

RAMON ARAÚJO SILVA

**VIDA DE CAMINHONEIRO: SOFRIMENTO E
PAIXÃO**

**PUC-CAMPINAS
2015**

RAMON ARAÚJO SILVA

**VIDA DE CAMINHONEIRO: SOFRIMENTO E
PAIXÃO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Psicologia do Centro de Ciências da vida – PUC-Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Psicologia como Profissão e Ciência.

Orientadora: Profa. Dra. Márcia Hespanhol Bernardo

**PUC-CAMPINAS
2015**

Ficha Catalográfica
Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas e
Informação - SBI - PUC-Campinas

t302
S586v Silva, Ramon Araújo.
Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão / Ramon Araújo Silva. -
Campinas: PUC-Campinas, 2015.
149p.

Orientadora: Márcia Hespanhol Bernardo.
Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Camp-
pinas, Centro de Ciências da Vida, Pós-Graduação em Psicologia.
Inclui bibliografia.

1. Psicologia social. 2. Saúde e trabalho. 3. Motoristas de caminhão -
Uso de drogas. 4. Trabalho - Aspectos psicológicos. 5. Trabalho - Con-
dições sociais. I. Bernardo, Márcia Hespanhol. II. Pontifícia Universida-
de Católica de Campinas. Centro de Ciências da Vida. Pós-Graduação
em Psicologia. III. Título.

22. ed. CDD – t302

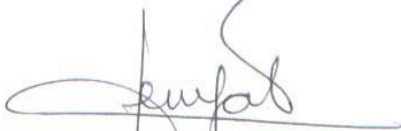
RAMON ARAÚJO SILVA

VIDA DE CAMINHONEIRO: SOFRIMENTO E PAIXÃO

BANCA EXAMINADORA



Presidente Profa. Dra. MÁRCIA HESPANHOL BERNARDO



Profa. Dra. LENY SATO



Profa. Dra. RAQUEL SOUZA LOBO GUZZO

**PUC-CAMPINAS
2015**

*Quando você chega ao limite de toda
luz que você conhece e está a ponto
de dar um passo na escuridão, Fé é saber
que uma dessas coisas vai acontecer:
vai haver chão ou você vai ser ensinado a voar*
Richard Bach

*Se as coisas são inatingíveis... Ora
Não é motivo para não querê-las!
Que tristes os caminhos, se não fora
A presença distante das estrelas*
Mário Quintana

AGRADECIMENTOS

À MÃO que tudo cria, por TUDO e, especialmente, pelas inúmeras vezes que enxerguei apenas duas pegadas na areia.

À minha mãe, sem quem esse feito não seria possível, pelo amor e apoio incondicional e por se doar sem reservas. E também pela influência que sua profissão (docência) exerceu sobre minha vida.

Ao meu pai, pelo amor, por tudo e pelas grandes lições que me ensinou, dentre elas: a manter a esperança mesmo quando o caos se instala. E também por ter me apresentado os primeiros caminhões com os quais tive contato em minha vida.

À minha noiva, Ana Paula, pelo amor e apoio, por suportar a distância e acreditar em todos os meus sonhos. Por acreditar em mim quando eu mesmo começava a não acreditar. E também pelas revisões textuais que fez e opiniões emitidas.

Aos meus irmãos. Em especial, a Maximiliano que esteve presente, fisicamente, durante este processo, e também no período que o antecedeu; com quem compartilhei, diretamente, as alegrias e dissabores. E aos demais familiares.

À Márcia, por ser uma orientadora presente, compreensiva e humana e, especialmente, pelas diversas vezes que também foi amiga, terapeuta e mãe. E, sobretudo, pela sabedoria e dedicação com que exerce o seu trabalho, permitindo-me visualizar a materialização de palavras como sinceridade, equilíbrio e coerência.

Aos velhos e novos amigos e aos inúmeros momentos e movimentos vividos que foram e serão essenciais para a construção de algo em que eu estarei permanentemente me tornando. Em especial, aos colegas que se fizeram amigos, e aos muitos que de amigos passaram a irmãos e que foram responsáveis por tornar a caminhada mais leve e divertida.

Aos colegas do grupo de pesquisa que deram importantes contribuições não apenas verbalmente, mas que, ao me permitirem ler seus trabalhos, contribuíram diretamente para que, dali eu extraísse importantes informações para a confecção deste trabalho, e, especialmente, pelo carinho. À Heloísa, pelas constantes palavras de ânimo. Aos integrantes das “pré-bancas”, pelas importantes sugestões.

Ao CNPQ, por financiar esta pesquisa e permitir que eu me dedicasse inteiramente a ela.

Às integrantes da banca, pelo cuidado e dedicação empregados ao avaliar o trabalho e pelas importantes contribuições que deram.

E, por último, e não menos importante, aos caminhoneiros de todo o Brasil que também carregam a economia deste país “nas costas”. Gratidão pelo trabalho que executam, por terem transportado boa parte dos materiais utilizados nesta pesquisa e a maior parte de tudo que utilizei durante toda a minha existência. Em especial, agradeço aos participantes da pesquisa, que me permitiram adentrar “seus mundos” e realizar este trabalho, que, de fato, não existiria não fosse eles. Feliz e grato por conhecer esse universo, que, embora sofrido, é de uma riqueza singular.

RESUMO

Silva, Ramon Araújo. *Vida de Caminhoneiro: Sofrimento e Paixão*. 2015. 149f. Dissertação (Mestrado em psicologia como Ciência e Profissão) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências da vida, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Campinas, 2015.

Cotidianamente os caminhoneiros estão sujeitos a longas jornadas de trabalho, passam vários dias distantes da família, são obrigados a atravessar noites sem dormir e, para executar múltiplas jornadas são obrigados a fazer uso de drogas estimulantes. Considerando que o trabalho ocupa um lugar central na vida dos sujeitos e que repercute diretamente nas condições de vida e saúde, esta pesquisa, de natureza qualitativa, partiu do pressuposto que as condições citadas acima resultam em um cotidiano de trabalho extremamente desgastante. O objetivo deste trabalho foi analisar as características do cotidiano de trabalho de caminhoneiros de rotas longas, a partir de suas próprias perspectivas, e verificar as possíveis relações desse cotidiano com a saúde mental desses trabalhadores. Para tal, esta pesquisa, situada no campo da Psicologia Social do Trabalho, utilizou-se do método etnográfico, com a realização de entrevistas reflexivas e viagens junto com caminhoneiros. A pesquisa permitiu verificar que muitos caminhoneiros se dizem apaixonados pela estrada, mas, por outro lado, o trabalho é extremamente desgastante e pode repercutir diretamente sobre a saúde física e mental. No trabalho de campo, a penosidade e a precariedade dessa atividade se destacaram. Também foram identificados alguns aspectos que caracterizam essa profissão, tais como o afeto dos motoristas com relação ao trabalho; o controle excessivo exercido pelas transportadoras através do rastreador e do celular; o isolamento; o uso funcional de drogas que, em muitos casos, desencadeia o disfuncional; a dificuldade desses trabalhadores de se organizarem coletivamente e as contradições das paralisações realizadas pelos caminhoneiros. Considerou-se que as principais dificuldades da atividade dos caminhoneiros devem-se, principalmente, à forte influência que a lógica capitalista exerce sobre o setor rodoviário de cargas, especialmente no que diz respeito à exploração da mais-valia que obriga os motoristas a cumprir uma extensa jornada de trabalho.

Palavras-chave: Caminhoneiro; Motorista de Caminhão; Trabalho; Cotidiano; Saúde do trabalhador.

ABSTRACT

SILVA, Ramon Araújo. *Life of truck driver: Suffering and passion*. 2015. 149f. Dissertation (Masters in Psychology as Profession and Science) – Pontifical Catholic University of Campinas, Center of Life Sciences, Post-graduation Program in Psychology, Campinas, 2015.

Daily truck drivers are subjected to long working hours, they spend several days away from the family, they are forced to go through sleepless nights and, to perform multiple rounds, they are forced to make use of stimulant drugs. Whereas the work occupies a central place in their lives and that has a direct impact on the living conditions and health, this research, qualitative, expressed the belief that the above conditions result in an extremely exhausting daily work. The objective of this study was to analyze the characteristics of everyday working of the long routes' drivers truck, from their own perspectives, and check the possible relations of this routinewith the mental health of these workers. To do this, this research, located in the field of Social Work Psychology, used the ethnographic method, with the completion of reflexive interviews and travel with truck drivers. Research has shown that many truckers say they love the road, but on the other hand, the work is extremely stressful and can reverberate directly on the physical and mental health. In the field work, the hardship and the precarious nature of this activity stood out. But beyond them, it was also possible to identify some aspects that characterize the profession, such as the affection of drivers with regard to work; the excessive control exercised by carriers through the tracker and the cell; the isolation; the functional use of drugs that ends, in many cases, to trigger dysfunctional; the difficulty of these workers to organize collectively and contradictions of the strikes carried out by truck drivers. It was considered that the main difficulties of the truck activity are due mainly to the strong influence that the capitalist logic has on the road loads sector, especially with regard to the exploitation of surplus value which obliges drivers to comply with a long working hours.

Keywords: Truck driver; Truck driver; Work; Everyday; Worker's health.

LISTA DE ABREVIATURAS

ANTT – Associação Nacional de Transportes Terrestres

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CBO – Classificação Brasileira de Ocupações

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

CNT – Confederação Nacional dos Transportes

CNTA - Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos

CNTTL/CUT - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística da CUT

ETC – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas

EUA – Estados Unidos da América

GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

NTC&Logística - Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística

OIT – Organização Internacional do Trabalho

OMS – Organização Mundial da Saúde

SINDITAC - Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas

SMRT – Saúde Mental Relacionado ao Trabalho

TAC – Transportador Autônomo de Cargas

UNICAM - União Nacional dos Caminhoneiros do Brasil

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	10
CAPÍTULO 1 – PREPARANDO A VIAGEM.....	17
1.1. Transporte rodoviário no país e os números do setor	18
1.2. Condições de trabalho dos motoristas de caminhão.....	28
CAPÍTULO 2–TRAÇANDO O CAMINHO E REALIZANDO AS VIAGENS.....	39
CAPÍTULO 3– A COMPLEXIDADE DO VIAJAR: COTIDIANO DE TRABALHO	50
3.1. Características da profissão e rotina de trabalho	54
CAPÍTULO 4 – SAÚDE E TRABALHO	84
4.1. Cargas de Trabalho.....	85
4.2. Reconhecimento social e saúde	92
4.3. O uso de drogas	96
4.4. Trabalho e saúde mental.....	103
CAPÍTULO 5 – TRABALHO, SAÚDE E COTIDIANO SOB A INFLUÊNCIA DA LÓGICA CAPITALISTA	113
5.1. A greve e suas contradições	123
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	135
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	141

APRESENTAÇÃO

O relógio marca 01h43min da madrugada de sexta-feira. Finalmente, o motor fora desligado. Aliás, essa foi a segunda vez que ele fora desligado desde às 05h30min de quinta-feira, momento em que reiniciamos a viagem. Anteriormente, isso havia ocorrido às 12h20min, para o almoço em um pequeno restaurante logo após a cidade de Belo Horizonte/MG. Em relação àquele almoço, não guardo boas recordações: o gosto era ruim e havia óleo em demasia. Ironicamente, o dono do restaurante havia feito muita propaganda, afirmando que era muito bom, que ele tinha sido caminhoneiro durante muito tempo e, por isso, sabia bem quão sofrida era a vida na estrada e se dedicava a ofertar um bom almoço aos seus clientes. Ele fora bastante convincente, o almoço, no entanto, nem um pouco; o que nos obrigou a comer pouco e beber bastante refrigerante para compensar.

Após o almoço frustrante, viajamos sem parar por pouco mais de 12 horas. O sol abrasador incomodava bastante, não havia como se esconder dele dentro da cabine. Os bancos duros causavam desconforto e dores musculares, a água que trazíamos logo se esquentou e a sede era tamanha que bebíamos assim mesmo. O papo fluía tranquilamente, o trânsito não apresentava congestionamentos e eu já estava ansioso para chegar em casa, o que provavelmente ocorreria por volta das 21 h daquela quinta-feira. Mas, de repente, tudo mudou. Uma conversa no rádio alertou o motorista que havia a possibilidade de carregar novamente o caminhão na própria sexta-feira para outra viagem, o que o fez buscar uma forma de adiantar a chegada. No radioamador, um colega o aconselhou a passar por Ouro Fino e Águas de Lindóia, para economizar tempo e dinheiro na viagem até Pedreira/SP, destino final da carga de polietileno. Rapidamente, o motorista mudou de planos, desistiu de ir para casa e resolveu descarregar primeiro.

Rota alterada, seguimos pelas estradas de Minas, estradas ruins, estreitas. Mas a grande surpresa ficou por parte do trecho entre Águas de Lindóia e

Serra Negra; o GPS nos indicou o que seria um atalho (e que atalho!). A estrada era extremamente estreita e sinuosa. Com certeza, caminhões não trafegavam por ali, muito menos um truck com 14 toneladas. No meio da estrada, o motorista transpirava, mas não era possível voltar, já que não havia espaço para manobrar o caminhão e, ainda que fosse possível, é certo que ele não teria força para subir as ladeiras que havíamos acabado de descer. Eu olhava o motorista que estava atônito e dizia apenas: “bendito GPS”. Ao chegar a Serra Negra e pedir informações de como continuar a viagem, dois informantes disseram que tínhamos sorte de não ter sofrido acidente, já que até os carros de passeio evitavam aquela estrada.

Após o susto, a viagem prosseguiu. Chegamos em Pedreira/SP e procuramos um posto para parar, mas um estava cheio e, no outro, não nos deixaram estacionar, sob a alegação de que as vagas eram só para mensalistas. Sem opção, o motorista estacionou do outro lado, às margens da rodovia, fora do asfalto, em frente a uma serralheria. Desligado o motor às 01h43min, ele disse apenas que não conseguia fazer mais nada, sequer comer, após um período de 12 horas em jejum. Banho àquele horário, com certeza, era um luxo ao qual não podíamos nos dar e também já era a segunda vez que isso ocorria naquela semana. Desci da cabine, fui para o “baú” (parte traseira do caminhão), desenrolei o colchão e deitei. Esgotado, não demoraria a “pegar no sono”, mas não sem antes pensar que, se eu, que era o carona, estava tão “acabado”, imagine aquele que estivera dirigindo nos últimos sete dias desde que partimos de Campinas/SP com destino a Camaçari/BA (de onde retornávamos agora). Ele não “rodava” vinte e sete horas seguidas, como o Joca, com quem eu havia viajado antes, pois não usava anfetaminas, mas, mesmo assim, chegava a trabalhar por 20 horas seguidas. Naquele momento, pensava também que poderia ter escolhido uma forma menos aventureira e desconfortável de realizar meu trabalho de campo...

Alguns minutos depois fui tomado pelo sono. Adormeci sem saber que o dia seguinte me reservava duas surpresas: a primeira seria o descarregamento em tempo recorde às 07h20min da manhã, o que compensaria o fato de não tomar café da manhã e, ainda, possibilitaria

estar mais cedo em casa. O motorista, por sua vez, poderia carregar ainda na sexta-feira para viajar no dia seguinte. A segunda, menos agradável, seria que o combustível acabaria a cinco quarteirões de casa (porque, na pressa de chegar, se arrumar e ir carregar novamente, o motorista escolheu arriscar e acreditar que tinha combustível suficiente), o que me faria andar nove quarteirões a pé portando um galão com 20 litros de diesel (por duas vezes). O diesel demoraria para chegar ao motor e o caminhão só funcionaria ao meio-dia da sexta-feira. Cheguei em casa exausto. Tomei banho e me alimentei após ser praticamente privado dessas duas atividades por 24 horas. Aquela tinha sido “uma semana e tanto pra mim”. Para o motorista, no entanto, foi apenas mais uma semana, uma semana de trabalho como todas as outras.

(Diário de campo, 13/02/2015).

Essa e as outras experiências que vivenciei¹ (algumas bem mais complexas) durante as viagens que realizei com os motoristas justificaram a realização desta pesquisa de mestrado, que foi pensada após o meu contato com o grupo de pesquisa “Trabalho no contexto atual: Estudos críticos em Psicologia Social”, no qual realizei um trabalho de iniciação científica. A proximidade com esse grupo e seus estudos, que versam sobre condições de trabalho e saúde de diversas categorias profissionais, me fizeram pensar nas condições de trabalho dos motoristas de caminhão.

Lembrei-me de ter convivido com alguns deles durante a infância e a adolescência, alguns parentes, amigos e também com caminhoneiros que transportavam as mercadorias que meu pai vendia, com quem tive a oportunidade

¹Considerando que em um trabalho etnográfico “o autor não deve se esconder sistematicamente sob a capa de um observador impessoal, coletivo, onipresente e onisciente, valendo-se da primeira pessoa do plural: nós” (Oliveira, 2000, p. 30), esta dissertação, devido ao seu caráter etnográfico, foi escrita prioritariamente na 1ª pessoa do singular. No entanto, na parte teórica, que foi construída com o auxílio da orientadora, do grupo de pesquisa e dos teóricos aqui citados, optou-se pela utilização da 1ª pessoa do plural.

de viajar ainda na infância. Essas lembranças me fizeram pensar que esses profissionais vivenciam um cotidiano de trabalho bem distinto e aparentemente desgastante.

Um levantamento bibliográfico sobre o tema permitiu verificar que a principal modalidade de transporte de cargas da economia brasileira é a rodoviária (CNT – Confederação Nacional dos Transportes, 2011). Esse setor conta com uma média de dois milhões de caminhoneiros (Knauth et.al, 2012), que, em geral, dispõem de condições precárias de trabalho (Masson & Monteiro, 2010a). Tais constatações indicam que este estudo aborda uma categoria de trabalho expressiva não apenas pelo tamanho, mas também por ser de fundamental importância para o desenvolvimento econômico e social do país.

Considerando que os investimentos de infraestrutura em outros meios de transporte – com melhor relação custo/benefício – acontecem muito lentamente, é provável que o transporte rodoviário permaneça por muito tempo como o principal meio de deslocamento de cargas do país. Nesse contexto, a compreensão das condições de trabalho desses profissionais e sua melhoria devem ser de interesse da sociedade.

Todavia, é surpreendente que, conforme afirmam Masson e Monteiro (2010a), apesar do número tão significativo de motoristas atuando no país e da grande importância desse trabalho, “a produção científica relativa ao trabalho dos motoristas de caminhão no Brasil seja escassa” (p.80). Outro dado relevante é que a maioria dos estudos existentes são estudos quantitativos ou epidemiológicos, relacionados a aspectos econômicos ou restritos a fatores biológicos, como uso de drogas (ex.: Oliveira et al., 2013), vulnerabilidade a doenças sexualmente transmissíveis e outras doenças específicas (ex.: Lemos et.

al, 2009). Não obstante, verificou-se a existência de alguns estudos importantes que tratam especificamente das condições de trabalho dos caminhoneiros ou que, mesmo não tendo essas condições como norte principal, acabam por abordá-las, como, por exemplo, Rosa (2006) e Kapron (2012).

Hoffmann, (2003) ressalta que, na execução das “simples” ações do cotidiano de trabalho do caminhoneiro há uma série de exigências mentais e dos órgãos do sentido que tornam a atividade desgastante. Masson e Monteiro, (2010) observam que as condições de trabalho e o estilo de vida dos caminhoneiros devem ser priorizados em estudos sobre esses profissionais com o objetivo de contribuir para a promoção de saúde. Esses e outros estudos apontam para as penosas condições de trabalho as quais os motoristas estão expostos, permitindo inferir que tais condições devem ter sérias repercussões sobre a vida e saúde desses profissionais. Autores como Neri, Soares e Soares (2005) e Penteado *et al.* (2008) são taxativos quanto à influência negativa que o trabalho de caminhoneiro exerce sobre a saúde.

Foi a partir desse pressuposto que desenvolvi a pesquisa aqui apresentada, cujo objetivo é analisar o cotidiano de trabalho de caminhoneiros de rotas longas a partir de suas próprias perspectivas, buscando compreender as características dessa atividade, com especial foco em sua influência sobre a saúde mental. É importante esclarecer que, legalmente, os motoristas de "rota longa" são aqueles que ficam muitos dias longe de casa e apresentam, portanto, uma rotina diferente de motoristas que trabalham em trechos essencialmente urbanos ou que percorrem pequenos trechos rodoviários.

Esta pesquisa se insere no âmbito da Psicologia Social do Trabalho, que objetiva a compreensão dos aspectos subjetivos relacionados ao trabalho a partir

da ótica dos próprios trabalhadores (Sato, 2003; Sato, Bernardo & Oliveira, 2008). Trata-se de uma investigação de caráter qualitativo, a qual, como salienta Minayo (1994), responde a questões particulares e lida com um nível de realidade que, por sua natureza, não pode ser quantificada, pois trabalha com um universo de diversos significados, crenças, aspirações e motivações.

Dentre as várias modalidades de pesquisa qualitativa, este trabalho teve como referência o método etnográfico, que, segundo Angrosino (2009), “é a arte e a ciência de descrever um grupo humano: suas instituições, seus comportamentos interpessoais, suas produções materiais e suas crenças” (p. 30). Para realizar a etnografia, o pesquisador se insere na comunidade pesquisada e é por meio do contato direto com a realidade dos pesquisados que a investigação encontra gradualmente suas respostas. Desse modo,

A principal característica da etnografia é que o etnógrafo participa [...] da vida diária das pessoas durante um período de tempo: observando o que acontece; escutando o que se diz, fazendo perguntas sobre os fatos; realizando anotações de quaisquer dados disponíveis que sirvam para jogar um pouco de luz sobre o tema da pesquisa. (Hammersley & Atkinson, 2001, p. 15, tradução nossa).

Cientificamente, o projeto se justifica por nos aproximar do cotidiano de trabalhadores que, embora desenvolvam uma atividade que afeta consideravelmente a economia do país, não têm visibilidade do ponto de vista das políticas públicas, vivenciando condições precárias de trabalho, que, por sua vez, podem gerar prejuízos à saúde desses profissionais. Nesse sentido, dar visibilidade para o trabalho dos caminhoneiros é também uma tentativa de colaborar com propostas de intervenção que promovam a melhoria das condições de vida e de trabalho desses sujeitos.

Ante o exposto, o trabalho inicia-se com um capítulo sobre o contexto em que o caminhoneiro está inserido; em seguida, apresenta um breve histórico e descrição do setor de transporte de cargas no país e os seus números. Esse capítulo também inclui a caracterização da profissão e das dificuldades relacionadas a esse trabalho, a fim de tornar possível a compreensão de como a atividade é desempenhada.

O capítulo dois, dedicado aos aspectos metodológicos, apresenta a descrição do planejamento e da execução das viagens junto aos caminhoneiros, os critérios utilizados para a realização das viagens e entrevistas, bem como os desafios impostos pelo campo de pesquisa e as alternativas encontradas para superá-los.

Os três capítulos seguintes são dedicados aos resultados da pesquisa. Assim, no capítulo três, são apresentados alguns fatos observados durante o trabalho de campo e descrita a forma como os caminhoneiros vivenciam seu cotidiano de trabalho. O capítulo quatro é dedicado à descrição das “cargas de trabalho” às quais os motoristas estão expostos, do “desgaste” em função da profissão. Além disso, discute-se a possibilidade de adoecimento em função das condições de trabalho.

E, finalmente, o capítulo cinco trata da forma como a lógica capitalista influencia o cotidiano de trabalho dos motoristas de caminhão e repercute sobre a saúde desses profissionais. Neste último capítulo também são abordadas as paralisações feitas pelos caminhoneiros em fevereiro de 2015.

CAPÍTULO 1 – PREPARANDO A VIAGEM

O sistema de transportes de um país tem uma função semelhante ao aparelho circulatório do corpo humano. Enquanto o papel deste é levar o sangue a todas as partes do organismo humano, a finalidade precípua dos transportes é promover a circulação em todos os recantos do território nacional. (Goulart, 1959, p.15)

Esta introdução objetiva demonstrar em que contexto a pesquisa foi realizada. Visando proporcionar informações prévias, que permitam compreender melhor a realidade dos motoristas foi realizado um breve histórico do setor de transporte rodoviário no Brasil, apontando em que momento essa modalidade de transporte se tornou predominante e quais foram os fatores determinantes para esse protagonismo.

No segundo item, é apresentado o contexto em que o motorista de caminhão está inserido; quais são as atividades inerentes à profissão, segundo a lei que a regulamenta; e a definição da profissão conforme a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO). Também são apontadas algumas das dificuldades enfrentadas por esses profissionais e alguns perigos aos quais estão expostos.

1.1. Transporte rodoviário no país e os números do setor

*Eu conheço cada palmo desse chão
É só me mostrar qual é a direção
Quantas idas e vindas, meu Deus, quantas voltas
Viajar é preciso, é preciso
Com a carroceria sobre as costas
Vou fazendo frete cortando o estradão*

*Eu conheço todos os sotaques
Desse povo todas as paisagens
Dessa terra todas as cidades
Das mulheres todas as vontades
Eu conheço as minhas liberdades
Pois a vida não me cobra o frete*

*Por onde eu passei deixei saudades
A poeira é minha vitamina
Nunca misturei mulher com parafuso
Mas não nego a elas meus apertos
Coisas do destino e do meu jeito
Sou irmão de estrada e acho muito bom*

*Mas quando eu me lembro lá de casa
A mulher e os filhos esperando
Sinto que me morde a boca da saudade
E a lembrança me agarra e profana
O meu tino forte de homem
E é quando a estrada me acode*

*Eu conheço todos os sotaques
Desse povo todas as paisagens
Dessa terra todas as cidades
Das mulheres todas as vontades
Eu conheço as minhas liberdades
Pois a vida não me cobra o frete.*

*Frete
Renato Teixeira*

Segundo Furtado (1959), o primeiro meio de transporte no Brasil após a chegada de Pedro Álvares Cabral foi o marítimo; era por esse meio que os portugueses comercializavam a cana-de-açúcar e o pau-brasil que se concentravam no litoral.

Em meados de 1680, já se fazia necessário o transporte por via terrestre em longas distâncias, o que passou a ser realizado no lombo de mulas. Nesse período surgiram os tropeiros. Castro (2005) nos informa que, na década de 1850,

o transporte passa a ocorrer por meio de trens e tem como principal objetivo transportar café. Segundo o autor, o Barão de Mauá pretendia ligar todo o país por estradas de ferro e fazer a conexão da via férrea com a via marítima.

A importância que as rodovias passaram a ter no país a partir do século XX pode ser contemplada na famosa frase “Governar é abrir estradas” (Garcez, 1970, p.673) do Governador de São Paulo Washington Luís, dita na década de 1920, que ecoou por décadas e que, de certa forma, ainda ressoa nos dias atuais.

O deputado Edilson Passos (1952), no *Plano Nacional de Viação*, elaborado no bojo da política desenvolvimentista do governo de Eurico Gaspar Dutra, no final da década de 1940, afirma que o transporte ferroviário perdurou como principal meio de escoação da produção até aquele momento, quando começavam a se destacar as estradas de rodagem, e os caminhões, por sua vez, começavam a ganhar espaço no transporte de mercadorias.

Por ser de construção mais fácil, o meio rodoviário passou a ser visto como uma solução imediata para o escoamento das mercadorias. Havia a justificativa de que não se abriria mão da construção de ferrovias e que estas seriam ampliadas em um segundo momento, com a possibilidade, inclusive, de transformar algumas rodovias em ferrovias, fato que nunca ocorreu. Na verdade, o que houve foi um foco cada vez maior na construção de rodovias.

Gordinho (2003) afirma que “O governo JK² ampliou as inversões em transporte e energia. A instalação da indústria automobilística e o impulso ao sistema rodoviário determinaram essa preferência na década de 50” (p.74), o que contribuiu para que o país se tornasse essencialmente rodoviário a partir da referida década. No momento em que se enxergou a necessidade de

² Refere-se a Juscelino Kubitschek, que foi presidente do Brasil entre 1956 e 1961.

desenvolvimento e industrialização do Brasil, o transporte rodoviário passou a ser sinônimo de crescimento, o que tornou possível a execução das medidas desenvolvimentistas.

Goulart (1959) afirma que, na década de 1950, o país começou a ser “invadido pelos caminhões”. Segundo o autor, o caminhão surgiu não apenas nas estradas, mas também no imaginário social como sinal de mudança, progresso, pioneirismo e aventura. Devido à capacidade de carga e à rapidez, tornou-se mais eficiente que os trens, que, por não terem suas linhas modernizadas, eram muito lentos na época. Naquele período, o caminhão também passou a ter uma função de correios, levando e trazendo notícias, cartas e encomendas. Desse modo, em pouco tempo, superou todos os outros meios de transportes de cargas.

O que se depreende de publicações daquele período, como em Goulart (1959) e Vilaça (1961), é que o caminhão e o caminhoneiro eram tidos como sinônimos de progresso e de transformação da vida da população. O caminhoneiro por ser considerado importante, era respeitado e valorizado pela sociedade. Sua importância se justificava pelo fato de que, além de trazer o “progresso”, era o caminhoneiro quem trazia também as encomendas, as notícias, fazia favores e, em uma época em que transporte coletivo era algo raro e caro, dava carona para muita gente.

Após o golpe militar, o que se viu foi uma grande expansão do setor rodoviário e a construção de milhares de quilômetros de vias asfaltadas em todo o país. Isso fica claro no destaque dado a esse setor por Eliseu Resende, que esteve ligado ao setor de transportes durante praticamente todo o período de governo militar, chegando ao Ministério dos Transportes no mandato de João Figueiredo. Em seu livro *“As rodovias e o desenvolvimento do Brasil”*, ele destaca

a importância que o setor rodoviário tem para a economia do país, os principais crescimentos e progressos da época e aponta a necessidade de o investimento no setor ser maior do que sua própria arrecadação (Resende, 1973).

É possível observar que esses textos históricos sobre o setor de transportes no Brasil estavam vinculados aos governos, dessa forma, tinham claras motivações políticas e, provavelmente por isso, não abordaram todos os aspectos que motivaram a opção pelo setor rodoviário.

Em uma perspectiva diferente dessas, Azevedo (1964), em seu livro *Transportes sem rumo*, critica a escolha pelas rodovias e a consequente euforia do desenvolvimento nacional em relação à existência de boas estradas para o automóvel, mesmo que isso custasse um alto preço ao país ante o sacrifício para importação do diesel e da gasolina. O autor ressalta o fato de o Brasil não ser autossuficiente em produção de petróleo, o que acarretaria uma espécie de dependência de outros países, uma vez que a maior parte desse produto era importada. Azevedo (1964) afirma também que a expansão das estradas de rodagem era promessa presente no discurso de praticamente todos os candidatos na sua época e que, “sob o nome de Rodoviarismo englobamos todo um complexo de interesses sociais, políticos e econômicos” (p.66).

As ideias desenvolvidas por Azevedo (1964) parecem indicar que a escolha pelo modal rodoviário não ocorreu por esse ser o meio mais eficiente de transporte (por motivos técnicos), mas, sobretudo, devido a diversos interesses políticos e econômicos, como os da indústria automobilística, já que o Brasil estava subordinado à estrutura capitalista mundial. Além da pressão internacional e das empresas, o governo atendia também aos interesses da elite brasileira, que, dentre outras ações, começou a se organizar em clubes de automóvel que,

“Além de clubes, passam a funcionar como entidades de apoio e promoção de ideias e políticas, em acordo com o conjunto de interesses pró-rodoviarismo” (GEIPOT, 2001, p. 175).

No entanto, Corrêa (2009) salienta que, a partir da crise do petróleo de 1973, os investimentos, que já não acompanhavam a necessidade de crescimento do setor, passaram a ser ainda menores. Logo após sair do “milagre econômico³”, o Brasil entra em um longo período de recessão econômica, caracterizada pelos altos índices de inflação. O setor de transportes foi fortemente abalado por esse contexto, devido, especialmente, ao aumento do combustível e à queda do preço dos fretes.

A prioridade para o transporte rodoviário e a construção de estradas continuou até a atualidade. Contudo, segundo Vianna (2007), apesar do grande impulso inicial, os investimentos não acompanharam as reais necessidades do setor.

Considerando esse histórico, não é de se estranhar que a matriz de transportes no Brasil apresente um enorme desequilíbrio entre os diferentes modais, com predominância do rodoviário, como se pode verificar na tabela 1.

