vínculos, percebem o vínculo empregatício do outro, como mais vantajoso.

De acordo com os motoristas contratados, ser agregado ou terceirizado significa ter autonomia para escolher os destinos de entrega e a possibilidade de levar a família durante as viagens.

Entretanto, observamos que os motoristas agregados, ao mencionarem essa liberdade de escolha, fazem referência àqueles motoristas agregados que financiaram o caminhão e que quitaram a dívida. De acordo com esses trabalhadores, enquanto as parcelas do veículo não forem pagas, a liberdade de dizer “não” para algumas viagens ainda não é uma possibilidade.

Ainda que as vantagens em ser um motorista agregado ou terceirizado estejam relacionadas à maior autonomia no trabalho; à remuneração e à possibilidade em voltar para casa, uma vez que o caminhão, ou parte dele pertença ao próprio trabalhador, observamos que agregados e terceirizados queixam-se da instabilidade financeira e ao desamparo de direitos trabalhistas, como folgas e assistência à saúde por parte da transportadora.

Nesse sentido, os motoristas agregados relatam que a vantagem em ser um trabalhador contratado está no fato deles receberem um salário fixo e o pagamento das diárias. Segundo eles, isso faz com que os contratados não precisem viajar durante a noite, como ocorrem com os agregados, além de não haver disputa entre os trabalhadores para conseguir as melhores cargas.

Observamos que os motoristas contratados, em relação aos motoristas informais, embora tenham uma maior estabilidade financeira e garantia de amparo trabalhista, recebem comissão por quilometragem rodada, queixam-se das condições de trabalho e não possuem controle no trabalho.

Entretanto, ao contrário do que se pensa sobre o trabalho terceirizado, observamos nesse estudo que, apesar das dificuldades desse vínculo, há mais vantagens em relação aos motoristas de outros vínculos empregatícios. Para a maioria dos terceirizados entrevistados, o fato de possuir o veículo favorece que esses trabalhadores tenham mais autonomia para escolher os destinos de viagem e de terem a companhia da família durante o trabalho.

Acerca da temática “acidentes de trabalho”, os motoristas entrevistados, de todos os vínculos, trouxeram no discurso a lógica da responsabilização do próprio trabalhador na ocorrência de acidentes. Embora revelassem que há dificuldades em cumprir os prazos estabelecidos pela empresa e que, para isso, os motoristas acabam recorrendo ao uso de substâncias químicas, os participantes afirmam que esse tipo de atitude decorre de uma escolha feita pelo indivíduo.

Dentre os aspectos que se relacionam ao envolvimento de motoristas de caminhão em acidentes de trabalho estão: o uso de drogas; o cansaço físico e mental; as ultrapassagens, consideradas por eles como uma imprudência; a falta de profissionais qualificados no mercado; o sistema de rastreamento utilizado na empresa; os “cegonheiros”; o pagamento por comissão e determinados tipos de carga.

Identificamos os motoristas agregados entrevistados, como sendo aqueles trabalhadores que apresentam as condições de trabalho mais complexas. Os motoristas agregados são trabalhadores autônomos, porém são considerados como funcionários da empresa, na medida em que têm parte do caminhão (cavalo) vinculado à transportadora. Nesse sentido, recebem o mesmo controle, referente à segurança da carga, que os motoristas contratados. Entretanto, os motoristas agregados entrevistados recebem por comissão, arcam com as despesas de viagem como pedágios, alimentação, hospedagem, além de custear as parcelas, a manutenção e o seguro do veículo. De acordo com os participantes, no caso de um acidente, são

eles que devem se responsabilizar pelo evento e arcar com os gastos, uma vez que não possuem nenhum vínculo com a empresa.

Entre os motoristas quarterizados entrevistados, percebemos uma situação ainda pior. Esses trabalhadores não possuem vínculo algum com a empresa, apenas prestam serviços ao motorista terceirizado que, por sua vez, também não tem vínculo com a transportadora. O motorista quarterizado trabalha com o veículo do seu contratante, arca com as mesmas despesas que o motorista agregado, porém recebe entre 10-13% do frete do motorista terceirizado. De acordo com os trabalhadores, realizar uma viagem é difícil, porém a viagem de volta é bem pior. Isso porque, o motorista quarterizado só consegue voltar quando seu contratante consegue uma viagem com um frete compensador, isto é, que pague as despesas e dê lucro.

Ainda que diversos estudos abordem a relação entre trabalho e saúde nos motoristas de caminhão, constatamos que a situação pela qual esses trabalhadores estão submetidos no trabalho não só permanecem como se intensificam e agravam as estatísticas envolvendo acidentes e motoristas de caminhão. Diante dessa realidade vivida, os trabalhadores queixam-se da indiferença e da invisibilidade social desses fenômenos por parte dos governantes e da sociedade.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Gostaríamos de destacar aqui, três aspectos relevantes que merecem serem comentados: o fato dos encontros com os trabalhadores terem sido realizados no local de trabalho; a urgência da regulamentação da jornada de trabalho dos motoristas de caminhão como medida de redução de acidentes e, por fim, a necessidade em regulamentar essa profissão.

Embora os encontros tenham ocorrido na transportadora, enfatizamos que apesar dos encontros terem sido dentro da transportadora, não encontramos nenhuma dificuldade, por parte dos motoristas em falar sobre seu trabalho conosco. Pelo contrário, observamos que os trabalhadores, de todos os vínculos empregatícios, ao falarem sobre sua atividade demonstravam urgência na suas queixas e demandas. A única dificuldade foi a de agendar uma reunião com os motoristas terceirizados. Isso pode ser compreendido pelas características do próprio vínculo: a irregularidade dos horários de trabalho e dos dias que os motoristas encontram-se na empresa para carregar ou descarregar o caminhão.

Outro aspecto relevante que emergiu deste estudo é a urgência da necessidade regulamentação da jornada de trabalho dos motoristas de caminhão (horários, pausas, escalas, folgas, entre outros) como medida de redução de acidentes. Essa

regulamentação possibilita a realização de ações que, amparadas legalmente, garantam melhores condições de trabalho para esses profissionais.

Contudo, mais que a jornada de trabalho, é necessário regulamentar a profissão dos motoristas de caminhão, uma vez que sem o reconhecimento e proteção legal, esses trabalhadores continuam à mercê dos interesses, unicamente, das empresas. Como reflexo da ausência de amparo legal e da dinâmica exploratória por parte das empresas, comprovamos nesse estudo que o trabalho dos motoristas de caminhão está atrelado a uma questão não apenas de saúde, mas de segurança pública.