Tabela 1

Movimentação Anual – Transporte de Cargas

Modal	Milhões (TKU*) Participação	(%) Modal	Autônomos	
Rodoviário	485.625	61,1	Modal	Rodoviário
Ferrovário	164.809	20,7	Autônomos	822.881

³ O período 1968-1973 é conhecido como "milagre" econômico brasileiro devido ao espetacular crescimento do país, fase compreendida no regime militar em que o PIB (Produto Interno Bruto) cresceu a uma média anual de 11,1%, a inflação declinou e houve considerável superávit na balança de pagamentos (Veloso, Vilela & Giambiagi, 2008). Contraditoriamente, a pobreza e a concentração de renda aumentaram. O custo do crescimento foi elevado, o Brasil contraiu uma grande dívida externa e, após esse período, a economia do país entrou em recessão (Bresser, 1997).

Aquaviário	108.000	13,6
Dutoviário	3 3.300	4,2
Aéreo	3 .169	0,4
Total	794.903	100,0

Fonte: CNT – Agosto 2014– Adaptado
 * Tonelada Transportada por Quilômetro Útil

Uma visão interessante em relação ao modal rodoviário ser privilegiado é apresentada por Geraldo Vianna (2007) em seu livro *O Mito do Rodoviarismo*. O estudo mostra que, entre as 20 maiores economias do mundo, o Brasil ocupa apenas a 13^o posição em extensão de rodovia pavimentada e, quando se trata do percentual de rodovia pavimentada sobre o total de estradas existentes, fica em uma posição ainda pior, a 20^o. A Suécia, que está apenas uma posição acima do Brasil na lista, tem 30,5% das rodovias pavimentadas contra 12,2% do Brasil. Apresentando esses e vários outros dados, o autor afirma que o Brasil não é um país que privilegia o setor rodoviário, antes, possui um déficit significativo em todos os setores.

Os dados apresentados por Vianna (2007) evidenciam que, apesar do impulso inicial e o discurso dos governos desenvolvimentistas, o setor rodoviário não recebeu a devida atenção, da mesma forma que nenhuma outra modalidade foi prestigiada. Esse fato aponta para um sério problema de infraestrutura que não se restringe apenas ao setor de transportes.

O livro *Transportes no Brasil: histórias e reflexões* (2001) encomendado a um grupo de pesquisadores e coordenado por Oswaldo Lima Neto, sintetiza a história dos transportes no país e apresenta visão semelhante à defendida por Vianna (2007). Após uma análise aprofundada do setor de transporte no país,

GEIPOT (2001) afirma que, embora o “poder do rodoviarismo” seja uma hipótese muito alardeada, não tem fundamentos consistentes.

O objetivo de apresentar diferentes versões sobre o *rodoviarismo* é mostrar que, embora o setor rodoviário seja o mais utilizado para o transporte de cargas em nosso país, ele apresenta uma série de problemas, principalmente no que diz respeito à malha rodoviária insuficiente, às condições das estradas e mesmo em relação à legislação e à segurança. Assim,

Questões como a segurança do trânsito; as garantias a terceiros inocentes em casos de prejuízos materiais e corporais provocadas por acidentes de trânsito; renovação da frota de caminhões; conservação de energia, sobretudo dos derivados de petróleo; pesagem sistemática de caminhões em todo o país; legislação e fiscalização mais rigorosas no tocante ao tempo de direção por parte dos motoristas profissionais e ao uso de estimulantes (“rebites”); cuidados especiais com o meio ambiente, principalmente no tocante ao transporte de produtos perigosos, e tantas outras, compõem a agenda permanente do setor de transporte (Vianna, 2007, p.55).

Além dos problemas apontados acima, destacamos as condições das estradas brasileiras. Segundo uma pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Transportes em 2014 (CNT, 2014), 49,9% das rodovias federais e estaduais do Brasil estão em estado péssimo, ruim ou regular. O estudo aponta ainda que 62,1% delas estão com algum tipo de problema de sinalização, de pavimentação ou de geometria da via. Além disso, quase metade da malha rodoviária pesquisada não apresenta a segurança necessária para os usuários e mais de 13.000 km de rodovias apresentam pontos críticos. Verificou-se também que em 43.991 km, o asfalto está desgastado, mais de 18.700 km apresentam trincas no solo e 3.275 km possuem buracos, depressões e ondulações.

A má conservação das rodovias é um problema que afeta diretamente o trabalho dos caminhoneiros, exigindo mais atenção, habilidade e tornando a

atividade mais perigosa e estressante. Ainda que se considere que a pesquisa referida acima possa ter um viés empresarial, devido ao fato de ter sido realizada por uma confederação de empresários do setor, os dados apresentados elucidam uma situação que merece atenção.

É importante apontar os números do setor, para que se compreenda a complexidade dos referidos problemas. A partir de dados do Departamento de Informática do SUS (DATASUS) e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Takitane *et al.* (2013) afirmam que:

No Brasil, o sistema de transporte de cargas é o principal meio utilizado para a movimentação da economia no país, contando, para isso, com aproximadamente quase dois milhões de quilômetros de rodovias, localizadas principalmente na região sudeste do país, especialmente no Estado de São Paulo, cujos 200 mil km de estradas são utilizados para o transporte de mais de 90% de toda produção final e serviços do país (p.1248).

Conforme visto na Tabela 1, hoje, mais de 60% de tudo que é transportado no país passa pelas estradas. Nesse cenário, não só o transporte de cargas, mas também a figura do caminhoneiro assumem um importante papel, conforme destacam Masson e Monteiro (2010b):

O sistema de transporte de cargas é essencial para a movimentação da economia e suprimento de demanda no Brasil. Sem ele, os produtos não chegariam aos consumidores, as indústrias não teriam acesso às matérias-primas e nem condições de escoar sua produção. É um setor totalmente horizontal, que viabiliza todos os outros setores da economia. Nesse contexto, o motorista de caminhão é parte de uma categoria profissional de grande importância, visto que são os agentes deste sistema (p.534).

Analisando os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Confederação Nacional do Transporte (CNT) do ano de 2009, Knauth *et al.* (2012) concluem que,

Mais de quatro milhões de pessoas trabalham no setor de transporte de cargas no Brasil. Ou seja, 4,8% de todas as pessoas

trabalhando no País. A frota nacional de veículos possui mais de 1,9 milhão de caminhões. O número exato de caminhoneiros é desconhecido, mas estima-se que mais de um milhão de pessoas trabalhem no transporte rodoviário de cargas. Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apontam para a existência de quase 700 mil caminhoneiros autônomos ou cooperativados (p. 887).

É possível afirmar também que o setor de transportes é formado majoritariamente por pessoas de baixa escolaridade (IBGE, 2007) e é um universo predominantemente masculino, sendo constituído por 93% de homens (IBGE, 2010).

Embora não se tenha dados mais recentes e os que existem não sejam precisos sobre o número exato de caminhoneiros em atividade, os sindicatos de motoristas e a União Nacional dos Caminhoneiros do Brasil (UNICAM) afirmam que, em 2009, o Brasil já contava com mais de dois milhões de motoristas de caminhão, número que é consoante com o número da frota nacional relatado na citação acima⁴.

Apesar do alto número de motoristas de caminhão, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) estimava que, em 2011, faltavam 120 mil motoristas no mercado. Uma das soluções encontradas pelas empresas para suprir essa demanda foi buscar profissionais em outros países da América Latina (NTC&Logística, 2011). Realidade que se alterou nos últimos anos, devido ao alto número de caminhões adquiridos por autônomos, através de programas de incentivo do governo e, especialmente, pela crise econômica que se acentuou no último ano. Tal fato tornou a situação dos trabalhadores do setor ainda mais complexa, sobretudo, daqueles que financiaram caminhões ou que se encontram desempregados.

⁴ E devemos lembrar que, desde então, há um significativo crescimento anual.

Neste item, a intenção foi situar o leitor em relação ao histórico do transporte rodoviário de cargas no Brasil e chamar a atenção para o fato de que a associação do rodoviarismo ao desenvolvimentismo concedeu ao motorista de caminhão respeito, “status e valorização”⁵ na sociedade em um determinado momento histórico. Tal valoração positiva foi perdida ao longo do tempo, como veremos na seção subsequente. Nela, abordaremos a descrição das funções dos, profissionais que têm as rodovias como “local de trabalho” e das dificuldades que encontram para desempenhar suas atividades. Além disso, a seção tratará também das dificuldades que esses profissionais encontram para desempenhar suas atividades.

⁵ Os caminhoneiros com quem entrei em contato, afirmam que antigamente a profissão era mais respeitada, tinha mais valor, gozando inclusive de certo status, tomamos aqui o cuidado de ressaltar que estas são as visões que os próprios caminhoneiros têm do passado. Rosa (2006) também afirma que os caminhoneiros mais antigos se sentiam mais respeitados e valorizados pela sociedade. Depreende-se de publicações da época que realmente a situação era diferente, como visto nos textos de Goulart (1959) e Vilaça (1961).

1.2. Condições de trabalho dos motoristas de caminhão

*Minha vida é andar
Por este país
Prá ver se um dia
Descanso feliz
Guardando a recordação
Das terras onde passei
Andando pelos sertões
Dos amigos que lá deixei...*

*Chuva e sol
Poeira e carvão
Longe de casa
Sigo o roteiro
Mais uma estação
(Necunecuné!)
E a saudade no coração...*

*Minha vida é andar
Por este país
Prá ver se um dia
Descanso feliz
Guardando a recordação
Das terras onde passei
Andando pelos sertões
Dos amigos que lá deixei...*

*Mar e terra
Inverno e verão
Mostro um sorriso
Mostro alegria
Mas eu mesmo não
(Necunecuné!)
E a saudade no coração...*

*Necunecuné, Né Né!
Necunecuné, Né Né!..*

*Vida de Viajante
Gonzaguinha*

Os caminhoneiros são profissionais que dirigem veículos automotores de carga, constituídos por dois ou mais eixos, em trechos urbanos ou rodoviários. Apesar dessa profissão já existir há décadas, sua regulamentação só ocorreu no ano de 2012, por meio da Lei Nº 12.619, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, conhecida como “Lei dos Caminhoneiros”:

Do Serviço do Motorista Profissional

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

- I - estar atento às condições de segurança do veículo;
- II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;
- III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;
- IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;
- V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;
- VI - (VETADO);
- VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado (Lei n. 12.619, 2012).

A Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) descreve a atividade de Motoristas de Carga da seguinte forma:

Transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. Movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. Definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. As atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança (Brasil, 2014).

É importante ressaltar que, neste trabalho, as expressões *caminhoneiro* e *motorista de caminhão* referem-se a todos os condutores de veículos motorizados de cargas, seja de caminhão simples (composto de um único chassi, popularmente conhecido como *truck* ou *toco*) ou de carreta (composto por cavalo mecânico engatado num reboque e/ou semi-reboque). As expressões também são utilizadas para denominar tanto aqueles que são empregados de empresa, como o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) quanto o chamado "TAC auxiliar".

Para se compreender a atividade dos motoristas de caminhão e a forma como se dá a exploração da força de trabalho no setor, é imprescindível a descrição das relações de trabalho dessa categoria. É possível identificar pelo menos três diferentes tipos de relações de trabalho no que diz respeito ao

trabalho de motorista de caminhão. Tais relações assumem graus de complexidade distintos quando analisadas sob a perspectiva legal e, posteriormente, contrapostas a seu funcionamento prático.

A primeira relação de trabalho, e mais simples, é a do empregado devidamente registrado conforme as normas da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Nesse caso, esses trabalham para as empresas de transportes ou para os fabricantes e/ou comerciantes que possuem frota própria para escoação de mercadorias. A segunda, bem mais complexa, é a do autônomo: o motorista que com caminhão de sua propriedade presta serviços para empresas. E a terceira, também complexa, é a do motorista que trabalha para o autônomo.

A Lei Nº 11.442, de 2007 que “Dispõe sobre o *transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980*” define o motorista autônomo como: “ Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional”. A referida lei afirma ainda que o TAC deverá:

“ Art. 2º, §2º I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel; e
II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.” (Lei Nº 11.442, 2007)

É interessante observar que, na citação acima, é usada a expressão “pelo menos um caminhão”, o que pressupõe que o autônomo poderá ser dono de mais de um veículo. Essa possibilidade, prevista em lei, tem desdobramentos que implicam a existência de outro tipo de relação de trabalho, que será mais bem explorada logo adiante no texto. A lei trata ainda de diferenciar o TAC independente do TAC agregado conforme se verifica na citação a seguir:

Art. 4º, § 1º Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem. (Lei Nº 11.442, 2007)

O terceiro tipo de relação possível é a que decorre da possibilidade de o autônomo delegar a um terceiro a função de dirigir o (s) seu (s) veículos conforme outro parágrafo da mesma lei:

Art. 4º, § 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego. (Lei Nº 11.442, 2007)

Segundo a referida lei, nem o TAC, nem o TAC auxiliar possuem qualquer tipo de vínculo empregatício:

Art. 4º § 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego. (Lei Nº 11.442, 2007)

É visível, assim, que além da inexistência de vínculo empregatício, o TAC e o TAC auxiliar trabalham por produção, já que o que determinará seu rendimento será o número de viagens realizadas.

Embora o TAC auxiliar e o TAC não possuam nenhum tipo de vínculo empregatício formal entre si, ou com a empresa, é possível notar que esses trabalhadores estão diretamente subordinados às empresas de transportes, denominadas pela lei como ETCs: “Art. 2º, II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal” (Lei 11.442

de 5 de Janeiro de 2007). A Lei diz ainda que o que define se o TAC é agregado ou independente é o contrato que ele celebra com a ETC.

O referido contrato é que reza sobre o frete⁶. E é do frete recebido a cada carregamento que o TAC obtém a sua renda. No entanto, dos fretes recebidos, ele terá que deduzir todas as despesas com o caminhão (combustível, pedágios, manutenção e pagamento do financiamento, se houver), além dos gastos pessoais e com alimentação durante as viagens. O restante é que constitui o ganho do autônomo. Devemos ressaltar, ainda, que, frequentemente, eles ficam com as cargas que sobram após a utilização dos caminhões de propriedade das empresas.

No caso do TAC auxiliar, sua renda advém do pagamento realizado pelo TAC, que, geralmente, varia entre 10 a 15% do valor bruto do frete, sendo 12% o valor mais praticado nessa relação.

Mas, se os TACs trabalham exclusivamente por produção, a situação da maioria daqueles que são empregados por empresa não é diferente, pois seus salários também variam de acordo com comissão sobre o valor do frete ou de acordo com a quantidade de quilômetros percorridos. Neste contexto, a relação existente entre a ETC e o TAC é de terceirização, já que a primeira repassa os serviços contratados ao segundo. De acordo com Huertas (2013), a terceirização é algo crescente no setor de transportes, uma vez que as empresas optam por transferir custos e investimentos para terceiros.

Araújo, Bandeira e Campos (2014) afirmam que os fabricantes terceirizam o transporte de matéria prima ou da produção final para empresas

⁶ O dicionário Michaelis da língua portuguesa define frete como: **1** Transporte fluvial ou marinho. **2** Carregamento do navio. **3** Aquilo que se paga pelo transporte de alguma coisa. **4** Coisa transportada. **5** Recado, incumbência. **F. redondo:** a) carregamento completo; b) preço desse carregamento. Neste trabalho, utilizei a palavra prioritariamente para designar o valor da carga a ser transportada. Portanto, a palavra assumiu especialmente o significado descrito no item 3.

transportadoras (ETCs) e estas, por sua vez, objetivando a redução de custos, repassam novamente (quarteirizam) o serviço para transportadores autônomos (TACs). Os autores concluem que os fretes praticados no mercado não possibilitam ao autônomo arcar com os custos operacionais e de gerenciamento, o que: “faz com que ele tenha que se submeter às distorções relacionadas à profissão, tais como: grande jornada de trabalho, dificuldade em trocar o veículo, negligenciar as manutenções do veículo, dentre outras” (Araújo, Bandeira & Campos, 2014, p. 224).

Verifica-se, assim, que a denominação "autônomo", utilizada oficialmente, diz respeito apenas ao fato de não existir vínculo empregatício formal, pois, nessa atividade, não há autonomia alguma. Antes, esse tipo de relação de trabalho serve para precarizar ainda mais as relações de trabalho. Isso ocorre porque os motoristas são colocados em uma condição ainda pior do que do que muitos outros trabalhadores terceirizados, uma vez que devem possuir a parte fundamental dos meios de produção, o caminhão.

Nesse sentido, Chahad e Cacciamili (2005) afirmam que essa condição representa o repasse do investimento e da manutenção da empresa contratante para o autônomo, implicando relações de trabalho dissimuladas e dependência direta em relação às transportadoras. Além disso, é possível afirmar, segundo Reis (2011), que a terceirização no transporte rodoviário de cargas representa também transferência de riscos.

Os apontamentos acima demonstram que a terceirização é uma característica marcante do setor de transportes. Lopes (2011) de forma sintética define terceirização, precarização e a relação entre os dois termos:

O surgimento da noção de precarização parece estar associado às modificações na organização da produção no período pós-

fordista, dos anos de 1980 em diante, no sentido de diminuir custos e subtrair direitos da força de trabalho. O termo estaria também correlacionado às novas práticas de terceirização — passagem de atividades supostamente não essenciais à finalidade da empresa; passadas a outras empresas, empresas terceiras, com diminuição de direitos dos trabalhadores, com a frequência de contratos temporários de mão de obra (p.01).

Um estudo coordenado por Rosa (2000) identificou diferentes formas de trabalho precário: com contrato a termo; falsos trabalhadores por conta própria; sazonal; ocasional; no domicílio; temporário; em regime de subempreitada e tempo parcial involuntário. Nota-se que os TACs e TACs auxiliares se enquadram facilmente em mais de uma das formas apontadas pela autora.

Em síntese, pode-se dizer que essas práticas de terceirização com a consequente precarização do trabalho, que “passam a ter um lugar estratégico e central na lógica da dominação capitalista” (Druck & Franco, 2007, p.2) exercem forte influência sobre a organização do trabalho no setor de transporte rodoviário de cargas. Destacados esses aspectos, a caracterização da profissão é retomada.

Knauth et al (2012, p.877) nos lembram que uma das características marcantes da profissão de caminhoneiro é a mobilidade. A realidade de trabalho dos motoristas é uma realidade móvel. Embora estejam sempre no mesmo caminhão e realizando as mesmas atividades, eles estão sempre em lugares diferentes.

Segundo Moreno e Rotenberg (2009), os motoristas contratados pelas empresas geralmente trabalham no período diurno e, quando ocorre de trabalharem à noite, têm horário fixo. Entretanto, muitas vezes, trabalham em horários irregulares para atenderem às necessidades de entrega das mercadorias transportadas. Esses trabalhos irregulares acontecem com maior frequência em

períodos específicos do mês (última semana, momento em que os estoques precisam ser repostos para o início do mês seguinte) e do ano (dois últimos meses, pois é um momento em que as vendas aumentam em função das festas de final de ano).

Já os TACs geralmente trabalham em horários irregulares, inclusive no período noturno, pois não possuem escalas pré-estabelecidas. Todavia, isso não significa maior autonomia, conforme já foi visto acima.

Atente-se aqui para o fato de que, apesar de uma parcela significativa dos motoristas ser autônoma⁷, dentre esses, apenas um pequeno percentual contribui (por contra própria) com o INSS – Instituto Nacional de Seguridade Social. Sendo assim, o autônomo não possui nenhuma retaguarda previdenciária no caso de ter problemas de saúde, bem como não tem os demais direitos garantidos pela CLT àqueles que são assalariados. É importante ressaltar também, que, nessas circunstâncias, é ainda mais provável que as doenças do trabalho não sejam diagnosticadas, permanecendo invisíveis.

As pausas variam e, por questão de segurança, há postos cadastrados pelas empresas para as paradas. Geralmente, os agregados não cumprem as recomendações de locais de parada, diferentemente dos contratados. “Grande parte dos motoristas agregados não mora na cidade onde se localiza a transportadora, o que os leva a passar dias em seus caminhões aguardando uma nova viagem” (Moreno & Rotenberg, 2009, p.131). Os “independentes” também enfrentam situação semelhante.

Importante destacar que o fato de o agregado possuir uma espécie de contrato com uma única empresa não lhe dá mais segurança em relação às

⁷ Os dados apresentados pela ANTT (2015) mostram que mais de 45% dos transportadores são autônomos.

cargas. Na realidade, quem tem segurança é a empresa contratante, que, nesse caso, sabe que tem o caminhão à sua disposição. Moreno e Rotenberg (2009) ressaltam que o período de espera para carga e descarga nas empresas nem sempre pode ser considerado como descanso e pode durar dias. Além disso, alguns optam por dormir no caminhão e preparar suas refeições em cozinhas improvisadas na carreta, como forma de economia.

Estudos como os de Masson e Monteiro (2010b), Penteado *et al.* (2008), Ribeiro (2009), Lima (2012), Zeferino (2010) e de Ulhôa *et al.* (2010) indicam que os problemas decorrentes das condições inadequadas de trabalho, tais como longas jornadas, alimentação irregular, violência, acidentes, por exemplo, e do estilo de vida afetam significativamente a saúde desses trabalhadores. Assim,

A literatura médica fornece uma extensa lista de agravos à saúde que são decorrentes da atividade de trabalho no setor de transporte rodoviário... A saúde física e mental dos motoristas é, sem dúvida, reflexo das condições de trabalho e de vida dessas pessoas. Essas condições geram consequências não somente para os condutores (distúrbios físicos e emocionais), como também causam impactos negativos para a empresa e para a sociedade (Ulhôa *et al.*, p.1108-9).

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

De acordo com Masson e Monteiro (2010b), o trabalho em horários irregulares – rotina comum à maioria dos motoristas de rota longa – pode causar danos consideráveis à saúde do trabalhador, com um rápido desgaste individual,

devido aos distúrbios provocados pelo desrespeito aos ritmos biológicos, além de afetar a vida social e o convívio familiar.

Além de todos os fatores desgastantes, como, por exemplo, as longas jornadas de trabalho, os horários a cumprir, o trabalho solitário, as simples ações do cotidiano dos motoristas de caminhão apresentam várias exigências mentais:

O motorista de caminhão deve manter a atenção constante, precisão na realização de ações, autocontrole, direção defensiva, análise e interpretação das informações fornecidas pelos equipamentos do veículo. O sistema auditivo, o sistema visual, a percepção, a coordenação de movimentos e o raciocínio rápido para manipular os mecanismos e equipamentos do veículo, estacionar, avançar e desviar são solicitações que devem ser percebidas, analisadas e respondidas em fração de segundos. Talvez isto caracterize as exigências mentais, aliadas às exigências dos órgãos de sentidos, fundamentais na profissão de motorista, tornando-a desgastante devido à atenção e ao estado de alerta que o profissional deve manter constantemente (Hoffmann, 2003, p. 29).

Outros detalhes em relação ao exercício dessa profissão são citados por Lopes, Russo e Fiorini:

O elevado valor do veículo, as vidas sob sua responsabilidade, as cargas valiosas e tóxicas, a sinalização deficiente das vias e estradas igualmente defeituosas, caracterizam desafios que o motorista de caminhão é obrigado a enfrentar em sua jornada de trabalho. O excesso de ruído, o calor que desprende de dentro da cabine, a conformação da poltrona, nem sempre anatomicamente correta, e a permanência em uma mesma posição em frente ao volante, demandam desses profissionais uma intensa atividade física e mental (Sarra, Vilela & Oliveira, citado por Lopes, Russo & Fiorini, 2007)

Além desses aspectos, Oliveira (2012) destaca que a fragmentação do sindicato da categoria como um agravante para o enfrentamento dos problemas que permeiam a profissão em questão.

Observa-se que toda a bibliografia apresentada aqui aponta uma atividade desgastante. Todavia, são raros os estudos que focalizam as características da vivência cotidiana laboral dos caminhoneiros e tampouco as repercussões de tal

vivência para sua saúde mental. Assim, no capítulo a seguir, é descrita a trajetória percorrida para buscar apreender esse cotidiano e compreender tal relação.

CAPÍTULO 2—TRAÇANDO O CAMINHO E REALIZANDO AS VIAGENS.

Conforme descrito na apresentação desta dissertação, devido aos objetivos propostos, esta pesquisa, de natureza qualitativa, adotou como método a etnografia. Alguns pesquisadores destacaram o quão pertinente é a utilização da abordagem etnográfica para o estudo das relações entre as condições de trabalho e saúde. Dentre os autores que destacam tal pertinência, Seligmann-Silva (2011) e Sato (2002) ressaltam que a observação direta e os demais instrumentos da etnografia permitem apreender a realidade dos trabalhadores.

Segundo Hine (2004), o método etnográfico possibilita abordar a riqueza e complexidade da vida social. Para a autora, o método em questão, além de permitir a apropriação da interpretação que as pessoas dão ao mundo que as cerca, possibilita a compreensão da forma de organização de suas vidas, bem como o significado que essa realidade tem para elas. Para isso, conforme afirmam Hammersley e Atkinson (2001) o pesquisador deve participar da vida diária das pessoas. Sobre as características da etnografia, Geertz (2008) afirma que: “Ela é interpretativa; o que ela interpreta é o fluxo do discurso social e a interpretação envolvida consiste em tentar salvar 'o dito' num tal discurso da sua possibilidade de extinguir-se e fixá-lo em formas pesquisáveis” (p.21)

Dentre os instrumentos passíveis de uso na prática etnográfica, destacam-se: “... a observação direta de comportamentos, a observação participante (quando há um maior envolvimento no cotidiano), coleta de depoimentos, de histórias de vida, narrativas orais, termos de parentesco, descrição de rituais, etc.” (Magnani, 1993). O mesmo autor observa ainda que a “... etnografia não é uma mera descrição, coleta de dados brutos a serem posteriormente trabalhados: o que se observa e a forma como se ordenam as primeiras observações,

constituem já parte integrante do processo de interpretação.” No entanto, é importante ressaltar que “esta forma de operar, portanto, não exclui – ao contrário, supõe - a utilização de quadros teóricos mais amplos, o conhecimento de variáveis mais abrangentes, a inserção em processos históricos pertinentes.” (Magnani, 1993).

Geertz (2008) afirma que a etnografia vai além de “...estabelecer relações, selecionar informantes, transcrever textos, levantar genealogias, mapear campos, manter um diário...” (p.4); ela objetiva interpretar o discurso social. É, assim, “uma descrição densa” (p.4), assumindo, portanto, o compromisso de “desenvolver uma compreensão profunda do social através da observação e da participação” (Hine, 2004, p.55). E foi justamente nessa direção que esforços foram empreendidos com o objetivo de conhecer o cotidiano de trabalho dos profissionais da estrada e o quanto esta rotina pode influenciar na saúde deles.

Todavia, a mobilidade e o isolamento que caracterizam a atividade dos caminhoneiros configuraram-se como um grande desafio para a realização do trabalho de campo. A opção adotada, a fim de sanar essa dificuldade, foi à realização de viagens junto com alguns profissionais da estrada. Tal estratégia permitiu, além do acompanhamento do cotidiano de determinados caminhoneiros, o contato com outros profissionais ao longo do percurso, tanto nas paradas de descanso, como nas conversas por rádio ou nos momentos de carregamento e descarregamento de cargas.

A partir da minha “rede de relações” (Hammersley e Atkinson, 2001) com pessoas que trabalham nessa atividade, foi estabelecido contato com trabalhadores que poderiam ser sujeitos da pesquisa. Como previsto, não existiram dificuldades para adentrar o campo, uma vez que eu já possuía contatos

peças da categoria estudada. As impressões anteriores eram de que seus integrantes demonstravam receptividade, hospitalidade e também certa necessidade de conversar. Boa parte dessas impressões foi confirmada.

No entanto, traçar o caminho em relação ao trabalho de campo não foi uma tarefa simples. A realização desse trabalho demandou disponibilidade de tempo, que deveria coincidir com os períodos de viagem dos motoristas, e também disponibilidade deles para levarem um “*carona*”, o que dependia do tipo de carga, das exigências da empresa e de eles não estarem levando consigo parentes e/ou amigos.

Nesse sentido, um caminhoneiro, aqui denominado Josué⁸ – um TAC com 32 anos de idade e 14 de profissão, casado, pai de dois filhos e que possui o ensino fundamental completo – serviu como verdadeiro facilitador no trabalho de campo, ou melhor, “padrinho” (Hammersley & Atkinson, 2001), apresentando diretamente outros caminhoneiros, atestando-lhes minha idoneidade, explicando-lhes como funcionava a pesquisa ou fornecendo contatos telefônicos para que eu mesmo os procurasse.

O referido caminhoneiro, que conheço desde a infância, indicou-me os colegas de profissão com quem viajei e estes me indicaram outros. Havia também a pretensão, desde o início, de realizar uma viagem com ele, a qual eu imaginava que poderia ser a mais importante. Tendo em vista que percorreria dez estados e a viagem teria duração de mais ou menos duas semanas, havia a expectativa de que ela possibilitasse uma imersão maior no campo. Além disso, a relação pré-existente poderia permitir maior acesso a informações e a outros caminhoneiros. A viagem com Josué não foi realizada, mas consegui entrevistá-lo no momento

⁸ Foram usados nomes fictícios para preservar a identidade dos participantes da pesquisa.

em que este trabalho já estava em sua fase final e suas contribuições foram valiosas.

Apesar disso, é possível dizer que tive uma boa receptividade no campo. Os caminhoneiros, mesmo não me conhecendo, mostraram-se solícitos e facilitaram meu acesso. A receptividade daqueles indicados por Josué parece ter sido facilitada pelo fato de ele ser bem visto entre os colegas, sendo reconhecido como uma pessoa íntegra, extrovertida e trabalhadora. Todos colaboraram e se esforçaram para que me sentisse à vontade.

Diferentemente de outros contextos em que o pesquisador pode passar despercebido, no caso desta investigação, a concordância dos sujeitos da pesquisa foi uma condição básica, uma vez que me propunha a realizar viagens nos seus caminhões.

No total, foram realizadas quatro viagens nos anos de 2014 e 2015, que ocorreram conforme minha disponibilidade, relacionada ao calendário acadêmico. Dessa forma, foram priorizadas as viagens com duração menor que seis dias, sendo que, eventualmente, poderiam ser superiores a esse período. Devido a esses fatores, as viagens, muitas vezes, não ocorreram conforme planejado e tiveram espaços de tempo consideráveis entre si.

A primeira viagem teve início um dia após o natal, a bordo de uma carreta, carregada com 18 toneladas de matéria-prima para produção de sorvete, conduzida pelo motorista Joca – que tem 28 anos, é casado, tem dois filhos, concluiu o ensino fundamental, é TAC auxiliar há 08 anos e reside em Ilhéus/BA. O local de partida foi Campinas/SP com destino a Recife/PE, mas, por motivos pessoais, desembarquei na divisa de estado de Minas Gerais com a Bahia. Foi percorrida uma distância de 1400 Km, em 27 horas, sem pausa para dormir pois o

motorista fez uso de anfetaminas⁹ – chamadas popularmente de "arrebite" ou "rebite" – para se manter alerta.

A segunda viagem, foi realizada em uma carreta, carregada com 25 toneladas de suco em caixas, conduzida pelo motorista Januário, de 53 anos, solteiro, TAC auxiliar há 02 anos, residente em Campinas e com o ensino médio completo. O local de saída foi Limeira/SP e o destino final Cuiabá/MT. Esse percurso, de pouco mais de 2000 km, foi realizado em 54 horas.

A terceira viagem, também em uma carreta, foi realizada com o motorista Vando, 29 anos, residente em Limeira/SP, casado, pai de uma menina, com ensino médio completo e atuante como TAC auxiliar há 10 anos. A carga de 22 toneladas de água mineral saiu de Americana/SP tendo por destino Brasília/DF, 900 km foram percorridos em 20 horas¹⁰. A quarta viagem, que foi de ida e volta, teve como ponto de partida Campinas/SP, com destino a Camaçari/BA, com o motorista Rafael, de 40 anos, dois filhos, que reside em Americana/SP, concluiu o ensino médio e é TAC há 06 anos em um caminhão truck. Nessa viagem, com duração de 08 dias, foram percorridos 4.000 km e na viagem de ida foram transportadas 08 toneladas de parafuso.

Em relação à primeira viagem, é importante ressaltar que ela devia ter sido iniciada no dia 24/12, o que possibilitaria ao motorista – que era um TAC auxiliar e, portanto, dirigia o caminhão de um autônomo – passar parte do Natal com a família. Contudo, como era a primeira viagem do caminhão para a empresa contratante, foi necessária a instalação de um rastreador, o que ocorreu apenas

⁹ Droga sintética estimulante do sistema nervoso central. O "rebite", derivado das anfetaminas, é uma droga ilícita, mas de fácil aquisição em farmácias e postos de combustível. Um motorista entrevistado, Arnaldo, diz que: "A venda só existe porque a fiscalização... a polícia é conivente, se a gente consegue chegar lá e comprar, qualquer um, inclusive policial ou quem eles mandar comprar, também consegue, então não pega quem vende porque não quer..."

¹⁰ Importante ressaltar que 20 horas refere-se ao tempo gasto apenas na viagem de ida (período em que acompanhei o motorista). Somadas aos tempos de carga e descarga e de retorno, a viagem do caminhoneiro teve duração de seis dias.

no dia previsto para o início da viagem. A alegação era de que o técnico estava ocupado na data anterior, o que, depois, foi desmentido. Ao saber disso, o motorista disse-me indignado: *“tá vendo aí? É assim, o pessoal do administrativo passa todos os Natais em casa, então tanto faz. Faz 6 anos que não passo o Natal em casa.”* Tendo em vista essa situação, a viagem começou no dia 26. Desembarquei depois de 27 horas na divisa entre Minas Gerais e o estado da Bahia, conforme relatado.

Na segunda viagem, pretendia voltar com o motorista, mas, em função de problemas com o caminhão e com a descarga, a viagem atrasou e precisei voltar de ônibus para não perder aula. O percurso até Várzea Grande seguiu tranquilo com exceção do trânsito intenso, dos problemas no caminhão e da pouca experiência do motorista.

Na terceira viagem, com destino a Brasília/DF, saímos de Campinas/SP em uma quarta-feira à noite. O motorista praticamente não dormiu para conseguir descarregar no dia seguinte. Mas, devido ao trânsito que era intenso nas imediações de Brasília, o planejado não se concretizou. Na quinta-feira descarregamos somente uma carga extra – chamada de complemento – que ele trazia para melhorar seu ganho com o frete. Não havia descarregadores no local e nós tivemos que descarregar 08 caixas de 75 kg cada. Fui para casa de conhecidos e esperei que ele me ligasse no dia seguinte para retornarmos, mas, nos três dias seguintes, ele não encontrou “frete retorno”¹¹ que, ao menos, cobrisse os custos da viagem.

¹¹ Segundo os motoristas, é comum que o valor do frete de volta, seja menos da metade do valor de frete de ida, totalizando, algumas vezes, menos de 1/3 do valor do frete de ida. As empresas astuciosamente montaram um esquema em que o frete que sai de algumas cidades é de “ida” e de outras é “frete retorno”. Um exemplo de cidade em que os fretes são pagos adequadamente, é São Paulo. Já os fretes que tem como ponto de partida cidades do norte e nordeste do país, são, em sua maioria, segundo os caminhoneiros, considerados como frete retorno. Os caminhoneiros

Enquanto aguardava, ele “*jogava conversa fora*” com outros caminhoneiros e assistia às apresentações da Caravana Siga Bem¹² que estava de passagem por aquele posto. Nessa ocasião, as palavras de um caminhoneiro, que chamado ao palco, e persuadido a resumir a profissão em duas palavras, respondeu: “*persistência e persistência*”. Tal definição me fez refletir sobre o “peso” que o cotidiano de trabalho tem para esses profissionais.

No quarto dia, os fretes estavam tão ruins quanto nos anteriores e, não tendo opção, Vando resolveu pegar um frete que cobria apenas 90% dos custos da viagem porque não poderia perder mais tempo. Fomos para a empresa onde ele carregaria. Lá, o caminhão entrou para o carregamento e eu fiquei num espaço destinado a acompanhantes, espaço que, segundo o motorista, é raridade. Ali, conversei com alguns caminhoneiros que reclamavam bastante do frete, da demora para carregar ou descarregar, da “*enrolação*” para sair a Nota Fiscal e de várias outras coisas que se relacionavam não apenas com aquele momento, mas com o dia-a-dia na estrada.

Apesar de ter sido um momento rico para a pesquisa, à medida que as horas passavam, eu ia ficando mais apreensivo, pois precisava estar em Campinas/SP no dia seguinte, e imaginava quão angustiante é a espera que os caminhoneiros enfrentam constantemente. O carregamento só foi concluído no final da noite e o motorista ainda precisava aguardar o dia seguinte para obter a Nota Fiscal. Sendo assim, não pude esperá-lo e retornei de ônibus. Essa foi mais uma viagem que não ocorreu como planejado e, segundo os relatos dos

dizem não compreender tal lógica, nem como ela surgiu, uma vez que, geralmente, na “*ida*”, sobra pouco dinheiro e é comum que, na volta, eles tenham que “*pagar para trabalhar*”, já que o chamado frete retorno muitas vezes não cobre nem a despesas com combustível.

¹² Caravana Siga Bem é uma caravana formada por caminhões que circulam pelo país, e param em alguns postos, onde realizam palestras, prestam serviços sobre legislação de trânsito, segurança, meio ambiente e saúde (exames, aferição de pressão, vacinas..) entre outros. Segundo o site <http://www.caravanasigabem.com.br/> é “o maior evento das estradas brasileiras” e tem como principais patrocinadores a Petrobrás, o Governo Federal e a Mercedes-Benz.

motoristas, essa dificuldade em manter o planejamento é a regra e não uma exceção em suas rotinas.

A quarta viagem, com destino a Camaçari/BA, teve seu início adiado duas vezes. Inicialmente, porque o carregamento demorou; depois, porque o caminhão apresentou problemas mecânicos e necessitava de reparos. Depois de iniciada, a viagem seguiu tranquila, com jornadas que geralmente começavam às 05h30min e se estendiam até 23h30min, com poucos intervalos para refeições. Ao chegarmos ao destino final, estacionamos em um posto com centenas de caminhões, onde, novamente, tive a oportunidade de conversar com alguns caminhoneiros.

O dia seguinte foi exaustivo, não por excesso de atividade, mas pela “ociosidade”. Passamos o dia inteiro sob um sol abrasador, na porta da empresa para descarregar o caminhão, o que ocorreu apenas no início da noite. Mas, antes, comecei a passar mal, com dor de cabeça e febre. Por isso, em vez de aguardar o motorista, peguei uma carona com outro caminhoneiro que havia descarregado lá, chamado Joaquim Tam, até o norte de Minas Gerais, onde mora minha família, para tratar o mal-estar (ou doença). Dois dias depois, continuei a viagem com Rafael e parte dela está relatada no diário de campo conforme transcrito na apresentação desta pesquisa.

Foi durante viagens como esta que realizei entrevistas reflexivas com quatro caminhoneiros, que foram abordados em postos de gasolina e terminais de descarga. Foram realizadas também outras três entrevistas em outros momentos fora das viagens. Uma delas foi com Josué, o amigo de infância já citado acima; outra com um dos líderes da paralisação realizada pelos caminhoneiros entre os

meses de fevereiro e março de 2015; e a terceira com João em um engarrafamento.

A entrevista reflexiva tem como principal característica não restringir as respostas, uma vez que as perguntas são abertas e possibilitam ao entrevistado falar o mais livremente possível, evitando questões que levem a respostas breves que se restrinjam a um “sim” ou a um “não” (Hammersley & Atkinson, 2001). Nesse sentido, as entrevistas realizadas nesta pesquisa foram bastante informais, caracterizando-se mais como conversas, nas quais se buscava que os motoristas falassem sobre suas vidas e sobre seu trabalho. As entrevistas partiram da seguinte questão: “fale-me sobre o seu trabalho”. Todas foram áudio-gravadas, após consentimento dos entrevistados e transcritas, compondo o *corpus* da pesquisa.

Enfatizo que, além dos motoristas entrevistados e os que foram acompanhados durante as viagens, o contato informal com vários outros em paradas, postos de combustível e terminais de carga e descarga possibilitou o acesso a importantes informações. Foram muitos os contatos dessa espécie e contribuíram significativamente para a construção do presente estudo. Eles confirmaram o que foi dito pelos participantes com quem viajei e as informações obtidas através das entrevistas. Além disso, tais contatos acrescentaram importantes informações para este estudo.

No campo, geralmente, eu era visto como um “*carona*”, até o momento em que me apresentava como pesquisador e, então a reação era sempre de admiração, espanto e também de receptividade. Muitas vezes, escutei dos motoristas algo parecido com o que Armando disse: “Você está no lugar certo, porque o que mais tem entre nós é ‘gente louca’, até por que só louco encara uma

‘vida dessa’”. Aparentemente, a afirmação está relacionada a uma visão estereotipada que a sociedade tem do trabalho do psicólogo, mas o que mais chamou atenção na frase é que ela reflete também a visão que os trabalhadores têm sobre a atividade que realizam. Logo, eu tratava de explicar que meu trabalho estava longe de verificar distúrbios e reafirmava que estava relacionado ao cotidiano de trabalho dos caminhoneiros.

Dessa forma, a estadia no campo permitiu a observação de comportamentos, realização de entrevistas, coleta de depoimentos e, antes de qualquer coisa, a convivência com os caminhoneiros. Todos os fatos vivenciados em campo e os importantes informações oriundos das conversas foram devidamente anotados no diário de campo – importante instrumento da etnografia – que, juntamente com as entrevistas, substanciaram a continuação do processo interpretativo que começara desde o início da pesquisa.

Após a realização das viagens, dei início à complexa tarefa de sistematizar os fatos observados na escrita desta dissertação. Considerando que a etnografia baseia-se na interpretação do fluxo do discurso social (Geertz, 2008), busquei nortear-me por dois princípios que são extremamente caros ao método etnográfico: o primeiro refere-se ao fato de que uma boa descrição já é por si só uma análise (Geertz, 1983, Magnani, 1993); e o segundo de que o trabalho etnográfico tem que, necessariamente, dialogar com a teoria (Oliveira, 2000, Magnani, 1993). Guiei-me também pelas palavras de Luria (1983) de que a arte tem que fazer parte da ciência, na condição de “*arte da descrição*”.

Considerando a complexidade do cotidiano dos caminhoneiros, o grande número de aspectos observados e relatados e, ainda, que em etnografia o pesquisador “seleciona do contexto o que há de significativo em relação à

elaboração teórica que está realizando. Cria hipóteses. Realiza uma multiplicidade de análises, reinterpreta, formula novas hipóteses” (Rockwel, 1986, p.50), buscamos, na medida do possível, priorizar os aspectos que nos pareceram mais importantes e significativos do ponto de vista do cotidiano e da saúde mental.

Dessa forma, busquei ser claro na narrativa dos fatos e transcrição dos trechos das entrevistas, com o objetivo de fornecer uma ampla visão da realidade e que esses fatos, por si, apontem espontaneamente para a análise, já fazendo parte dela. Não obstante, recorri à teoria, apontando elementos que explicam, clarificam, confrontam ou corroboram as narrativas. Ao optar por não proceder com uma “categorização” propriamente dita, preferi elencar aspectos importantes do ponto de vista daquelas que podem ser consideradas como grandes categorias deste trabalho, a saber: o 'cotidiano de trabalho dos caminhoneiros' e 'a relação entre este cotidiano e a saúde mental'.

Em relação à organização dos capítulos que se seguem, adianto que a divisão apresentada foi uma opção entre muitas. O leitor poderá bem observar que os capítulos se inter-relacionam e conversam entre si. Muitas vezes, uma mesma fala traz elementos que possibilitariam discutir dois, três ou mais aspectos importantes para a compreensão do cotidiano e do desgaste, o que se mostrou um verdadeiro desafio para a organização desta dissertação. O caminho escolhido foi empreender apenas uma análise através destes trechos e não repeti-los em outros momentos, ainda que eles estivessem relacionados a outros aspectos. Tal estratégia foi adotada a fim de evitar repetições desnecessárias.

CAPÍTULO 3– A COMPLEXIDADE DO VIAJAR: COTIDIANO DE TRABALHO

*“Temos uma espécie de abrigo em nós, de, sombra, para onde tudo vai, onde a totalidade do vivido se comprime, se amonta (...)O caminhão transporta esse todo.”
Duras, Marguerite. O Caminhão. 1977, p.83*

A partir deste capítulo, as observações realizadas no trabalho de campo e entrevistas serão apresentadas e analisadas. Neste, serão considerados os aspectos do cotidiano de trabalho. Para subsidiar esta discussão foi realizada uma breve introdução sobre o cotidiano e apresentados os conceitos de *táticas e estratégias* propostos por Michel de Certeau.

O cotidiano é de suma importância para esta pesquisa, pois os caminhoneiros possuem um dia a dia de trabalho rico, singular e muito diferente da maioria das profissões. É imprescindível se apropriar deste cotidiano, pois é nele que o trabalho se materializa e, portanto, é através dele que a realidade pode ser apreendida. Contemplá-lo nos permite compreender não apenas a atividade de trabalho, mas também visualizar as possíveis relações dessa atividade com a saúde e outros aspectos da vida desses trabalhadores.

Muitos autores se dedicaram a estudar a vida cotidiana, dentre eles, Erving Goffman, Agnes Heller, Mikhail Bakhtin, Henri Lefebvre e Michel de Certeau são citados por Gardiner (2000). O fato de esses e outros autores terem elegido a análise do cotidiano como objeto de estudo em seus trabalhos se deve à compreensão de que é na vida cotidiana que se dão as relações sociais e é a partir dela que ocorrem verdadeiras transformações na sociedade. Segundo Heller (2004), “a vida cotidiana não está ‘fora’, mas no centro do acontecer histórico: é a verdadeira essência da substância social”. (p.20)

Martins (1998) assinala a importância do estudo da vida cotidiana para a compreensão da sociedade. O autor destaca ainda que é no cotidiano que as relações sociais são construídas e que é nele e através dele que a sociedade se transforma. Também aponta a contradição existente entre as incertezas e ceticismo em relação ao futuro decorrentes do “bloqueio do capital e do poder”, e a esperança de verdadeiras transformações que coabitam esse cotidiano: “Se a vida de todo o dia se tornou o refúgio dos céticos, tornou-se igualmente o ponto de referência das novas esperanças da sociedade. O novo herói da vida é o homem comum imerso no cotidiano” (p.2).

Ao explicar como e de onde vem essa esperança e porque o homem comum pode ser visto como “*novo herói*”, Martins nos permite compreender que o indivíduo comum, apesar das inúmeras limitações impostas, e do “bloqueio do poder e do capital”, é sujeito ativo na vida cotidiana, encontrando nela espaços, ainda que diminutos e complexos, para atuar: “É que no pequeno mundo de todos os dias está também o tempo e o lugar da eficácia das vontades individuais, daquilo que faz a força da sociedade civil, dos movimentos sociais” (p.2).

A importância do cotidiano para a compreensão da sociedade também é abordada por Pais (2001), segundo o qual, “o cotidiano é um lugar privilegiado da análise sociológica na medida em que é revelador por excelência, de determinados processos do funcionamento e da transformação da sociedade e dos conflitos que a atravessam.” (p.72).

Certeau (1998) nos presta importante contribuição ao afirmar que, na vida cotidiana, os indivíduos lançam mão de táticas e estratégias para tornar possível a realização de suas atividades, bem como para torná-las menos sofridas. E, assim, ele destaca a existência de “maneiras de fazer”, e identifica “esquemas de

operação” que são utilizados para executar determinada ação. Para o autor, estratégia é:

O cálculo das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder é isolável de um “ambiente”. Ela postula um *lugar* capaz de ser circunscrito como *um próprio* e, portanto, capaz de servir de base a uma gestão de suas relações com uma exterioridade distinta. A racionalidade política, econômica ou científica foi construída segundo esse modelo estratégico (1998, p. 46).

E em relação à tática, Certeau nos diz que:

Denomino ao contrário, tática um cálculo que não pode contar com um próprio, nem, portanto com uma fronteira que distingue o outro como uma realidade visível. A tática só tem por lugar o do outro. Ela aí se insinua, fragmentariamente, sem apreendê-lo por inteiro, sem poder retê-lo à distância. Ela não dispõe de base onde capitalizar os seus proveitos, preparar suas expansões e assegurar uma independência em fase das circunstâncias. O “próprio” é uma vitória do lugar sobre o tempo. Ao contrário, pelo fato de seu não-lugar, a tática depende do tempo, vigiando para “captar vôo” possibilidades de ganho. O que ela ganha não guarda. (Certeau, 1998, p.46)

É importante ressaltar que a abordagem de Michel de Certeau tem como foco a micropolítica. Assim, o autor direcionou seus estudos para a compreensão do cotidiano e a forte assimetria de poder existente nele, trabalhando com categorias políticas. A micropolítica das práticas no cotidiano pode ser compreendida como as ações dos sujeitos, que sob uma aparência de total conformidade, podem transgredir ou estabelecer outras formas de organização sem contestar, “alterar” ou “modificar” a ordem vigente. (Certeau, 1998)

Dessa forma, Certeau (1998) tenta compreender os movimentos de resistência ante as formas hegemônicas de controle social. É nas práticas cotidianas que o homem se reapropria do sistema e produz redes de antidisciplinas, criando, assim, artifícios que possibilitem escapar das formas disciplinares que lhes são impostas. As redes de antidisciplinas permitem ao

homem reinventar o cotidiano ou modificá-lo de acordo com as suas necessidades e possibilidades.

As resistências que configuram a rede de antidisciplina apontada por Certeau nos fazem pensar na nítida existência das relações de poder na vida cotidiana e, ainda, na disputa de espaços existentes no cotidiano. A esse respeito, Gardiner (2000) afirma que o cotidiano é resistente e que sua resistência se deve ao fato de ele conseguir escapar do olhar do poder burocrático que não consegue registrá-lo todo o tempo.

Certeau recorre ao exemplo da resistência dos índios da América à colonização espanhola para mostrar que existe a possibilidade de subverter as leis dominantes sem descartá-las, “desrespeitá-las” ou modificá-las, já que há formas de subverter o poder sem negá-lo ou ignorá-lo. O autor explica ainda que essa forma de “burlar” o poder se dá através de micronegociações a partir de um modo particular de uso (bricolage) das ferramentas do próprio sistema.

A par do significado e da importância do cotidiano e do papel das táticas e estratégias, no próximo item, serão descritos alguns aspectos do cotidiano dos caminhoneiros e algumas circunstâncias em que eles lançam mão de táticas para tornarem seu trabalho um pouco menos árduo.

3.1. Características da profissão e rotina de trabalho

A inserção no campo de pesquisa permitiu o contato com um universo rico e caracterizado pela existência de inúmeros problemas. Parte da riqueza desse universo e alguns desses problemas são explicitados nas linhas abaixo.

A categoria profissional dos caminhoneiros apresenta várias características próprias que a definem como tal. Entretanto, cada caminhoneiro tem seu jeito particular de lidar com a exaustiva jornada de trabalho¹³. Cada um tenta se adaptar às dificuldades impostas de uma forma diferente e, a seu modo, procura tornar o trabalho menos penoso. Em comum, dentre outras coisas, estão: as características gerais do trabalho; a sensação de serem discriminados pela sociedade; a paixão que a grande maioria tem por aquilo que faz e, sobretudo, o fato de todos se sentirem muito explorados.

Embora formem uma única categoria, a heterogeneidade é uma característica marcante, dado os diferentes trabalhos que executam, os diferentes tipos de caminhões que dirigem, como também são distintos os tipos de cargas, rotas e, principalmente, as peculiaridades de cada um.

Uma diferença clara evidencia-se na organização da jornada de trabalho e das paradas. Alguns caminhoneiros param pouco, fazem jornadas de oito, doze, dezesseis ou até mais horas consecutivas, com pouquíssimos intervalos. Eles afirmam que “*se seguram*” quando precisam ir ao banheiro, continuando a viagem apesar do desconforto. Estes também não costumam estabelecer um horário para alimentação e convivem bem com a fome até certo limite.

¹³ Dados do IPEA mostram que o setor de transportes é o que registra maior carga horária média semanal de trabalho. (IPEA, 2009)

Alguns fazem isso para adiantar o trabalho, outros têm locais e horários pré-estabelecidos pelas empresas e não podem fugir disso. Outros param nos horários pré-determinados por eles mesmos ou sempre que sentem fome, vontade de ir ao banheiro, dormir ou, ainda, de alongar o corpo. Esses, em sua maioria, trabalham em caminhão próprio, ou possuem condições de trabalho que permitem fazer isso, e alguns o fazem mesmo a contragosto da empresa ou do patrão.

Em relação à organização da jornada de trabalho, existem certas críticas e até brincadeiras de um grupo em relação ao outro, conforme se vê em um trecho do diário de campo:

Chama a atenção a forma diferente com a qual organizam o trabalho. Uns dizem que os outros param demais, não aguentam ver um posto que logo param e que isso só atrasa a viagem. Por essa razão afirmam que não andaria em comboio com eles, caso do Joca, com quem viajei para Vitória da Conquista, e da maioria daqueles com quem conversei durante as viagens. Do outro lado, estão aqueles que chamam de “loucos” os colegas que, praticamente, não param, dizendo que eles “se matam” sem necessidade, pois, no final da viagem, chegarão juntos ou minutos antes e, se a distância percorrida for maior que 2000 km, adiantarão no máximo uma ou duas horas, o que não compensaria diante das condições às quais o corpo é exposto, caso do Rafael, com quem viajo agora, e de alguns com quem conversei. O grupo criticado afirma que a diferença não é tão pequena assim. . (Diário de Campo, 08/02/2015)

Um aspecto observado no cotidiano dos caminhoneiros, é o distanciamento entre “trabalho real e prescrito” (Guérin, et. al. 2001). Segundo os motoristas, as empresas os orientam a trabalhar no período das seis horas da manhã às 23h e define horários de parada. Mas, em especial, os motoristas que não são rastreados definem o modo possível de cumprir com a obrigação, já que trabalhar nesses horários, segundo eles, diminui a rentabilidade do trabalho e os impede de ter um mínimo de tempo para ver a família.

Os termos “trabalho real” e “trabalho prescrito”, cunhados pela ergonomia¹⁴, nos ajudam a compreender melhor os diferentes modos de executar o trabalho e adequá-los à realidade de trabalho e, no nosso caso, às necessidades e peculiaridades de cada um. Embora não seja essa a abordagem adotada aqui, esses conceitos nos parecem úteis e bem presentes no cotidiano de trabalho dos caminhoneiros. Em relação ao “trabalho prescrito”, pode-se afirmar que é a forma de execução do trabalho imposta ao trabalhador, isto é, a prescrição, pelas empresas contratantes, da maneira que o trabalho deve ser executado, o passo a passo que o trabalhador deveria obrigatoriamente seguir (Guérin, et. al. 2001).

Todavia, para que o trabalho seja efetivamente realizado, dificilmente, é possível seguir estritamente o que é preconizado. Assim, o trabalhador executa seu trabalho partindo da prescrição, mas faz as modificações necessárias para que a atividade se torne possível. Existe, portanto, uma diferença entre o trabalho prescrito e o trabalho real, aquele que é realizado concretamente. (Guérin, et. al. 2001).

Quanto à duração da jornada e à forma de executá-la, também há diferentes perfis. Em comum, existe o fato de todos trabalharem muito e terem jornadas exaustivas. Alguns caminhoneiros preferem trabalhar mais durante o dia e dormir “regularmente”, aqui apresentado entre aspas, porque isso, em geral, significa ter de 4 a 7 horas de sono durante a noite, a depender do motorista, da carga e dos horários a cumprir. Outros preferem “rodar” mais durante a noite e, para isso, justificam que a estrada está mais vazia e que “rende mais”. Esses, em

¹⁴ De forma sintética, mas precisa, pode-se afirmar que a Ergonomia “é o conjunto de conhecimentos científicos relativos ao homem e necessários para a concepção de ferramentas, máquinas e dispositivos que possam ser utilizados com o máximo conforto, segurança e eficácia” (Wisner, 1987, p. 12).

sua maioria, fazem uso de anfetaminas, ou, como são chamadas por eles, de “*arrebite*” ou “*rebite*”. E, nessa descrição, também há perfis distintos: os que usam e os que não usam anfetaminas, sendo aparentemente significativo o número daqueles que fazem uso da droga. Nestes casos, a maneira encontrada é dormir pouco para dar conta das viagens.

Vale ressaltar que vários estudos destacam o uso desse tipo de droga pelos caminhoneiros. Ferreira et al (2008), por exemplo, constataram que 69,8% dos caminhoneiros que entrevistaram fizeram uso de anfetaminas ao longo da vida e 39,1% admitiram o uso no ano de realização da pesquisa. Em outra pesquisa, Teles et al (2008) identificaram que 30% dos caminhoneiros pesquisados faziam uso de anfetamina. Já Nascimento, Nascimento e Araújo (2007), em estudo com 91 caminhoneiros, indicaram que 66% deles usavam anfetaminas durante as viagens.

Entre os que usam anfetaminas, estão os que “*emendam*” noite e dia, trabalhando 24, 36 e até 48 horas. Esses, em geral, o fazem por necessidade, por trabalharem com carga de horário e/ou por precisarem fazer mais viagens no mês para pagar as contas. Muitos deles admitem estar viciados. Outros, além da necessidade, também se sentem importantes e bons profissionais ao realizar viagens em tempo recorde, caso do Joaquim TAM, assim apelidado por conseguir fazer viagens em um tempo que era mais compensador para a empresa do que contratar o transporte aéreo.

O trabalho real, diferentemente do prescrito, exige que esses trabalhadores não durmam para conseguir cumprir tarefas sobre-humanas. E as *artimanhas* para não dormir são várias, como deixar o caminhão barulhento -- alguns retiram o silenciador do escapamento por gostarem do “ronco do motor”, o que também

ajuda a evitar o sono -- ouvir música em volume alto, ficar ligando para parentes e amigos e também falando com outros caminhoneiros no rádio amador.

Um dos motoristas mais “*tranquilos*” dentre aqueles que conheci durante o trabalho de campo, Chico, de 63 anos de idade, com 42 anos de estrada, proprietário de uma carreta antiga, sem dívidas e, de acordo com ele, “com o filho já criado”, relata que não toma “*arrebite*” e que sua rotina de trabalho é uma das mais tranquilas e menos cansativas entre os colegas estradeiros. Sua rotina, segundo ele,

Começa às seis da manhã, dependendo do lugar vou até às 10 da noite. Senão, eu paro mais cedo por questão de segurança minha e da carga. Quando canso, paro uns cinco, dez minutos, bato¹⁵ pneu e continuo...

Pela extensa jornada de trabalho relatada, é possível imaginar como são as demais, que não são “*tão tranquilas*” quanto à dele.

No outro extremo está Joaquim TAM, de 53 anos de idade, 27 de profissão e funcionário de uma empresa de transportes, que relatou já ter trabalhado 48 horas sem dormir por diversas vezes, partindo de São Paulo e dirigindo sem pausas para descanso até Recife ou Natal. Tal relato se parece com o de Edson, que tem 37 anos de idade e 19 anos de profissão, também funcionário de uma empresa de transportes, que disse ser comum rodar 36 horas seguidas conforme se vê a seguir:

Roda, roda até 36 horas seguidas de São Paulo até aqui (Camaçari/BA)... Uai fi, (ri) roda, roda, 34, 33 horas, tem que tomar rebite né, tem que tomar; ou toma ou larga mão, não faz, que teimar com sono não adianta.

A frase acima, dita por Edson, guarda semelhanças com a frase “*se a gente não vencer o cansaço, o cansaço pode vencer a gente e daí pode*

¹⁵ Muitos motoristas portam um martelo de madeira que é utilizado para bater nos pneus com a finalidade de descobrir através do som se os pneus estão vazios, como os pneus traseiros de ônibus e caminhão são de rodagem dupla (dois pneus juntos), se um esvazia o outro suporta o peso, o que não permite o diagnóstico somente dirigindo o veículo.

acontecer tudo” (Seligmann-Silva, 2011, p.349/350), dita por um trabalhador de indústria de fertilizantes em uma pesquisa realizada por Seligmann-Silva. Essa frase além de demonstrar que “o cansaço é um inimigo perigoso, na medida em que pode provocar desde falhas de desempenho até punições ou acidente” (p.349), exemplifica o que a autora chama de “*Trabalho como Luta e Guerra*”, ideia verificada na fala de diferentes trabalhadores industriais. Falas que apontaram para a existência de uma luta permanente, “no interior da qual existem muitas outras” (p.349):

A luta por sobrevivência se desdobra em: luta pela sobrevivência em termos econômicos, que inclui a da própria família, através da manutenção do emprego; luta pela sobrevivência física, para escapar dos perigos do ambiente de trabalho, capazes, potencialmente, de ocasionar danos irreparáveis; luta para manter o autocontrole e pela preservação da dignidade. (Seligmann-Silva, 2011, p.349)

No caso dos caminhoneiros, também é possível verificar uma luta constante e interminável, no interior da qual, outras lutas são travadas. A fala de Edson demonstra claramente que, em sua visão, para vencer a luta contra o cansaço e o sono, o único caminho possível é o uso de “rebites”. Caso contrário, é melhor nem lutar, já que a derrota é certa, pois, em sua compreensão, o cansaço levará a acidentes.

No que diz respeito à luta pela sobrevivência econômica, as jornadas exaustivas são realizadas justamente para obtenção do necessário para subsistência, já que são pagos por produtividade. Assim, o salário baixo é estratégia utilizada pelas empresas para obterem mais lucro, obrigando, assim, os caminhoneiros a trabalharem mais.

Além da jornada de trabalho, há uma série de outros aspectos do cotidiano desta categoria profissional que se mostraram importantes para os fins desta

pesquisa. Devido ao grande número, foram selecionados os que, devido aos objetivos deste estudo, merecem maior destaque. Esses aspectos são descritos nos tópicos que se seguem. O primeiro deles trata justamente da contradição que é destacada no título desta dissertação.

Paixão e sofrimento!

*“No fundo heróis, porque só os heróis esperam e sonham”
Monteiro Lobato*

A maior parte dos motoristas se refere à estrada como um “vício”. Muitos tiveram contato com o caminhão ainda na infância, vendo o pai, o tio, o avô, parentes, vizinhos ou amigos dos familiares “*pilotando*” um caminhão e se “encantaram” pela profissão. Tal “encanto” fez com que se sentissem determinados a seguir a profissão quando crescessem - e assim o fizeram. Uma pequena parte veio de outra área (Caso do Armando e do Joaquim TAM), realizaram outros serviços e alguns possuem até diplomas universitários (Caso do caminhoneiro que entrevistaria em Camaçari se não tivesse passado mal). Outros afirmam ter entrado nessa profissão pela facilidade de se tornar motorista e por falta de opção - hoje, essa facilidade não existe mais, já que a maioria das empresas exige ensino fundamental ou médio e experiência na profissão e uma série de outros pré-requisitos - mas a grande maioria diz possuir uma paixão enorme pelo caminhão e que não tolerariam outro trabalho senão aquele.

A grande maioria dos caminhoneiros afirma ainda que não suportaria ficar em um lugar preso e recebendo ordens, que necessita de liberdade, da estrada, de estar cada dia em um lugar diferente. Por outro lado, também falam do sofrimento, da dor, da angústia que é ser caminhoneiro. Eles dizem que se

soubessem das dificuldades não teriam “*entrado*” nesse ramo, mas que, agora, é como uma “*doença*” e não conseguem de maneira alguma deixar “*essa vida*”. O sofrimento de ser caminhoneiro é suportável, o de deixar de sê-lo não é.

Em relação a essa paixão pela estrada, dois dos entrevistados sintetizam bem aquilo que escutei diversas vezes de vários caminhoneiros:

Essa vida de caminhoneiro é uma vida muito complicada, quem entrou, não consegue mais sair, ele tenta sair, mas não consegue, porque é tipo uma droga, você usou, uma química muito forte, usou, acabou... Porque você não consegue mais sair pra outro canto, você não vai saber fazer outra coisa, não vai mais conseguir ficar preso dentro de uma firma, ficar preso em um escritório. A melhor coisa é não começar. Você começou nisso aqui, não consegue mais nada, você está fazendo outra coisa, está ganhando dinheiro e está com o pensamento em caminhão. Sua cabeça está lá na estrada: vou comprar um caminhão, vou comprar um caminhão, vou voltar pra estrada. Isso já aconteceu comigo algumas vezes: com comércio, indo bem, dois, três anos depois, largo tudo e volto pra estrada. É tipo uma paixão, uma droga, você começou, não larga mais não (Joaquim TAM).

É o seguinte: a gente tem que gostar, tem que gostar da profissão. Eu to na estrada porque gosto. Se você gosta, nada pode impedir você de trabalhar. Eu trabalho porque gosto, senão, eu poderia ter mudado, porque tenho capacidade, tenho outras profissões: funileiro, mecânico, pedreiro. Posso até mudar, só que continuo na estrada, é isso que eu quero. É uma vida muito sofrida, mas, eu supero porque gosto. É isso aí, acho que a maioria dos motoristas fica porque gosta, aí eles superam. Você vê aí pessoas com 70 anos, e ainda está rodando com carreta porque gosta. Outras pessoas têm condições financeiras boas e continuam na estrada porque gostam da profissão. A prova viva disso é o menino ali (referia-se a um motorista do Paraná que também estava esperando para descarregar, que inclusive, seria um dos entrevistados, mas a entrevista não ocorreu porque tive um mal estar), ele fez faculdade, é um cara estudado e ele voltou pra ser motorista porque gosta, senão, não fica (Armando).