Nesse sentido, acreditamos que este estudo trouxe contribuições para o diálogo entre Saúde do Trabalhador e Saúde Pública acerca da relação trabalho, vínculo empregatício e acidentes de trabalho em motoristas de caminhão. Contribuições essas que partem da produção dos sentidos e das falas desses trabalhadores que, com extrema urgência, necessitam de reconhecimento profissional pelas autoridades governamentais, com condições de trabalho dignas e condizentes com sua realidade e pela sociedade, como trabalhadores, mas, sobretudo, como cidadãos.

7. REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, I. M.. A gestão cognitiva da atividade e a análise de acidentes do trabalho. **Revista Brasileira de Medicina do Trabalho**, Belo Horizonte, v. 2, n. 4, p. 275-82, 2004.
- ALMEIDA, I. M. de; FILHO, J. M. J.. Acidentes e sua prevenção. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 32, n. 115, p. 7-18, 2007.
- ANDRUSAITIS, S. F.; OLIVEIRA, R., P.; BARROS FILHO, T., E., P.. Study of the prevalence and risk factors for low back pain in truck drivers in the state of São Paulo, Brazil. **Clinics**, São Paulo, v. 61, n. 6, 2006.
Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em: 12/08/2009
- ANTUNES, R.. Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 6 Ed. São Paulo/Campinas: Cortez/Unicamp; 1999.
- ANTUNES R.. Dimensão da precarização estrutural do trabalho. In: DRUCK, G.; FRANCO, T. (Org.). **A perda da razão social do trabalho: terceirização e precarização**. São Paulo: Boitempo; 2007.
- ANTUNES, R.. Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho? **Revista Praiavermelha**. Rio de Janeiro, v. 20, n. 1, p. 11-20, 2010.
- ANSELM-STRAUSS e CORBIN, J.. Pesquisa Qualitativa: técnicas e procedimentos para o desenvolvimento de teoria fundamentada. Tradução: Luciane de Oliveira da Rocha. 2 Ed. Porto Alegre: Artmed; 2008.
- ARAÚJO, C. de A. C. de.. Sofrimento físico, psíquico e moral no sector do calçado em Portugal – Contributos para uma Psicodinâmica do Trabalho. 2003. 377f. Tese (Doutorado em Psicologia) – Faculdade de Psicologia e Ciências de Educação, Universidade do Porto, Portugal, 2003.
- ASSOCIAÇÃO MÉDICA BRASILEIRA E CONSELHO FEDERAL DE MEDICINA – PROJETO DIRETRIZES. Abuso e Dependência – Anfetamina. 2002. Disponível em: <http://www.projetoDiretrizes.org.br/projeto_diretrizes/003.pdf> Acesso em: 03/01/2011.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGA. Transporte Rodoviário de Cargas responde por 15% dos óbitos nas rodovias. 2009. Disponível em: <<http://www.abtc.org.br/noticias.php?codigo=11864#>>. Acesso em: 13/08/09

BARRETO, M. M. S.. Violência, Saúde e Trabalho: uma jornada de humilhações. São Paulo:Ed. Educ (PUC-SP); 2003. p. 233.

BARROS, R. B. de.. O dispositivo grupal no processo da Reforma Psiquiátrica no Brasil. In: Amarante P, organizador. A loucura da história. Rio de Janeiro: FIOCRUZ; 2000. p. 277-83.

BRASIL, CONSTITUIÇÃO FEDERAL. Brasília (DF); 1988.

BRASIL, CÂMARA DOS DEPUTADOS. Consultoria Legislativa. Adicional de atividades penosas. Consultoria Legislativa, Anexo III. Brasília (DF); 2005.

BRASIL, MINISTÉRIO DA SAÚDE. Secretaria de Vigilância em Saúde Departamento de Análise de Situação em Saúde. Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil. Série G. Estatística e Informação em Saúde Brasília (DF); 2007.

Disponível em: <<http://www.prosaude.org/pub/index.php>>. Acesso em: 21/09/10

BRASIL. PL 2660/1996– Em trâmite. O tempo de direção do motorista de caminhão e ônibus trafegando em rodovias. Brasília (DF), 2010.

Disponível em: http://www.camara.gov.br/sileg/Prop_Detalhe.asp?id=122781

Acesso em: 01/10/2010

BRASIL. PL 3066/2000- Em trâmite. Regulamenta a profissão de caminhoneiro. Brasília (DF), 2010.

Disponível em: http://www.camara.gov.br/sileg/Prop_Detalhe.asp?id=19058

Acesso em: 20/12/2010

BRASIL. PL 1386/2003– Em trâmite. A regulamentação da jornada de trabalho de condutores de veículos em transporte rodoviário de passageiros e cargas. Brasília (DF), 2010.

Disponível em: http://www.camara.gov.br/sileg/Prop_Detalhe.asp?id=122781

Acesso em: 01/10/2010

BRASIL. PL 99/2007 – Em trâmite. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Brasília (DF), 2010.

Disponível em: http://www.camara.gov.br/sileg/prop_detalhe.asp?id=340416

Acesso em 20/10/2010

BRASIL. PL 1459/2007– Em trâmite. Dispõe sobre a jornada de trabalho dos motoristas de transporte rodoviário de passageiros e de cargas em todo o território nacional e acrescenta a seção XV, e dá outras providências. Brasília (DF), 2010.

Disponível em: http://www.camara.gov.br/internet/sileg/Prop_Detalhe.asp?id=358018. Acesso em: 20/10/2010

BRASIL. PL 3603/2008 - Em trâmite. O controle e a jornada de trabalho dos motoristas de transporte de cargas e passageiros. Brasília (DF), 2010.

Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/decreto-lei/del5452.htm>>

Acesso em: 01/10/2010

CAVAGIONI, L., C.; BENSENÖR, I., M.; HALPERN, A.; PIERIN, A., M. G.. Metabolic Syndrome in professional truck drivers who work on Highway BR-116 within the area of São Paulo City - Régis Bittencourt. **Arquivos Brasileiros de Endocrinologia e Metabologia**, São Paulo, v. 52, n. 6, 2008.

Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em: 12/08/2009

CHEROBIM, M.. O caminhoneiro na estrada. **Perspectivas**. São Paulo, v. 7, p. 113-25, 1984.

Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em: 25/10/2010

CNT – Confederação Nacional do Transporte. O Perfil Sócio-Econômico e as Aspirações dos Caminhoneiros no País. Brasília (DF); 1999.

Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/portal/webCNT/page.aspx?p=f9de92fd-706c-4f08-9ec6-0f671cfd585f>>. Acesso em: 31/08/09

CNT – Confederação Nacional do Transporte. Pesquisas CNT. Brasília (DF); 2002.

Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/portal/webCNT/page.aspx?p=80841140-3141-4d2d-8f65-87e675aa0082>>. Acesso em: 31/08/09

CNT – Confederação Nacional do Transporte. Boletim Estatístico. Brasília (DF); 2009.

Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/portal/webCNT/page.aspx?p=2d8cd63a-158e-4d8d-bf70-1cfde63f5de0>>. Acesso em: 31/08/09

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE. RESOLUÇÃO 196. Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. Brasília (DF); 1996.

Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/reso_96.htm>. Acesso em: 31/08/2009

COSTA, G.. Saúde e trabalho em turnos e noturno. In: FISCHER, F.M.; MORENO, C.R.C.; ROTENBERG, L. (Org.). **Trabalho em turnos e noturno na sociedade 24 horas**. São Paulo: Editora Atheneu; 2004. p. 78-98.

DALL'AGNOL, C. M., CIAMPONE, M. H. T. Grupos focais como estratégia metodológica em pesquisas na enfermagem. **Revista Gaúcha Enfermagem**. Porto Alegre, v. 20, n. 1, p. 5-25, 1999.

Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 21/09/2010

DEJOURS, C.. Por um novo conceito de saúde. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**. São Paulo, 1986.

DEJOURS, C.. A Loucura do Trabalho. Estudo de Psicopatologia do Trabalho. São Paulo: Oboré; 1987.

DRAGER, L. F.; LADEIRA, R. T.; BRANDÃO-NETO, R. A.; LORENZI-FILHO, G.; BENSEÑOR, I. M.. Síndrome da Apnéia Obstrutiva do Sono e sua Relação com a Hipertensão Arterial Sistêmica. Evidências Atuais. **Arquivos Brasileiros de Cardiologia**. São Paulo, v. 78, n. 5, 2002.

Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 21/09/2010

DWYER, T.. Uma concepção sociológica dos acidentes de trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**. São Paulo, v. 22, n. 81, p.15-9, 1994.

DWYER, T. **Vida e morte no trabalho**. São Paulo: Multiação Editorial/Campinas, 2006. 408p. Resenha de: ALMEIDA, I. M. de.. Vida e morte no trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 32, n. 115, p. 165-66, 2007.

FALZON, P.. Natureza, objetivos e conhecimentos da ergonomia. Elementos de uma análise cognitiva na prática. In: FALZON, P. (Org.). **Ergonomia**. São Paulo: Blucher, 2007. p. 668.

FERREIRA, L. L.. Análise Coletiva do Trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**. Fundacentro, São Paulo, v. 21, n. 78, Abril/jun. 1993. p. 7-19.

FERREIRA, L. L.. Voando com os pilotos – Condições de trabalho dos pilotos de uma empresa de aviação comercial. São Paulo: APVAR; 1992. p. 94.

FERREIRA, L. L.; MACIEL, R. H.; PARAGUAY, A. I.. A contribuição da Ergonomia. In: ROCHA, L. E.; RIGOTTO, R. M.; BUSCHINELLI, J. T. (Org.). **Isto é trabalho de gente? Vida, doença e trabalho no Brasil**. Petrópolis: Vozes, Petrópolis, 1994.

FERREIRA, L. L.; IGUTI, A., M.. O trabalho dos petroleiros: perigoso, complexo, continuo e coletivo. São Paulo: Ed. Scritta; 1996. p.152.

FERREIRA, L. L.; DONATELLI, S.; JUNIOR, F. A. dos R.. Análise Coletiva do Trabalho de pescadores-mergulhadores de lagosta brasileiros. São Paulo: Ed: Fundacentro; 2003. p. 84.

FERREIRA, L. L.; GONZAGA, M., C.; DONATELLI, S.; BUSSACOS, M., A.. Análise Coletiva do Trabalho dos Cortadores de Cana da Região de Araraquara, São Paulo. São Paulo: Ed. Fundacentro; 2008. p. 47.

Disponível em: <http://www.fundacentro.gov.br/dominios/CTN/seleciona_livro.asp?Cod=226>. Acesso em: 31/08/09

FIDAN, F.; UNLÜ, M.; SEZER, M.; KARA, Z.. Relation between traffic accidents and sleep apnea syndrome in truck drivers. **Tuberkuloz ve Toraks**, Turkey, v. 55, n. 3, p. 84-278, 2007.

Disponível em: <<http://www.pubmed.gov/>>. Acesso em: 12/08/2009

FISCHER, F.. Fatores Individuais e Condições de Trabalho e de Vida na Tolerância ao Trabalho em Turnos. In: FISHER, F.; MORENO, C. R. C.; ROTENBERG, L. (Org.). **Trabalho em turnos e noturno na Sociedade 24 horas**. São Paulo: Atheneu, 2004. p. 43-52.

FONSECA, C.. Quando cada caso NÃO é um caso – Pesquisa Etnográfica e Educação. In: Reunião Anual da ANPED, XXI. 1998, Caxambú, [S.l., s.n.], [1998?], p.58–78.

Disponível em: <http://www.anped.org.br/rbe/rbedigital/RBDE10/RBDE1006CLAUDIA_FONSECA.pdf>. Acesso em: 04/09/09

FORZY, J. F.. Condução de automóveis e concepção ergonômica. Capítulo Modelos de atividade e campos de aplicação. In: FALZON, P. (Org.). **Ergonomia**. São Paulo: Blucher, 2007. p. 668.

FRANCO, T.; DRUCK, G.. O trabalho contemporâneo: precarização e saúde mental. In: I Seminário Nacional de Saúde Mental e Trabalho 2008, São Paulo.

Disponível em: <[http://www.fundacentro.gov.br/dominios/CTN/anexos/Mesa%20redonda%201%20-%20texto%20Tnia%20Franco%2025mai09%5B2%5D\(1\).pdf](http://www.fundacentro.gov.br/dominios/CTN/anexos/Mesa%20redonda%201%20-%20texto%20Tnia%20Franco%2025mai09%5B2%5D(1).pdf)>. Acesso em: 04/10/2010

FREITAS, C. M. de.. Vida e morte no trabalho: acidentes do Trabalho e a produção social do erro. **Caderno de Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v. 24, n. 9, p. 2193-2196, 2008.