Mas existem, obviamente, alguns motoristas que perderam o “*encanto*” pela profissão e só permanecem nela por necessidade econômica. Esse parece ser o caso de Edson que apresenta um discurso contraditório. No primeiro momento, afirma gostar da profissão: “*Eu gosto de ser caminhoneiro. Ah! tem que*

gostar, senão não faz não, não faz mesmo (ri)". E, no segundo, diz exercê-la por mera necessidade:

Hoje, já não gosto mais de dirigir. Faço porque preciso. Gostava quando era jovem, hoje já não gosto mais. Antes, eu gostava, quando era moleque, hoje trabalho porque preciso. Eu já ralei demais, já passei fome, de ficar sem dinheiro pra comer.

Algo que chama a atenção é o fato de o trabalho ser a casa do motorista. Portanto, trabalham e vivem dentro de uma cabine pequena e apertada. Até as mais modernas e com cama estão longe de ter o conforto de um lar. Outro fator interessante é que o caminhoneiro é multiprofissional. Ele é também o vigia, o zelador, o “*relações públicas*”, o descarregador – pois muitas vezes, é chamado a carregar ou descarregar o caminhão ou o faz para tentar adiantar o processo e, conseqüentemente, a viagem – e até mesmo o chefe (principalmente no caso de ser o dono do caminhão, em que é chamado a tomar rapidamente decisões com importantes implicações).

Então, apesar de todos os problemas apontados pelos caminhoneiros, a maioria deles afirma que seu trabalho é prazeroso. Gostam de dirigir, conhecer novos lugares e estar em contato com outras pessoas, ainda que, desses muitos contatos, poucos venham a se tornar relações duradouras. A profissão ser algo que traz contentamento aos caminhoneiros é a principal justificativa que apresentam ao dizer que gostam do que fazem. Isso parece mostrar que o problema não está na profissão, mas na forma como o trabalho é organizado e, principalmente, no excesso de trabalho e na baixa remuneração. Contraditoriamente, pode ser que esse prazer embote a visão dos caminhoneiros em relação à necessidade de lutar por melhores condições de trabalho. A seguir,

serão descritos mais alguns aspectos do cotidiano que contrastam com essa “paixão”.

Controle gerencial à distância

A aparência de liberdade, autonomia e aventura que parece seduzir os caminhoneiros logo se desfaz ante os meios de controle desenvolvidos pelo setor. A cobrança constante das empresas e o equipamento de rastreamento é uma reclamação frequente entre eles, que afirmam não “*ter paz*”, pois a empresa está sempre ligando para saber onde estão e o que está acontecendo, porque estão rápidos ou devagar, porque pararam ou deixaram de parar. Nos casos em que os caminhoneiros param em local “não autorizado” ou se não param onde deveriam parar, algumas empresas bloqueiam o caminhão, o que pode atrasar a viagem e a programação. Ou, ainda, se o caminhão estiver em movimento, segundo os motoristas, pode gerar graves acidentes.

O rastreador, segundo Trevisan (2010), é uma:

Tecnologia que permite localizar, monitorar e controlar o caminhão por satélite ou por telefonia celular. A localização e os dados de operação são emitidos em tempo real para uma estação de controle, normalmente localizada na empresa de segurança responsável pelo equipamento, e esta, diante de uma situação não comum, pode acionar o bloqueio do caminhão, travando portas ou acionando alarmes. O seu condutor tem que comunicar qualquer operação não prevista dentro de seu rotograma (...) (p.89).

Observa-se, assim, que as formas de controle gerencial, discutidas por Sato (2002) e Bernardo (2009), se fazem muito presentes no dia-a-dia dos caminhoneiros e, a depender do momento, podem gerar sérios e graves problemas. Embora não estejam alojados no espaço físico da empresa, são

vigiados constantemente, já que os equipamentos tecnológicos permitem controle quase total sobre a rotina de trabalho dos motoristas.

Um entrevistado, Armando, relata que perdeu amigos nessas condições, pois a empresa bloqueou¹⁶ o caminhão em plena rodovia. Ele diz que “*é assim, se você bloqueia o rastreador com caminhão andando é o fim da carreira do motorista. Já aconteceu isso aí com 04 amigos meus, que morreram nessa situação...*” Indagado se após os acidentes, a empresa fez alterações neste tipo de procedimento, ele responde “*sim, a empresa mudou de nome*”. E cita inclusive o antigo e o novo nome da empresa, que, por questões éticas, não foram citados aqui.

Rafael afirma que não tem rastreador no caminhão, mas, ainda assim, a empresa o controla por telefone. Ele conta que, certo dia, a “*menina do rastreamento*” da empresa - responsável por telefonar para quem estava fazendo o frete - ligou à meia-noite perguntando seu paradeiro. Ele estava dormindo e acordou bravo, disse “*uns desaforos*” para ela, desligou o telefone e voltou a dormir.

Josué, que também é TAC, disse que quase “*enlouqueceu*” quando estava indo de São Paulo/SP a Recife/PE. Seu caminhão quebrou no meio do caminho e ligavam para ele de cinco em cinco minutos, porque o veículo estava no galpão coberto da oficina e o aparelho de rastreamento não emitia o sinal para a empresa - o que não é comum acontecer, pois, independentemente do local, o aparelho costuma emitir sinal -. Ele relata que acabou “*falando um monte*” para a

¹⁶ O bloqueio consiste em acionar um dispositivo que corta o combustível e faz com que o veículo pare, sendo, prioritariamente um dispositivo de segurança contra o roubo de cargas. O entrevistado informa que, antes, esse bloqueio fazia com que o veículo parasse subitamente onde estivesse, mesmo que fosse no meio da rodovia, e que, hoje em dia, ele foi aprimorado. Assim, primeiro a velocidade do veículo é diminuída por alguns instantes e, posteriormente, é realizado o bloqueio total.

“moça” que estava ligando, visto que ele não podia fazer nada além de esperar que o caminhão ficasse pronto para dar continuidade à viagem.

Em relação ao stress causado pelo rastreador, Joaquim TAM diz que:

...Isso aí é um tira-sossego, Deixa qualquer um apavorado. Aconteceu comigo uma vez. Fui dormir um pouco, com esse mesmo caminhão aqui. Dormi um pouco, fui sair às duas da manhã, o caminhão bloqueado, aí não pude sair, nem saí mais, não ligou...

Os caminhoneiros demonstram muito desconforto com esse meio de controle, já que a vigilância é constante e, por meio dessa tecnologia, são monitorados a todo instante: qualquer ação do motorista é monitorada pela central, que sabe quando ele parou, quando recomeçou a viajar, quando está rápido ou devagar. Os motoristas reconhecem a necessidade do rastreador e sua importância para a segurança do caminhão e da carga, mas tecem críticas a respeito do uso que as empresas fazem do equipamento para “controlá-los”.

É importante destacar que rígidos sistemas de controle podem afetar gravemente os trabalhadores. O “caso dos ponteiros do relógio”, relatado por Lima, Assunção e Francisco (2002) ilustra bem essa possibilidade. Ele se refere a um vigia noturno que era obrigado a acionar um relógio a cada 25 minutos para mostrar que estava acordado e que acabou desenvolvendo um grave transtorno mental.

Os caminhoneiros reclamam especialmente da contradição existente entre a cobrança (controle) das empresas para que a mercadoria chegue logo ao destino e o desinteresse delas e/ou falta de pressa em descarregar o caminhão quando este chega às suas portas. Segundo eles, a pressa é para que a mercadoria chegue logo e não para o descarregamento. Se ela está na porta, os contratantes estão aliviados e só realizam a descarga quando lhes parecer conveniente.

Tendo em vista tal contexto, Joaquim TAM afirma que o romantismo sobre a liberdade e autonomia do motorista é uma ilusão, já que:

Ele (o motorista) não tem controle nenhum, não adianta fazer controle, não adianta falar que está com carro novo, porque carro novo também dá problema. A descarga, a estrada, caminhão quebra, (em) tudo hoje você tem problema, você conta com uma coisa, chega ali é outra. Você conta com uma coisa, chega ali, é outra. Você faz tudo, faz seu horário, corre, corre, roda de noite pra chegar naquela firma, chega lá, a firma não te descarrega.

Uma das possíveis explicações para essa demora na descarga é que as empresas encomendam os produtos antecipadamente para não ficarem desabastecidas, mas não possuem espaço para acomodá-los. Assim, os caminhões acabam sendo utilizados como uma espécie de “armazém ambulante”.

Com relação a esse aspecto, Bernardo (2009), após uma extensa revisão bibliográfica e apoiada na fala dos trabalhadores, explica que o termo autonomia, muito difundido nas empresas na atualidade, é vivido pelos trabalhadores como uma maior responsabilidade, individualização da culpa e das metas e obrigação de participar mais da empresa no sentido de estar sempre propondo formas de se produzir mais em menos tempo. Sendo assim, para a autora, o discurso da autonomia é uma estratégia utilizada pela empresa para que os profissionais trabalhem mais e melhor, com a falsa sensação de que possuem “voz” e controle sobre o trabalho que executam.

No caso dos caminhoneiros, é nítida a contradição da visão de autonomia que se tem da área e a pouca possibilidade de exercê-la na prática. A diferença nesse caso é que a “autonomia” do setor não está relacionada apenas ao discurso da gerência, mas, principalmente, ao fato de o caminhoneiro aparentemente ter uma vida de liberdade, sem a presença física de um superior o

vigiando. Inclusive, essa aparência faz parte da visão romântica difundida sobre a profissão: de um homem livre, que percorre o mundo.

No caso desses trabalhadores, a tecnologia realiza importante papel no controle do profissional pela empresa, uma vez que o telefone e, principalmente, o rastreador fazem com que o motorista esteja sob constante vigilância.

Contudo, durante o trabalho de campo, foi possível observar que, no cotidiano, os motoristas recorrem a táticas (Certeau, 1998) para tentar subverter as regras impostas. No caso dos rastreadores, a tática utilizada por alguns motoristas é o “*tic-tac*”, uma espécie de dispositivo instalado sem a permissão da empresa que faz com que o caminhão, embora continue rastreado, não seja bloqueado mesmo após a empresa realizar o procedimento. Ou seja, o caminhão continuará sendo rastreado, mas não responderá mais às ordens de bloqueio por parte da central.

Outros motoristas, após algum tempo de casa e de terem comprovado a qualidade de seus serviços, buscam negociar com as empresas o não bloqueio do caminhão como condição para permanecerem no trabalho. É o caso de Joaquim TAM, que, após ter transtornos com o caminhão bloqueado, avisou que se isso ocorresse novamente, o veículo onde estivesse e não trabalharia mais naquela empresa. Ante seu histórico com a empresa, seu pedido foi atendido e a relação de trabalho continuou. Mas, conforme afirmação dos motoristas, isso é algo que acontece muito raramente.

As observações e conversas com os caminhoneiros ao longo da pesquisa mostraram claramente que, além do controle da empresa, parte da rotina do caminhoneiro é imprevisível, o que o impede de ter controle efetivo sobre seu trabalho.

No trânsito: perigo, competição e “loucuras”

Na estrada, não era de se esperar coisa muito diferente do stress do trânsito dos grandes centros urbanos. Embora os motoristas viajem boa parte do tempo por rodovias, a rotina também é muito estressante. O excesso de horas ao volante e o estado de conservação nem sempre adequado das estradas, tornam a situação ainda mais complicada.

Nas rodovias, assim como nas avenidas, parece que todos querem chegar primeiro ao seu destino e que consideram suas metas como prioridades em detrimento da necessidade e até da vida dos demais. Chegar primeiro é o objetivo, os meios são só os meios, e o quanto eles são corretos ou legais parece não importar muito. Nas rodovias, espaço em que todos deveriam pensar em agir de forma prudente para evitar transtornos, as imprudências ocorrem com certa frequência.

Os motoristas de caminhão competem entre si e também com os carros pequenos, cujos motoristas parecem desconsiderar o perigo do trânsito e também a condição de fragilidade que possuem diante dos caminhões, que são maiores, mais pesados e mais resistentes a impactos. Visualizei, inclusive, uma frase de para-choque¹⁷ que deixa claro a necessidade de um bom relacionamento entre caminhões e veículos de passeio: “curta seu passeio, respeite o meu trabalho”.

A esse respeito, Joaquim TAM afirma que há alguns condutores de veículos pequenos que são até compreensíveis, mas que há outros que complicam a vida dos caminhoneiros:

¹⁷ Os motoristas tradicionalmente utilizam o para-choque traseiro do caminhão para escrever frases distintas que versam desde o cotidiano de trabalho até a política do país, perpassando vários temas, muitos tratados com bom humor e/ou sarcasmo. Essa tradição já foi tema de estudos acadêmicos, como os realizados por Santos (1987) e Mesquita (2011). Eliezer Setton também compôs uma música intitulada “*Lameira de Caminhão*” que aborda essa tradição.

Tem motorista que é tranquilo, às vezes você dá uma simples fechada, eles entendem. Mas tem outros que não entendem, que entram na sua frente de todo jeito, não entendem que o caminhão não para de uma hora para outra. Aí, ele entra na sua frente e já sai freando, não tem malícia, não tem, não tem. Como se diz, nada a ver com motorista de estrada, ele sai fazendo e isso atrapalha muito a gente.

O grande problema, segundo os caminhoneiros, é que os motoristas de automóveis e utilitários parecem desconhecer completamente que o caminhão é mais lento, tem menos agilidade, precisa de muito mais espaço que os automóveis para frear (devido ao peso que carrega), têm maiores dificuldades nas retomadas de velocidade e também tem menor visibilidade (mais pontos cegos), especialmente com relação ao que está do seu lado direito, próximo aos eixos dianteiros e à cabine.

Mas não são apenas os motoristas de veículos menores que cometem infrações no trânsito. Parte das situações de risco é causada pelos próprios caminhoneiros. Muitos fazem “*loucuras*” na estrada — expressão utilizada pelos próprios motoristas para se referir às manobras e aos procedimentos arriscados realizados por alguns condutores — ultrapassam em curvas, fecham os colegas, dão “*quebra de asa*”¹⁸ e uma série de outras imprudências. Isso gera muito stress aos que querem apenas realizar o seu trabalho em segurança.

Rosa (2006) alerta para a transformação das rodovias em “espaço de disputas” e ressalta também que “o senso competitivo dos motoristas causou a elevação do número de acidentes” (Rosa, 2006, p.195). Alguns motoristas disseram que aqueles que cometem essas “*loucuras*” no trânsito são, em sua maioria, “*arrebitados*”, ou seja, sob efeito da anfetamina, ou mesmo “*cheirados*”

¹⁸ “Quebra de asa” é uma manobra muito perigosa (na grande maioria das vezes feita por exibicionismo) que consiste em balançar a carroceria de um lado pro outro, tirando os pneus do chão. A rede Globo exibiu em 08/09/2013 uma reportagem sobre quebra de asa na qual manobras “*inacreditáveis*” foram exibidas. Durante as viagens, avistei por diversas vezes garotos próximo à rodovia, que, com o celular na mão, faziam gestos pedindo que os motoristas realizassem essa manobra para que filmassem.

(sob efeito de cocaína), pois foi relatado que, atualmente, vários deles estão substituindo o arrebite pela cocaína. Segundo relatos alguns também não são raros motoristas que bebam ao dirigir (semelhante aos trabalhadores da construção civil¹⁹ que bebem para suportar a “*dureza*” do trabalho).

No cotidiano das estradas, várias relações são desenvolvidas, grande parte delas de curta duração. Muitos encontros fortuitos que podem demorar segundos, minutos ou horas, enquanto os veículos trafegam lado a lado, um na frente do outro, ou em direções opostas. Muitas vezes, desrespeitando as leis de trânsito e agindo de maneira inadequada e perigosa, a fim de conseguir fazer a viagem de forma mais rápida. Aos mais prudentes, cabe ter *astúcia* para garantir sua integridade física e a dos demais.

Solidão e saudades!

A solidão é citada constantemente pelos caminhoneiros. Uma piada comum entre eles refere-se a um colega que, ao chegar em casa, encontrou um rapaz com sua esposa e queria matá-lo, pensando estar sendo traído, mas, descobriu que, na verdade, era seu filho que não viu crescer. Muitos lamentam o fato de não acompanharem o crescimento dos filhos e sua vida escolar. Contam que os filhos e, principalmente, as mulheres reclamam muito da sua ausência e que isso é de “*partir o coração*”. João, 40 anos, solteiro TAC há 14 anos e com ensino médio completo, reclama:

“É difícil porque a gente fica longe da família. Tem 45 dias que não fui em casa. Eu sou solteiro, mas moro com meu irmão. Meu

¹⁹ Há diversos estudos que apontam para o uso excessivo de álcool por parte dos trabalhadores da construção civil, como o de Antunes (2012) que afirma que esse uso está relacionado ao sentimento de impotência ante uma rígida estrutura de trabalho. Já a pesquisa de Borges & Peixoto (2011) relaciona o abuso ao sentimento de rejeição em função da discriminação social.

sobrinho faz 18 anos no mês que vem, e eu não vi ele crescer. Ele gosta muito de mim, mas eu passei pouco tempo com ele.”

Uma maneira encontrada para lidar com a saudade é levar – quando podem – a família para viajar (como no caso de Edson, que estava com o filho de 11 anos e explicou que o levou na viagem para “*matar a saudade*”). Muitos o fazem contra vontade do patrão e/ou das empresas e ainda precisam lidar com as dificuldades em encontrar lugar para acomodar os familiares e para as necessidades fisiológicas, bem como para alimentação adequada. Mas afirmam que é preciso trabalhar e que não podem fazer nada em relação à distância da família. Por outro lado, muitos dizem que conseguem permanecer apenas poucos dias em casa, pois começam a ficar nervosos e a sentir falta da estrada.

Uma possibilidade aventada, através dos relatos dos motoristas, é que esse nervosismo vivenciado pelo indivíduo pode, em muitos casos, estar relacionado à abstinência do rebite, e/ou à sensação de não fazer parte da família ou à dificuldade de vivenciar ou lidar com conflitos familiares, já que ele está ausente a maior parte do tempo e, no pouco tempo em que está presente, provavelmente, não consegue influenciar na dinâmica familiar como gostaria.

Algumas ações são envidadas para enfrentar a solidão, dentre elas o rádio amador, cuja função principal é informar sobre as condições da estrada evitando transtornos, perda de tempo e acidentes, mas que também é muito utilizado como meio de distração e interação. Os motoristas, muitas vezes, ficam fazendo brincadeiras e piadas com colegas pelo rádio para, segundo eles, “*passar o tempo*”. Do mesmo modo, o bom humor e a comunicação frequente e “*fácil*” nas “*paradas*” também é uma forma de “*afugentar*” a solidão.

Contraditoriamente, conforme apontado pela maioria dos caminhoneiros, há também um sentimento generalizado de falta de “*companheirismo e união*” .

Há uma comunicação frequente, mas, conforme os motoristas, nem sempre isso se traduz em laços afetivos ou de solidariedade. A esse respeito, Chico diz que: *“Não, não é unido não. Antes era mais, bem mais, vixe... Mudou muito... Tem essas desigualdades. Então, estrada é complicadinha. Um quer ser melhor que o outro...”*. Armando completa: *“É assim... Os parceiros da estrada não colaboram né? Às vezes você está quebrado, eles passam e ta nem aí, quer que você se ferra, não é unido como taxista, motoqueiro, é um pouco diferenciado...”*.

Em relação aos laços sociais, Seligmann-Silva (2011), em congruência com o que foi encontrado em campo, afirma que “a maneira pela qual a reestruturação produtiva e as transformações do trabalho têm atingido a sociabilidade acarretou a ruptura de laços sociais significativos tanto no ambiente de trabalho quanto na vida familiar e na participação social” (p.237/238). De acordo com a autora, a ruptura desses laços se deve, entre outras coisas, à fadiga em decorrência da intensificação do trabalho e ao maior número de deslocamentos em função do trabalho. A autora cita ainda as consequências dessa ruptura, dentre as quais: a “solidão afetiva”, problemas familiares e “uma geral quebra de solidariedade, de empobrecimento dos relacionamentos humanos e da participação social – com conseqüente expansão da indiferença e da *desresponsabilização*” (p.238).

Ainda em relação ao convívio familiar, Seligmann-Silva (2011) ao discutir o caso dos trabalhadores em turno — o que não é exatamente o caso dos caminhoneiros, mas se aplica bem, dado que, no caso deles, existe uma distância da rotina familiar — diz que as condições de trabalho têm fortes implicações na dinâmica familiar, que vai desde a ampliação das responsabilidades que a esposa tem que assumir, perpassando o “relacionamento do casal (...), inclusive no que

se refere à vida sexual”. Tais implicações podem causar conflitos conjugais graves, e empobrecer o relacionamento dos pais com os filhos.

Seligmann-Silva (2011) cita também o caso dos trabalhadores de transportes de longas distâncias, que, devido à condição de trabalho, têm sua dinâmica familiar alterada, sofrem “privações de contato afetivo” e vivenciam situações nas quais se cria para o cônjuge “responsabilidades especiais” (p.338).

Relação entre penosidade e remuneração.

“Você não é seu emprego”

David Fincher, Fight Club, 1999

Como já dito anteriormente, segundo Sato (1991), a penosidade: “existe quando os esforços exigidos pelo trabalho provocam incômodos e sofrimento que ultrapassem o limite do suportável. A violação do limite suportável dá-se quando sobre estes esforços, sentidos como demasiados, o trabalhador não tem controle” (p.55). A autora destacou que a profissão de caminhoneiro é penosa (Sato, 1993).

Sato (1993) afirma ainda que para que uma atividade não seja penosa, é imprescindível que sejam atendidos três requisitos: o poder, que está relacionado à possibilidade do trabalhador interferir no planejamento do trabalho; a familiaridade, que está relacionada à experiência do trabalhador no desempenho da tarefa; e o limite subjetivo, que diz respeito a quanto, quando e como o trabalhador suporta as demandas do trabalho .

A familiaridade com o trabalho talvez seja o aspecto levantado pela pesquisadora que mais se encontra entre os caminhoneiros, salvo raras exceções. Já o controle sobre o trabalho, conforme as entrevistas e observações, é bastante dificultado nessa atividade. Eles não podem interferir no planejamento

do trabalho como desejam, trabalham sob pressão, especialmente de tempo, e não podem conferir ao trabalho um ritmo condizente com suas condições humanas.

Assim, os horários, rotas e locais de parada são pré-estabelecidos pela empresa e devidamente controlados pelo rastreador, o que não lhes permite interferir no planejamento. Cabe a eles cumprir as regras, salvo os momentos em que conseguem lançar mão de táticas.

Em relação aos limites subjetivos, estes também não são respeitados, uma vez que as jornadas de trabalho são conhecidamente inadequadas a qualquer ser humano e, para suportarem tais demandas, frequentemente, os motoristas se veem obrigados a utilizar drogas. Em alguns casos, o desrespeito a tais limites acarreta acidentes e mortes, além do sofrimento que pode ser, muitas vezes, velado.

Desse modo, parece ser possível dizer que, no caso dos caminhoneiros, a penosidade, em sua maior parte, decorre dos salários baixos, e, no caso dos autônomos, se deve aos valores dos fretes praticados no setor. Todos relatam que, se pudessem ganhar um salário digno com uma jornada razoável de trabalho, não trabalhariam tanto e não utilizariam arrebite e outras drogas. Assim, a baixa remuneração cerceia ainda mais as possibilidades de se ter controle sobre o trabalho e desrespeita os limites objetivos e subjetivos colaborando para acentuação da penosidade.

Entre os principais problemas destacados pelos caminhoneiros em sua profissão estão as péssimas condições das rodovias, a falta de segurança, a carestia dos pedágios e do diesel. Contudo, a maior de todas as reclamações é

mesmo em relação ao “salário”. Joaquim TAM, funcionário de uma empresa de transportes, afirma que:

Se você trabalhar só oito horas por dia, você vai morrer de fome. Em alguns casos, é dezoito horas, dezesseis, quinze. Eu mesmo não tenho jeito, é de 15 horas por dia. Todo dia tem que ser de 15 horas pra lá, porque não tem jeito. Se não, não dá pra eu pagar minhas contas. Porque eu ganho por viagem, se não viajar não ganho.

Ao passo que Chico diz que, “se abaixasse o diesel e as transportadoras dividissem melhor o valor do frete com a gente... a turma ia rodar menos, ia parar mais a correria”. Edson afirma que a chamada “Lei do Descanso”²⁰ (Lei Nº 12.619 de 2012) não acabará com as longas jornadas de trabalho se o salário não aumentar: “O salário tem que melhorar... E não adianta nada, esse horário que eles fizeram aí, isso não adianta, não melhora nada. A pessoa tem que correr atrás do seu. Enquanto não melhorar o salário, não vai adiantar nada”.

Em relação ao valor do frete, é preciso destacar que, segundo o relato dos motoristas autônomos – que representam quase metade dos transportadores de carga – o maior problema é que a carga nunca é passada diretamente para eles. Sempre há a intermediação da transportadora ou do agenciador e, nesse caso, a transportadora, geralmente, fica com grande parte do valor total, repassando apenas um terço desse valor, ou, na melhor das hipóteses, metade, ao dono do caminhão.

Além disso, segundo os motoristas autônomos, 70% da pequena parte que fica com eles são gastos com despesas de viagem. Desse modo, a empresa lucra e o caminhoneiro, que fez todo o trabalho, não consegue, segundo eles, “apurar” 30% do valor, dos quais ainda terão que abater todas as despesas com

²⁰ A polêmica relativa a essa lei será discutida mais adiante, no tópico referente à greve.

manutenção, impostos, taxas, seguro e prestações do financiamento dos caminhões se houver (que a maioria ainda paga).

Em relação ao alto lucro das transportadoras, Armando afirma que:

O frete é R\$ 5.000,00, mas era pra ser mais, porque o cara da transportadora não faz nada. Ele vai no banco e paga o ICMS, na faixa de 300 reais, e, no mínimo, ele cobrou 10, 12 mil reais, porque a meta da transportadora é ganhar 50% em cima do motorista autônomo.

Chico também diz que:

As transportadoras têm que repartir mais um pouco com caminhoneiro e o diesel precisa baixar mais. Não precisa aumentar o frete, que ele tá bom. Mas a transportadora tira demais e o diesel é muito alto. Porque, se subir mais o frete, vai virar o quê... Repassam 30%, 40%, no máximo 50 % para o motorista.

Existem ainda os funcionários das empresas, que ganham tão pouco quanto aqueles que têm seu próprio caminhão. Assim, os caminhoneiros dizem não ter saída: serão explorados, de qualquer forma, tanto se forem donos do caminhão como se forem empregados da transportadora.

Diante dos baixos valores recebidos pelos fretes, os motoristas são obrigados a usarem o “*complemento*” como forma de melhorar a renda. Isto é, após pegarem o frete principal, arrumam pequenos fretes, cargas fracionadas e/ou encomendas suplementares para “*ganhar um dinheiro a mais*”. Muitas vezes, esses “*complementos*” são transportados sem a permissão da transportadora ou até mesmo do proprietário do caminhão.

Uma das situações em que os caminhoneiros têm algum poder é quando sentem que a transportadora tem pressa no transporte de uma determinada carga e que há poucos caminhões disponíveis. Nesses momentos, os motoristas têm condições de barganhar um valor melhor para seu serviço. Contudo, nos dias

atuais, isso acontece muito raramente, já que há muitos caminhões em circulação.

Muitos preferem vender seus caminhões e continuar na profissão em outros veículos que não são de sua propriedade. Afirmam que é melhor ser empregado do que dono do caminhão, pois, apesar de continuar trabalhando muito, passam a ter menos obrigações, compromissos e responsabilidades. Foi o que fez Joaquim TAM, que foi trabalhar de empregado na mesma transportadora para a qual prestava serviços anteriormente.

Tive contato com vários outros motoristas que fizeram o mesmo. Um deles, com quem conversei no pátio da transportadora onde carregávamos em Campinas, disse que optou por essa mudança por não “suportar mais quebrar a cabeça” com o caminhão de sua propriedade. Outro entrevistado, Edson, afirma que descobriu muito cedo que ser um TAC é sinônimo de “pagar para trabalhar”, e conclui que:

No caso, eu fiquei com caminhão do meu avô, mas não quis ficar com caminhão próprio, vendi e fui trabalhar com carreta. Pra ter caminhão, só se você tiver condições de montar uma transportadora, alguma coisa desse tipo. Aí compensa, porque com o frete que pagam para o autônomo, você vai ficar sujo na boca do povo, vai ficar com dívidas e mal falado. Se tiver que fazer manutenção você para de trabalhar porque não tem dinheiro. Pra você sair no mundo com caminhão velho não compensa. Oh! trabalhar para os outros é menos preocupação.

Em relação às dificuldades com a manutenção do caminhão, Josué explica as razões pelas quais pensa em deixar de ser autônomo:

A manutenção é muito cara. Você é responsável por um bem, que vale... Digamos R\$ 200 mil reais, que é o caso da minha carreta. Nesse caso, é quase sempre financiado, você termina de pagar, já está velho, aí tem que financiar outro... A gente ganha de 3 a 5 mil por mês quando as coisas estão boas, quando estão ruim,

você não ganha nada e ainda pode ficar devendo. No caso, se um caminhão desse fundir o motor você gasta de 25 a 40 mil reais pra colocar um novo ou reformar o velho... No caso da carreta simples, tem 18 pneus, cada pneu é R\$ 2.000,00, um pneu pode estourar a qualquer momento, independente de ser recauchutado ou ser novo, já vi colega perder 4 pneus seminovos numa viagem que o lucro bruto do frete era R\$ 3.000,00. Se a caixa de marcha “for embora” você tem que gastar pelo menos R\$ 15.000,00; uma embreagem nova custa R\$ 4.500, e aí vai... Como você dá conta de manter um caminhão ganhando isso aí que eu te falei por mês? Você vai andando com o caminhão ruim... Cheio de defeitos, sem manutenção... Com os pneus lisos, arriscando a vida. Você finge que não ta vendo, vai “rolando a dívida” até o dia que você não “guenta” mais e vira empregado, ou não consegue mais trabalhar por estar com o nome sujo, ou pior, o banco te toma o caminhão.

A decisão de alguns autônomos de vender o caminhão e voltar a ser “empregado” aponta para a lógica de terceirização que envolve o setor e que é mencionada algumas vezes neste trabalho. Esses caminhoneiros, ao entenderem que, mesmo sendo proprietários dos caminhões, estão subordinados às transportadoras, são dependentes delas e, que, embora tenham mais responsabilidades, seus ganhos são semelhantes aos assalariados, decidem por voltar à condição anterior. Sabem que serão explorados de qualquer modo, mas terão retaguarda previdenciária e menos preocupação com manutenção e dívidas.

Parece que a terceirização sobre a farsa da “contratação de autônomos” é altamente lucrativa para as empresas, pois, nesse caso, conforme relatado pelos motoristas, os custos e obrigações são menores, de modo que é mais barato realizar contratos avulsos e sem vínculo empregatício do que manter funcionários e caminhões. Talvez isso explique o porquê dos autônomos representarem quase metade do número de caminhoneiros em atuação no país.

É importante destacar que a posição assumida por esta pesquisa não é a da “financeirização dos problemas”. Portanto, ressalta-se que a penosidade é mantida no sentido original, descrita por Sato (1993), e que a relação com os

aspectos remuneratórios só é discutida devido ao fato de os posicionamentos e falas dos caminhoneiros sugerirem que a baixa remuneração agrava a penosidade. Também não se defende aqui que o simples aumento de salário resolverá os problemas, ou ainda que, ganhando mais, os trabalhadores passarão automaticamente a trabalhar menos. Esse é um problema complexo a ser pensado e investigado.

Peculiaridade e reações ao cotidiano.

Há ainda uma série de outros fatores que foram vivenciados durante a pesquisa e que mereciam algum destaque, contudo, dadas as limitações de uma pesquisa de mestrado, foram eleitos alguns deles, que serão descritos brevemente neste tópico.

Durante as viagens, confirmei o que os entrevistados relataram sobre a alimentação, que é de péssima qualidade, muitas vezes, sem tempero, requentada ou “*dormida*”, como dizem eles, e que pode, inclusive, ser prejudicial à saúde. Os banheiros têm péssimas condições de higiene e é possível imaginar que podem ser fonte de propagação de doenças.

Tomar banho é algo que acontece “*quando dá*”, porque, muitas vezes, a necessidade de cumprir o horário não permite a parada para o banho e, quando a parada ocorre após as 23h, os banheiros de muitos postos de combustível já estão trancados (o que vivenciei em pelo menos três oportunidades). O local para o banho, geralmente, também se encontra em condições precárias. Paga-se de R\$ 4,00 a R\$ 10,00 (o banho é gratuito quando o motorista enche o tanque de combustível) por um banho quente com duração que varia de três a cinco

minutos, a depender do local. Mas, em muitos postos, mesmo mediante pagamento, a água é quase fria.

Outro fato muito comum é o caminhão quebrar. Os caminhões transportam muito peso e são constantemente exigidos, funcionam durante muitas horas sem intervalos e mensalmente percorrem grandes distâncias, o que exige manutenção constante. Assim, ocorre de quebrarem inesperadamente no meio do percurso, o que aconteceu várias vezes durante as viagens que realizei. Esses problemas no caminhão tornam-se grandes transtornos para os caminhoneiros, com significativo atraso nas viagens, além de colocá-los em risco, a depender do lugar e horário em que o caminhão “quebrar”, e, é claro, aumentar os custos financeiros.

Muitos não realizam as manutenções preventivas e fundamentais. Eles sabem dos perigos que correm, mas devido às condições de trabalho às quais estão submetidos, não possuem o dinheiro necessário para realizá-las e/ou não dispõem de tempo para deixar o caminhão parado na oficina, já que precisam viajar para pagar as contas. Nesse caso, fica explícito, mais uma vez, os problemas causados pela terceirização. A empresa tem a vantagem de não se preocupar com um acidente envolvendo um autônomo, pois, nesse caso, dificilmente será penalizada. Já no caso dos funcionários, a situação assume uma dimensão completamente diferente.

Alguns também deixam de seguir a legislação de trânsito por falta de recursos para andar “*em ordem*” e, durante as fiscalizações por parte dos órgãos rodoviários, adotam a tática de pagamento de propina a quem os aborda, já que, em todas as vezes que são parados, existe algo errado com o caminhão ou com a carga e, quando não existe, segundo os caminhoneiros, os policiais inventam ou

criam problemas para forçar esse pagamento. Isso ocorreria de várias formas, tais como quebrar faróis ou subtrair documentos.

Foi possível verificar que os caminhoneiros apresentam diversas reações ao cotidiano, diferentes táticas e diferentes meios de enfrentá-lo. A distinção entre o trabalho prescrito e o trabalho real também fica nítida. Há caminhoneiros, que apesar de todas as dificuldades, se destacam, por serem, a meu ver, *brincalhões*. Esses são maioria e, quando estão com outras pessoas, passam quase todo o tempo dando risadas, contando piadas, fazendo de qualquer fato - por menor que seja - motivo de graça.

Alguns caminhoneiros pareceram mais irritadiços. Esses estão, segundo os próprios colegas, "*sempre de cara fechada*" e arrumam discussão ou briga em qualquer lugar: no trânsito; na empresa; nos restaurantes e até nas barracas de beira de estrada. Eles parecem não conseguir lidar bem com as cargas exaustivas às quais são submetidos diariamente. Aconteceram vários fatos que ilustram bem esse comportamento. Um deles ocorreu enquanto voltava de Camaçari com Joaquim TAM, que, ao ver que a gaveta do caminhão que seguia a nossa frente estava aberta, tentou avisá-lo. O outro caminhoneiro, no entanto, começou a resmungar e fazer gestos de desaprovação. Joaquim Tam, então, disse o seguinte:

Tá vendo, às vezes é difícil conviver por isso. Você tenta avisar o cara sobre um problema no caminhão dele, ele acha que você tá reclamando de alguma coisa, que tá brigando ou querendo passagem. Eu sei que caminhoneiro anda estressado, trabalha muito e sob pressão, mas não precisa disso.

Outros caminhoneiros preferem, como me disseram, não se "*misturar*". Reclamam que a classe é desunida e que muitos são ignorantes, não sabem conversar e brigam com facilidade e, por isso, evitam contato social. Continuam isolados, mesmo nos poucos momentos em que podem interagir, como Edson,

com quem conversei em Camaçari. Ele disse *“Está vendo, meu jeito é sempre esse aqui, prefiro ficar na minha, não me misturar porque não dá pra conversar”*. Dessa forma, há diferentes reações e formas de interação, o que não deixa de ser um modo de *“fazer uso”* das situações que lhes são dadas.

Esses diferentes modos de agir, ou diferentes posturas, podem ser, comuns a todas as profissões e locais. As pessoas geralmente são diferentes, mas tais reações ficaram bem claras e demarcadas durante o trabalho de campo. Assim, respeitadas as idiosincrasias de cada um, supõe-se que as diferentes posturas citadas traduzam diferentes reações às características do cotidiano do trabalho dos caminhoneiros.

Ante as diversas estratégias empreendidas pelos empresários, pelo governo e pelas demais ordens vigentes, realizar um trabalho que sobrecarrega o corpo e a mente não seria possível se não existissem táticas por parte dos caminhoneiros que amenizassem os problemas que se apresentam a essa categoria. É preciso compreender que o caminhoneiro, na sua posição de homem comum, também é o “novo herói” descrito por Martins (1998) e que, apesar das inúmeras limitações que lhe são impostas, ele é sujeito da vida cotidiana e encontra pequenos espaços para fazer uso de táticas (Certeau, 1998).

É certo que, em todas as profissões, o trabalho acaba por influenciar a vida dos trabalhadores, mas em relação ao caminhoneiro de rotas longas, o trabalho se perde em meio à vida privada, e a vida privada se perde em meio ao trabalho, de forma que não se sabe o que é vida nem o que é trabalho. As coisas se fundem, tornam-se uma só e, por fim, é difícil diferenciar outras esferas que não sejam o trabalho, uma vez que o caminhoneiro realiza longas jornadas, dorme

(quando consegue) no caminhão, permanece longe de casa por vários dias, descansa pouco e passa a maior parte de sua vida na estrada.

Diante do cotidiano de trabalho relatado acima, é possível imaginar que a somatória dos aspectos descritos acaba por influenciar a saúde dos motoristas de caminhão. Essa relação entre o trabalho e saúde será discutida no próximo capítulo a partir dos conceitos de carga de trabalho e desgaste.

CAPÍTULO 4 – SAÚDE E TRABALHO

As más condições de trabalho não somente trazem prejuízos para o corpo, como também para o espírito. É de natureza mental a ansiedade resultante das ameaças à integridade física.

Dejours (1987, p. 78)

Antes de discutir como a relação entre saúde e trabalho se apresenta no cotidiano dos caminhoneiros, é importante apresentar os conceitos de cargas de trabalho e desgaste tal qual desenvolvido por Laurell e Noriega (1989). Tomando como base a perspectiva da Medicina Social Latino-americana, esses autores analisam o processo saúde-doença a partir da crítica marxista à configuração das relações de trabalho no sistema capitalista.

Desse modo, saúde e doença são compreendidas como um processo biopsicossocial, que, portanto, é fortemente influenciado pela forma que o trabalho é organizado no sistema capitalista, em geral visando o lucro e ignorando as repercussões dessa organização na vida e na saúde dos trabalhadores. Como ressaltam os autores:

È importante analisar as estratégias específicas desenvolvidas pela empresa e pelos trabalhadores em relação à saúde destes, por ser o seu desgaste determinado pela lógica global do processo de produção e não por uma fatalidade abstrata de seus elementos técnicos... Portanto, as características da organização social do trabalhador são um elemento crucial na formação de desgaste. (Laurell & Noriega, 1989, p.277)

Assim, os conceitos que serão expostos a seguir são diretamente relacionados com a organização do trabalho no sistema capitalista. No entanto, por uma questão de organização, focaremos, neste momento na compreensão das cargas e desgastes existentes no trabalho dos caminhoneiros. No capítulo 5 ampliaremos a discussão sobre a forma que o modo de produção capitalista é determinante para a formação de tais cargas e desgastes.

4.1. Cargas de Trabalho

A nocividade talvez tenha se tornado umas das principais características do trabalho na sociedade capitalista, já que, em uma sociedade em que o lucro é colocado acima das pessoas, a figura do trabalhador acaba por perder (ante o empregador e o “sistema”) o seu aspecto humano e passa, então, a ser visto simplesmente como mais uma mercadoria, um instrumento a ser utilizado com a função de obter lucro: “Agora o trabalho assumiu uma representação unívoca: mercadoria como outra qualquer, comprada a preço de sua reprodução, indenizada na medida da sua venda futura” (Codo, 2006, p.55).

As diversas configurações que o trabalho assume na atualidade têm sérias repercussões sobre a saúde dos trabalhadores, o que tem despertado o interesse de diferentes sujeitos sociais, incluindo acadêmicos com diferentes abordagens²¹. Buscando uma melhor compreensão da relação entre saúde e trabalho e considerando a noção de risco, utilizada pela Medicina do Trabalho como insuficiente para satisfazer investigações dessa espécie, Laurell e Noriega (1989) tomam como base a perspectiva marxista de sociedade para a análise do processo saúde-doença no âmbito do trabalho. Para tal, desenvolveram os conceitos de “Cargas de Trabalho” e de “Desgaste”:

... Busca-se ressaltar na análise do processo de trabalho os elementos deste que interatuam dinamicamente entre si e o corpo do trabalhador, gerando aqueles processos de adaptação que se traduzem em desgaste entendido como perda da capacidade potencial e/ou efetiva corporal e psíquica... O conceito de carga de trabalho possibilita uma análise do processo de trabalho que extrai e sintetiza os elementos que determinam de modo importante o nexos biopsíquico da coletividade operária e confere a esta um modo específico de “andar a vida” (Laurell & Noriega, 1989, p. 110).

²¹ Dentre as áreas que se ocupam da relação entre saúde e trabalho, podemos citar a Medicina do Trabalho, a Ergonomia, a Psicodinâmica do Trabalho, a Psicologia Social do Trabalho, por exemplo.

Sendo assim, segundo os autores, para compreender o processo de trabalho, é necessário decompô-lo em elementos e classes de elementos que redundam em danos físicos e mentais aos trabalhadores. Essa decomposição é útil para uma análise minuciosa das cargas e grupos de cargas específicos, possibilitando, em um segundo momento, uma análise do todo (Laurell & Noriega, 1989).

Segundo Laurell e Noriega (1989), as cargas podem ser: “físicas, químicas, biológicas e mecânicas, por um lado, e fisiológicas e psíquicas por outro”. Como exemplos de carga física, os autores citam o ruído e o calor; ao falar das cargas químicas citam “pós, fumaça, fibras, vapores, líquidos, etc”; falam ainda sobre as cargas biológicas, que seriam os “microorganismos” e ressaltam que “as cargas mecânicas são, por assim dizer, as mais visíveis, já que se convertem numa ruptura de continuidade instantânea do corpo, em contusões, feridas, fraturas etc.” (Laurell & Noriega, 1989, p. 110-11).

Sobre as cargas fisiológicas e psíquicas, os autores afirmam que elas “somente adquirem materialidade no corpo humano ao expressarem-se em transformações em seus processos internos”. Os autores explicam ainda que tais cargas “... são diferentes porque não têm uma materialidade visível externa ao corpo humano...”. (p.111). O exemplo empregado pelos autores para essa definição assevera que “Um esforço físico pesado ou uma posição incômoda não podem existir senão através do corpo, da mesma forma como a alternância em turnos é impensável à margem de homens de carne e osso submetidos a este regime de trabalho” (Laurell & Noriega, 1989, p. 111).

De acordo com Seligmann-Silva (1994): “Carga de trabalho representa o conjunto de esforços desenvolvidos para atender às exigências das tarefas. Esse

conceito abrange os esforços físicos, os cognitivos e os psicoafetivos (emocionais)” (p. 58). Greco, Oliveira e Gomes (1996) apresentam uma visão semelhante: “As cargas de trabalho são definidas como exigências ou demandas psicobiológicas do processo de trabalho, gerando ao longo do tempo as particularidades do desgaste do trabalhador” (p. 61).

Laurell e Noriega descrevem ainda a necessidade de se acrescentar o conceito de “desgaste” ao de carga de trabalho para que “se possa reconstruir no pensamento uma representação coerente da relação entre o processo de produção e o nexo biopsíquico de uma coletividade de trabalhadores, ou seja, da forma histórica específica de nela ocorrer o processo biológico e psíquico”. (1989, p. 114). Sendo definido como “a perda de capacidade efetiva e/ou potencial, biológica e psíquica”, o conceito de desgaste “não se refere a algum processo particular isolado, mas sim ao conjunto dos processos biopsíquicos”. E explicam como um conceito complementa o outro: “Dessa forma, o conceito de ‘desgaste’ permite consignar as transformações negativas, originadas pela interação dinâmica das cargas nos processos biopsíquicos humanos” (Laurell & Noriega, 1989, p. 115).

Em relação às cargas psíquicas, os autores afirmam que:

As cargas psíquicas, pensadas, sobretudo em função das manifestações somáticas e não tanto psicodinâmicas, podem provisoriamente ser agrupadas em dois grandes grupos: um que abrange tudo aquilo que provoca uma sobrecarga psíquica, ou seja, situação de tensão prolongada, e outro, que se refere à subcarga psíquica, ou seja, à impossibilidade de desenvolver e fazer uso da capacidade psíquica. Exemplo das primeiras, características do processo de trabalho capitalista, pode ser a atenção permanente, supervisão com pressão, a consciência da periculosidade do trabalho, os altos ritmos de trabalho etc. Pertencem ao segundo grupo de questões a perda do controle sobre o trabalho ao estar o trabalhador subordinado ao movimento da máquina; a desqualificação do trabalho; o resultado da separação entre sua concepção e execução; a parcelização do

trabalho, que redundam em monotonia e repetitividade, etc. (Laurell & Noriega, 1989, p. 112)

Discorrendo sobre as cargas psíquicas, os autores indicam ainda que elas: “... são socialmente produzidas e que não podem ser compreendidas como ‘riscos’ isolados, ou abstratos, à margem das condições que as geram. Todavia, isso é também certo para o restante das cargas, incluindo aquelas que têm materialidade externa à corporeidade humana” (Laurell & Noriega, 1989, p. 113), o que ressalta o aspecto social e a interação entre os diversos aspectos do trabalho na construção dessas cargas.

Partindo dessa abordagem, juntamente com a teoria do stress e o referencial psicanalítico, Seligmann-Silva (2011) introduz a ideia de “desgaste mental”, que é bastante interessante para o presente trabalho. A autora aponta a existência de três níveis de desgaste mental. Um deles é o desgaste literal ou orgânico, que está relacionado aos danos ao substrato orgânico. Esse desgaste pode ocorrer em função de acidentes de trabalho ou pela ação de produtos tóxicos que “exercem ação destrutiva ou prejudiquem os processos bioquímicos do sistema nervoso, assim ocasionando déficits intelectuais ou transtornos de ordem psicoafetiva”. (Seligmann-Silva, 2011, p. 140).

O segundo nível de desgaste elencado por Seligmann-Silva é o desgaste funcional e as variações do mal-estar – a fadiga. Com o objetivo de demonstrar que a fadiga é um desgaste e explicar como ela ocorre, a autora diz que:

A fadiga mental é indissociável da fadiga física. Por esse motivo, é adotada atualmente a expressão “cansaço geral”, por mais que, conforme a situação de trabalho, possa tratar-se de uma fadiga predominantemente física ou mental. Nos casos em que o cansaço se acumula ao longo do tempo, surgem os quadros que têm sido designados como “fadiga crônica” ou fadiga patológica (Brenner, 1987), marcada não apenas pelo cansaço que não cede ao sono diário, mas também pelos distúrbios do sono, pela irritabilidade, pelo desânimo e, às vezes, por dores diversas e perda de apetite. Este cansaço, passando então também pela

dimensão corpórea, se faz desgaste aferível em termos de danos orgânicos, além de conter sofrimento mental de inúmeras perdas. Ao mesmo tempo, constata-se aí uma deformação que afeta, entre outros aspectos, o humor e a sociabilidade. (Seligmann-Silva, 2011, p.141).

O terceiro e último nível de desgaste é o desgaste da subjetividade, quando a identidade é afetada. A esse respeito, Seligmann-Silva (2011) afirma que “é possível reconhecer, nas trajetórias humanas de vida e trabalho, muitas vezes, um outro consumo: aquele que corrói a identidade, ao atingir valores e crenças, podendo inclusive ferir a dignidade e esperança.” (p.143.)

O choque entre a organização do trabalho e a identidade, a vida mental e expectativas do sujeito também é citado por Dejours (1994) quando diz que “a organização do trabalho, concebida por um serviço especializado da empresa, estranho aos trabalhadores, choca-se frontalmente com a vida mental e, mais precisamente, com as esferas das aspirações, das motivações e dos desejos” (p. 51).

A descrição dos conceitos de carga de trabalho e de desgaste mental, realizadas acima, foram necessárias porque as características do cotidiano de trabalho dos caminhoneiros, expostas no capítulo anterior, indicam que o trabalho dos motoristas é uma atividade extremamente desgastante, e que estes profissionais estão sujeitos a muitos tipos de cargas de trabalho, o que torna interessante o trocadilho existente entre as várias “cargas” que o motorista de caminhão transporta e as muitas “cargas de trabalho” às quais seu corpo e mente estão expostos cotidianamente.

Muitas são as cargas físicas e mentais presentes no dia-a-dia desses profissionais. É importante também atentar para o fato de que, segundo Seligmann-Silva (2011), os aspectos físicos e mentais do adoecimento são

indissociáveis, de forma que não é possível sofrer fisicamente sem que a mente seja impactada e vice-versa.

Dentre as cargas físicas observadas na atividade dos caminhoneiros, podemos citar a temperatura, que varia de lugar para lugar, e que também é muito alta dentro da cabine dos caminhões, principalmente naqueles que não contam com ar-condicionado. O ruído também é uma carga sempre presente, seja do motor, da descarga, da buzina ou de outras origens.

No que se refere às cargas químicas, os caminhoneiros têm contato com os gases emitidos pelos caminhões e também com pós e líquidos, a depender da carga transportada e da necessidade de ajudar na descarga.

Em relação às cargas fisiológicas, é possível citar os aspectos ergonômicos, que fazem com que a coluna sofra com a longa permanência na mesma posição e em assentos quase sempre inadequados; a jornada de trabalho que, como já citado anteriormente, costuma ser extremamente longa e, muitas vezes, em horário noturno; o horário incerto para atender as necessidades fisiológicas; o uso de “rebites” e sobrecarga muscular (devido à constante troca de marchas).

Entre as cargas psicológicas, pode-se citar a responsabilidade pelo produto transportado; o rastreamento, o monitoramento do tempo e a pressão de horário; a necessidade de sobrevivência e sua (in)satisfação com o salário por comissão; a falta de reconhecimento social; o risco de acidente e de assalto; a necessidade de concentração e atenção; o isolamento e a monotonia, dentre outras.

Com relação ao risco de acidentes e de assaltos, muitos caminhoneiros citam que perderam amigos em acidentes ou em roubos/assaltos, e alguns deles afirmam que já foram vítimas de acidentes ou assaltos e que tentam não pensar

muito sobre o assunto, pois precisam continuar trabalhando, não podem se abalar facilmente. Citam, ainda, que vários amigos ficaram doentes e impossibilitados de trabalhar, tanto por doenças físicas como psicológicas, em função das tarefas que desempenhavam.

As cargas acima relatadas e o uso de drogas, obviamente, podem causar vários problemas físicos e mentais. As observações do trabalho de campo e as entrevistas permitiram identificar indícios de fadiga, estresse, angústia, agressividade, ansiedade, problemas gastrointestinais, problemas respiratórios, obesidade, problemas osteomusculares, pressão alta, problemas renais, visão irritada, entre outros.

É importante ressaltar que alguns desses problemas foram sentidos por mim, enquanto pesquisador, embora fosse apenas um acompanhante ou “carona” durante as viagens. Dentre os problemas vivenciados é possível citar a ansiedade, visão irritada, complicações intestinais, dores musculares e, principalmente, nas costas, bem como pequenos problemas respiratórios. Conforme já foi relatado, adoeci no meio da viagem, na cidade de Camaçari/BA, tive que voltar, de carona, para casa de parentes no norte de Minas Gerais para me recuperar antes de seguir viagem dois dias depois.

Contudo, ainda que problemas de saúde físicos e mentais estejam intimamente relacionados, destaco algumas das questões que dizem respeito mais especificamente à saúde mental, que são foco do presente trabalho.

4.2. Reconhecimento social e saúde

A falta de reconhecimento social é algo citado por todos os motoristas. É unânime o discurso de que a sociedade os vê com maus olhos, de que são vítimas de preconceitos e discriminação e de que são tidos como analfabetos, ignorantes, “*sem respeito*”, ousados e abusados. A importância do reconhecimento pelo trabalho que se realiza e a possibilidade de sofrimento e doenças em decorrências do não reconhecimento é citada por vários autores, especialmente da Psicodinâmica do Trabalho, como Dejours (2006), Barros e Mendes (2003) e Lancman (2008). Além disso, a valorização é condição imprescindível para que se vivencie o prazer no trabalho (Dejours, 1994).

É visível que a referida falta de reconhecimento causa sofrimento. Os motoristas alegam carregar a economia do país nas costas, levar a comida às mesas das famílias brasileiras, os remédios aos doentes e tudo o mais que as pessoas utilizam e lamentam não serem reconhecidos por isso, sendo muitas vezes “*tratados como animais*”, como disse um deles. Segundo Armando, as pessoas acham “*que motorista de caminhão é que nem cachorro, [já que] mora numa casinha de lata, mijá na roda, e come resto de comida*”, e acrescenta:

Sobre o resto de comida, eles estão falando a verdade. Você é prova viva! Você comeu ali agora, se você for lá à noite, vai jantar a mesma coisa de meio-dia, tudo requentado. Isso é prova de que motorista é tudo cachorro. Não tem banheiro, você está vendo uma empresa como essa, grande como (nome da empresa), não tem lugar pra tomar um banho, mal tem lugar pro motorista mijar.

Dessa forma, é visível que o coletivo dos caminhoneiros sabe das condições penosas de trabalho, mas valoriza a capacidade que tem de suportar tais condições de trabalho, sente-se fortes em função disso e talvez essa seja uma explicação para se orgulharem da profissão apesar de tantos problemas e o

raro apontamento de aspectos positivos. Da mesma forma, esses profissionais apegam-se fortemente à ideia de que têm grande importância para a economia do país.

Em relação ao contraste dessa ideia e o tratamento dispensado pela sociedade de um modo geral, Edson, ao ser indagado, é taxativo ao dizer que *“não, o povo não reconhece! Ninguém reconhece! Ninguém acha que, quando senta numa mesa e come, que aquilo foi um caminhoneiro que trouxe, que dependeu de um caminhoneiro”*. João também diz que: *“Ninguém dá valor ao motorista. Você vai no médico poucas vezes na vida, precisa do advogado e do engenheiro poucas vezes, mas precisa do caminhoneiro várias vezes, pelo menos três vezes ao dia (nas refeições)”*. Independentemente de a comparação ser possível ou não, ela não deixa de apontar o significado da importância da profissão para eles e para a sociedade.

Assim, ao falar da falta de reconhecimento, Armando afirma que *“dá uma revolta, dá uma revolta porque acho que deveriam tratar o motorista melhor, porque a gente não está aqui pra brincar, a gente está para trabalhar”*. Chico, com 42 anos de estrada, também se ressentido do tratamento ruim dispensado aos motoristas e diz, com certo saudosismo, que, em outros tempos, a situação era diferente. Segundo ele, *“... Antigamente você era mais bem tratado. Bem recebido onde você ia. Era menos 'caminhoneiro'. Então você era mais bem visto. Hoje, caminhoneiro não é muito bem visto não.”*

Os motoristas não se cansam de repetir que são maltratados em todos os lugares: nas empresas, nos postos de gasolina, nas borracharias, nos pedágios, nos bares, lanchonetes, etc. Joaquim TAM destaca o preconceito social que sente:

A maioria já discrimina, você chega, você fica até meio assim.. com medo, com receio de entrar no meio do povo que... fica meio discriminado(..). Então, [Motorista de caminhão] é vítima de preconceito em muitos lugares (...). Ah, a sensação é muito ruim, a gente fica meio humilhado, a vontade é de largar tudo pra lá...

Ao ser indagado sobre isso, João é enfático: “*Se há discriminação?!? E não é pouca! Você precisa ver... Onde a gente chega tem discriminação. No banco mesmo, já olham a gente meio estranho*”... E emenda: “*No banco é que deviam tratar bem, porque caminhoneiro movimenta muito dinheiro por mês, fica com 'mixaria', mas entra e sai muito dinheiro da conta...*”. E conclui dizendo:

“Realmente... A gente mexe com muito dinheiro, e todo mundo ganha com a gente: oficina, concessionária, posto de combustível, praça de pedágio, borracheiro. O governo ganha, a transportadora ganha, a depender do motorista, até a prostituta ganha. Só quem não ganha nada é o próprio motorista..”

Eles destacam que um dos momentos em que se sentem bastante desrespeitados é o da descarga de mercadorias. No momento de carregar, as empresas costumam demorar, mas para descarregar é ainda pior. Mesmo quando marcam um dia ou um horário, isso não é respeitado. E ainda, na maioria das empresas, não é permitido ao motorista entrar em suas instalações, nem é oferecido banheiro ou lugar para a alimentação. Assim, é comum que eles fiquem horas esperando para descarregar, sendo que, algumas vezes, essa espera chega a dias. Eles consideram esse um tratamento desrespeitoso, além da forma inadequada como, segundo eles, são tratados pelos funcionários das empresas

Nas experiências vivenciadas e nas entrevistas realizadas, ficou evidente que há um sofrimento em função do não reconhecimento generalizado do trabalho. Primeiramente, por parte das empresas que, ao contratarem os serviços, remuneram mal, impõem condições subumanas de trabalho, não valorizam os trabalhadores e os obrigam a longas esperas sem estruturas adequadas; também

por parte da sociedade, que os discrimina e não reconhece a importância do trabalho; e, por parte do governo, que não envia esforços direcionados a melhorar as condições da categoria.

A falta de reconhecimento social é, como já foi dito, apontada como um sério problema por diversos autores que estudam a relação entre trabalho e saúde. Inclusive, é apontada como um dos elementos da “precarização social” por Franco, Druck e Seligmann-Silva (2010). As autoras, apoiadas em alguns textos, afirmam que: “Fragilizando-se o reconhecimento social e a valorização simbólica, mina-se a autoestima, sendo atingidas conforme Seligmann-Silva (1997, 2001) e Nardi (2006), as identidades individual e coletiva, bem como a dimensão ética e a dignidade – o cerne do ser humano.” (p.232).

Seligmann-Silva (2011) afirma que “ A dinâmica do reconhecimento e a que diz respeito à sublimação estão profundamente inter-relacionadas no processo pelo qual a subjetividade se articula ao mundo social”. (p.204). Portanto, “ O processo de reconhecimento é essencial para a consolidação da identidade” (p.211).

O reconhecimento pelo trabalho realizado é, assim, imprescindível para que a atividade profissional propicie realização pessoal e está, portanto, relacionado ao equilíbrio psíquico e pode repercutir sobre a saúde do indivíduo. Para uma categoria que já enfrenta tantos problemas, a falta de reconhecimento é mais um aspecto que influencia negativamente a vida do trabalhador.

4.3. O uso de drogas

O uso frequente de “rebites” é, contraditoriamente, explicado pelos caminhoneiros como uma maneira, perigosa por sinal, de “*preservar a vida*” e de suportar a necessidade de várias horas de trabalho sem dormir. No entanto, o uso de drogas para permanecer em estado de vigília gera uma série de polêmicas entre os próprios caminhoneiros. Os que não usam criticam os que usam e vice-versa. Muitos dizem que já viram vários colegas morrerem por não utilizar o arrebite, porque, segundo eles, não é possível dirigir por várias horas sem fazer uso da droga e pode ser muito mais perigoso não usar, já que mais cedo ou mais tarde, o motorista sentirá o efeito do cansaço, terá sono e dormirá ao volante. Edson diz o seguinte a esse respeito:

É, meu colega, primeira viagem dele, semana passada, falou que não tomava arrebite, virou ali em Itatim, dormiu, tombou... O caminhão acabou, mas ele não teve nada não, não machucou. Se não for tomar, então não adianta pegar o serviço.

Do outro lado, estão os que não usam “rebites” e drogas e referem-se aos que usam como “*loucos*”. Dizem estar cientes que o uso poderá causar uma série de prejuízos (o que é confirmado pela literatura médica²²) e afirmam, ainda, que

²² Sobre a ação desta droga, sabe-se que “Os estimulantes exercem acentuado efeito sobre a função mental e o comportamento, produzindo excitação e euforia, sensação diminuída de fadiga, aumento na atividade motora, dilatação na pupila, aumento do número de batimentos cardíacos e da pressão arterial.” (Andrade, Andrade e Santos, 2004, p. 472). Sobre os efeitos colaterais, é dito que: “o elevado consumo desta classe terapêutica é relevante, considerando-se os graves efeitos colaterais que ela pode ocasionar, assim como o seu vínculo com importantes problemas sociais, tais como a violência e acidentes de carro. O seu uso continuado e em doses excessivas poderia levar, ainda, à degeneração de células cerebrais, incorrendo em lesões irreversíveis” (UNESP, 2003 citado por Andrade, Andrade & Santos, 2004, p.472). A literatura apresenta ainda uma série de outras reações e efeitos colaterais, tais como a “cardiomiopatia ou arritmia.. trombo e ruptura de placa aterosclerótica necrose miocárdica.. e aumento da demanda miocárdica de oxigênio” (Oliveira *et.al*, 2010. P.363/364). E “... Ao perceber que “perdeu” a sua força, o usuário entra em depressão e busca novas doses da droga para voltar a ter um aumento da sua capacidade de autoconfiança. Doses maiores da droga intensificam seus efeitos e deixam o usuário mais agressivo, irritado e com mania de perseguição (delírio persecutório). Se as doses forem ainda maiores, podem provocar delírios e paranóia, estado conhecido como psicose anfetamínica. Fisicamente, as anfetaminas causam taquicardia, dilatação excessiva das pupilas e palidez, além de também causarem insônia e perda de apetite. O uso contínuo da droga pode levar à degeneração das células cerebrais, causando lesões irreversíveis ao cérebro.” (Murer, 2015, p.115)

vários motoristas ficaram gravemente feridos, tiveram membros amputados ou morreram porque utilizaram arrebite e o efeito cessou repentinamente, fazendo com que cochilassem. Também afirmam que, em alguns casos, os acidentes se devem a delírios, alucinações ou surtos ao volante decorrentes do constante uso da droga.

Essa polêmica gera, inclusive, discussões acirradas como a que presenciei na porta de uma empresa no polo industrial de Camaçari/BA, em que dois motoristas, por pouco, não se agrediram fisicamente:

Agora a pouco, presenciei uma discussão acirrada. Um dos envolvidos na discussão era o Rafael, com quem eu viajo agora. Ele defendia contundentemente a possibilidade de se dirigir com segurança e ser produtivo sem o uso de arrebite. Já o outro motorista contestava veementemente, afirmando ser impossível trabalhar tantas horas sem o uso da droga e que era muito mais perigoso dirigir sem usá-la. Eles pareciam bastante alterados, foi necessária a intervenção de outros motoristas - que também esperavam para descarregar seus caminhões - para evitar uma discussão maior. O outro caminhoneiro parecia desacreditar que Rafael não usava "rebite", e afirmava que, ainda que fosse verdade, é certo que mais cedo ou mais tarde, ele pagaria o preço por aquilo que considerava uma "imprudência". O motorista acreditava que, Rafael sentindo os efeitos do cansaço, se envolveria em um acidente. (Diário de Campo, 09/02/2015)

Joca, com quem viajei durante 27 horas sem intervalos, com exceção de cinco paradas rápidas para lanchar, negou o uso de anfetaminas, mas acabou admitindo após ser questionado novamente:

O relógio marcava 04 h da manhã, e Joca dirigia tranquilamente, ele parecia não se cansar. Havíamos começado a viagem há 14 horas e ele não demonstrava sinal de cansaço, nem de que pretendia parar. Ele já havia dito que não usava anfetaminas, mas eu estranhava tamanha disposição, inclusive suspeitava que uma das paradas rápidas que ele fez tinha sido com o objetivo de ingerir a substância. Após minha constante admiração por ele conseguir viajar tanto tempo sem dormir, ele admitiu o uso da droga e falou, inclusive, que, quando fica sem viajar por um período superior a quatro dias (algo que acontece muito raramente), usa a substância em casa pra "relaxar" porque já está "viciado". (Diário de campo, 27/12/2014)

Os entrevistados relataram ainda que é comum encontrar colegas delirando ou alucinando em função da droga. Afirmam, que esses colegas “vêm” coisas, inclusive pessoas, animais e fantasmas na beira da estrada após utilizar “rebites” por um período prolongado. Palavras como “assustado”, “acelerado”, “doido”, “afobado”, “nervoso”, “atacado” e “falando sem parar” também foram usadas para descrever o estado de alguns caminhoneiros após a ingestão dos estimulantes.