Disponível em: <www.scielo.br>. Acesso em: 13/10/2010

GARZA, C. de la.; FADIER, E.. Segurança e prevenção: referências jurídicas e ergonômicas. In: FALZON, P. (Org.). **Ergonomia**. São Paulo: Blucher, 2007. p. 125-139.

GARRIGOU, A.; PEETERS, S.; JACKSON, M.; SAGORY, P.; CARBALLEDA, G.. Contribuições da ergonomia à prevenção dos riscos profissionais. In: FALZON, P. (Org.). **Ergonomia**. São Paulo: Blucher, 2007. p. 668.

GORDINHO, M.C.. Transportes no Brasil, a Opção Rodoviária. 1 ed. São Paulo: Ed. Nobel, 2006. p 155.

GOUNET, T.. Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel. 1 ed. São Paulo: Ed. Boitempo, 1999. p. 177.

GRISCI, Carmem Lígia Iochins, SCALCO, Priscila Daniel e JANOVIK, Mayara Squeff. Modos de trabalhar e de ser de motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. **Psicologia ciência e profissão**, v.27, n.3, p. 446-61, 2007.

Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em 21/09/2010

GUERRA, I.C.. Pesquisa qualitativa e análise de conteúdo: sentidos e formas de uso. Cascais: Princípiã; 2008.

HEINRICH, J. da S. S.. Aplicação da Análise de Riscos a Atividades do Transporte Rodoviário de Carga Geral. 2004. 120 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004.

KOLLER, S. A vida dos caminhoneiros brasileiros. Projeto de pesquisa: A vida dos caminhoneiros brasileiros. WCF Foundation/Brazil, Sweden, 2005.

LIMA, M. E. A.. A Psicopatologia do trabalho. **Psicologia: ciência e profissão**. Brasília, v.18, n. 2, 1998.

Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em: 21/09/2010

LIMA, F. de P. A.. Norma e atividade humana: modelos dinâmicos da prescrição e historicidade das situações de trabalho. 2005. p. 1-21

Disponível em: http://www.moodle.fmb.unesp.br/file.php?file=%2F52%2FMultiplicadores_Pira%2FNorma_e_Atividade_Humana.pdf

LIMA, F. de P. A.; ASSUNÇÃO, A. A.. Para uma nova abordagem da segurança no trabalho. Laboratório de Ergonomia DEP/UFMG, 2000. p. 31.

Disponível em: <http://www.moodle.fmb.unesp.br/file.php?file=%2F52%2FMultiplicadores_Pira%2FPara_uma_nova_abordagem_da_seguranca_no_trabalho.pdf>
Acesso em: 05/01/2011

LEMOS, L. C.. Prevalência de queixas de dores osteomusculares em motoristas de caminhão que trabalham em turnos irregulares. 2009. 102f. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Saúde Pública, USP, São Paulo, 2009.

LEMOS, L. C.; MARQUEZE, E., C.; SACHI, F.; LORENZI-FILHO, G.; MORENO, C. R. C.. Síndrome da apnéia obstrutiva do sono em motoristas de caminhão. **Jornal Brasileiro de Pneumologia**. São Paulo, v. 35, n. 6, p. 1-11, 2009.
Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em: 12/08/2009

LEYTON, V.; CARVALHO, D. G. de.; JESUS, M. G. S. de.; MUNÕZ, D. R.. Uso de anfetamínicos por motoristas profissionais brasileiros: aspectos gerais. **Saúde, Ética e Justiça**. São Paulo, v. 5/7, n. (1-2), p. 32-6, 2002.
Disponível em: <http://medicina.fm.usp.br/gdc/docs/iof_27_06_anfeta.pdf>
Acesso em: 03/01/2011

LLORY, M.. Acidentes industriais. O custo do silêncio: operadores privados da palavra e executivos que não podem ser encontrados. Rio de Janeiro: Ed. Multimaís Editorial, 1999. p. 316.

LOURENÇO, E. A. de S.; BERTANI, I. F.. Saúde do Trabalhador no SUS: desafios e perspectivas frente à precarização do trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**. São Paulo, v. 32, n. 115, p. 121-34, 2007.

MAENO, S. W.; JORGE, A. B.; LEYTON, V.; ANDREUCCETTI, G.; ADURA, F.; STROMBECH, M. L. S. C.; SABBAG, A. F.. Uso de “Rebites” por motoristas de caminhão. In: VII Congresso Brasileiro e V Latino Americano sobre Acidentes e Medicina de Tráfego, 2007, Porto Seguro, BA. Anais do VII Congresso Brasileiro e V Latino Americano sobre Acidentes e Medicina de Tráfego, 2007. p. 18–18.

MARTINS, A. B.; TUFIK, S.; MOURA, S. M. G. P. T.. Síndrome da apnéia hipopnéia obstrutiva do sono. **J Brasileira de Pneumologia**. São Paulo, v. 33, n. 1, p. 93-100, 2007.

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M. I.. Vulnerabilidade à doenças sexualmente transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros. **Revista Brasileira de Enfermagem**. Brasília, v. 63, n. 1, 2010.

MENDES, J. M. R.; WUNSCH, D. S.. Elementos para uma nova cultura em segurança e saúde no trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 32, n. 115, p. 153-63, 2007.

MENDONÇA, E. M. C.; SOUZA, D. M. de.; FERREIRA, L. L.. O trabalho de professores na Educação Básica em Belém do Pará. São Paulo. Ed: Fundacentro; 2009. p. 83.

MERLO, A. R. C.; VAZ, M. A.; SPODE, C. B.; ELBERN, J. L. G.; KARKOW, A. R. M.; VIEIRA, P. R. de B.. O trabalho entre prazer, sofrimento e adoecimento: a realidade dos portadores de lesões por esforços repetitivos. **Psicologia e Sociedade**. Belo Horizonte, v. 15, n. 1, 2003.
Disponível em: <www.scielo.br>. Acesso em: 14/10/2010

MINAYO, M. C. de S.. O desafio do conhecimento – Pesquisa Qualitativa em Saúde. Cap. 1 e 3. São Paulo – Rio de Janeiro: Ed: HUCITEC – ABRASCO; 1999.

MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL. Conceito, definições e caracterização do acidente do trabalho, prestações e procedimentos. Brasília (DF); 1999.
Disponível em:
<http://www1.previdencia.gov.br/pgsecundarias/paginas_perfis/perfil_Empregador1004-A5.asp>. Acesso em: 24/02/10

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. Classificação Brasileira de Ocupações. Brasília (DF); 2009.
Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbosite/pages/home.jsf>> Acesso em: 13/08/09

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Agência Nacional de Transportes Terrestres - Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres: AETT – 2007. Brasília (DF); 2007a.
Disponível em: <http://www.antt.gov.br/aett/aett_2007/principal.asp>. Acesso em: 17/08/09

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Plano Nacional de Logística e Transportes. Brasília (DF); 2007b.
Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/>>. Acesso em: 13/08/09

MORENO, C. R. C.. Sono e estratégias relativas ao sono para lidar com os horários de trabalho.. In: FISHER, F.; MORENO, C. R. C.; ROTENBERG, L. (Org.). **Trabalho em turnos e noturno na Sociedade 24 horas**. São Paulo: Atheneu; 2003, p. 43-52.

MORENO, C. R. C., PASQUA, I. C., CRISTOFOLETT, I. M. F.. Turnos irregulares de trabalho e sua influência nos hábitos alimentares e de sono: o caso dos motoristas de caminhão. **Revista da Associação Brasileira de Acidentes e Medicina de Tráfego** , 2001, p. 36.

MORENO, C.R.C; MATUZAKI, L.; CARVALHO, F.; ALVES, R.; PASQUA, I.;LORENZI-FILHO, G.. Truck Drivers Sleep–Wake Time Arrangements. **Biological Rhythm Research**. v. 34, n. 2, p. 137–143, 2003.
Disponível em: <www.pubmed.org>. Acesso em: 12/08/09

MORENO, C. R. C.; CARVALHO, F. A.; LORENZI, C.; MATUZAKI, L. S.; PREZOTTI, S.; BIGHETTI, P; LOUZADA, F. M.; LORENZI-FILHO, G.. High Risk for Obstructive Sleep Apnea in Truck Drivers Estimated by the Berlin Questionnaire: Prevalence and Associated Factors. **Chronobiology International**. v. 21, n. 6, p. 871–879, 2004.
Disponível em: <www.pubmed.org>. Acesso em: 12/08/09

MORENO, C. R. C.; LOUZADA, F. M.; CARVALHO, F. A.; MATUZAKI, L. S.; PREZOTTI, S.; BIGHETTI, P.; LORENZI-FILHO, G.. Effect of sleep patterns on Body Mass Index in a truck driver population. In: XVII International Symposium Shiftwork & Working Time, 2005, Netherlands. Anais do XVII International Symposium Shiftwork & Working Time, Shiftwork International Newsletter, 2005, p. 111-111.

MORENO, C. R. C.; CARVALHO, F. A.; MATUZAKI, L., A.; LORENZI-FILHO, G.. Association between irregular working time and obstructive sleep apnea among truck drivers. In: Congress of the European Sleep Research Society, 18°, 2006. Austria. Anais do XVIII Congress of the European Sleep Research Society, Journal of Sleep Research, 2006b. P .71.

MORENO, C. R. C.; LOUZADA, F., M.; TEIXEIRA, L. R.; BORGES, F.; LORENZI-FILHO, G.. Short sleep is associated with obesity among truck drivers. **Chronobiology Internacional**. São Paulo, v. 23, n. 6, p. 303–1295, 2006a.

MORENO, C. R. C.; FISCHER, F. M. ; ROTENBERG, L.. As jornadas de trabalho dos motoristas profissionais.. In: MELLO, M. T. de; BITTENCOURT, L. R.; PIRES, M. L. N.; SILVA, R. S. da; TUFIK, S. (Org.). **Sono: aspectos profissionais e suas interfaces com a saúde**. São Paulo: Atheneu, 2007, v. 1, p. 1-13.

MORENO, C. R. C.; ROTENBERG, L.. Fatores determinantes e repercussões da atividade dos motoristas de caminhão: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**. São Paulo, v. 34, n. 120, p. 128-138, 2009.

NASCIMENTO, H. A. S.; ROHR, R. V.; MONTEIRO, F. C.; FERRAZ, M. C.. Trabalho e Saúde: Concepções e representações no imaginário dos motoboys. In: XIII Congresso Brasileiro de Sociologia, 2007, UFPE, Recife (PE). GT 15: Ocupações e profissões. [S.l.], [s.n.], [2006?], p. 01-15.
Disponível em: <<http://www.sbsociologia.com.br>>. Acesso em: 21/09/2010

NASCIMENTO, E. C.; NASCIMENTO, E.; SILVA, J. P. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Revista de Saúde Pública**, v. 41, n. 2, 2007.
Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 21/09/2010

OLIVEIRA, F.. A construção social dos discursos sobre o acidente de trabalho. 1997. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

OLIVEIRA, F.. A persistência da noção de ato inseguro e a construção da culpa: os discursos sobre os acidentes de trabalho em uma indústria metalúrgica. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 32, n. 115, p. 19-27, 2007.

OLIVEIRA, R. C. de.. O Trabalho do Antropólogo: olhar, ouvir, escrever. In: OLIVEIRA, R. C. de.. **O Trabalho do Antropólogo**. São Paulo: Unesp, 2000. p. 17-35.

PASQUA, I. C.; MORENO, C. R. C.. Consumo de substâncias estimulantes e depressoras do sistema nervoso por motoristas de caminhão. **Nutrição Brasil**, v. 2, n. 1, p. 4-11, 2003.

PENTEADO, R. Z.; GONÇALVES, C. G. O.; COSTA, D. D.; MARQUES, J. M. Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. **Saúde e Sociedade**, São Paulo, v. 17, n. 4, p. 1-16, 2008.
Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 12/08/2009

RESENDE, P. T. V. de; SOUSA, P. R. de; CERQUEIRA, P. R.. Hábitos de vida e segurança dos caminhoneiros brasileiros. Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações internacionais: SIMPOI, XIII (Anais) FGV – EAESP, s e, 2010a, p. 1-17.