O mais complexo nessa questão é que o uso de drogas pelos motoristas não se restringe apenas ao arrebite, como podemos ver nas falas de um dos entrevistados:

Hoje não é só rebite que vira, hoje vira muita coisa, cocaína... muita coisa... Nunca tive acidente, em 42 anos, nunca tive acidente. Isso aí e a pinga também. Tem muito motorista que bebe bebida alcoólica. Hoje, é menos, mas ainda tem gente que bebe. (Chico)

Armando com 39 anos de idade e 15 de profissão, confirma dizendo que:

Na verdade eles nem sabem o que estão fazendo, nem veem, porque andam mais drogados. E não só motoristas novos! Tem os motoristas velhos que também fazem uso de cocaína, de rebite, de pedra [crack].

Em relação ao alcoolismo, Seligmann-Silva (2011) ao apresentar os resultados de pesquisas realizadas em Cubatão e com trabalhadores siderúrgicos de São Paulo, no período de 1981-1983, aponta dados importantes, dentre eles, que os entrevistados faziam uso do álcool para “relaxar e amenizar a tensão vivenciada em situações de trabalho, nas quais estavam submetidos a pressões de chefias, grandes riscos, altas exigências de atenção e/ou de responsabilidade, entre outras circunstâncias potencialmente ansiógenas ou constrangedoras” (p.292).

Ao tratar especificamente do alcoolismo crônico relacionado ao trabalho, Seligmann-Silva (2011) ressalta que, segundo as pesquisas realizadas por seu grupo de estudo no Brasil, ele pode estar relacionado, dentre outros, a qualquer um dos seguintes aspectos: o trabalho perigoso; a alta exigência cognitiva; trabalho monótono; situação de isolamento e atividades que envolvem afastamento prolongado do lar. É impressionante notar que todos estes aspectos fazem parte do trabalho dos motoristas e, portanto, nesse caso o risco é potencializado.

Seligmann-Silva afirma também que, em outra pesquisa com operadores de trem metroviário, a bebida, aparentemente, também era utilizada como “uma busca de satisfação compensatória às frustrações profissionais ou à falta de prazeres acessíveis, inclusive de relacionamentos afetivos ou de oportunidades de lazer significativo” (p. 292/293). O estudo ainda ressalta que “o álcool tem sido estudado em situações em que as pessoas a ele recorrem para *anestesi*ar o sofrimento psíquico”. Entretanto, bebidas alcoólicas podem ainda ser utilizadas com outras finalidades como “*dar coragem*” e “*enfrentar a vida difícil*”.

A ingestão também pode estar associada a sentimentos de impotência e desvalorização, à necessidade de suportar a humilhação no trabalho, por exemplo (Seligmann-Silva, 2011, p. 293). Assim, a autora, por meio do relato dos entrevistados, constata que são várias as situações de trabalho que podem levar a dependência alcoólica e que o uso pode ser feito com diferentes finalidades.

Um estudo realizado por Cubas (2009), especificamente com motoristas de caminhão, constata uso significativo de álcool por parte dessa categoria. A autora relata que: “No momento em que foi perguntado aos participantes do presente estudo sobre *“binge drinking”*, observou-se que o consumo em um dia normal é

muito comum, e que mais de 80% dos participantes fazem uso de bebidas alcoólicas em quantidade de cinco ou mais doses” (p.98).

O uso de drogas é um tema bastante debatido, no entanto, o uso em contextos laborais ainda é pouco estudado. Lima (2010) discute o uso de substâncias psicoativas nos contextos de trabalho. Segundo ela, seria uma “tentativa de se adequar às normas”, um “esforço de adaptação”, “um recurso para o enfrentamento de certas exigências”. Mas, muitas vezes, “o uso continuado da substância acaba por torná-la disfuncional na medida em que, ao invés de se constituir como um auxílio ou uma ferramenta, ela passa a ser um empecilho para a realização das atividades” (pp.266/267). Nesse último caso, torna-se “um fim em si mesmo” e passa a “representar um problema a ser enfrentado” (Lima, 2010, p.261).

O motorista Josué aponta na direção da funcionalidade das drogas. Ao ser indagado sobre ter conhecimento ou não da nocividade das anfetaminas e das consequências a curto, médio e longo prazo, é enfático ao responder que *“Saber a gente sabe, mas é uma questão de escolha, é melhor morrer de uma vez do que morrer aos poucos”*. Após solicitar que ele explicasse melhor, Josué continua: *“é assim, se você não usa, você dorme, bate, vira o caminhão e morre. E, se você usar rebite, você ‘fica’ ligado, tá mais ou menos livre desse risco e os efeitos colaterais podem demorar a aparecer”*.

Lima (2010) ressalta que, em muitos casos, a relação entre o uso de drogas e trabalho é nítida, pois constitui a necessidade de o trabalhador se adaptar às duras cargas de trabalho. A autora faz ainda uma série de considerações, citando estudos franceses e brasileiros que apontam o uso funcional e disfuncional de drogas em várias profissões, inclusive entre artistas,

médicos, advogados, ressaltando que tal uso constitui um sério problema e pode desencadear graves danos à saúde.

O caso dos caminhoneiros é um exemplo nítido e emblemático do uso funcional de drogas. Assim como descrito no estudo citado acima, eles utilizam drogas para adaptar-se à difícil rotina de trabalho. Sem o uso de estimulantes, a maioria desses profissionais não conseguiria jamais executar as múltiplas jornadas que fazem parte do seu cotidiano. É certo que são as condições de trabalho que os levam ao uso de drogas para tornar suportável aquilo que é indiscutivelmente insuportável. A cocaína é usada com o mesmo objetivo. As demais drogas citadas nas entrevistas, como o álcool e o crack, também podem ser utilizadas como uma forma de enfrentar as exigências da atividade.

Também fica claro que o uso funcional tem se desdobrado no uso disfuncional, como no caso de motoristas que fazem o uso quando estão de folga em casa, ou ainda, como o ocorrido com amigos dos caminhoneiros entrevistados, que surtaram, tiveram delírios, alucinações e que, em alguns casos, estão impossibilitados de trabalhar.

Acreditamos que, em se tratando de drogas e de um uso constante, como no caso dos motoristas, a manutenção apenas do uso “funcional” durante muito tempo é algo difícil. Além disso, ainda que seja possível, é inquestionável que o uso prolongado dessas substâncias produzirá efeitos colaterais e/ou problemas de saúde.

O uso funcional e disfuncional de drogas por caminhoneiros é, com certeza, um tema que deve ser mais explorado em estudos qualitativos. Há um número considerável de estudos quantitativos que comprovam o uso frequente de arrebite e de álcool por um número significativo de motoristas. Contudo há

carência de estudos que abordem o fenômeno por um ângulo diferente do estatístico.

O que pude observar no trabalho de campo desta pesquisa é que o uso dessas substâncias sinaliza uma situação complexa, em que a saúde mental já foi de alguma forma afetada e a busca por minimizar o sofrimento através das drogas poderá acarretar novos problemas, inclusive mais graves. A droga é utilizada, segundo relatos dos motoristas, tanto para suportar as longas jornadas, a pressão e a angústia causada pelo trabalho, como para lidar com a revolta e ressentimento de não ter condições dignas de trabalho. Estudos sobre o uso de drogas para suportar o trabalho, do ponto de vista psíquico, por parte dos motoristas, também nos ajudariam a compreender a dimensão do sofrimento e a tentativa de negá-lo, fugir e/ou evitar contato.

4.4. Trabalho e saúde mental

Estou firmemente convencido de que o resultado final da atividade econômica consiste na forma em que esta se traduz na qualidade de vida das pessoas. O trabalho compete às pessoas e delas depende, de modo que a saúde mental e seus transtornos sejam questões que estão relacionadas ao local de trabalho (Somavia, 2010, p.22).

Os profissionais com os quais entrei em contato falaram sobre alguns colegas de profissão que entraram em “*depressão profunda*” ou “*ficaram loucos*” e explicaram que isso ocorreu por vários fatores, tais como uso de arrebite, jornada exaustiva de trabalho, pressão da empresa, preocupação com as dívidas e, inclusive, preocupação com a visão que a sociedade tem deles e consternação em função de tratamentos ou palavras que lhes são dirigidas durante o trabalho. Esses fatores podem ser verificados isoladamente ou juntos. Joaquim TAM afirma o seguinte a respeito desse tema:

Já vi motorista parar em posto, largar caminhão e falar ‘vou largar isso aqui, não quero nem saber’, pega uma carona, um ônibus, ou um avião e vai embora. Uma semana depois, ele vai lá buscar o caminhão ou a empresa vai. Porque não aguenta a pressão... [A Profissão é] muito estressante. Quem nunca entrou nela, acha que é mil maravilhas, depois que você entra é que você fala ‘rapaz isso aqui não é fácil, o negócio aqui é problema...’ Conheço uns três que tão lutando pra ver se aposenta, porque não conseguem mais. Se eles escutam a buzina de um caminhão, eles já entram em choque.

Armando apresenta uma fala similar:

Tenho colegas com problemas psicológicos em função do trabalho, uns mesmo que trabalhavam ali pro lado de Uruguai, o Tião, aquela turma toda ali que puxava para a Bolívia. Tem uns quatro deles que tá, tipo, com mal de Alzheimer, outros tá tudo trêmulo por causa do stress, estressou demais e tomou muito rebite. O rebite chegou no ponto que estava vendo bicho na estrada. Vê onça. Então, tá delirando. Hoje eles estão delirando.

É importante ressaltar que alguns estudos apontam para os problemas que podem ocorrer em decorrência das longas jornadas. Seligmann-Silva (2011), ao

discutir resultados de pesquisas realizadas em Cubatão e com trabalhadores siderúrgicos de São Paulo, no período de 1981-1983, afirma que “em vários casos em que ocorreram crises mentais agudas, o desencadeamento dos sintomas verificou-se em períodos em que os trabalhadores estavam submetidos a longas jornadas” (p.258). A autora afirma ainda que:

Os aspectos temporais podem derivar de necessidades técnicas, porém, em sua maioria são fixados pelos interesses voltados à produtividade daqueles que têm poder decisório na organização do trabalho. Esses aspectos são de grande importância para a “vida mental” dos assalariados. (Seligmann-Silva, 2011, p.258)

Portanto, é possível afirmar que as longas jornadas, às quais os motoristas estão submetidos, podem, de diversas formas, influenciar negativamente sua saúde física e mental, acarretando graves problemas, ou ainda, problemas de menor magnitude, que podem não ser reconhecidos enquanto tal, mas que repercutirão sobre a qualidade de vida do trabalhador. Os indivíduos podem também identificar o problema de saúde, mas não o associar ao trabalho. Também é comum que naturalizem os agravos à saúde relacionados ao trabalho e, portanto, não os levem ao conhecimento de instituições públicas ou órgãos representativos da categoria, o que impedirá sua associação ao exercício da profissão.

Chico afirma que:

[Minha profissão] Cansa, cansa muito. Eu dirijo duas, três horas, paro, bato pneu. Na verdade ela gera um stress, mas, ao mesmo tempo, é uma terapia, porque você está sempre em movimento. Só que ficar muito tempo sentado é ruim, dá problema de coluna. Às vezes, é ruim, às vezes, é bom. Mas a maior parte é ruim. É estressante e gera problema de coluna. Minha coluna dói muito! Geralmente, você fica doze horas ali sentado. É calor num canto, frio no outro. Então, é complicado para vida, para a saúde.

Joaquim Tam também afirma que a profissão cansa muito, que a fadiga se estende inclusive ao período em que está em casa: “... *Você chega em casa, a*

mulher [diz] 'vamos lá, tem a festa na casa de fulano lá no interior aí, 100 km'. Aí você fala 'mas, meu Deus, 100 km é longe demais, tô cansado'. Isso já aconteceu demais comigo..”.

Essa realidade é corroborada pelos estudos de Seligmann-Silva (2011), segundo os quais, os efeitos da fadiga, muitas vezes, se torna um impedimento ao lazer e ao convívio familiar. A pesquisa ainda afirma que “A tensão, no cansaço, revela-se frequentemente sob a forma de irritabilidade” (p.281). As falas dos motoristas demonstram claramente que a fadiga está muito além do simples cansaço e, além de atrapalhar o convívio familiar e limitar o lazer nos raros momentos em que estão de folga, também tem reflexos físicos e mentais. Lacaz (1996) nos lembra que a fadiga relacionada ao trabalho pode “...chegar ao limite da cronicidade, a quadros psicossomáticos, como úlceras, hipertensão, ou a sofrimentos psíquicos” (p.243).

Joaquim Tam também define o trabalho como "*angustiante*". Segundo ele, “*o trabalho (como caminhoneiro) gera certa angústia, não é fácil, tem que ter muita cautela, tem que ter muito nervo, cabeça muito boa para poder aguentar uns anos nessa profissão, se não abre fácil.*”

É importante ressaltar que, desde o princípio, o objetivo desta pesquisa foi investigar o cotidiano dos caminhoneiros com vistas a verificar as condições de trabalho dos motoristas, os problemas enfrentados por esses profissionais e as possíveis influências desse cotidiano sobre sua saúde. Todos os dados descritos e problematizados permitem inferir que o cotidiano de trabalho desses profissionais pode levar ao adoecimento, mesmo que não leve a casos graves.

Os motoristas de caminhão vivenciam um estado de constante tensão, stress e cansaço que, embora não sejam diagnosticados como doença, impedem

constantemente e ininterruptamente que o indivíduo goze de um pleno estado de saúde. Nessa direção, é importante lembrar a posição da OMS de que saúde não pode ser concebida como ausência de doença, conforme a visão hegemônica, mas como bem estar biopsicossocial.

O que ressaltamos aqui é que a pesquisa de campo permitiu inferir, independentemente de diagnósticos, que as condições de trabalho destes indivíduos são desgastantes, precárias e penosas, afetando sua saúde.

Palavras e expressões como *“cansaço”, “stress”, “angústia”, “tem que ter muito nervo”, “quebrar a cabeça”, “tem que ter cabeça muito boa para suportar”, “a gente supera porque gosta”, “tem que tomar (rebite), ou toma ou larga mão, não faz. Que teimar com sono não adianta”, “essa vida de caminhoneiro é uma vida complicada”, “apavorado”, “dá uma revolta”, “a vontade é de largar tudo pra lá”, “cobrança, muita cobrança”, “Cansa muito. Você nem imagina!”*, não parecem, nem de longe, estar relacionadas a uma atividade promotora de saúde. Antes, parecem deixar claro o quanto ameaçadora essa profissão pode ser para o bem estar biopsicossocial desses trabalhadores.

As expressões acima poderiam, desavisadamente, mas não sem motivos, ser entendidas como comuns a todas as atividades, mas elas ganham peso quando aliadas às condições de trabalho descritas aqui e denunciadas pela literatura existente sobre o tema. Não que as demais profissões não possam também padecer de problemas semelhantes ou idênticos, mas as características da profissão de caminhoneiro indicam que se está diante de um caso singular. Todavia, estudos mais aprofundados são imprescindíveis para permitir a compreensão de um problema que certamente é mais complexo do que o que se conseguiu esboçar aqui.

Ressalta-se que esta investigação demonstra que o trabalho de caminhoneiro pode influenciar negativamente a saúde, mas é importante lembrar que se todos os participantes da pesquisa parecem apresentar algum tipo de sofrimento relacionado ao trabalho, obviamente, a forma de lidar com esse sofrimento também varia de trabalhador para trabalhador. Não obstante, destaca-se também que a visão romântica atrelada à profissão, o orgulho que se ostenta - apesar das adversidades denunciadas - e o fato de se trabalhar em constante movimento - a despeito de a maioria do tempo estar preso em uma cabine pequena e apertada - podem funcionar como fatores de proteção.

Nesse sentido, Masson e Monteiro (2010) reforçam aquilo que já foi dito anteriormente: “apesar de todas as dificuldades que o motorista enfrenta no trabalho, é possível observar que muitos ainda encontram satisfação e se orgulham da profissão” (p.539). Nesse sentido, Chico, aos 63 anos idade, talvez nos forneça o indicativo de quais são os motivos para suportar, resistir e conviver com uma situação de trabalho tão nociva: *“Na verdade ela gera um stress, mas, ao mesmo tempo, é uma terapia, porque você está sempre em movimento.”* No entanto, salienta-se que fatores de proteção ou mecanismos de defesa são, em certa medida, atenuantes, e não necessariamente solucionadores do problema, variando de um caso para outro.

Um indicativo de que esses fatores não são necessariamente soluções, está nos relatos de Joaquim Tam e de Armando sobre colegas que tiveram sérios problemas de ordem mental, em função do exercício da profissão. Tais problemas, segundo os entrevistados, estavam relacionados à pressão, às longas jornadas e ao uso de anfetaminas. Esses casos de adoecimentos que impossibilitaram os trabalhadores continuar a exercer sua atividade laboral

também devem ser priorizados em pesquisas sobre o tema. Da mesma forma, devem ser investigados os mecanismos utilizados por esses profissionais para suportar toda a pressão que envolve o trabalho.

Um fato importante a pontuar é que características específicas da profissão, talvez, impeçam o diagnóstico de alguns problemas de saúde, ou ainda, impeçam o tratamento adequado ou o repouso necessário em caso de doenças. Isso acontece porque, em se tratando de um profissional que está sempre em movimento, realizar acompanhamento médico ou exames de rotina não é algo tão comum.

Desse modo, aparentemente, esses profissionais raramente vão ao médico e, quando adoecem na estrada, especialmente no caso de doenças simples, como gripes, resfriados e mal-estares, eles se automedicam e continuam a viagem, ainda que estejam “quebrados”, conforme relatado por João e por Josué. Em sua maioria, de acordo com o que afirmaram, não fazem acompanhamento médico, nem exames de rotina.

Além do imaginário social, que vê o homem como invulnerável, colaborando, assim, “para que ele se cuide menos e se exponha mais ao risco” (Gomes, Nascimento & Araújo, 2007, p.565), o ser motorista de caminhão está associado à imagem de aventureiro e corajoso, características atreladas a esse trabalhador desde os primórdios da profissão. São considerados – e consideram a si mesmos – corajosos porque trabalham numa profissão em que correm perigo constantemente e viajam solitários, percorrendo estradas desertas mesmo durante as madrugadas. Essas características lhes conferem a condição de “destemidos”, o que talvez dificulte ainda mais a procura por serviços de saúde.

Nesse sentido, percebi, por diversas vezes, que os motoristas com quem entrei em contato, demonstraram certo receio de usar palavras como “sofrimento” e “angústia”. Durante as conversas ou as entrevistas, eles traziam situações em que o sofrimento e angustia eram evidentes e até descreviam com outras palavras esses sentimentos, mas, quando indagados se o trabalho gerava sofrimento ou angústia, eles logo utilizavam outras palavras como “é, é *tenso*”, “é, é *complicado*”. Em alguns casos, utilizavam o advérbio de negação, antes da frase, “*não, não é que é angustiante, é complicado*” ou “*não, é tenso*”.

Essa dificuldade de aceitar tais sentimentos, que ocorreram diversas vezes, pode evidenciar uma dificuldade desses trabalhadores em aceitar sofrimentos psíquicos ou doenças mentais. E, talvez, essa negativa esteja relacionada à imagem máscula, viril e invulnerável atrelada à profissão. A imagem “construída” é de um homem capaz de enfrentar tudo - inclusive o sono e o perigo - e que não teme acidentes e nem a morte.

O não acompanhamento médico também pode manter uma série de doenças e desequilíbrios ocultos por toda a vida. Problemas de convivência e/ou de relacionamento, psíquicos e físicos, talvez não sejam jamais associados ao trabalho que executam.

Felizmente, a evidência de tais problemas enfrentados pelos caminhoneiros não se restringe a este estudo, nem ao conjunto de estudos que enfatizam as condições de trabalho desses profissionais. O judiciário tem, em alguns casos, reconhecido a nocividade da atividade em questão e sua repercussão sobre a saúde desses profissionais. Processos judiciais impetrados pelos trabalhadores têm tido parecer favorável e, para além disso, o despacho

dos juízes traz textos claros sobre a nocividade do trabalho e o desrespeito aos limites físicos e subjetivos desses profissionais.

Entre os despachos favoráveis aos caminhoneiros, citaremos aqui dois recentes, escolhidos pela clareza com que os magistrados descrevem a repercussão negativa do exercício de tal profissão. Em uma das decisões, referente ao processo, 0001781-06.2011.5.15.0042, foi afirmado o seguinte:

A 11ª Câmara do TRT-15 condenou uma transportadora ao pagamento de R\$ 5 mil como indenização por danos morais por obrigar um motorista de caminhão, no decorrer do contrato de trabalho, a cumprir horas extras em excesso, além de não gozar corretamente dos períodos de descanso (intervalos interjornadas). Além dos danos morais, o motorista ganhou também os reflexos decorrentes do intervalo interjornadas já deferido pelo Juízo da 2ª Vara do Trabalho de Ribeirão Preto. (Lopes-Júnior, 2015)

Entre as considerações do colegiado ressalta-se as seguintes:

No caso da função realizada pelo autor (motorista carreteiro), a limitação de jornada também se direciona à proteção dos cidadãos genericamente considerados, pois por estafa e fadiga, sujeitam-se naturalmente a um maior risco de sofrer acidentes, e lembrou que certamente que, numa escala de vulnerabilidade, os caminhões (veículo dirigido pelo reclamante) apresentam-se como poderosas armas contra os veículos de pequeno porte, motocicletas, bicicletas e pedestres... Limitar a jornada diária de trabalho é, ao mesmo tempo, preservar a saúde do trabalhador e proteger a sociedade, mormente nos casos que envolvem motoristas carreteiros, sujeitos a toda sorte de acontecimentos nas desviadas e mal conservadas estradas brasileiras, sem dizer que a jornada excessiva afasta o trabalhador do convívio social, desestrutura sua família, acarreta doenças e, por outro lado, presta-se a um aumento tresloucado de lucro que raramente é repassado ao empregado” (Lopes-Júnior, 2015)

Em decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, a Juíza Martha Halfed Furtado de Mendonça Schmidt utilizou a expressão “Não se pode lidar com pessoas da mesma forma como se opera uma máquina” para modificar parcialmente uma sentença condenatória de uma empresa de transportes ao pagamento de indenização por ter submetido frequentemente um motorista a jornadas exaustivas. O mesmo texto afirma ainda que:

Na avaliação da 1ª Turma do TRT-MG, que acompanhou o entendimento da relatora, ficou comprovado que a jornada de trabalho excessiva e habitual imposta ao trabalhador prejudicou o seu convívio familiar e social e impediu o seu direito ao lazer e descanso, repercutindo de forma negativa nas suas relações interpessoais e nos seus projetos de vida, o que caracteriza dano existencial. (TRT- 3º Região, 2015)

Ainda segundo o tribunal, ao constatar que o trabalhador tinha jornadas que excediam em muito a preconizada pela legislação vigente, a magistrada fez algumas importantes pontuações:

O regime imposto pela empresa implicou deterioração das condições de trabalho, a repercutir inclusive na esfera de vida pessoal e privada do trabalhador... As regras sobre duração do trabalho têm caráter protetivo, razão pela qual são irrenunciáveis, uma vez que garantem a saúde, a higiene e a segurança do trabalhador”. (TRT- 3º Região, 2015)

E ressaltou também que:

As horas extras objeto da condenação representaram sim válida contraprestação da força de trabalho vertida pelo obreiro, em caráter suplementar, em prol da atividade econômica. Todavia, não reparam o desgaste físico e psíquico extraordinário imposto ao demandante bem como a privação do lazer e do convívio familiar e social, sendo manifesto, inclusive, nas condições observadas, o cerceamento do seu direito fundamental à liberdade... Realço que, ativando-se o autor como motorista carreteiro, a imposição de jornadas em patamar que representa quase o dobro do limite legal põe em risco não somente a vida do trabalhador, mas de todos os outros motoristas usuários da via (TRT- 3º Região, 2015)

Citando o Manual de Combate ao Trabalho em Condições Análogas à de Escravo, editado pela Secretaria de Inspeção do Trabalho (MTE) em 2011, a Juíza afirma no processo que essa “forma de precarização do trabalho” se enquadra no art. 149 do Código Penal e no artigo 1, III, da CR, que se refere ao fato de “Reduzir alguém a condição análoga à de escravo, quer submetendo-o a trabalhos forçados ou a jornada exaustiva (...)”. Enfatizou que, segundo o art. 1º, III, da CR, “acima do lucro está a dignidade da pessoa humana princípio

fundamental que confere embasamento à ordem constitucional vigente". (TRT- 3º Região, 2015)

As decisões acima descritas demonstram a complexidade do problema e a existência de algum reconhecimento dessa complexidade por parte do judiciário, especialmente no que diz respeito à relação entre o trabalho dos caminhoneiros e suas condições de vida e de saúde.

Todos os aspectos discutidos neste capítulo denunciam as várias cargas de trabalho às quais os caminhoneiros são submetidos e apontam claramente para a possibilidade desse trabalho levar ao segundo e terceiro nível de desgaste, a saber, "*o desgaste funcional e as variações do mal-estar – a fadiga*", e o "*desgaste da subjetividade*", elencados por Seligmann-Silva, (2011). A discussão permitiu ainda confirmar a "penosidade" (Sato, 1993) presente na profissão.

No próximo capítulo serão discutidos os fatores que parecem ser os responsáveis por condições de trabalho tão penosas e jornadas tão extensas.

CAPÍTULO 5 – TRABALHO, SAÚDE E COTIDIANO SOB A INFLUÊNCIA DA LÓGICA CAPITALISTA

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

De onde vem a indiferença
Temperada a ferro e fogo?
Quem guarda os portões da fábrica?

O céu já foi azul, mas agora é cinza
O que era verde aqui já não existe mais
Quem me dera acreditar
Que não acontece nada de tanto brincar com fogo
Que venha o fogo então

Esse ar deixou minha vista cansada
Nada demais

Fábrica
Legião Urbana

A presente pesquisa objetivava focalizar as relações entre o trabalho desempenhado pelos motoristas de caminhão e a saúde mental desses trabalhadores. No entanto, como esperado, no decorrer do estudo, vários outros elementos foram surgindo, mostrando a complexidade do cotidiano de trabalho desses profissionais e suas peculiaridades.

Neste contexto, o que mais se destacou foi a forma como a lógica capitalista influencia o cotidiano de trabalho que, por sua vez, pode ter sérias repercussões sobre a saúde. O trabalho dos caminhoneiros é fortemente marcado pela intensa utilização das estratégias do capitalismo moderno (especialmente

pela terceirização que está intimamente relacionada à precarização) associadas às velhas e conhecidas estratégias do sistema.

Tal característica, vale lembrar, é consoante com os conceitos de carga de trabalho e desgaste destacados no início do capítulo anterior. Laurell e Noriega (1989) afirmam que é importante “resgatar a saúde dos trabalhadores como um campo de luta entre o capital e o trabalho e, em particular, porque permite visualizar mais claramente como intervir nesta problemática, partindo do conhecimento das condições políticas nas quais se desenvolve.” (Laurell & Noriega, 1989, p.277).

Embora, nesta pesquisa, não tenhamos utilizado o método de análise proposto pelos autores, entendemos que o acompanhamento do cotidiano dos caminhoneiros permitiu compreender muitas características do processo de desgaste que caracteriza essa profissão. Conforme ressaltam Laurell e Noriega (1989)

As dimensões do desgaste, finalmente, permitem especificar as formas sob as quais vão se consumindo o corpo e a mente dos trabalhadores, como resultado das características específicas da estratégia de extração da *mais-valia*. Ou seja, consegue-se, assim, uma compreensão na qual aparecem articuladas e explicadas as relações entre “o social” e “o biopsíquico”. (p. 308)

Em relação a extração da *mais-valia* é importante ressaltar que, segundo Marx (1867/2008) o setor de transportes é também um setor de produção, e, portanto, produtor de *mais-valia*. Ao referir-se ao setor industrial, Marx não se referia apenas à fábrica propriamente dita (no modelo clássico que conhecemos, espaço físico preenchido por máquinas e funcionários), mas a todo o setor de produção: “industrial, aqui no sentido de abranger todo ramo de produção explorado segundo o modo capitalista” (Marx, 1867/2008, p.62).

Em relação ao setor de transportes, Marx afirma que:

O que a indústria de transportes vende é a própria mudança de lugar. O efeito útil produzido está inseparavelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria de transporte. Homens e mercadorias viajam com o meio de transporte, e seu deslocamento, seu movimento no espaço, é precisamente o processo de produção que realiza. O efeito útil só pode ser usufruído durante o processo de produção; não existe como objeto de uso diverso desse processo, objeto que funcionasse, depois de ser produzido, como artigo de comércio, que circulasse como mercadoria (Marx, 1867/2008, p. 65).

A preocupação do autor em deixar claro que o transporte é uma tarefa produtiva, é expressa novamente nas linhas abaixo:

Uma vez que as mercadorias são valores de uso destinados à satisfação de necessidades (como bens de produção ou como bens de consumo), é evidente que transportá-las, conservá-las em locais apropriados e distribuí-las constituem tarefas produtivas, ainda que nada acrescentem à substância ou à conformação física das mercadorias. (Marx, 1867/1996, p.39)

Marx afirma, ainda, que: “a circulação é tão necessária à produção de mercadorias quanto a própria produção, e os agentes de circulação, portanto, tão necessários quanto os agentes de produção” (Marx, 1867/2008, p. 142). Mas os detentores do poder econômico, rápidos e perspicazes trataram de fazer desse não apenas um meio para agregar valores aos produtos e, portanto, dinamizar os lucros, mas tornaram o meio de circulação de mercadorias um fim (lucrativo) em si mesmo, uma maneira eficiente de explorar os trabalhadores do setor e produzir mais lucros.

A “dureza” do trabalho desempenhado pelos motoristas que pode em muito prejudicar a saúde física e mental, nada mais é do que reflexo da exploração do mundo capitalista que, ao objetivar o maior lucro possível, acaba por obrigar os trabalhadores a se desdobrarem até o limite e, em alguns casos, além do limite de suas forças, para sobreviverem. Não era de se esperar algo diferente, já que o excedente é a garantia do lucro: "o sobre-trabalho fornecido pelo operário é a única fonte do lucro capitalista e a única explicação possível deste lucro. O

capital, ao comprar a força de trabalho, adquire uma mais-valia" (Lefebvre, 1960, p.94).

A mais-valia para Marx é o dinheiro que se retira a mais do que foi adiantado quando do início da produção, é o excedente daquilo que foi inicialmente investido, é o que é acrescido: "Esse incremento, ou o excedente sobre o valor original, chamo de – mais valia" (Marx, 1867/1996, p. 271). Para obter a mais valia, o capitalista precisa encontrar no mercado uma mercadoria que seja em si mesma fonte de lucro, e essa mercadoria é a força de trabalho: "E o possuidor de dinheiro encontra no mercado tal mercadoria específica – a capacidade de trabalho ou força de trabalho" (Marx, 1867/1996, p. 285). A mais-valia é o meio de acumular capital e também a razão dos trabalhadores serem explorados.

Marx diz que a mais-valia absoluta consiste no aumento dos lucros por meio do aumento da jornada de trabalho. Assim, se um trabalhador precisa trabalhar quatro horas para reproduzir seus meios de subsistência e trabalha oito, as quatro restantes é referente a mais valia. Conforme nos diz o próprio Marx,

A jornada de trabalho é uma grandeza variável, uma de suas partes é determinada pelo tempo de trabalho socialmente necessário à reprodução da força de trabalho do próprio trabalhador, mas sua magnitude total varia com a duração do trabalho excedente (Marx, 1867/1996, p.346).

No entanto, se o empregador pode elevar a mais valia estendendo o tempo de trabalho, há certo limite, pois, "a variação da jornada de trabalho se move, portanto, dentro de barreiras físicas e sociais. Ambas as barreiras são de natureza muito elástica e permitem as maiores variações" (Marx, 1867/1996, p.346).

O caso dos caminhoneiros é um caso típico em que se busca elevar a grandeza da mais-valia absoluta ao máximo possível. Como vimos anteriormente, as jornadas que tem duração média de 15 horas, chegando, em alguns casos, a 48 horas. Assim, o trabalho – além de ser cansativo, estressante, perigoso, solitário e exigir longos dias longe de casa – tem sua mais valia aumentada até o limite suportável ou para além dele. Os fretes baixos, no caso dos autônomos, e as pequenas comissões que são adicionadas aos baixos salários, no caso dos assalariados, são determinantes para que isso ocorra.