Disponível em: <www.simpoi.fgvsp.br/.../2010/.../E2010_T00259_PCN31310.pdf>
Acesso em: 21/10/2010

RESENDE, P. T. V. de; SOUSA, P. R. de; SILVA, J. V. R.. Fontes de tensão e estresse nos caminhoneiros brasileiros: uma análise a partir do modelo occupational stress indicator. Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações internacionais: SIMPOI, XIII (Anais) FGV – EAESP, s e, 2010b, p. 1-17.

Disponível em:

<http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2010/artigos/E2010_T00251_PCN73977.pdf>
Acesso em: 21/10/2010

RIBEIRO, F. H.. Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e saúde dos motoristas de caminhão em Rio Verde-GO. 2008. 97 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais e Saúde) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2008.

RIBEIRO, R. M. S.; AFONSO, R. de C. M.; CAMPOS, A. E. M.; DELAMARO, M. C.; BARTHOLO, R.. A Subjetividade no trabalho: Análise Coletiva do Trabalho dos Auditores Fiscais da Receita Federal no Estado do Rio de Janeiro. In: XXVIII Ergonomia e Segurança do Trabalho, 2008, Rio de Janeiro (RJ), ENEGEP, Psicologia do Trabalho, [s.n.], [2008?], p.1–13.

Disponível em: <www.ltds.ufrj.br/ltds/bibli/artigo_enegep_unafisco.pdf>. Acesso em: 12/08/09

ROBB, M. J. M.; MANSFIELD, N. J.. Self-reported musculoskeletal problems amongst professional truck drivers. **Ergonomics**. UK, v. 50, n. 6, p. 814-827, 2007.

Disponível em: <www.pubmed.org>. Acesso em: 31/08/09

ROCHA, E. M. da.. DST e AIDS em região de fronteiras: um estudo com caminhoneiros no estado de Rondônia. 2008. 149f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde) – Ciências da Saúde, UNB, Brasília, 2008.

Disponível

em:

<http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/1135/1/DISSERTACAO_2008_Elias_MarcelinoDaRocha.pdf>. Acesso em: 21/10/2010

ROSA, I.. Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: histórias e memórias de caminhoneiros. 2006. 206f. Dissertação (Mestrado em História) – História, UFU, Minas Gerais, 2006.

Disponível em: <http://www.bdtu.ufu.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=267>
Acesso em: 25/10/2010

ROTENBERG, L. Aspectos sociais da tolerância ao trabalho em turnos e noturno com ênfase as questões relacionadas ao gênero. In: FISCHER, F.M.; MORENO, C.R.C.; ROTENBERG, L. (Org.). **Trabalho em turnos e noturno na sociedade 24 horas**. São Paulo: Editora Atheneu; 2004. p. 53-61.

RUAS, A.; PAINI, J. F. P.; ZAGO, V. L. P.. Detecção dos fatores de risco para o desenvolvimento de doenças cardiovasculares dos profissionais caminhoneiros: prevenção, reflexão e conhecimento. **Perspectiva**. Rio Grande do Sul, v.34, n.125, p. 147-58, 2010.

Disponível em: <http://www.uricer.edu.br/new/site/pdfs/perspectiva/125_82.pdf>
Acesso em: 21/10/2010

SAMPAIO, M. R.. O processo de qualificação real e o perfil de acidentabilidade entre trabalhadores efetivos e terceirizados: o caso dos pedreiros refrataristas de uma indústria de aço. 2000. 212f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Ciências da Engenharia de Produção, UFMG, Minas Gerais, 2000.

SANTOS, D. G. D.. Modos de dizer e modos de fazer: reflexões sobre linguagem e trabalho. **Sitientibus**, Feira de Santana/BA: Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS, n 29, 9-27, julho-dezembro, 2003.

Disponível em: <www.uefs.br/sitientibus/.../modos_de_dizer_e_modos_de_fazer.pdf>
Acesso em: 12/08/09

SATO, L.. Abordagem psicossocial do trabalho penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbano. 1991. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social) – Psicologia Social, PUC-SP, São Paulo, 1991.

SAUAYA, D.. Salud Mental Y Trabajo – Historia vital del trabajo um dispositivo psicossocial. 1 ed. Buenos Aires: Ed. Lugar; 2003. p. 158.

SEBRAE- Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. Comece Certo- Transporte Rodoviário de Cargas. 2º ed. São Paulo: SEBRAE; 2008. p. 84.

SENA, M. F. M.. As condições e causas dos acidentes de trabalho dos Caminhoneiros. 2005. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Ciências em Engenharia de Produção, UFRJ, Rio de Janeiro, 2005.

SERÁPHICO, L.; SCARANO, J.; GALANTE, M. et al. Os caminhos do Brasil. Cap. 4. São Paulo: Ed. Previdenciária; 1978.

SELIGMANN, S. E.. A interface desemprego prolongado e saúde psicossocial. In: SILVA F.; F S da & Jardim, S. (Org.). **A danação do trabalho: Organização do trabalho e sofrimento psíquico**. Rio de Janeiro: Te Corá; 1997.

SILVA, D. W. da; ANDRADE, S. M. de; SOARES, D. A. ; NUNES, E. F. P. A.; MELCHIOR, R.. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. **Physis**, v.18, n.2, p.339-60, 2008.
Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em: 21/09/2010

SILVA, L. G. da; MARQUEZE, E. C.; LEMOS, L. L.; ULHOA, M. A.; SILVA, A.; MORENO, C. R. C.. Distúrbios Psíquicos Menores e Fatores de Estilo de Vida e Saúde Física em Motoristas de Caminhão. In: XI Congresso Paulista de Saúde Pública, 2009, São José dos Campos, SP. Anais do XI Congresso Paulista de Saúde Pública, 2009. p. 334-334.

SCHMIDT, M. L. G.. Algumas reflexões sobre a influência de aspectos de organização do trabalho na gênese de um acidente de trabalho. **Psicologia para América Latina**. México, v. [?], n. 7, p. 1-15, ago, 2006.
Disponível em: <www.ergonomianotrabalho.com.br/artigos/refleorg.pdf>. Acesso em: 14/10/09

STIEL NETO, A.; MUFAT, J.; AVLASEVICIUS, S.. Pelo espelho do retrovisor: motoboys em trânsito [on-line]. NAU- Núcleo de Antropologia Urbana da USP, 2006.
Disponível em: <www.n-a-u.org/motoboys1.html>. Acesso em: 12/08/09

SZYMANSKI, A. M.; SZYMANSKI, J.; MORENO, C. R. C.. Work and health conditions of truck drivers in western Paraná - Brazil. In: XX International Traffic Medicine Association - World Congress, 2006, Melbourne. Anais do XX International Traffic Medicine Association - World Congress, Programs and Abstracts of International Traffic Medicine Association, 2006. p. Poster 3- 3.

SZYMANSKI, J.; SZYMANSKI, A. M.; MORENO, C. R. C. Horários de trabalho, saúde e qualidade de vida de motoristas de caminhão do Estado do Paraná. In: VII Congresso Brasileiro e V Latino Americano sobre Acidentes e Medicina de Tráfego, 2007, Porto Seguro, BA. Anais do VII Congresso Brasileiro e V Latino Americano sobre Acidentes e Medicina de Tráfego, 2007. p. 15-15.

TELES, S. A.; MATOS, M. A. de.; CAETANO, K. A. A.; COSTA, L. A.; FRANÇA, D. D. SILVA.; PESSONI, G. C.; BRUNINI, A. M.; MARTINS, R. M. B.. Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. **Revista Panamericana de Salud Publica**. Washington, v. 24, n. 1, 2008.

ULHOA, M. A.; MARQUEZE, E. C.; LEMOS, L. C.; SILVA, L. G. da; SILVA, A. A. da; NEHME, P.; FISCHER, F. M.; MORENO, C. R. C.. Distúrbios Psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. **Revista de Saúde Pública**. São Paulo, v. 44, n. 6, p. 1130-6, 2010.

VALOT, C.. O transporte, a segurança e a ergonomia. In: FALZON, P. (Org.). **Ergonomia**. São Paulo: Blucher, 2007. p. 573-586.

VILELA, R. A. G.; IGUTI, A. M.; ALMEIDA, I. M.. Culpa da vítima: um modelo para perpetuar a impunidade nos acidentes de trabalho. **Cadernos de Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 570-579, 2004. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>> Acesso em: 12/08/2009

VILLARINHO, L.; BEZERRA, I.; LACERDA, R.; LATORRE, M. do R. de O; PAIVA, V.; STALL, R.; HEARST, N.. Caminhoneiros de rota curta e sua vulnerabilidade ao HIV. **Revista de Saúde Pública**. São Paulo, v. 36, s. 4, 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em: 21/09/2010

VERONESE, A. M.; OLIVEIRA, D. L. L. C.. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção de saúde. **Cadernos de Saúde Pública**. Rio de Janeiro, v. 22, n. 12, p. 2717-2721, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em: 12/08/2009

WELTER, A. F.; BALLARDIN, L.; GUIMARÃES, L. B. M.. Análise da atividade de carregamento realizada por motoristas de caminhão-tanque. In: XIV Congresso Brasileiro de Ergonomia, 2006, Curitiba (PR), ABERGO, [S.l.], [s.n.], [2006?], p. 01-06. Disponível em: <http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/publicacoes/75_art17.pdf> Acesso em: 12/08/09

ANEXOS

COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA – COEP/FSP

Universidade de São Paulo
Faculdade de Saúde Pública

OF.COEP/127/10

28 de junho de 2010.

Prezada Pesquisadora e Orientadora,

O Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo – COEP/FSP, **analisou**, em sua **5ª/10 Sessão Ordinária**, realizada em **25/06/2010**, de acordo com a Resolução n.º 196/96 do Conselho Nacional de Saúde – CNS e suas complementares, o protocolo de pesquisa n.º **2050**, intitulado **"O TRABALHO DOS MOTORISTAS DE CAMINHÃO: A RELAÇÃO ENTRE ATIVIDADE, VÍNCULO EMPREGATÍCIO E ACIDENTES DE TRABALHO"**, área temática **GRUPO III**, sob responsabilidade da pesquisadora **Luna Gonçalves da Silva** e orientação da Professora **Claudia Roberta de Castro Moreno**, considerando que as pendências anteriormente apresentadas foram atendidas. Protocolo de pesquisa **APROVADO**.

Cabe lembrar que conforme Resolução acima mencionada, são deveres do (a) pesquisador (a): **1. Comunicar**, de imediato, qualquer alteração no projeto e aguardar manifestação deste CEP (Comitê de Ética em Pesquisa), para dar continuidade à pesquisa; **2. Manter sob sua guarda e em local seguro**, pelo prazo de 5 (cinco) anos, os dados da pesquisa, contendo fichas individuais e todos os demais documentos recomendados pelo CEP, no caso eventual auditoria; **3. Comunicar**, formalmente a este Comitê, quando do encerramento deste projeto; **4. Elaborar e apresentar relatórios parciais e final**; **5. Justificar**, perante o CEP, interrupção do projeto ou a não publicação dos resultados.

Atenciosamente,

Claudio Leone
Professor Titular

Coordenador do Comitê de Ética em Pesquisa da FSP-USP

Ilm.ª Sr.ª

Prof.ª Assoc. Claudia Roberta de Castro Moreno
Departamento de Saúde Ambiental
Faculdade de Saúde Pública da USP

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título do Projeto: **O trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho.**

Pesquisador Responsável: Luna Gonçalves da Silva

Este projeto tem o objetivo de conhecer como os motoristas de caminhão contratados, agregados e terceirizados percebem seu trabalho e a questão dos acidentes.

No primeiro semestre do ano de 2010, serão realizados de 4 a 5 encontros, nos quais grupos de motoristas de caminhão, voluntários, explicarão aos pesquisadores a sua atividade e como percebem a questão dos acidentes. As reuniões terão a duração de duas horas e serão coordenadas por dois pesquisadores (as) que conduzirão o grupo com a pergunta norteadora: “O que você faz no seu trabalho?”.

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

Preferencialmente, os encontros deveriam acontecer fora do local de trabalho, num local identificado pelos trabalhadores como não sendo patronal, a fim de garantir um espaço físico onde os participantes sintam-se confiantes a falar sobre sua atividade. Apesar disso, no presente estudo, os encontros acontecerão no local de trabalho devido à dificuldade em encontrar os motoristas fora do local de trabalho e pela irregularidade de horário de trabalho dos mesmos.

Sendo assim, como um dos compromissos e condições fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa, foi acordada com a empresa a disposição de um local privado para os encontros com os trabalhadores sem que haja a presença de chefia ou de relação de subordinação entre os presentes, bem como a liberação dos trabalhadores no local e horário de trabalho no período da coleta.