Na “contramão” dos avanços da legislação trabalhista, a realidade dos caminhoneiros não é diferente (em alguns casos é ainda pior) daquela que os trabalhadores brasileiros viviam no século passado, antes de conseguirem importantes conquistas: “No início do século XX, não há no Brasil proteção ao trabalho. O trabalhador tem apenas o direito de trabalhar, se houver emprego: trabalho exaustivo, em jornadas de 12, 13, 14, 15 horas, com magro salário”. (Salvador & Paulo Filho, p. 201).

No caso dos caminhoneiros, o excesso de horas trabalhadas também não garante, segundo eles, um ganho minimamente aceitável. De acordo com os relatos dos motoristas, os que são empregados ou TACs auxiliares, geralmente, trabalham muito para ganhar de três a quatro salários mínimos, dos quais uma parte significativa é gasta durante a própria viagem. Os que são proprietários de caminhão alegam situação parecida, afirmando que, embora possa parecer que o TAC ganhe mais, seus rendimentos não diferem daquilo que os demais recebem em função do alto custo de manutenção do caminhão e o valor defasado dos fretes.

Para ampliar a exploração da força de trabalho, os contratantes também utilizam a intensificação do trabalho, a chamada mais valia relativa, que também pode ser observada no caso dos caminhoneiros. Oliveira (2011), esclarece a diferença entre essas duas formas de mais-valia para Marx:

...a mais-valia absoluta, que é obtida através da ampliação de horas de trabalho, e a mais-valia relativa, fruto da diminuição do tempo de trabalho necessário, geralmente como resultado da especialização profissional, da introdução de novas tecnologias, ou da adoção de novos métodos de gerenciamento" (p.63).

O setor de transportes conseguiu maximizar a mais-valia relativa mediante o aumento da capacidade de carga dos veículos. É possível verificar que o mercado disponibiliza caminhões cada vez maiores, sendo muito comum o uso de veículos com capacidade para 50 toneladas, o que, dentre outras coisas, aumenta o desgaste das estradas (muitas construídas há décadas quando os veículos tinham uma capacidade de carga muito menor), congestionam o trânsito, exigem mais habilidade, atenção e esforço físico dos motoristas. A esse respeito o caminhoneiro Armando nos diz que:

Hoje o que está acabando com as estradas é o bitrem²³. Porque todo mundo quer um bitrem? Porque um bitrem carrega mais e ganha mais. Todo mundo quer ganhar mais! Então, está muito barato o preço da tonelada para ser carregada. O bitrem carrega 38 toneladas e a vanderléia²⁴, 35. Se for um rodotrem²⁵, leva 50 toneladas, até 56. Então, todo mundo quer um rodotrem para ganhar mais... A sociedade e o governo ficam no prejuízo, porque, para fazer estrada, precisa ter dinheiro e, para ter dinheiro, precisa colocar pedágio. O pedágio fica mais caro porque a estrada tá ruim e, aí, todo mundo paga por conta disso.

²³ É uma combinação de dois semirreboques acoplados entre si através de uma quinta-rodinha situada na traseira do primeiro semirreboque, tracionados por um cavalo mecânico.

²⁴ É o nome popular dado a um semirreboque com os eixos distanciados (o que aumenta a capacidade de carga).

²⁵ Combinação de um veículo articulado e um reboque.

É interessante notar que, no setor de transporte rodoviário como em tantos outros, o capital encontra meios de se personificar com grande maestria e consegue como em poucos outros lugares “chupar” desmedidamente o “trabalho vivo”: “O capital é trabalho morto, que apenas se reanima, à maneira dos vampiros, chupando trabalho vivo e que vive tanto mais quanto mais trabalho vivo chupa”. (Marx, 1867/1996, p. 347). O que pude observar durante o trabalho de campo indica que os motoristas são “sugados” ao extremo. Veja-se o uso de drogas, o envelhecimento precoce, os acidentes por dormir ao volante e as doenças decorrentes de trabalho excessivo.

A realidade de trabalho é tão dura e as jornadas são tão extensas, roubando o tempo que deveria ser obrigatoriamente destinado às necessidades fisiológicas, ao sono e à alimentação, que a descrição feita por Marx sobre o contexto em que os trabalhadores da sua época estavam inseridos, parece narrar exatamente o cotidiano de trabalho dos caminhoneiros de hoje no Brasil:

Em seu impulso cego, desmedido, em sua voracidade por trabalho excedente, viola o capital os limites extremos, físicos e morais, da jornada de trabalho. Usurpa o tempo que deve pertencer ao crescimento, ao desenvolvimento e a saúde do corpo. Rouba o tempo de trabalho necessário para se respirar ar puro e absorver a luz do sol. Comprime o tempo destinado às refeições para incorporá-lo, sempre que possível, ao próprio processo de produção, fazendo o trabalhador ingerir os alimentos como a caldeira consome o carvão, e a maquinaria, graxa e óleo, enfim, como se fosse um mero meio de produção. Reduz o sono saudável para concentração, renovação e restauração da força vital a tantas de torpor quanto a reanimação de um organismo absolutamente esgotado torna indispensáveis. Portanto, não é a conservação normal da força de trabalho que determina o limite da jornada de trabalho, ao contrário, é o maior dispêndio possível diário da força de trabalho, por mais prejudicial, violento e doloroso que seja que determina o limite do tempo de descanso do trabalhador. (Marx, 1867/1996, p.378/379)

A citação de Marx, bem como a rotina de trabalho dos caminhoneiros, demonstra que não há preocupação alguma com a saúde ou a duração da vida do trabalhador. O que realmente importa é a produção. Quanto maior, melhor,

independentemente dos estragos que ela possa fazer na vida dos seres humanos envolvidos no processo. O ser humano é tido como uma máquina e, dessa máquina, espera-se tão somente a maior produção possível e não importa nem mesmo se esse ritmo frenético irá diminuir a vida útil ou gerar vários e graves problemas. Ela é, portanto, descartável na medida em que não atender a tais necessidades. E, nesse caso, será de fácil substituição, já que sempre há mão de obra excedente.

Em relação à duração da jornada de trabalho, Marx nos diz que: a “instituição de uma jornada normal de trabalho é, por isso, o resultado de uma guerra civil de longa duração, mais ou menos oculta, entre a classe capitalista e a classe trabalhadora” (Marx, 1867/1996, p.411) e fala ainda que “O estabelecimento de uma jornada normal de trabalho é o resultado de uma luta multissecular entre capitalista e trabalhador” (Marx, 1867/1996, p.384).

Marx descreve que, embora o trabalhador teoricamente seja livre, ele não o é e que, depois de vender sua força de trabalho, descobrirá:

Que ele não é nenhum agente livre, Que o tempo em que está livre para vender a sua força de trabalho é o tempo em que é forçado a vendê-la e que seu explorador não o deixa ‘enquanto houver um músculo, um nervo, uma gota de sangue a explorar’. Para proteger-se contra a serpente de seus tormentos, tem os trabalhadores de se unir e, como classe, compelir a que se promulgue uma lei que seja uma barreira social intransponível, capaz de impedi-los definitivamente de venderem a si mesmo e à sua decência ao capital, mediante livre acordo que os condena a morte e a escravatura (Marx, 1867/1996, p. 414).

É fato que, ao longo da história, os trabalhadores se deram conta das cargas excessivas de trabalho, se uniram e, depois de muitas lutas, conseguiram a promulgação de leis no mundo inteiro que lhes possibilitaram uma jornada de trabalho “suportável”. Mas, intrigantemente, no caso dos motoristas, a luta é diferente. A constante discussão com o governo buscava, conforme veremos a

seguir, a permissão para realizar uma jornada de trabalho maior do que a estabelecida pela legislação brasileira vigente, sendo essa, inclusive, uma das reivindicações da greve realizada recentemente. E quais seriam os motivos para quererem continuar trabalhando exaustivamente? Dentre outros, podemos destacar a necessidade de sobrevivência e a manipulação capitalista.

Esse interesse por trabalhar mais horas e garantir os rendimentos pode estar relacionado ao fato dos caminhoneiros se encontrarem tão envolvidos pela lógica capitalista que não tomaram consciência de que precisam lutar por uma jornada de trabalho menos extensa e não somente pela manutenção do dinheiro que ganham. Embora tal posicionamento dos caminhoneiros pareça bastante estranho, esse não é um caso isolado, nem constitui um fenômeno novo. Na verdade, está intimamente atrelado à alienação, considerada por Seligmann-Silva, (2011) como um “dos mecanismos de defesa mais utilizados pelos trabalhadores” (p.371). Em relação à tendência dos trabalhadores em centralizar suas reivindicações somente nos aspectos salariais, ela afirma que:

Os mecanismos de negação – individuais e coletivos – e a alienação são agravados pela repressão e seus efeitos, portanto, podem ser profundamente prejudiciais tanto para a saúde quanto para uma recuperação da liberdade de existir fora da submissão, que para muitos, já se transformou em servidão. Desse modo, justamente os mais explorados passam a ter especialmente dificultada a percepção de como a organização do trabalho atinge suas mentes e vidas. Conseqüentemente, nas negociações, há facilidade para que a maioria desses trabalhadores seja induzida a centralizar as reivindicações nos aspectos salariais, deixando de lado as questões de saúde. (2011, p. 391)

Para compreendermos melhor a contradição entre o posicionamento dos caminhoneiros em relação à jornada de trabalho e as dificuldades do setor, é interessante analisar o movimento grevista realizado por eles em fevereiro de 2015, momento em que os conflitos se tornaram mais visíveis. Como esse

movimento ocorreu em um período em que ainda estava realizando o trabalho de campo desta pesquisa, pude acompanhar suas repercussões mais de perto. Sendo assim, descrevo a seguir os fatos que considero mais marcantes com relação a essa greve.

5.1. A greve e suas contradições

*É greve em cima de greve
Quê que há, todo mundo quer aumento
Quem tem não quer dar...*

*Pois sobe o leite aumenta o pão
Chumbo grosso no povão
Só quem come é tubarão
Chumbo grosso no povão
Se gritar "Pega ladrão!"
O Planalto vai ao chão...*

*O salário do operário
Chega e dói o coração
O petróleo é uma mina
Vitamina da inflação
Ainda bem que tem a CUT
Que discute a solução
Quando sobe a gasolina
Chumbo grosso no povão...*

*É greve em cima de greve
Que que há, todo mundo quer aumento
Quem tem não quer dar...*

*Sobe o leite aumenta o pão
Chumbo grosso no povão
Aí vem a inflação
Chumbo grosso no povão
Se gritar "Pega ladrão!"
O Planalto vai ao chão...*

*Será que foi algum vírus
Que veio do exterior
Pra causar tanto transtorno
Num país tão promissor
Será que ninguém tem pena
Desse povo tão sofrido
Essas aves de rapina
É pior do que bandido
Mas agora o povo unido
Nunca mais será vencido...*

*É greve em cima de greve
Que que há, todo mundo quer aumento
Quem tem não quer dar...*

*Greve
Dicró*

Os aumentos no preço dos combustíveis no Brasil (em novembro de 2014 e em fevereiro de 2015) foram motivo de grande descontentamento entre os caminhoneiros. Na manhã do dia 18/02/2015, a imprensa nacional anunciava que

eles estavam em greve e que algumas rodovias estavam bloqueadas. O movimento começou com pequenas paralisações nas rodovias do sul do país e foi se estendendo.

A categoria, dentre outras reivindicações, clamava pela diminuição imediata dos preços do diesel e dos pedágios, o aumento do valor dos fretes e sanção integral de uma nova "lei dos caminhoneiros" (Lei Nº 13.103, de 2 de Março de 2015), que, entre outras coisas, isenta a cobrança de pedágio dos eixos suspensos (quando o caminhão está sem carga), permite uma jornada de trabalho maior e flexibiliza as condições referentes aos locais e tempo de descanso (IG São Paulo, 2015), revogando, assim, algumas determinações da lei anterior, de 2012, que era mais rígida com relação à jornada de trabalho e ao estabelecimento de períodos de descanso.

O governo, por sua vez, propôs a suspensão por um ano dos pagamentos dos empréstimos feitos pelo BNDES para a aquisição de caminhões, a sanção integral da nova Lei dos Caminhoneiros e a garantia de que não haveria aumento do diesel por seis meses. O governo anunciou, também, a possibilidade de criação de uma tabela referencial de preços de fretes (Magalhães & Borba, 2015).

No entanto, tais propostas não atenderam os principais anseios da categoria, que esperava, sobretudo, a desoneração do diesel, o barateamento dos pedágios e a intervenção do Estado nos preços do frete (o que não é fácil devido à lei de livre mercado). Em declaração ao Jornal Correio do Povo, o representante da União Brasil Caminhoneiros, Oscar Lima, disse que essa intervenção do Estado seria algo absolutamente factível, tendo em vista que já existe a fixação de preços para taxistas e para o transporte público, por exemplo (Correio do Povo, 2015). É importante ressaltar que, segundo Huertas (2013), já

existe uma tabela de frete mínimo no México, país que também tem um grande número de caminhões e o governo brasileiro poderia tomar como exemplo. O mesmo autor salienta também que:

Em 1979, a Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários (FENCAVIR) conseguiu instituir a “tabela de frete do transportador rodoviário autônomo” por meio do Conselho Nacional de Estudos de Tarifas, estipulando preços por distância e preços de “carga em geral”. O artifício funcionou até meados dos anos 1990 e também serviu de parâmetro mínimo para uma situação econômica marcada por espirais inflacionárias (Huertas, 2013, p.393).

Apesar disso, os representantes aceitos pelo governo nas negociações (SINDITAC²⁶, Sindicato dos Cegonheiros, CNTTL/CUT²⁷,CNTA²⁸ e outras) aceitaram as propostas apresentadas, mas não garantiram o fim da greve, pois reconheceram que não tinham poder sobre o movimento, já que este foi autônomo (Magalhães & Borba, 2015). Os motoristas, por sua vez, continuaram com a paralisação e afirmaram não confiar nas entidades que os representaram na reunião, porque elas não se importavam e nem “*brigavam*” pela classe.

Grande parte das informações veiculadas na mídia nacional foi confirmada por Valmir, um TAC de 39 anos idade, 12 de profissão, residente em São Miguel do Oeste/ SC, proprietário de um caminhão truck, que foi um dos principais líderes do movimento. Segundo ele, tal movimento não teve nenhum tipo de liderança institucional, tendo surgido da insatisfação dos caminhoneiros. Esse caminhoneiro foi entrevistado nesta pesquisa e, ao ser indagado sobre o processo da greve, respondeu o seguinte:

A greve ocorreu devido à insatisfação dos colegas de trabalho, onde todo mundo reclamava da falência do transporte. Aí, tomamos coragem e, numa quarta-feira de manhã, eu e meu

²⁶ Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas

²⁷ Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística da CUT.-

²⁸ Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos

primo tomamos iniciativa e fomos seguidos por milhares de colegas, numa organização onde era proibido violência e bebida alcoólica. A manifestação foi ganhando força, onde colegas do Brasil todo apoiaram, parando seus caminhões e ajudando na paralisação. Fomos nos tornando líderes por força do destino. As principais reivindicações eram: a tabela do frete; a baixa do combustível; aposentadoria integral; melhoria das rodovias, entre outras. O saldo não foi o esperado, devido a um governo que não aceitou negociar, ignorando nossa classe e nossas propostas. Mas, devido à tamanha repercussão, estamos colhendo alguns frutos, que são a carência que os bancos já estão começando a encaminhar pra quem tem caminhão financiado e, hoje, tivemos o comunicado dos deputados da possível retirada dos impostos sobre os combustíveis e a conquista do pedágio.

A greve é uma estratégia, já que é regulamentada pela Constituição Federal. Ao lançarem mão dela, os caminhoneiros, segundo Valmir, utilizaram vários meios para torná-la eficaz, como os modernos meios de comunicação para organizar-se (Facebook para marcar as paralisações e Whats App para coordenar). Estrategicamente, mantiveram uma ação coordenada em diferentes pontos e bloquearam alguns deles. Quando o governo lançou mão da estratégia de aplicar severas multas aos motoristas que bloqueassem as vias com caminhões, eles passaram a fazer os bloqueios com acampamentos (pessoas acampadas na rodovia). Imediatamente, o Estado lançou mão de nova estratégia: aplicar multas também para quem acampasse na via.

Diante da recusa dos motoristas em pôr fim às paralisações, o governo começou a usar a força como meio de coação dos manifestantes. Primeiro, a justiça começou a determinar multas de R\$1 a R\$ 50 mil por hora de bloqueio e, em seguida, começaram a usar força policial, gás lacrimogêneo e prisões para obrigar os motoristas a acabarem com as paralisações (Uol, 2015).

No início de março de 2015, foi sancionada integralmente a nova Lei dos Caminhoneiros (que altera a lei anterior aprovada em 2012) que seria regulamentada em abril. No dia seguinte à promulgação da lei, a imprensa

anunciava o fim definitivo das paralisações, que já vinham sendo minadas em função das ordens judiciais e do uso de força policial, mas os caminhoneiros afirmavam que ainda existiam alguns bloqueios (Globo, 2015).

É importante ressaltar que toda a polêmica em relação à Lei Nº 12.619, de 2012²⁹ (que ficou conhecida como “lei do descanso”) estava relacionada ao fato de limitar a jornada de trabalho dos motoristas, o que eles e empresários consideraram um “*atentado*” à rentabilidade do setor. Os caminhoneiros alegavam que a lei assegurava intervalos e descanso obrigatórios, quando o país não dispõe de estrutura adequada para que a lei seja respeitada, o que os obrigaria a parar em lugares perigosos e inadequados. No entanto, é interessante observar que, em vez de lutarem para que fosse providenciada a estrutura necessária, eles reivindicaram a substituição dessa lei por outra que permite a realização de jornadas maiores, que eles mesmos reconhecem como um problema que afeta sua saúde e põe em risco suas vidas.

Em entrevista sobre a greve, concedida à Folha de São Paulo, Paulo Tarso Vilela de Resende, doutor em planejamento e logística pela universidade de Illinois (EUA) afirma que, em dado momento, a greve pareceu não ser um movimento só dos caminhoneiros, já que as reivindicações (dentre as quais ele destaca a questão do aumento do limite do sobrepeso das cargas) eram muito conflitantes. Aparentemente, o entrevistado acredita que as empresas, manipularam o movimento, que, em princípio, tinha o objetivo de beneficiar os motoristas, mas que passou a defender também os interesses do empresariado. Ele destaca a exploração do setor de transportes e, em relação ao perfil do

²⁹ Nos EUA, a jornada de trabalho do motorista de transporte de carga é regulamentada desde 1940. O país tem 12 mil inspetores para fiscalizar se os caminhoneiros cumprem o limite da jornada de trabalho diária. Eles chegam a ir à casa do caminhoneiro e a punição ao descumprimento é severa. (Revista eletrônica Carga Pesada, 04/12/2012)

caminhoneiro brasileiro, afirma que esse geralmente é autônomo e que “poucos fazem contratação direta. Se ele trabalhar 20 dias, o salário líquido não chega a R\$ 3.000,00. Nos EUA, um autônomo ganha quatro vezes mais; na Alemanha, seis vezes mais” (Lucena, 2015).

A ação do governo, que se preocupou principalmente em tomar medidas para que os caminhoneiros não atrapalhassem o andamento da economia e da “*ordem social*” demonstra que nada mudou em relação ao que Lenin afirmou em 1899, em seu artigo *Sobre as Greves*, que posteriormente foi publicado na *Revista Proletária*: “Por sua vez, o governo compreende muito bem que as greves abrem os olhos dos operários, razão por que tanto as teme e se esforça a todo custo para sufocá-las quanto antes possível”. (1899, p.72) A ação rápida do governo em conter uma greve não parece se dever apenas aos efeitos que ela pode causar para aquele setor ou empresa especificamente, mas, sobretudo pela possibilidade que ela tem de promover verdadeiras revoluções: “Por trás de cada greve aflora a hidra³⁰ da revolução” (Lenin, 1889, p. 73) conforme dito por um ministro alemão e relatado por Lenin.

Em relação à posição assumida pelo governo com relação à greve dos caminhoneiros de 2015, Valmir diz que:

O movimento durou 15 dias, sofremos pressão do governo federal e estadual. Mandaram a força nacional e a federal pra tentar amedrontar o povo: sobrevoando com caças de guerra; dando rasantes sobre os caminhoneiros; polícia à paisana; tropa de choque, tudo para acabar com a greve, tudo a mando do governo federal. A população se comoveu com o sofrimento e se juntou cada vez mais no apoio aos caminhoneiros. Na última noite da greve, veio a força nacional e a tropa de choque para acabar com a greve de qualquer jeito, a qualquer custo, na boa ou na força. Toda a população e os caminhoneiros se uniram em uma só voz e, cantando o hino nacional brasileiro, evitaram que o movimento se tornasse um pesadelo e a polícia recuou. Através de um acordo, no outro dia, a greve foi encerrada sem violência entre

³⁰Hidra é um animal da mitologia grega que tinha corpo de dragão e sete cabeças de serpentes que renasciam ao serem cortadas.

caminhoneiros e policiais, provando que somos seres humanos, trabalhadores e não bandidos como o governo nos julgou.

Mas, ainda que essa greve tenha sido repleta de contradições, é preciso lembrar que os grandes ameaçados pelas greves são os capitalistas, já que esses movimentos permitem que o trabalhador se dê conta da sua posição de protagonista do sistema:

As fábricas, as propriedades dos latifundiários, as máquinas, as ferrovias, etc., são, por assim dizer, rodas de uma enorme engrenagem; esta engrenagem fornece diferentes produtos, transforma-os, distribui-os onde necessário. Toda esta engrenagem é movida pelo operário que cultiva a terra, extrai o mineral, elabora as mercadorias nas fábricas, constrói casas, oficinas, ferrovias. Quando os operários se negam a trabalhar, todo esse mecanismo ameaça paralisar-se. Cada greve lembra os capitalistas que os verdadeiros donos não são eles, e sim os operários, que proclamam os seus direitos com força crescente. Cada greve lembra os operários que sua situação não é desesperada e que eles não estão sós” (Lenin, 1979, p. 273).

Certos do risco que uma greve representa, o governo buscou contê-la e os empresários desvirtuá-la. Por isso, infelizmente, no caso dos caminhoneiros, embora “existisse” a ameaça do sistema “paralisar-se”, essa ameaça não se efetivou, pois os resultados atenderam principalmente ao interesse dos empresários, que aparentemente, tiraram proveito do movimento, uma vez que a nova lei traz prejuízos aos caminhoneiros, legitimando as condições penosas de trabalho as quais estão expostos. A lei anterior permitia dez horas de trabalho por dia. Já a aprovada após o movimento elevou esse número para doze horas. A lei anterior determinava parada obrigatória a cada quatro horas de trabalho e, segundo a lei atual, o caminhoneiro pode dirigir durante cinco horas e meia sem interrupção.

Além disso, a legislação antiga determinava que o motorista descansasse por um período mínimo de 11 horas após cada dia de trabalho, enquanto a lei

atual permite que esse período seja fracionado, o que possibilita, por exemplo, que o motorista dirija após dormir por um curto período de tempo. É importante ressaltar que, segundo os motoristas, a lei anterior nunca teve efeitos práticos, já que o governo jamais fiscalizou o cumprimento, pois ele mesmo não cumpre com seu dever de oferecer (ou fomentar a criação de) lugares adequados para parada.

Outro fator importante regulamentado pela nova lei é que o tempo de espera nos terminais de carga e descarga pode ser considerado como tempo de descanso, o que facilita a continuidade das jornadas extensas de trabalho. Ela também aumenta a tolerância do excesso de peso de 5% para 10%, fator que beneficia as transportadoras, mas aumenta o desgaste das rodovias e o perigo para os condutores, já que um veículo com carga acima do estabelecido pelo fabricante e pela lei tem maiores chances de se envolver em acidentes. Sem falar que, nesse caso, há um desgaste maior do veículo, o que, no caso dos TACs, demanda mais gastos com manutenção e aumenta a chance do caminhão quebrar na estrada.

Valmir nega veementemente que o movimento tenha reivindicado o aumento da tolerância do excesso de peso: *“Não, não pedimos aumento de peso, queremos aumento do valor do frete”*. O que, dentre outras coisas, demonstra a infiltração de interesses dos empresários no movimento e ainda que, de fato, as negociações não foram feitas pelos trabalhadores, nem por seus representantes.

No período da greve, mantive contato com alguns dos participantes da pesquisa e, apesar de apoiarem o movimento, nenhum deles aderiu a ele. A justificativa era de que não tinham condições de parar, pois precisavam *“pagar as contas”*.

Observa-se, assim, que, ao pagarem um frete que mal dá para cobrir as despesas, ou, no caso dos contratados, manter uma remuneração baixa, além de obter maior lucro (regra de ouro do capitalismo), as empresas, adicionalmente, conseguem dificultar que os motoristas se organizem para reivindicar melhores condições de trabalho.

É provável que, se a exploração fosse menor, haveria maiores possibilidades de reflexão e luta, pois: “A exploração produz a exaustão e a exaustão obscurece a consciência, abrindo caminho à alienação” (Seligmann-Silva, 2011, p.23). Desta forma, a jornada exaustiva não é apenas um meio de maximizar lucros, mas é também um importante instrumento de alienação. No caso dos caminhoneiros, a isso se soma o fato de serem totalmente envolvidos pela lógica capitalista atual na medida em que a maioria precisa, constantemente, buscar “no mercado” os fretes que garantem a realização do seu trabalho. Nessas condições, apesar de todas as críticas às suas condições de trabalho, eles, contraditoriamente, parecem aceitá-las como naturais e imutáveis.

No caminho inverso da luta histórica dos trabalhadores pela redução da jornada de trabalho, os caminhoneiros de longas distâncias reivindicavam a legitimação da extensa jornada. Assim, parece que, com aval e apoio dos próprios trabalhadores, a lei do “descanso” foi substituída pela lei do “descaso”. Na luta pela sobrevivência, e induzidos pelos empresários, os caminhoneiros demonstraram acreditar na premissa de que menos horas de trabalho implicaria inevitavelmente um rendimento menor. Assim, optaram pela manutenção dos rendimentos, ainda que isso lhes custe um preço muito mais alto (doenças, acidentes, morte, envelhecimento precoce, diminuição dos anos de vida e aumento da probabilidade de acidentes).

Com relação ao fato de a continuidade das longas jornadas ser uma reivindicação dos caminhoneiros, Valmir confirma: *“O governo quer que cumpramos a lei do horário, sendo que não temos pontos de apoio, pontos de parada nas rodovias”*. E justifica a reivindicação contraditória dizendo o seguinte: *“Um frete defasado, o preço do combustível pela hora da morte e ainda teríamos que trabalhar apenas oito horas por dia. Gostaríamos de trabalhar esse horário, mas com condições de sobreviver com essas horas”*. Indagado sobre o seu próprio horário de trabalho, ele responde: *“Viajo o Brasil todo, não tem limite de horas, muitas vezes, emendamos o dia com a noite para poder pagar as contas”*.

O líder da greve demonstra, entre outras coisas, a dificuldade de entender e enfrentar corretamente o problema. Assim, parece colocar toda a culpa das dificuldades dos caminhoneiros no governo, com dificuldade de enxergar a responsabilidade dos empresários nessa dinâmica e, especialmente, a manipulação dos caminhoneiros pelo empresariado.

Assim, a aceitação das longas jornadas por parte dos motoristas parece exemplificar as características do poder no contexto capitalista atual. De acordo com Bihl (1998), o poder se estabelece por algum tipo de ameaça, que, no caso dos caminhoneiros, está, essencialmente, na perda do ganho mínimo para sua sobrevivência. Mas, ainda de acordo com esse autor, o poder também compreende *“um momento de legitimação, que visa a obter dos dominados que eles consintam ativamente sua própria dominação, apresentando-a para eles como necessária e afável ao mesmo tempo”* (p.220). No caso da presente pesquisa, isso pôde ser observado no movimento grevista, quando os motoristas incluíram reivindicações que iam contra seus interesses de classe, favorecendo mais as empresas transportadoras e as contratantes.

Dessa forma, a greve acentua algumas contradições importantes da categoria dos caminhoneiros, entre elas destaca-se, a possibilidade da consciência da sua força coletiva em contraste com o fato de enxergarem o modo como se dá sua própria exploração como algo necessário e, praticamente, natural. Nesse sentido, Huertas alerta “Ou a categoria aproveita o momento político positivo para adquirir uma real condição de representatividade ou estará fadada ao papel de coadjuvante e receptora de custos do circuito superior” (2013, 392).

Não concordamos que o momento político na ocasião da greve dos caminhoneiros fosse tão positivo quanto o autor afirma, mas identificamos a urgência de que os caminhoneiros se organizem de forma a requerer, não benefícios, mas, sobretudo direitos, como jornada compatível e suportável, remuneração justa e tratamento adequado pelas empresas, bem como pontos de parada e descanso decentes. Quanto mais a situação se prolongar, será mais difícil reverter o quadro, uma vez que o capitalismo, sempre astuto no seu velho objetivo de obter o maior lucro possível, é sempre inovador no que diz respeito a proteger as velhas conquistas e a empreender novas. É preciso ainda que a organização seja feita de forma consciente e equilibrada para evitar as contradições verificadas na greve citada.

Ressalta-se a necessidade dos trabalhadores, conscientemente, se organizem para lutar por condições de trabalho que respeitem sua saúde, já que conforme destacam Laurell e Noriega (1989):

A experiência acumulada até agora mostra que a força e organização social dos trabalhadores é um elemento-chave na determinação do grau de desgaste a que estão submetidos no processo de trabalho; que a saúde dos trabalhadores está presente no campo da luta de classes e não num terreno

imaginário da neutralidade científica. Em termos da sociedade, a questão que se coloca é que homicídios estamos dispostos a considerar como socialmente legítimos. A resposta difere de uma classe para outra. Como se expressou um veterano lutador pela saúde dos trabalhadores: “a dor no corpo alheio é passageira”. Falta apenas acrescentar: e a morte do trabalhador também. (p.303)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa nos permitiu verificar que o cotidiano dos caminhoneiros de rotas longas é marcado por extensas e solitárias jornadas, distanciamento da família, condições de repouso e sono inadequadas e insuficientes, assim como as condições de higiene e alimentação em muitos casos. Além disso, os caminhoneiros fazem uso de estimulantes e outras drogas para suportarem as extensas jornadas de trabalho e vivem uma condição de constante estresse e cansaço. Obrigados a longas esperas em terminais de carga e descarga, em condições nem sempre propícias, consideram-se desrespeitados e desvalorizados pelas empresas, especialmente, no que diz respeito à remuneração pelo seu trabalho.

Ressaltamos que, embora com este estudo, tenhamos buscado uma compreensão aprofundada do cotidiano de alguns caminhoneiros e não qualquer representatividade estatística, as afirmações feitas pelos pesquisados indicam que tais problemas são, em algum grau, extensivos a toda a categoria.

Esses profissionais convivem cotidianamente com os perigos, sejam eles relacionados a acidentes, roubo de cargas ou a outros tipos. Apesar disso, negam tais riscos para poderem lidar melhor com a realidade. Precisam, ainda, adaptar-se à constante inconstância do setor e à alta probabilidade de imprevistos, especialmente relacionados às condições das estradas e à necessidade recorrente de manutenção dos veículos que são intensamente exigidos.

Além desses aspectos, deve-se lembrar que o simples ato de dirigir é uma atividade que exige alto grau de concentração e a utilização dos vários sentidos

para sua execução. A necessidade de atenção constante e difusa, segundo os motoristas, já é um fato estressante e, se prolongado por várias horas e associados a todos os outros fatores já citados, acaba por tornar o trabalho exaustivo e desgastante.

A falta de reconhecimento e valor também é sentida por esses profissionais no que diz respeito à sociedade. Muitos se sentem vítima de preconceitos e discriminação, e, portanto, injustiçados, pois acreditam prestar a essa mesma sociedade um serviço imprescindível para o seu andamento.

Esse emaranhado de problemas é fonte de sofrimento para os motoristas e também de revolta em relação às condições dadas. Cientes (em parte) da exploração a que são submetidos, vivem indignados. Ao mesmo tempo em que se sentem desolados, há também a esperança de que suas condições melhorem.