Após ler e receber explicações sobre a pesquisa, e ter meus direitos de:

1. receber resposta a qualquer pergunta e esclarecimento sobre os procedimentos, riscos, benefícios e outros relacionados à pesquisa;
2. retirar o consentimento a qualquer momento e deixar de participar do estudo;
3. não ser identificado e ser mantido o caráter confidencial das informações relacionadas à privacidade.
4. 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 desejar participar da pesquisa.

São Paulo, ____ de _____ de ____ .

Nome do sujeito/ ou do responsável: _____

Assinatura: _____

Eu, *Luna Gonçalves da Silva*, declaro que forneci todas as informações referentes ao projeto ao participante e/ou responsável.

Assinatura: _____ Data: ____/____/____.

Telefone : (11) 3061 – 7905

Claudia Roberta de Castro Moreno

Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq - Nível 2

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, Estados Unidos, de agosto de 1996 a julho de 1997. Realizou pós-doutoramento na Faculdade de Saúde Pública/USP e no Instituto do Sono/Unilesp com bolsa de Jovem Pesquisador da Fapesp. Atualmente é Profa. Associada da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, coordenadora do Programa de Pós-graduação em Saúde Pública, membro da diretoria da Working Time Society e Presidente da Comissão de Relações Internacionais da Faculdade de Saúde Pública da USP. Tem experiência nas áreas de Psicologia do Trabalho e Saúde Pública, atuando principalmente nos seguintes temas: trabalho em turnos, cronobiologia, sono, fatores psicossociais no trabalho e promoção da saúde.

(Texto informado pelo autor)

Última atualização do currículo em 23/11/2010

Endereço para acessar este CV:

<http://lattes.cnpq.br/3142225155853707>

[Rede de Colaborac](#)

[Diretório de grupos pesquisa](#)

[SciELO - artigos em t completo](#)

Dados pessoais

Nome Claudia Roberta de Castro Moreno

Nome em citações bibliográficas MORENO, CRC; 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

Sexo Feminino

Endereço profissional Universidade de São Paulo, Faculdade de Saúde Pública.
Av. Dr. Arnaldo, 715
Cerqueira César
01246-904 - Sao Paulo, SP - Brasil
Telefone: (11) 30617712 Ramal: 229
URL da Homepage: www.fsp.usp.br

Formação acadêmica/Titulação

- 2008** Livre-docência.
Universidade de São Paulo, USP, Brasil.
Título: Organização do trabalho e repercussões na saúde e bem-estar de motoristas de caminhão, *Ano de obtenção:* 2008.
Palavras-chave: acidentes de trabalho; ciclo vigília-sono; fatores psicossociais no trabalho; motoristas de caminhão; organização do trabalho; saúde do trabalhador.
Grande área: Ciências Humanas / *Área:* Psicologia / *Subárea:* Psicologia do Trabalho e Organizacional.
Grande área: Ciências da Saúde / *Área:* Saúde Coletiva / *Subárea:* Saúde Pública.
Sectores de atividade: Transporte, Armazenagem e Comunicações; Saúde e Serviços Sociais.
- 2002 - 2002** Pós-Doutorado .
Universidade Federal de São Paulo, UNIFESP, Brasil.
Bolsista do(a): Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, FAPESP, Brasil.
Grande área: Ciências da Saúde / *Área:* Saúde Coletiva / *Subárea:* Saúde Pública / *Especialidade:* Saúde do Trabalhador.
Grande área: Ciências da Saúde / *Área:* Saúde Coletiva / *Subárea:* Ergonomia / *Especialidade:* Cronobiologia.
Grande área: Ciências da Saúde / *Área:* Saúde Coletiva / *Subárea:* Ergonomia / *Especialidade:* Sono.

Luna Gonçalves da Silva**Bolsista de Mestrado do CNPq**

é graduada em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (2008) e especialista em Saúde do Trabalhador pelo Centro de Referência em Saúde do Trabalhador Estadual de São Paulo (Bolsa Fundap, 2008). Atualmente é Mestranda na Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (Área de Concentração: Saúde Ambiental; Linha de Pesquisa: Saúde do Trabalhador).

(Texto informado pelo autor)**Última atualização do currículo em 04/12/2010**

Endereço para acessar este CV:

<http://lattes.cnpq.br/8815616916202553> **Certificado
pelo autor em
04/12/10**
[Rede de Colaboração](#)
[Diretório de grupos de pesquisa](#)**Dados pessoais****Nome** Luna Gonçalves da Silva**Nome em citações
bibliográficas** SILVA, L. G.**Sexo** Feminino**Endereço profissional** Faculdade de Saúde Pública da USP - Depto. de Saúde Ambiental.
Avenida Doutor Arnaldo, n 715
Cerqueira César
01246-904 - São Paulo, SP - Brasil
Telefone: (11) 30617712**Formação acadêmica/Titulação**

- 2009** Mestrado em andamento em Saúde Pública .
Faculdade de Saúde Pública de São Paulo - USP.
Título: O Trabalho dos motoristas de caminhão: a relação entre atividade, vínculo empregatício e acidentes de trabalho. *Orientador:* Claudia Roberta de Castro Moreno.
Bolsista do(a): Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, . .
Palavras-chave: motoristas de caminhão; vínculo empregatício; acidentes de trabalho.
Grande área: Ciências da Saúde / *Área:* Saúde Coletiva.
Grande área: Ciências da Saúde / *Área:* Saúde Coletiva / *Subárea:* Saúde Pública.
Grande área: Ciências da Saúde / *Área:* Saúde Coletiva / *Subárea:* Saúde do Trabalhador.
- 2008 - 2009** Especialização em Especialização em Saúde do Trabalhador . (Carga Horária: 3668h).
Centro de Referência em Saúde do Trabalhador Estadual de São Paulo.
Título: Contribuições para a Saúde do Trabalhador na Atenção Básica: uma revisão bibliográfica sobre a relação Trabalho e Saúde Mental..
Orientador: César Augusto Patta.
Bolsista do(a): Fundação do Desenvolvimento Administrativo, . .
- 2003 - 2008** Graduação em Faculdade de Psicologia PUC/SP .
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
Título: O trabalho penoso e a humilhação social - a vivência de auxiliares de desenvolvimento infantil em uma creche conveniada de São Paulo..
Orientador: Fábio de Oliveira.
Bolsista do(a): Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, . .

Formação complementar