Em função dessa esperança, quando conseguem se organizar coletivamente, empreendem paralisações com o intuito de chamar atenção das autoridades para os problemas do setor. Mas, na maioria das vezes, a paralisação não alcança os resultados almejados. Alguns movimentos, como o último ocorrido em fevereiro de 2015, parecem ser desvirtuados e manipulados pelo empresariado, e, portanto, nem sempre logram êxito para os trabalhadores. Quando algum êxito é obtido, está sempre relacionado a pequenas concessões. Ao engajarem-se em tais manifestações, esse profissionais podem, como no último movimento, amargarem prejuízos.

A maior dificuldade apontada para a conquista de melhores condições de trabalho é a falta de união dos caminhoneiros, que segundo esses profissionais, não ocorre apenas por individualismo ou por trabalharem isolados, mas,

especialmente, pela fragmentação das entidades representativas da categoria. Existem muitas delas, incluindo sindicatos, mas não há um diálogo entre tais entidades. Além disso, os participantes da pesquisa não reconhecem a maior parte dessas instituições como legítimas. Alegam ainda que muitos desses sindicatos são “vendidos” e são estruturados com a intenção de conseguir vantagens para seus dirigentes.

Tanto as condições de trabalho como as dificuldades para mudá-las tornam essa profissão desgastante, precária e penosa, interferindo diretamente nas condições de vida e saúde desses trabalhadores. Todavia, é preciso destacar que, apesar de todos esses problemas presentes no cotidiano de trabalho, os caminhoneiros se dizem apaixonados pelo que fazem e muitos deles afirmam ser a realização de um sonho que nutriam desde a infância ou adolescência.

Há algumas características desse trabalho que são apontadas como especialmente prazerosas por eles, dentre as quais o fato de estarem em constante movimento e conhecerem novos lugares e novas pessoas. Ainda que sejam submetidos a diversos mecanismos de controle, conforme mostrado nos capítulos precedentes, a sensação de “liberdade” por não trabalharem fechados num mesmo local, com um chefe por perto, é a característica positiva da profissão mais destacada. Assim, para alguns, dirigir é “uma terapia”, “um prazer”, “algo gostoso”.

A “paixão”, o “gostar”, o “amor”, citados por diversos caminhoneiros, parece ser o que lhes concede a força necessária para superar as adversidades do dia-a-dia. Não fosse isso, é provável que a chance de adoecimentos seria bem maior. Esse sentimento que os caminhoneiros têm em relação à profissão também deve ser especulado em outros estudos. Talvez, nele esteja a explicação para muitos

profissionais se orgulharem de profissões conhecidamente penosas e desvalorizadas. Há que se atentar, no entanto, que, provavelmente, o gostar da profissão impeça os caminhoneiros de enxergarem a real dimensão da exploração e, conseqüentemente, diminua as possibilidades de mobilização para transformação das condições de trabalho.

Para cada dificuldade, eles apresentam um fator atenuante. Para a solidão e distância da família, buscam consolo no fato de serem aventureiros e conhecer vários lugares e pessoas. Diante do controle extremo do rastreador e do telefone, consolam-se com o fato de não terem um patrão presente fisicamente. Ante o não reconhecimento social, argumentam que, independentemente de terem sua importância reconhecida, eles são fundamentais para a sociedade e carregam o “*país nas costas*”. Para as longas e exaustivas jornadas, consolam-se com o fato de serem trabalhadores corajosos e de estarem ganhando o sustento da família honestamente e colaborando com a nação, e ainda pela sensação de serem “fortes” e “destemidos”.

Contudo, apesar de todos esses argumentos, eles não negam a realidade. Consideram-na “*sofrida*” e sentem-se “*explorados, desprezados e desorientados*”.

Nesta dissertação, devido ao fato de se ter o cotidiano como enfoque, buscamos apresentar os diversos aspectos que o integram, de modo a apresentar um panorama das nuances que compõem essa atividade, ainda que não tenha sido possível explorar detalhadamente cada uma delas. Todavia, esperamos ter elucidado vários aspectos que merecem ser mais aprofundados e discutidos em outros estudos, com objetivo de possibilitar uma melhor compreensão da realidade desses profissionais e de mostrar claramente a necessidade de políticas públicas voltadas para o setor.

Consideramos ainda, que esse trabalho, que se pode adjetivar como precário, penoso e desgastante, possa ser emblemático. Emblemático por simbolizar uma situação de exploração extrema em tempos modernos, no qual tanto se apregoa e enaltecem mudanças e avanços em relação aos direitos do trabalhador. Observa-se, em uma única profissão, diversas facetas da exploração capitalista do trabalho. Todos esses problemas enfrentados pelos caminhoneiros denunciam fortemente a precariedade das relações trabalhistas na atualidade e o quanto ainda é necessário avançar para se alcançar minimamente uma situação de "trabalho decente", conforme apregoa a OIT (Brasil, 2006).

O caminhoneiro, dia após dia, contribui, de forma visivelmente direta, para que as engrenagens da economia se movam. Em contrapartida, é explorado de tal forma que, apesar de estar sempre em movimento, continua imobilizado, tanto na questão social e financeira, como no fato de ser explorado, e dessa situação não conseguir se livrar. Ao contribuir para que a economia cresça, contraditoriamente, contribui para que ele mesmo permaneça estático, haja vista que, no fim das contas, é justamente essa economia que, se consolidando graças ao seu esforço, envidará forças para que ele continue ali, no exato lugar em que se encontra, mantendo o sistema que sem ele ruiria.

Ironicamente, os motoristas de caminhão têm a carga como seu trabalho. São as cargas que lhes conferem a condição de trabalhador caminhoneiro, mas são essas mesmas cargas, arrastadas de um lado para outro, que redundam em outras cargas, as cargas de trabalho, que são tantas e tão diversas quanto às cargas levadas nas carrocerias de seus caminhões. Da mesma forma que seus caminhões se desgastam constantemente e são, na medida do possível, levados à manutenção, eles também se desgastam, mas não cogitam ir à 'manutenção',

porque, se param, é na mesa de suas próprias famílias que os alimentos deixarão de chegar.

Apesar de todos esses problemas, não se vê uma mobilização no sentido de resolver a situação, o número de ações e estudos direcionados para a categoria é pequeno. Mas, felizmente, é possível notar um crescimento significativo do número de pesquisas na última década.

Espera-se que este estudo - conjuntamente com outros estudos – possa propiciar importantes debates e, que tais debates apontem claramente a necessidade de políticas públicas relacionadas ao setor. E que ações específicas sejam realizadas no intento de tornar essa jornada menos árdua, esse cotidiano menos sofrido, essa carga menos pesada e esse anseio por movimento menos neutralizado/paralisado. Finalmente, vale lembrar que o reconhecimento do importante papel que todos os trabalhadores têm para a sociedade passa essencialmente pelo respeito à saúde física e mental desses protagonistas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amato, F. (2015, Fevereiro, 26). *Entidades aceitam proposta, mas fim de protestos de motoristas não é certo*. Brasília: Portal G1 – Economia. Disponível em <http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/02/caminhoneiros-aceitam-proposta-mas-fim-de-bloqueios-nao-e-certo.html>. Acesso em 03/02/2015.
- Andrade, M. F., Andrade, R. C. G., & Santos, V.(2004). Prescrição de psicotrópicos: avaliação das informações contidas em receitas e notificações. *Revista Brasileira de Ciências Farmacêuticas*, 40(4), 471-479. Recuperado em 04 de novembro de 2015, de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-93322004000400004&lng=pt&tlng=pt.
- Angrosino, M. (2009) *Etnografia e observação participante*. Porto Alegre: Artmed.
- Antunes, R. (1998) *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho*. 5. ed. São Paulo: Cortez; Campinas: Unicamp.
- Antunes, R. (2008) *Século XXI: Nova era da precarização estrutural do trabalho?*. Seminário Nacional de Saúde Mental e Trabalho. São Paulo.
- Antunes, R. e Druck, G. (2014) A epidemia da terceirização. Em: Antunes, R. (Org). *Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil III*. São Paulo: Boitempo.
- Araújo, M.P. S., Bandeira, R. A. M., & Campos, V. B. G.. (2014). Custos e fretes praticados no transporte rodoviário de cargas: uma análise comparativa entre autônomos e empresas. *Journal of Transport Literature*, 8(4), 187-226. Recuperado em 03, 2015, from http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312014000400009&lng=em&tlng=pt. 10.1590/2238-1031.jtl.v8n4a8.
- Azevedo, M. (1964). *Transportes sem rumo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira,
- Barros, P. C. da R. e Mendes, A. M. B. (2003). *Sofrimento psíquico no trabalho e estratégias defensivas dos operários terceirizados da construção civil*. *Psico-USF*, 8 (1), 63-70.
- Brasil. (2014) Ministério de Trabalho e Emprego. *Classificação brasileira de ocupações*. Brasília, DF, [s.d.]. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbsite>>
- Brasil. (2006) Ministério de Trabalho e Emprego. *Agenda Nacional do Trabalho Decente*. Brasília, DF, http://www.oitbrasil.org.br/sites/default/files/topic/decent_work/pub/agenda_nacional_trabalho_decente_298.pdfDisponível em: Acesso em 04/11/2015.
- Berger e Luckman (2004) [1966]. *A Construção Social da Realidade*. Petrópolis: Editora Vozes.
- Bernardo, M. H. (2009). *TRABALHO DURO, DISCURSO FLEXÍVEL: uma análise das contradições do toyotismo a partir da vivência de trabalhadores*. São Paulo: Editora Expressão Popular.
- Bihr, A. (1998). *Da grande noite á alternativa: o movimento operário europeu em crise*. São Paulo: Boitempo Editorial.
- Bresser, L. C. (1997). *Economia brasileira: uma introdução crítica*. 3. ed. São Paulo: Editora 34.
- Caponi, S.(1997). *A proposito del concepto de salud*. Florianópolis: UFSC, 1997. Mimeogr.
- Castro, B. (2005). *Na trilha das ferrovias (On the track of the railways)*. Rio de Janeiro: Reller Editora Ltda – p. 27 -35.

- Cavalcante, S.(2014). O setor de telecomunicações no Brasil: tendências de prestação de serviços e da situação do trabalho na década de 200. Em: Antunes, R. (Org). *Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil III*. São Paulo: Boitempo.
- Certeau, M.(1998). *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. 3. Ed. Petrópolis: Editora Vozes.
- Chahad, J.P.Z.; Cacciamali, M.C. (2005). As transformações estruturais no setor de transporte rodoviário e a reorganização no mercado de trabalho do motorista de caminhão no Brasil. *Revista da ABET*, v. 2, n. 10, 2005. Codo, W. (2006). *Por uma psicologia do trabalho: Ensaio recolhidos*. São Paulo, SP: Casa do Psicólogo.
- Confederação Nacional Do Transporte – CNT .Plano *CNT de Logística*.
- Confederação Nacional Do Transporte - CNT.Boletim Estatístico – Agosto. 2014. Disponível em http://www.cnt.org.br/Paginas/Boletins_Detalhes.aspx?b=3
- Corrêa, J. P. (2009).*20 anos de lições de trânsito*. Curitiba/PR: Infolio Editorial.
- Correio do Povo. (2015). *Caminhoneiros reivindicam tabela para mínimo do frete*. Disponível em <http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/554661/Caminhoneiros-reivindicam-tabela-para-mini-mo-do-frete>. Acesso em 25/04/2015. Porto Alegre: Correio do Povo.
- CNT. (2014). *Pesquisa CNT de rodovias 2014: relatório gerencial*. Brasília: CNT , SEST, SENAT.
- Cubas, F.(2009). *Um estudo preliminar com motoristas de caminhão sobre o uso de álcool e outras drogas nas rodovias federais*. Dissertação de mestrado. Campo Grande : UCDB
- Dejours, C. (1986). Por um novo conceito de saúde. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, São Paulo, v.14, n.54, p.7-11, abr./ jun.1986.
- Dejours, C.(1994). *Psicodinâmica no trabalho: contribuições da Escola Dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho*. São Paulo: Atlas.
- Dejours, C. (2006) *A banalização da injustiça social*. Rio de Janeiro: FGV.
- Dejours, C. (1987). *A Loucura do Trabalho: Estudo de Psicopatologia do Trabalho*. São Paulo: Cortez
- Druck, M. G.; Franco, T. (2008). A Precarização do Trabalho no Brasil: um estudo da evolução da terceirização no Brasil e na indústria da Bahia na última década. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, v. 13, p. 97-120.
- Durães, B. (2014) O trabalho de rua no Brasil: o perfil da informalidade de rua em salvador. Em: Antunes, R. (Org). *Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil III*. São Paulo: Boitempo.
- Ferreira L, Oliveira E, Raymond H. F, Chen S. Y, McFarland W. (2008) *Use of Time-location Sampling for Systematic Behavioral Surveillance of Truck Drivers in Brazil*. *AIDS Behav.* 2008;12(4 Suppl):32-8. DOI:10.1007/s10461-008-9386-0
- Fischer, F.M.; Moreno, C.R..C.; Rotenberg, L. (2004). *Trabalho em turnos e noturno na sociedade 24 horas*. São Paulo: Atheneu.
- Franco, T.; Druck, G,; Seligmann-Silva, E.. (2010). As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 35(122), 229-248. Recuperado em 19 de outubro de 2015, de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-76572010000200006 &lng=pt&tlng=pt
- Furtado, C. (1959). *Formação econômica do Brasil*. Fundo de Cultura S.A.

- Garcez, L. N. (1970) *Washington Luís: "Governar é abrir estradas"* In Livro dos Transportes, Queiroz, D. (Org.) Rio de Janeiro: Ministério dos transportes.
- Gardiner, M.E. (2000). *Critiques of Everyday Llife*. London: Routledge.
- Geertz, C. (1983). *O Saber Local: novos ensaios em Antropologia Interpretativa*. (9a Ed.). Petrópolis: Vozes.
- Geertz, C. (2008). *A interpretação das Culturas*. Rio de Janeiro: LTC.
- GEIPOP. (2001). *Transporte no Brasil: história e reflexões*. Coord. Neto. O.L. Recife: Ed. Universitária da UFPE.
- Globo (2015). *Caminhoneiros encerram bloqueios em rodovias do país nesta terça*. Disponível em <http://g1.globo.com/economia/noticia/2015/03/caminhoneiros-mantem-bloqueios-em-estradas-do-pais-nesta-terca.html>. . São Paulo: Portal G1 – Economia.Acesso em 20 de Março de 2015.
- Gomes, R., Nascimento, E. F., & Araújo, F, C.. (2007). Por que os homens buscam menos os serviços de saúde do que as mulheres? As explicações de homens com baixa escolaridade e homens com ensino superior. *Cadernos de Saúde Pública*, 23(3), 565-574. Retrieved July 07, 2015, from http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2007000300015&lng=en&tlng=pt. 10.1590/S0102-311X2007000300015.
- Gordinho, M.C. (2003.) *Transportes no Brasil,: A opção rodoviária*. São Paulo: Marca D`Água,.
- Goulart, J. A. (1959) *Transportes nos engenhos de açúcar*.Rio de Janeiro: Edição do Instituto do Açúcar e do Alcool. Pp. 78-83e 91-93.
- Greco, R. M.; Oliveira, V. M.; Gomes, J. R. (1995/1996) Cargas de trabalho dos técnicos operacionais da escola de enfermagem da Universidade de São Paulo. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*. Vol 25, p. 59-75. Jesus, E. (2010) *O sistema de integração na produção de aves no oeste catarinense: análise sobre o processo de trabalho e a relação contratual entre a empresa Sadia e avicultores*. Dissertação de mestrado. Florianópolis: UFSC.
- Hammersley, M. e Atkinson, P. (2001) *Etnografia: métodos de investigación*. Barcelona: Paidós.
- Heller, A. (2004). *O Cotidiano e a história*. 7ed.São Paulo: Paz e Terra.
- Hine, Christine. (2004). *Etnografia Virtual*. Barcelona,Espanha: UOC.
- Hoffmann, A. L. (2003).*Qualidade de vida dos motoristas de caminhão usuário do programa RODOPAC: um estudo de caso*. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Florianópolis: UFSC.
- Huertas, D.M.(2013).*Território e Circulação: transporte todoviário de cargas no Brasil*. Tese (Doutorado em geografia). São Paulo/SP: USP.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2007) Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios -PNAD 2007 Brasil. Síntese de Indicadores. Brasília.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010) Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio – PNAD 2009. Brasil. Síntese de Indicadores. Brasília.

- IPEA. (2009). *Carga horária de trabalho: evolução e principais mudanças no Brasil*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, *Comunicado da Presidência n. 24*. Brasília: IPEA.
- Kapron, R.A. (2012). *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: Profissão, Jornada e ações Políticas*. Dissertação (Mestrado em História). Pelotas; UFPEL.
- Knauth, D.R., Pilecco, F.B., Leal, A.F., Seffner, F., e Teixeira, A.M.F.B.. (2012). Manter-se acordado: a vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. *Rev. Saúde Pública*, São Paulo , v. 46, n. 5, out.
- Lacaz, F. A. C. (1996). *Saúde do trabalhador: um estudo sobre as formações discursivas da academia, dos serviços e do movimento sindical*. (1996). 432 f. Tese (Doutorado em Ciências Médicas). Campinas: Unicamp.
- Lancman, S. (2008) *O mundo do trabalho e a psicodinâmica do trabalho*. In: LANCMAN, S.; SZNELWAR, L. I. (Org.). *Christophe Dejours: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho*. Rio de Janeiro: Fiocruz, p. 25-36
- Laurell, A. C., e Noriega, M. (1989). *Processo de produção e saúde. Trabalho e desgaste operário*. São Paulo: Cebes - Hucitec.
- Lefebvre, H. (1960) *O marxismo*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro.
- Lei Nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. (2007) *Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº6.813, de 10 de julho de 1980*. Recuperado em 10 de julho de 2014 de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm
- Lei Nº 12.619, de 30 de abril de 2012. (2012) *Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências*. Recuperado em: 10 de Julho de 2014 de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm
- Lei Nº 13.103, de 2 de março de 2015. (2015) *Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências*. Recuperado em 03 de Março de 2015 http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm
- Leite, B. (1958). Legendas de caminhões nas estradas nordestinas. *Revista Brasileira de Geografia. Seção: Tipos e Aspectos do Brasil*. N. 4. Outubro-Dezembro de 1958
- Lenin, V. I. (1979). *Sobre os sindicatos*. São Paulo: Editora Ciências Humanas.
- Lenin, V. I. (1899). *Sobre as Greves*. Em: Felipe, W. 2008. *AS CLASSES SOCIAIS NO CAPITALISMO – coletânea de textos*. São Paulo: Editora Sundermann. Versão digital 2015 Disponível em http://www.editorasundermann.com.br/sites/default/files/livros/classes_1.pdf

- Lima, E.M.G. (2012). Qualidade de vida no Cotidiano de Caminhoneiros e sua correlação com o cronotipo. Dissertação de Mestrado. Unicamp, Campinas/SP.
- Lima, M. E. A. (2010). Dependência química e trabalho: uso funcional e disfuncional de drogas nos contextos laborais. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 35(122), 260-268 Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-765720100200008&lng=en&tlng=pt. 10.1590/S0303-76572010000200008. Recuperado em 02 de Julho de 2015.
- Lima, M.E.A.; Assunção, A.A.; Francisco, J.M.S (2002) Aprisionado pelos ponteiros de um relógio: o caso de um transtorno mental desencadeado no trabalho. In: Codo, W; Jacques, M.G.(orgs.) Saúde mental & trabalho: leituras. Petrópolis: Vozes, 2002,p. 209-246.
- Lopes-Junior, Ar. (2015, agosto, 05). Transportadora que obrigou motorista a cumprir horas extras em excesso é condenada por dano moral. Campinas: Tribunal regional do trabalho da 15ª Região. Disponível em http://portal.trt15.jus.br/mais-noticias/-/asset_publisher/VIG0/content/transportadora-que-obrigou-motorista-a-cumprir-horas-extras-em-excesso-e-condenada-por-dano-moral.jsessionid=9D5257BBF47B86CF915300202C63165D.lr2. Acesso em 13/08/2015
- Lopes, S, G., Russo, I.C.P.,& Fiorini, A. C. Estudo da audição e da qualidade de vida em motoristas de caminhão. Rev. CEFAC, São Paulo , v. 9, n. 4, dez. 2007 . Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-18462007000400014&lng=pt&nrm=iso acessos em 12 fev. 2015. <http://dx.doi.org/10.1590/S1516-18462007000400014>.
- Lopes, J.S.L. (2011). Notas sobre a precarização do trabalho no Brasil. *Revista RET – Rede de Estudos do Trabalho*. São Paulo, v. 8, n.º 8. Disponível em http://www.estudosdotrabalho.org/8_%208%20Articulo%20Leite%20Lopes.pdf. Recuperado em 02 de Maio de 2015.
- Lucena, E. (2015). *Greve de caminhoneiros é benéfica para empresa, diz especialista*. São Paulo: Folha de São Paulo. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/03/1597175-greve-de-caminhoneiros-e-benefica-para-empresas-diz-especialista.shtml>. Acesso em 25 de Março de 2015.
- Luria, A. R. (1983). *Uno Sguardo sul passato: considerazioni retrospettive sulla vita di uno psicologo sovietico*. Firenze: Giunti Barbèra.
- Lusa, M.G. (2008) *Trabalho no contexto rural: quando a divisão sexual do trabalho conforma as tramas da identidade de mulheres e homens da agricultura familiar no Oeste Catarinense*. Dissertação de Mestrado. Florianópolis: UFSC.
- Magalhães, J.C, Borga. J. *Governo e caminhoneiros chegam a acordo para fim de paralisação*. Brasília: Folha de São Paulo. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/02/1594965-governo-e-caminhoneiros-chegam-a-acordo-para-fim-de-paralisacao.shtml>. Acesso em 02 abr. 2015.
- Magnani, J. G. C. *A Rua e a Evolução da sociabilidade*. In, Os urbanitas. Revista digital de Antropologia Urbana ISSN: 1806-0528, www.aquaforte.com/antropologia/osurbanitas/revista/RUA.html. Acesso em 16/10/2015.
- Martins, J.S. (1998). O senso comum e a vida cotidiana. *Tempo Social*, 10(1), 01-08. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20701998000

[100001&lng=en&lng=pt. 10.1590/S0103-20701998000100001](#). Recuperado em 09/07/2015.

Marx, K. (1996/1867) *O capital: crítica da economia política*. Lv 1, v. 1, tomo I. São Paulo: Editora Nova Cultural Ltda.

_____. (1996/1867b) *O capital: crítica da economia política*. Lv 1, tomo II. São Paulo: Editora Nova Cultural Ltda.

_____. (2008/1867) *O capital: crítica da economia política*. Lv2, v. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Masson, V.A.; Monteiro, M.I. (2010)a. Vulnerabilidade à Doenças Sexualmente Transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros. *Rev. bras. enferm.*, Brasília, v. 63, p.79-83, n. 1, fev.

_____. (2010)b. Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Rev. bras. enferm.*, Brasília, v. 63, p.533-540, 4, ago.

Mendes, A.M.(2007). *Psicodinâmica do Trabalho – Teoria, Método e Pesquisas*. 1. ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, v. 1 .

Mesquita, M. A. G. (2011). *Enunciados de caminhão: identidade do caminhoneiro*. 239 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara.

Minayo, M.C. (1994). *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. São Paulo: Hucitec-Abrasco.

Moreno, C.R.C., Rotenberg, L. (2009). Fatores determinantes da atividade dos motoristas de caminhão e repercussões à saúde: um olhar a partir da análise coletiva do trabalho. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 34(120), 128-138.

Murer, E. (2007) As anfetaminas e seus mecanismos. Em: Vilarta, R. (Org) *Alimentação saudável e atividade física para a qualidade de vida*. Campinas: IPES Editorial.

Nascimento, E. C., Nascimento, E., Silva, J. P. (2007). Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. *Revista de Saúde Pública*, 41(2), 290-293. Recuperado em 01 de maio de 2015, de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102007000200017&lng=pt&lng=pt. 10.1590/S0034-89102007000200017

Neri, M.; Soares, W.L.; Soares, C. (2005). Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros: um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 21, n. 4, ago.

Nogueira, C.M. (2014). O “sistema de integração” da Sadia: Integrar desintegrando. Em: Antunes, R. (Org). *Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil III*. São Paulo: Boitempo.

Oliveira, D. B. (2012). *A reestruturação produtiva e o trabalho dos motoristas de caminhão: um estudo de caso em duas empresas de transporte rodoviário de carga*. Dissertação de mestrado (engenharia de produção). São Carlos: UFSCAR.

- Oliveira, F. B., Barros, L.S.N., Martins, W.A., Costa, C.I.G. (2010) Infarto Agudo do Miocárdio após o uso de Anfepiramina. *Revista Brasileira de Cardiologia*, 23(6), 362-364.
- Oliveira, L. G.;Endo, L.G.;Sinagawa, D.M.;Yonamine, M.;Munoz, D.R., eLeyton, V. (2013). A continuidade do uso de anfetaminas por motoristas de caminhão no Estado de São Paulo, Brasil, a despeito da proibição de sua produção, prescrição e uso. *Cadernos de Saúde Pública*, 29(9), 1903-1909.
- Oliveira, R. C. (2000). *O trabalho do antropólogo*. São Paulo: UNESP.
- Oliveira, R. C. (ORG.) (2001) *Sociologia: consensos e conflitos*. Ponta Grossa: Editora UEPG.
- Pais, J. M. (2001): *Vida cotidiana: enigmas e revelações*. São Paulo: Cortez Editora.
- Passos, E. (1952) *Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte*. Rio de Janeiro/RJ: Departamento de Imprensa Nacional.
- Penteado, R.Z.;Gonçalves, C.G.O.;Costa, D.D.;e Marques, J.M.:(2008). Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. *Saúde e Sociedade*, 17(4), 35-45.
- Portal IG. (2015). *Greve de caminhoneiros: Justiça determina desocupação de rodovias no RS*. Recuperado em 03 de Maio de 2015. <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2015-02-24/justica-federal-determina-desocupacao-de-rodovias-no-rio-grande-do-sul.html>. Acesso em 18/03/2015. São Paulo: IG.
- Ranieri, J. (2014). O fenômeno do estranhamento e a atualidade do conteúdo da crítica ao capital: ainda Marx. Em: Antunes, R. (Org). *Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil III*. São Paulo: Boitempo.
- Reche, D. (2009). *A influência do capital agroindustrial na distribuição socioespacial urbana do município de Chapecó no Sul do Brasil*. Em: X Colóquio internacional de Geocrítica. Barcelona: Universidade de Barcelona.
- Reis, N. G. (2011) Um setor cheio de problemas. In *Anuário NTC& Logística 2010/2011*. P.44 a 52. São Paulo.
- Resende, E. (1973). *As rodovias e o desenvolvimento do Brasil*. Brasília: Ministério dos Transportes
- Ribeiro, F. H.(2008). Análise da percepção das condições de trabalho, ambiente e Saúde dos motoristas de caminhão em Rio Verde – GO. Dissertação de Mestrado. UCG. Goiânia/GO.
- Rockwell, E. (1986). *Etnografia e a Teoria na Pesquisa Psicossocial*. Em Ezpeleta, J, & Rockwell, E. Pesquisa participante (PP.38-43). São Paulo: Cortez.
- Rosa, I. (2006) “TRILHANDO CAMINHOS E PERSEGUINDO SONHOS: Histórias e memórias de caminhoneiros”. Dissertação (Mestrado em História). Uberlândia: UFU.
- Rosa, T. (coord.). (2000). *Trabalho precário: perspectivas de superação*. Lisboa, Cies.
- Salvador, L.; Paulo Filho, O. (2011) Higiene física e mental - a efetividade das leis da infelizmente como instrumento de dignificação do trabalhador: mens sana in corpore sano. In: Vizzacaro-Amaral, André Luís; Mota, Daniel Pestana; Alves, Giovanni (Org.). Trabalho e

saúde: a precarização do trabalho e a saúde do trabalhador no Século XXI. São Paulo: LTr, 2011, p. 209.

- Santos, M.G.A. (1987). A Linguagem das Frases de Pára-choques de Caminhões. Dissertação de Mestrado. UFMG, Belo Horizonte.
- Sato, L. (1991). *Abordagem psicossocial do trabalho penoso: estudo de caso de motoristas de ônibus urbano*. Dissertação de Mestrado em Psicologia Social. São Paulo: PUC-SP
- Sato, L. (1993). A representação social do trabalho penoso. In: SPINK, M. J. P. (Org.). *O conhecimento no cotidiano :as representações sociais na perspectiva da psicologia social*. São Paulo: Brasiliense,p. 188-211.
- _____. (2002) Saúde e Controle no trabalho: feições de um antigo problema. In M. G. Jacques e W. Codo (Eds.), *Saúde mental e trabalho: Leituras* (pp. 31-49). Petrópolis, RJ: Vozes.
- _____. (2003).Psicologia, saúde e trabalho: distintas construções dos objetos “trabalho” e “organizações”. In Z. A. Trindade e A. N. Andrade (Orgs.),*Psicologia e saúde: um campo em construção*,pp. 167-178. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Sato, L. Bernardo, M.H.. e Oliveira F. (2008) *Psicologia social do trabalho e Cotidiano: a vivência de trabalhadores em diferentes contextos micropolíticos*.Psicología para a América Latina – Revista Electrónica Internacional de La UniónLatinoamericana de Entidades de Psicología. Número 15.
- Seligmann-Silva, E. (1994). *Desgaste mental no trabalho dominado*. São Paulo: Cortez.
- _____. (2011). *Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo*. São Paulo: Cortez.
- Somavia, J. (2010). Discurso no Colóquio sobre saúde mental e trabalh. Em: Série Saúde Mental e Trabalho. Volume II. Magalhães ,L. A. e Grubits, S. (Orgs). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Takitane, J., Oliveira, L.G., Endo, L.G., Oliveira, K.C.B.aG., Muñoz, D.R.o, Yonamine, M., e Leyton, V. (2013). Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do Estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito?. *Ciência e Saúde Coletiva*, 18(5), 1247-1254.
- Teles S.A., Matos M.A., Caetano K.A.A., Costa L.A., França D.D.S, Pesssoni G.C. (2008) Comportamentos de risco para doenças sexualmente transmissíveis em caminhoneiros no Brasil. *Rev Panam Salud Publica*. 2008;24(1):25-30. DOI:10.1590/S1020-49892008000700003
- Travassos, C., Viacava, F., Pinheiro, R., & Brito, A. (2002). *Utilização dos serviços de saúde no Brasil: gênero, características familiares e condição social*. Revista Panamericana de Salud Pública, 11, 365-373. Recuperado em <http://www.scielosp.org/pdf/rpsp/v11n5-6/10721.pdf>. Acessado em 07/07/2015
- Trevisan, E.A. (2010).*“Vida de cão”: o trabalho dos motoristas de caminhões que transportam combustíveis da cidade de Paulínia – SP*. 225 f. Tese (Doutorado). Campinas/SP: Unicamp.
- Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Motorista carreteiro submetido a jornada exaustiva receberá indenização por dano existencial. Disponível em <http://trt-3.jusbrasi>

l.com.br/noticias/218619634/motorista-carreteiro-submetido-a-jornada-exaustiva-recebera-indenizacao-por-dano-existencial . Acessado em 13/08/2015

- Ulhôa, M.A., Marqueze, E.C., Lemos, L.C., Silva, L.aG., Silva, A.A., Nehme, P., Fischer, F.M., e Moreno, C.R.C.. (2010). Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. *Revista de Saúde Pública*, 44(6), 1130-1136.
- Uol. (2015). *Polícia libera bloqueio na BR-101, no RS, com gás lacrimogêneo; dois são presos*. Disponível em <http://economia.uol.com.br/noticias/efe/2015/02/27/policia-libera-bloqueio-de-br-101-no-rio-grande-do-sul-com-gas-lacrimogeneo.htm>. Acesso em 04 de Abril de 2015.
- Venco, S. (2014). Novos contornos da divisão internacional do trabalho: um jogo de xadrez no planeta? Em: Antunes, R. (Org). *Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil III*. São Paulo: Boitempo.
- Veloso, F. A., Villela, A. & Giambiagi, F.. (2008). Determinantes do "milagre" econômico brasileiro (1968-1973): uma análise empírica. *Revista Brasileira de Economia*, 62(2), 221-246. Recuperado em 09 de novembro de 2015, de http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-7140200800020006&lng=pt&tlng=pt.
- Vianna, G. (2007) *O Mito do Rodoviarismo Brasileiro*. São Paulo: NTC Associação Nacional dos Transportadores de Carga.
- Vilaça, M.V. (1961) *Em torno da sociologia do caminhão*. Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais. Recife: Ministério da Educação e Cultura.
- Zeferino, M.T. (2010) **Mundo-Vida de Caminhoneiros: Uma abordagem compreensiva para a enfermagem na perspectiva de Alfred Schutz**. Tese (Doutorado em Enfermagem). Florianópolis/SC: UFSC.